

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

---

**Baumaßnahme:**            **Umbau Langenhorst**

**Teilbaumaßnahme:**    **Straßenbau**

---

## **1. Verschickung**

April 2024

# **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme.....	4
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	5
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....</b>	<b>5</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	5
3.1.1	Verkehrsbelastung .....	6
3.1.2	Rad- und Fußgängerverkehre .....	6
3.1.3	Barrierefreiheit .....	7
3.1.4	MIV .....	7
3.1.5	ÖPNV .....	7
3.1.6	Überfahrten .....	7
3.1.7	Lichtsignalanlagen .....	8
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung.....	8
3.1.9	Straßenbegleitgrün .....	8
3.1.10	Ruhender Verkehr.....	8
3.1.11	Entwässerung .....	8
3.1.12	Ausstattung .....	9
3.1.13	Leitungen .....	9
3.2	Rahmenbedingungen.....	9
3.2.1	Umweltverträglichkeit.....	9
3.2.2	Bodengutachten.....	9
3.2.3	Grundwasser.....	10
3.2.4	Kampfmittel .....	10
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung.....</b>	<b>10</b>
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme.....	10
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen .....	10
4.3	Variantenuntersuchung.....	11
<b>5</b>	<b>Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....</b>	<b>11</b>
5.1	ÖPNV .....	12
5.2	Rad- und Fußgängerverkehre.....	12
5.3	Barrierefreiheit .....	12
5.4	MIV .....	12
5.5	Lichtsignalanlagen .....	13
5.6	Öffentliche Beleuchtung.....	13
5.7	Straßenbegleitgrün .....	13
5.8	Ruhender Verkehr.....	13
5.9	Entwässerung .....	14
5.10	Ausstattung / Wegweisung .....	14
5.11	Leitungen .....	15
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....</b>	<b>15</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit .....	15
6.2	Finanzierung .....	15
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme.....</b>	<b>15</b>
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	16
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	16
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	16
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	16
7.5	Anlagevermögen.....	16
<b>8</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>16</b>
<b>9</b>	<b>Sonstiges .....</b>	<b>17</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die zu überplanende Straße „Langenhorst“ befindet sich im Bezirksamtsbereich Eimsbüttel, am südlichen Rand des Stadtteil Niendorf. Die Straße Langenhorst ist etwa 600 m lang und verbindet als Stichstraße die Schmiedekoppel im Westen mit der Niendorfer Straße im Osten. Für den Kfz-Verkehr ist der Langenhorst als Sackgasse ausgebildet, mit Zufahrt von Osten über die Niendorfer Straße. Der für den Kfz-Verkehr freigegebene Abschnitt endet in einer Wendeanlage. Die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr ist vorhanden.

Die nahegelegene Kollaustraße ist eine Hauptverkehrsstraße, die als Bundesstraße (B 447) ausgewiesen ist. Sie verbindet den Hamburger Stadtteil Hoheluft mit der Autobahn (A 7) in Schnelsen. Aufgrund Ihrer Bedeutung für den Busverkehr sind die Lichtsignalanlagen (LSA) auf die Bevorrechtigung der Linienbusse programmiert.

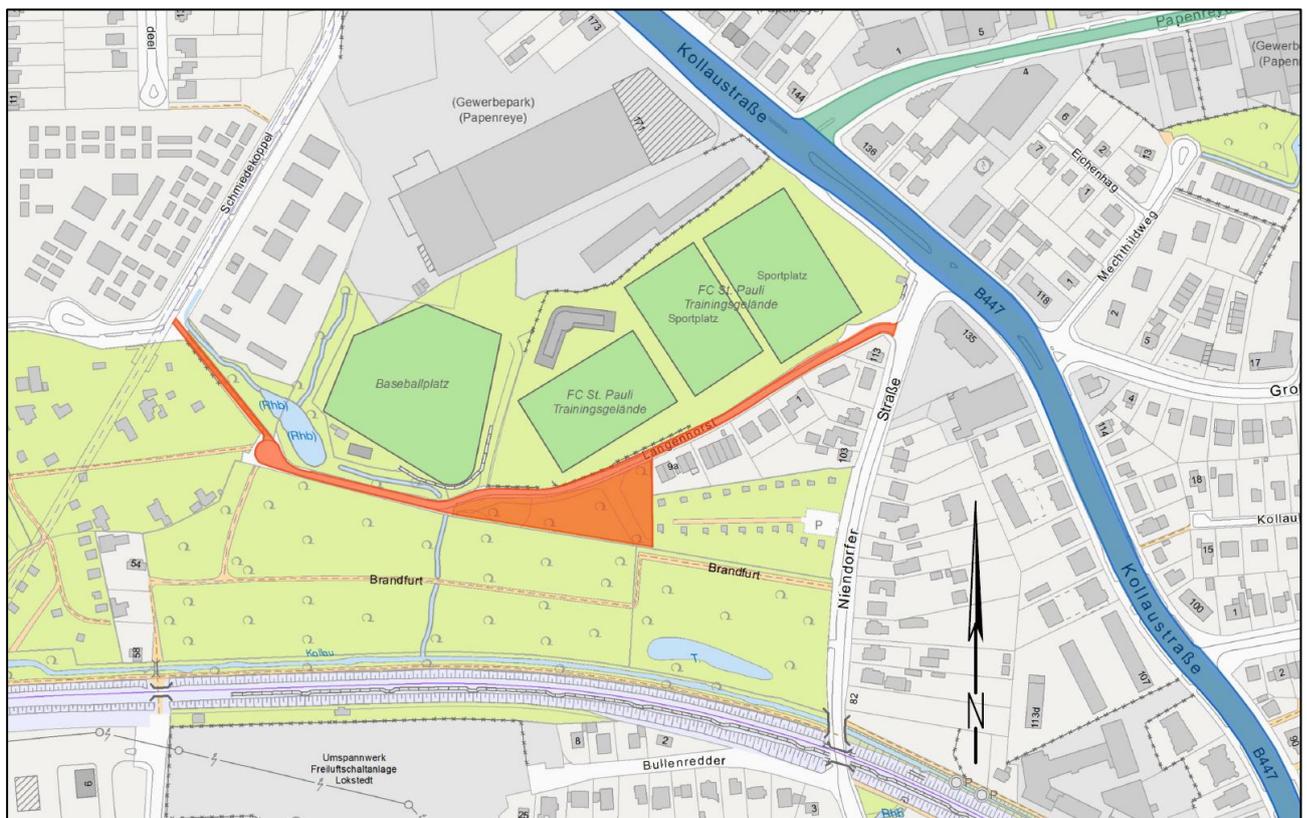


Abb. 1: Lage der Maßnahme, rot dargestellt (Quelle: Geo-Online)

Der Langenhorst ist eine Tempo 30-Zone und hat die Funktion einer Erschließungsstraße. Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, für Fußgänger ist ein schmales Gehweg auf der südlichen Seite der Asphaltfahrbahn markiert.

Entlang des östlichen Drittels befinden sich auf der südlichen Straßenseite Einfamilien- und Reihenhäuser. An die Straßenbegrenzungslinie schließen Vorgärten, Garagen bzw. Carports und zahlreiche Überfahrten an. Im weiteren Verlauf befinden sich südlich der Straße Wiesenflächen. Nördlich der Straße befindet sich das Fußball-Trainingsgelände des FC St. Pauli und die Baseballanlage „Ballpark Langenhorst“.

In unmittelbarer Nähe nordwestlich des Planungsbereichs befindet sich die Erstaufnahmeeinrichtung Schmiedekoppel zur Unterbringung von Geflüchteten. Für deren Bewohner ist der Langenhorst die kürzeste fußläufige Verbindung zu Einkaufsmöglichkeiten.

Südlich des Planungsgebiets liegt eine Ausgleichsfläche – Streuobstwiese und Feuchtbiotop – die einem Ökokonto zugeordnet ist.

## 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Mit der Aufstellung des Bebauungsplan Niendorf 97 beabsichtigt die Freie und Hansestadt Hamburg, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der bestehenden Sportanlage an der Kollaustraße zu einem Trainings- und Nachwuchsleistungszentrum des FC St. Pauli zu schaffen.



Abb. 2: Auszug aus dem B-Plan- Entwurf Niendorf 97, Stand 05.03.2024 (Quelle: BA Eimsbüttel)

Die Erweiterung des Trainingsgeländes macht eine Anpassung des Straßenverlaufs erforderlich. In dem Zuge soll der Langenhorst, soweit die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, unter Berücksichtigung der zurzeit geltenden Regelwerke umgestaltet werden.

Die Straße befindet sich sowohl bautechnisch als auch planerisch in einem ungenügenden Zustand. Bei der Zustandserfassung im Jahr 2021 hat die Straße größtenteils mit der schlechtesten Zustandsnote abgeschnitten. Auch der auf die Fahrbahn aufmarkierte Gehweg wird den Nutzungsansprüchen des Fußgängerverkehrs nicht gerecht.

Im Zuge des B-Plan-Verfahrens wird von der BVM eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche im Bereich der Kollaustraße gefordert. Die Ausgestaltung liegt in der Hand der Fachbehörde und wird nicht im Rahmen der bezirklichen Straßenplanung für den Langenhorst betrachtet.

### 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Der Vorhabenträger für die Erschließung ist der Landesbetrieb für Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG).

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch das Bezirksamt Eimsbüttel (E/MR) als Realisierungsträger.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die die Integration des Bauvorhabens des FC St. Pauli in die bestehenden Flächennutzungen ist eine Anpassung des geltenden Planungsrechtes (B-Plan Niendorf 70) erforderlich. Das Bezirksamt Eimsbüttel führt in diesem Rahmen derzeit ein Bebauungsplanverfahren (B-Plan Niendorf 97) durch.

Die Straßenbegrenzungslinie wird in diesem Zuge auf den geplanten Flächenbedarf der Verkehrs- und Entwässerungsanlagen abgestimmt und durch den B-Plan Niendorf 97 festgesetzt.

Planungsrecht	Datum der Feststellung
Niendorf 70	27.09.1989
B-Plan-Entwurf Niendorf 97	-

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Straße Langenhorst, eine Tempo 30-Zone, verbindet als Stichstraße die Niendorfer Straße im Osten mit der Schmiedekoppel im Westen. Die Durchgängigkeit besteht nur für den Fuß- und Radverkehr. Eine Befahrung durch den Kfz-Verkehr ist nur von Osten über die Niendorfer Straße möglich.

Entlang des östlichen Drittels des Langenhorst befindet sich auf der südliche Straßenseite durchgehend Wohnbebauung. Auf der nördlichen Seite befinden sich Zufahrten zu den Sportstätten, zu dem dazugehörigen Parkplatz und zu einer Regenrückhalteanlage. Eine Wendeanlage bildet das Ende des für den Kfz-Verkehr freigegebenen ca. 480 m langen Straßenabschnitts. In diesem Bereich ist auf der südlichen Straßenseite auf der Fahrbahn ein Gehweg markiert.

Von der Wendeanlage in Richtung Westen ist der restliche Langenhorst bis zur Schmiedekoppel als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen und mittels Pfosten gegen das Befahren durch den Kfz-Verkehr gesichert.

Die nahegelegene Kollaustraße ist eine Hauptverkehrsstraße, die als Bundesstraße (B 447) ausgewiesen ist. Sie verbindet den Hamburger Stadtteil Hoheluft mit der Autobahn (A 7) in Schnelsen.

An einem signalisierten Knotenpunkt (LSA 800) zweigt die Niendorfer Straße von der Kollaustraße ab. Unmittelbar südlich des Knotenpunkts mündet die Straße Langenhorst in die Niendorfer Straße.

Das Straßenbild wird von vielen Bäumen und Büschen entlang der Fahrbahn geprägt.

Im westlichen Abschnitt des Langenhorst (Durchstich zwischen Schmiedekoppel und Wendeanlage) ist exemplarisch bei Station 0+040,0 folgender Querschnitt vorhanden:

- 3,30 m Gemeinsamer Geh- und Radweg Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau bzw. rot

Im östlichen Abschnitt auf Höhe Station 0+415,0 (Höhe Hs.-Nr. 7b) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

- 3,84 m Fahrbahn Asphalt
- 1,53 m Gehweg Asphalt

### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung (01.03.2024, IB Münster) wurde eine Schätzung des täglichen Kfz-Verkehrsaufkommens im Langenhorst über die vorhandenen Ziele aufgestellt. Es wurde eine Kombination aus Anlieger-Aussagen, Statistiken und sinnvollen Annahmen zugrunde gelegt.

Eine Messung mittels Verkehrsstatistikgerät der Polizei im März / April 2023 hat die geschätzte Verkehrsbelastung im Bestand bestätigt.

Da die veränderte Nutzung im Gebiet auch eine veränderten Verkehrsnachfrage bewirkt, wurden die prognostizierten Verkehrsstärken ebenfalls auf gleiche Weise wie im Bestand ermittelt.

Folgende Verkehrszahlen haben sich ergeben:

<b>Aufkommenschätzung Querschnitt Langenhorst</b>	<b>Querschnittssumme [Kfz/24 h]</b>	<b>max. Stundenwert [Kfz/h]</b>
Bestand	335	130
Planung	260	78

### 3.1.2 Rad- und Fußgängerverkehre

Der Abschnitt westlich der Wendeanlage ist von Seiten der Schmiedekoppel aus als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Über graue und rote Betonpflastersteine werden die Flächen optisch in einen ca. 1,50 m breiten Geh- und 2,0 m breiten Radweg getrennt. Eine taktile Abgrenzung ist nicht vorhanden.

Ab der Wendeanlage wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Für den Fußgängerverkehr ist auf der südlichen Fahrbahnseite ein Streifen als Gehweg auf der Fahrbahn markiert. Die Breite des Gehwegs variiert zwischen 1,0 m und 2,35 m und ist damit nach aktuellem Regelwerk größtenteils untermaßig. Zudem ist gem. der geltenden Richtlinie ReStra ab Tempo 30 eine bauliche Trennung (Hochbord) erforderlich. Erst im Einmündungsbereich zur Niendorfer Straße beginnt südlich der Fahrbahn ein baulich mit Hochbord abgegrenzter Gehweg.

Über die angrenzende Niendorfer Straße, die im Jahr 2023 bereits umgebaut wurde, verläuft die Veloroute 3 von der Hamburger Innenstadt bis nach Niendorf. In der Niendorfer Straße sind beidseits der Fahrbahn 1,50 m breite Schutzstreifen markiert. Für den Radverkehr in Richtung Norden beginnt auf Höhe der Einmündung Langenhorst ein Radfahrstreifen in Mittellage, mit dem das direkte Linksabbiegen über den Knotenpunkt Kollaustraße / Niendorfer Straße möglich ist.

Im Planungsgebiet sind keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.

### 3.1.3 Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind keine Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden.

Ausnahme ist hier der Anschlussbereich zur Niendorfer Straße, wo – im Zuge einer anderen Maßnahme – über den Langenhorst eine Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe hergestellt worden ist.

### 3.1.4 MIV

Der Langenhorst ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 3,80 m und 6,0 m. Die Fahrbahn ist überwiegend mit Asphalt befestigt. Im Bereich der Wendeanlage besteht die Oberflächenbefestigung aus grauem Betonsteinpflaster. Die Fahrbahn ist zum Teil mit Betontiefborden eingefasst.

Für den Kfz-Verkehr ist die Straße als Sackgasse mit Zufahrt über die Niendorfer Straße eingerichtet. Nach ca. 450 m endet die Straße für den Kfz-Verkehr in einer Wendeanlage mit einem Durchmesser von ca. 18 m. In der Mitte befindet sich eine niedrige Aufpflasterung, befestigt mit roten Betonsteinen und einem Durchmesser von ca. 5 m.

Ausgehend davon führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg als Durchstich nach Nordwesten zur Schmiedekoppel.

Ein weiterer Abzweig führt als Privatstraße nach Westen auf das Kleingartengelände, wo die Durchfahrt nach ca. 180 m für Kfz-Verkehr mittels Pfosten unterbunden wird. Auf diese Weise werden knapp 30 Parzellen erschlossen.

Außerdem führt von der Wendeanlage ein weiter Weg mit unbefestigter Oberfläche nach Süden und endet an den dort vorhandenen Behelfsheimen.

Die mit Pflastersteinen befestigten Oberflächen des Langenhorst befinden sich, abgesehen von Unebenheiten, in einem zufriedenstellenden Zustand.

Die Asphaltbefestigung ist durch zahlreiche Ausbesserungen gekennzeichnet. Stellenweise sind Schäden in Form von Rissen und Ausmagerungen vorhanden. Der bauliche Zustand ist insgesamt als ungenügend zu bewerten.

### 3.1.5 ÖPNV

Im Planungsgebiet findet kein öffentlicher Personennahverkehr statt.

Unmittelbar südlich des Einmündungsbereiches Langenhorst befinden sich in der Niendorfer Straße am Fahrbahnrand Haltepunkte für die beiden Fahrrichtungen der Bushaltestelle „Niendorfer Straße“. Hier verkehrt die Buslinie 391 viermal täglich pro Richtung.

### 3.1.6 Überfahrten

Auf dem östlichen Abschnitt sind am südlichen Fahrbahnrand zahlreiche Überfahrten zur Wohnbebauung vorhanden; für einzelne Überfahrten liegen keine Genehmigungen vor.

Nach Norden gibt es Überfahrten zum Gelände des Rückhaltebeckens, zu den Sportstätten und zu einem Parkplatz, welcher sich zwischen Trainingsgelände des FC St. Pauli und der Baseballanlage befindet und von den beiden Sportvereinen genutzt wird.

Im westlichen Abschnitt liegt im Bereich des gemeinsamen Geh- und Radwegs, unmittelbar bevor dieser von der Schmiedekoppel aus mit Pfosten abgesperrt ist, noch eine Überfahrt zu einem Privatgrundstück nach Südwesten.

### 3.1.7 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Kollaustraße / Niendorfer Straße liegt etwas nördlich der Einmündung Langenhorst / Niendorfer Straße und ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet (LSA 800). Die LSA ist mit LED-Technik sowie mit akustischen Signalgebern und blindengerechten Tastern ausgestattet.

### 3.1.8 Öffentliche Beleuchtung

Die Masten der öffentlicher Beleuchtung im Planungsgebiet befinden sich neben der Fahrbahnfläche. Einige Masten befinden sich außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche oder direkt auf der Straßenbegrenzungslinie.

Die Mastenabstände variieren zwischen 30 m und 60 m.

### 3.1.9 Straßenbegleitgrün

Entlang des Langenhorst sind zahlreiche straßenbildprägende Bäume vieler unterschiedlicher Arten vorhanden. Diese bilden zum überwiegenden Teil Baumgruppen, es gibt nur wenige Einzelbäume. Die Mehrheit der Bäume befindet sich nördlich der Fahrbahn. Fahrbahnbegleitende Grünflächen sind weitgehend mit Buschwerk bewachsen.

Mit Ausnahme zweier Bäume nahe des Einmündungsbereiches zur Niendorfer Straße, befinden sich alle straßenbegleitenden Baumstandorte nach geltendem B-Plan Niendorf 70 außerhalb der Straßenbegrenzungslinie. 5 Bäume sind als Straßen- oder Grenzbäume im Straßenbaumkataster aufgenommen.

### 3.1.10 Ruhender Verkehr

In zwei Bereichen sind im Langenhorst Haltverbote ausgewiesen, zum einen gegenüber des Grundstücks von Hs.-Nr. 1 und zum anderen gegenüber der Zufahrt zum Gelände des FC St. Pauli (Bereich Hs.-Nr. 5 und 7).

Westlich der Depotcontainer beim Einmündungsbereich zur Niendorfer Straße gibt es eine rund 3,50 m tiefe, mit Grand befestigte Fläche nördlich der Fahrbahn, die ungeregelt senkrecht beparkt wird. Aufgrund der geringen Tiefe ragen parkende Fahrzeuge in die Fahrbahn hinein. Für die Fläche ist kein Parken ausgewiesen.

Im weiteren Verlauf in Richtung Westen wird gegenüber der Wohnbebauung am nördlichen Fahrbahnrand geparkt, da sich am südlichen Fahrbahnrand der Gehweg und zahlreiche Überfahrten befinden. Die Fahrbahnbreiten erlauben legales Parken nur im östlichen Abschnitt, für ca. 6 Pkw.

### 3.1.11 Entwässerung

Im Planungsgebiet befindet sich der Langenhorstgraben mit einem Rückhaltebecken. Die Anlagen werden durch den Bezirk Eimsbüttel unterhalten. Der Langenhorstgraben führt Oberflächenwasser von den öffentlichen Straßenverkehrsanlagen des Langenhorst sowie von einem nördlich gelegenen Gewerbegebiet. Zudem gibt es eine Verbindung zum Straßengraben in der Schmiedekoppel, sodass auch von dort Oberflächenwasser ankommt.

Der Langenhorstgraben beginnt an der Schmiedekoppel und verläuft nördlich, parallel zum Langenhorst nach Osten. Auf Höhe der Wendeanlage weitet sich der Graben und geht in das Rückhaltebecken über. Hinter dem Auslaufbauwerk des Rückhaltebeckens (maximale Stauhöhe 8,30 m ü. NN) wird der Graben entlang der Straße in Richtung Osten weitergeführt. Bei Station 0+250 wird der Graben in einem Durchlass unter der Fahrbahn nach Süden geführt und leitet schließlich auf direktem Weg in die Kollau ein.

Der westliche Teil des Langenhorst zwischen Schmiedekoppel und Wendeanlage entwässert in den parallel verlaufenden Langenhorstgraben. Dafür befinden sich am nördlichen Fahrbahnrand

Trummen, die mit Trummenleitungen direkt an den Graben bzw. an das Rückhaltebecken angeschlossen sind. Die Ableitung des Oberflächenwassers funktioniert mangels ausreichendem Gefälles bzw. aufgrund von Unebenheiten nicht optimal.

Östlich der Wendeanlage sind keine Entwässerungsanlagen vorhanden bzw. erfolgt die Entwässerung durch entsprechendes Quergefälle in die Nebenflächen. Die Fahrbahn hat tendenziell ein Dachprofil, dieses ist jedoch stellenweise schwach ausgebildet. Bei Regen bilden sich dementsprechend große Pfützen auf bzw. neben der Fahrbahn. Vertiefungen an schadhafte Stellen verstärken die Pfützenbildung.

### 3.1.12 Ausstattung

Im Planungsgebiet sind mehrere Verkehrsschilder vorhanden. Außerdem gibt es im Einmündungsbereich Langenhorst / Niendorfer Straße einen Wegweiser zur Baseball-Anlage.

Ebenfalls im Einmündungsbereich befindet sich nördlich der Fahrbahn eine Litfaßsäule von Ströer. Die daran angrenzende Grünfläche ist zur Fahrbahn hin mit Pfosten gegen Parken gesichert.

Unmittelbar westlich des Einmündungsbereiches gibt es vier Depotcontainer für Altglas und Altpapier. Diese stehen nördlich der Fahrbahn auf einer mit Wabenpflastersteinen befestigten Fläche.

Der gemeinsame Geh- und Radweg, der den westlichen Abschnitt bildet, ist an beiden Enden mit jeweils drei Pfosten gegen das Befahren durch Kfz gesichert. Die mittleren Pfosten sind jeweils absperrbar bzw. herausnehmbar.

Am Rand der Wendeanlage gibt es einen Abfalleimer.

Es sind vereinzelt Poller aus Holz gegen das Beparken von Grünflächen vorhanden.

### 3.1.13 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen mit den zugehörigen Schächten, Schaltschränken und Schiebern vorhanden. Die vorhandenen Leitungen wurden gemäß den Angaben der Leitungsträger in die Planung übernommen.

## 3.2 Rahmenbedingungen

Da der Langenhorst eine Sackgasse mit lediglich erschließender Funktion ist, sind keine Wechselwirkungen mit anderen Straßenbaumaßnahmen in der Umgebung zu erwarten. Auch mit einer Beeinträchtigung des umliegenden Verkehrsnetzes ist nicht zu rechnen.

Die Erreichbarkeit zu den anliegenden Grundstücken ist zu jeder Zeit zu gewährleisten.

Für den Bauablauf sind Straßenbaumaßnahme und die Herstellung der Sportplätze aufeinander abzustimmen.

### 3.2.1 Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahmen unterliegen nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16.BImSchV dar

### 3.2.2 Bodengutachten

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde im Jahr 2022 eine Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt. Untersucht wurden hierbei Schichtenaufbau, PAK-Gehalte der Asphaltsschichten sowie eine Bestimmung der ungebundenen Schichten.

Zur Erkundung der Bodenverhältnisse wurden insgesamt 23 Bohrkern entnommen.

Die Asphaltbohrkerne der Fahrbahn zeigen, dass der Bestand nicht die gültigen technischen Voraussetzungen erfüllt. Die Asphaltbohrkeren weisen Gesamtdicken zwischen ca. 7,2 cm und 46 cm auf. Der Aufbau besteht aus 2-5 Asphaltschichten verschiedener Art und Dicke. Die maximale einzelne Schichtdicke beträgt bei den vorgefundenen Asphalttragschichten ca. 27 cm. Die obersten Deckschichten weisen eine Dicke von ca. 1-4 cm auf.

In weiten Teilen wird in einzelnen Asphaltschichten oder im gesamten gebundenen Aufbau der Grenzwert für den PAK-Gehalt überschritten. Das betreffende Material ist entsprechend zu entsorgen.

Die ungebundenen Tragschichten unterhalb der Fahrbahn bestehen bis in eine Tiefe von 1 m unter Bohransatzpunkt vorwiegend aus Sand mit Fremdbestandteilen aus Beton, Ziegel und Asphalt.

Eine Überprüfung der Wasserdurchlässigkeit im Bereich der geplanten offenen Entwässerungsanlagen hat ergeben, dass keine Versickerung angesetzt werden kann.

### 3.2.3 Grundwasser

Das Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei ca. 7 m NHN.

Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 1 m und 10 m unter GOK.

Die Fahrbahn wird ungefähr auf dem bisherigen Höhenniveau bleiben.

### 3.2.4 Kampfmittel

Für das Planungsgebiet liegt (mit Ausnahme der Anschlussbereiche) ein Bescheid vor. Nur für einzelne Teilbereiche besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht, zum Großteil besteht jedoch kein Hinweis auf Kampfmittel.

Für die fehlenden Anschlussbereiche läuft aktuell eine Anfrage, die im Zuge der 2. Verschickung und der Bauausführung berücksichtigt wird.

## 4 Variantenuntersuchung

### 4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Für die Realisierung der geplanten Fußballplätze muss die Straße aufgrund der limitierten Platzverhältnisse teilweise zurückgebaut bzw. in der Lage verändert werden.

Ziel der Planung ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen. Die bisher vorhandene Situation für den Fußverkehr ist ungenügend, da der bestehende aufmarkierte Gehweg die Anforderungen der aktuellen Regelwerke und der Nutzungsansprüche nicht erfüllt.

Weiterhin besteht die Notwendigkeit, die Fahrbahn zu sanieren und in Teilen erstmalig Entwässerungsanlagen herzustellen. Die Oberflächenbefestigung ist von Flick- und Schädstellen geprägt und erfordert einen hohen Unterhaltungsaufwand, der durch eine Sanierung reduziert werden kann. Die vorhandenen Schäden an Fahrbahn und Nebenflächen werden im Zuge der Maßnahme beseitigt.

### 4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen

Grundlage für die Planung ist der B-Plan-Entwurf Niendorf 97, welcher im Zuge der Straßenplanung verbindlich einzuhalten ist.

Durch den B-Plan werden die Straßenbegrenzungslinien neu festgesetzt und die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen der vorhandenen Straßenzüge teilweise verbreitert.

Ein ca. 250 m langer Straßenabschnitt in der Mitte des Planungsbereiches wird als Privatweg mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt.

Die Erhaltung des Baumbestandes soll so weit wie möglich berücksichtigt werden. Ergänzend dazu setzt der B-Plan-Entwurf (Niendorf 97) eine Fläche zur Erhaltung von Bäumen zwischen Fahrbahn und dem geplanten mittleren Funktionsgebäude fest.

#### 4.3 Variantenuntersuchung

Aufgrund der örtlichen Randbedingungen und der herrschenden Platzverhältnisse sind keine weiteren, grundsätzlich andersartigen Alternativen für den Trassenverlauf und die Gestaltung der Wendeanlagen im Langenhorst möglich.

Die Ausarbeitung von weiteren Planungsdetails (z.B. Aufteilung des Straßenquerschnittes, Dimensionierung der Wendeanlagen, Anschlüsse und Übergänge an den vorhandenen Bestand) wurde im Zuge zahlreicher interner Abstimmungsrunden im Rahmen des Planungsfortschrittes umgesetzt.

Wegen des schlechten baulichen Zustandes ist für den gesamten Streckenzug eine bauliche Erneuerung der Oberflächenbefestigungen vorgesehen. Das Sanierungsverfahren wird je nach Schwere der Schädigungen im Laufe des weiteren Planungsprozesses festgelegt.

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde der hier vorliegende Entwurf als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt. Die gewählten Lösungen entsprechen den allgemeinen Regeln der Technik sowie in allen Belangen den technischen Anforderungen.

### 5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Der Straßenquerschnitt des Langenhorst wird in weiten Teilen neu geordnet und erhält abschnittsweise eine neue Trasse, um Platz für die Herstellung neuer Sportflächen zu schaffen. Der Langenhorst wird für den Kfz-Verkehr – zumindest eingeschränkt – von beiden Seiten jeweils als Sackgasse befahrbar. Diese beiden Bereiche enden jeweils in einer Wendeanlage. Die Durchgängigkeit des Langenhorst zwischen Niendorfer Straße und Schmiedekoppel ist wie im Bestand nur für den Fuß- und Radverkehr gegeben.

Der Abschnitt zwischen Schmiedekoppel und einschließlich der bestehenden (westlichen) Wendeanlage wird als Gehweg ausgewiesen, Anlieger- und Radverkehre sind erlaubt („befahrbarer Wohnweg“). Die Erschließung der Behelfsheime sowie des Kleingartengeländes erfolgt zukünftig über diesen Teil des Langenhorst. Die Fahrbahnbreite von 4,50 m wird im Bereich einer Baumgruppe in einer Fahrbahnverengung auf 3,50 m reduziert.

Der mittlere Abschnitt, abgehend von der westlichen Wendeanlage, wird auf rund 250 m Länge als Privatweg der Sportanlage mit Geh-, Fahr und Leitungsrecht festgesetzt. Auf diese Weise ist die Benutzung mit betrieblichen Fahrzeugen durch den FC St. Pauli möglich. Dieser Abschnitt führt als gemeinsamer Geh- und Radweg zunächst auf der alten Trasse weiter nach Westen, verlässt nach etwa 110 m den bestehenden Straßenverlauf und endet an einer neu geplanten Wendeanlage weiter östlich. Nach Süden sind Zuwegungen zu den beiden geplanten Fußballfeldern vorgesehen. Zu den beidseitigen Wendeanlagen wird die Fahrbahn jeweils mit Pfosten abgesperrt, um eine Benutzung durch öffentlichen Kfz-Verkehr zu verhindern.

Der Abschnitt östlich davon ist für den öffentlichen Verkehr freigegeben und wird wie im Bestand als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Der für den Kfz-Verkehr freigegebene Abschnitt verkürzt sich gegenüber dem Bestand um ca. 250 m, erhält eine neue Wendeanlage und erstmals einen baulich angelegten Gehweg. Zur Wendeanlage knickt die Straße westlich der Wohnbebauung nach Süden vom bisherigen Straßenverlauf ab. Unmittelbar nördlich der Wendeanlage ist am westlichen Fahrbahnrand eine Ladezone geplant, die ausreichend groß für die Benutzung durch einen 15 m langen Bus dimensioniert ist. Diese erhält einen 1,65 m breiten Gehweg in Verlängerung einer geplanten Zuwegung zum Trainingsgelände des FC St. Pauli.

Die Fahrbahn wird wechselseitig von 5,50 m auf 3,80 m verengt, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzeugen.

Im westlichen Abschnitt des Langenhorst (Durchstich zwischen Schmiedekoppel und Wendeanlage) ist exemplarisch bei Station 0+050,0 folgender Querschnitt geplant:

- |          |                     |  |
|----------|---------------------|--|
| - 4,50 m | befahrbarer Wohnweg | Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau |
|----------|---------------------|--|

Bei Station 0+415,0 auf Höhe von Hs.-Nr. 7b, ist folgender Querschnitt geplant:

- |          |                          |  |
|----------|--------------------------|--|
| - 5,50 m | Fahrbahn                 | Asphalt                                  |
| - 0,65 m | Sicherheitstrennstreifen | Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau |
| - 2,00 m | Gehweg                   | Pflastersteine aus Beton, 25/25 cm, grau |

Für die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen werden in der östlichen Hälfte des Planungsgebietes erstmalig Anlagen hergestellt. Dafür sind abschnittsweise offene Gräben, eine Mulde mit Rückhaltefunktion sowie eine Straßenentwässerungsleitung mit Trummen geplant.

In der westlichen Hälfte der Maßnahme erfolgt die Oberflächenentwässerung wie im Bestand über Trummen, die in den Langenhorstgraben einleiten.

## 5.1 ÖPNV

Der ÖPNV ist von der hier vorliegenden Maßnahme nicht betroffen.

## 5.2 Rad- und Fußgängerverkehre

Der westliche Abschnitt bis einschließlich der westlichen Wendeanlage wird als 4,50 m breiter Gehweg ausgewiesen, Anlieger- und Radverkehre sind frei. Etwa in der Mitte dieses Abschnitts ist zugunsten des Baumbestandes eine Einengung auf 3,50 m über eine Länge von rund 20 m geplant.

Zwischen den beiden geplanten Wendeanlagen ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 5,0 m geplant. Der Abschnitt ist beidseitig mit Pfosten abgesperrt, um die Befahrung durch Kfz zu unterbinden.

Der restliche Straßenabschnitt von der östlichen Wendeanlage bis zur Niendorfer Straße erhält einen baulichen Gehweg mit einer Breite von 2,65 m entlang der Wohnbebauung. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Am südlichen Ende der Wendeanlage ist eine Gehwegverbindung zum Gelände des Kleingartenverein 357 vorgesehen.

## 5.3 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra (barrierefreie Verkehrsanlagen) durchgeführt.

Die Querung über den Langenhorst im Einmündungsbereich zur Niendorfer Straße wird wie im Bestand als getrennte Querung ausgeführt. Die Bordsteine werden regelwerkskonform auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfeld abgesenkt.

## 5.4 MIV

Der Langenhorst wird auch zukünftig nicht durchgängig für den MIV befahrbar sein. Der für den öffentlichen Kfz-Verkehr freigegebene Abschnitt wird wie im Bestand als Tempo 30-Zone ausgewiesen und erhält eine neue Wendeanlage, ca. 250 m östlich der bestehenden. Im Einmündungsbereich zur Niendorfer Straße wird die Fahrbahn aufgeweitet, um dem Platzbedarf sich begegnender Fahrzeuge gerecht zu werden.

Die geplante Fahrbahn ist 5,50 m breit. Zur Verkehrsberuhigung wird die Fahrbahn mit Inseln wechselseitig verengt. Mit der Herstellung einer ca. 70 m langen Engstelle kann die Erhaltung mehrerer Bäume erzielt werden. Die Sichtbeziehungen sind ausreichend. An den Engstellen wird die Fahrbahnbreite auf 3,80 m reduziert, sodass durchgehend der Begegnungsfall Pkw-Rad noch möglich ist. Die Wendeanlage am Ende der Sackgasse hat einen Radius von 10,50 m. Die Befahrbarkeit des gesamten Abschnitts durch einen 15 m langen Bus ist mittels Schleppkurvenanalyse nachgewiesen.

Unmittelbar nördlich der Wendeanlage ist eine Ladezone geplant. Diese ist 3,50 m breit und ebenfalls auf die Benutzbarkeit durch einen 15 m-Bus ausgelegt. Entlang der Ladezone ist ein Gehweg mit 1,65 m Breite geplant.

Der westliche Abschnitt zwischen Schmiedekoppel und westlicher (bestehender) Wendeanlage wird als befahrbarer Wohnweg mit einer Breite von 4,50 m geplant, d.h. der Kfz-Verkehr ist hier zur Erschließung der Anlieger (Kleingarten und Behelfsheime) freigegeben.

Die Straße muss für die Instandhaltung der Sportplätze durchgehend von Niendorfer Straße bis zur Schmiedekoppel mit einem Sattelzug fahrgeometrisch benutzbar sein. Dies wurde mittels Schleppkurvenanalyse nachgewiesen.

## 5.5 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind von der hier vorliegenden Maßnahme nicht betroffen.

## 5.6 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Umgestaltung der Straße, ist es erforderlich, die Standorte der Masten der öffentlichen Beleuchtung entsprechend zu versetzen.

## 5.7 Straßenbegleitgrün

Mit der Festsetzung des B-Plan-Entwurfs Niendorf 97 rücken ca. 20 Bäume in die öffentliche Straßenverkehrsfläche und befinden sich sodann in der Zuständigkeit des Bezirks Eimsbüttel.

Bei der Straßenplanung wurde der Belang Baumerhalt eingehend berücksichtigt.

Im Zuge der angepassten Straßentrasse und der geplanten Anlagen für die offene Entwässerung ist es erforderlich, im Bereich des Langenhorst insgesamt 12 Bäume zu fällen. Im Gegenzug sind ebenfalls 12 Neupflanzungen im Langenhorst vorgesehen.

In den Bereichen, wo Bäume in unmittelbarer Nähe zum Entwässerungsgraben geplant sind, ist mit geeigneten Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Baumwurzeln sich nur unterhalb der Grabensohle ausbreiten.

Zusätzlich ist für den entstehenden Zwickel zwischen Ladezone und Trainingsgelände eine Staudenfläche geplant.

Bei Bedarf werden im weiteren Planungsverlauf Wurzelsuchgräben zur Prüfung der Realisierbarkeit der Planung durchgeführt.

Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen durch einen Baumpfleger begleitet.

## 5.8 Ruhender Verkehr

Der Langenhorst wird als Zone mit eingeschränktem Haltverbot ausgewiesen, das Parken ist in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Aus der Geometrie ergeben sich 2 Parkstände an den beiden östlichen Fahrbahnverengungen. Dies erfüllt umgerechnet die Vorgabe von 15 Pkw-Parkständen je 100 Wohneinheiten.

Parkstände vorhanden*	6
Parkstände geplant	2
Bilanz	-4

\*Es werden nur die im Planungsbereich betroffenen und regelkonform nutzbaren Parkstände erfasst.

## 5.9 Entwässerung

Der westliche Abschnitt von Schmiedekoppel bis zur westlichen Wendeanlage wird wie im Bestand mit entsprechendem Quergefälle zum nördlichen Fahrbahnrand entwässert. Über Wasserlauf und Trummen sowie Trummenanschlussleitungen wird das Wasser direkt in den angrenzenden Langenhorstgraben abgeführt. Vorhandene Trummenleitungen werden, sofern es der Zustand zulässt, weiter genutzt.

Für den restlichen Abschnitt werden erstmalig Entwässerungsanlagen hergestellt:

Der Straßenabschnitt westlich der westlichen Wendeanlage bis zum Durchlass ist mit Einseitneigung nach Norden geplant. Mit Wasserlauf und Trummen am nördlichen Fahrbahnrand sowie Trummenleitungen wird direkt in den Langenhorstgraben entwässert.

Der bestehende Durchlass des Langenhorstgraben unter der Straße bei Station 0+250 bleibt erhalten, muss jedoch aufgrund des veränderten Straßenverlaufs um etwa 1,5 m nach Süden verlängert werden. Der Graben hinter dem Durchlass wird auf einer Länge von rund 10 m angepasst, um den entstehenden Knick abzufangen.

Westlich des Durchlass ist südlich der Fahrbahn ein offener Entwässerungsgraben mit Fließrichtung nach Osten bis zur östlichen Wendeanlage geplant. Die Querneigung der Straße ist auf dem Abschnitt nach Süden ausgerichtet, sodass die Flächen direkt über ein Bankett in den Graben entwässern.

Im Bereich der Wendeanlage sowie östlich davon bis zu Station 0+520 erfolgt die Ableitung des Oberflächenwassers von Fahrbahn und Nebenflächen über Wasserlauf und Trummen am westlichen bzw. südlichen Fahrbahnrand. Die Trummen werden an eine neu geplante Entwässerungsleitung mit Fließrichtung nach Westen angeschlossen, welche in eine geplante Retentionsmulde an der Wendeanlage einleitet. Südlich der Wendeanlage wird das Wasser aus Retentionsmulde und Entwässerungsgraben zusammengeführt, wo es in einem offenen Graben weiter nach Süden über die Obstwiese in ein Feuchtbiotop abfließt. Von dort gelangt das Wasser weiter in die Kollau.

Östlich von Station 0+520 wird das Wasser über entsprechende Querneigung zum nördlichen Fahrbahnrand geleitet. In diesem Bereich ist ein offener Entwässerungsgraben geplant, welcher sich nach Osten hin aufweitet, um zusätzliches Rückhaltevolumen zu schaffen. Dieser schließt mit einer Leitung an die Straßenentwässerungsleitung in der Niendorfer Straße an.

Die für das Planungsgebiet bestehende Einleitbegrenzung findet mit einer entsprechenden Drosselung der Abflüsse Berücksichtigung.

## 5.10 Ausstattung / Wegweisung

Die Verkehrszeichen, Absperr- und Möblierungselemente werden an die neuen Straßenquerschnitte angepasst oder versetzt und zum Teil erneuert. Nicht mehr benötigte Verkehrszeichen werden entfernt.

Aufgrund des höheren Platzbedarfs durch die Entwässerungsanlagen kann der Standort für die Depotcontainer für Altglas und Altpapier nicht erhalten bleiben.

Eine mögliche Versetzung der Werbesäule im östlichen Einmündungsbereich des Langenhorst wird im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.

## 5.11 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Straßenbauarbeiten neu verlegt bzw. umgelegt.

Im Zuge des B-Plan-Entwurfs Niendorf 97 wird der Abschnitt zwischen den Wendeanlagen als Privatweg mit Geh- Fahr- und Leitungsrecht eingerichtet. Hier wird die Fahrbahn teilweise neu trassiert. Schmutzwassersiel, Trinkwasser-, Strom- und Kommunikationsleitungen müssen in den neuen Straßenverlauf verlegt werden.

## 6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach der ReStra (Regelwerke für Stadtstraßen 2017) sowie der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Die vorhandenen Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit verbessert und entsprechend den geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet.

Der schlechte bauliche Zustand des Straßenzuges und der Nebenflächen erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straße. Dieser Aufwand wird durch die vorliegende Planung und die vorgesehene Sanierung der Fahrbahn reduziert.

Im Langenhorst wird durch die Neuordnung der Verkehrsflächen die Attraktivität des Straßenzuges insgesamt gesteigert.

Eine weiter gehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der Maßnahme lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

### 6.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch die Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

## 7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Der Baubeginn ist zum Zeitpunkt des Verschickungsverfahrens noch nicht absehbar. Voraussetzung für den Beginn der Arbeiten auf dem Erschließungsgebiet ist die Feststellung des B-Plans Niendorf 97, voraussichtlich Ende 2024. In Abhängigkeit von Bauablauf und -fortschritt der Sportanlagen wird der Straßenbau zeitlich entsprechend eingeplant.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (PK, VD, Anlieger etc.) abgestimmt.

Die Anlieger werden rechtzeitig vor Baubeginn durch Anliegerinformationen über die Baumaßnahme informiert.

### 7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

### 7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Vorfeld zur Umsetzung der Straßenbaumaßnahme werden die beiden Sportflächen südlich der Fahrbahn hergestellt. Außerdem muss die Verlagerung des Baseballanlage abgeschlossen sein.

Gegebenenfalls zu verlegenden Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen und Schächte müssen an die neuen Höhen angepasst werden.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten sowie die Masten für die Lichtsignalanlagen werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen erneuert bzw. umgesetzt.

Erforderliche Baumfällungen werden im Vorfeld durchgeführt.

Die bekannten Baumaßnahmen im Umfeld werden bei der Planung und bei der Baudurchführung berücksichtigt.

### 7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich durch den Umbau des Langenhorst:

- Zum Teil erstmalige Herstellung von Entwässerungsanlagen
- Herstellung eines baulichen Gehwegs für eine sichere Fußgängerführung
- Sanierung des Fahrbahn
- Entfall von Parkständen
- Einleitung von Niederschlagswasser der Verkehrsflächen in ein Feuchtbiotop

### 7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind 12 Baumfällungen erforderlich. Es werden 12 Bäume als Ersatzpflanzungen vorgesehen.

### 7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks Eimsbüttel über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen somit dem Bezirksamt Eimsbüttel.

Der Abschnitt Privatweg zwischen den beiden Wendeanlagen wird durch den FC St. Pauli unterhalten.

## 8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die geplanten Verkehrs- und Entwässerungsanlagen befinden sich vollständig auf Flächen der FHH. Im Zuge des B-Planverfahrens Niendorf 97 wird die auf den Flächenbedarf der Planung abgestimmte Straßenbegrenzungslinie festgesetzt.

**9 Sonstiges**

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

Ingenieurbüro Münster GmbH  
Borsteler Chaussee 53  
22453 Hamburg  
Tel. (040) 41 32 73 – 0  
www.ib-muenster.de

Hamburg, den 19.04.2024

*gez. Münster*

.....