

Kontrakt-Nr.: -
PSP-Nr.: 3-22003010-100027.34

Bedarfsträger Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt MR - Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung

Teilbaumaßnahme: Tangstedter Landstraße
von Ring 3 (Krohnstieg / Gehlengraben) bis zur
Landesgrenze Schleswig-Holstein (Am Ochsenzoll)

Haushaltsunterlage - Bau - nach § 18 LHO

Baulänge: 3,73 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)	3
1.2	Anlass der Planung	3
1.3	Fahrbahnzustand, Asphalt- und Baugrunduntersuchungen	4
1.4	Planungsgrundlage	4
2	Vorhandener Zustand	5
2.1	Allgemeines	5
2.2	Verkehrssituation	5
3	Geplanter Zustand	7
3.1	Planungsansatz	7
3.2	Einzelheiten der Planung	8
3.2.1	Abschnitt 1 (Ring 3 bis Wördenmoorweg)	8
3.2.2	Abschnitt 2 (Wördenmoorweg bis Wattkorn)	10
3.2.3	Abschnitt 3 (Wattkorn / Harnacksweg bis Hohe Liedt)	11
3.2.4	Abschnitt 4 (Hohe Liedt bis Anita-Sellenschloh-Ring (Süd))	12
3.2.5	Abschnitt 5 (Anita-Sellenschloh-Ring (Süd) bis Landesgrenze)	13
3.3	Querschnittsgestaltung	16
3.3.1	Ermittlung der Belastungsklasse gem. ReStra bzw. RStO	16
3.3.2	Dimensionierung der Bauweisen	16
4	Planungsrechtliche Grundlagen	18
5	Umsetzung der Planung	19
5.1	Grunderwerb	19
5.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	19
5.3	Kampfmittel	19
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	19
5.5	Weitere geplante Bautätigkeiten	19
5.6	Realisierungstermin	20
6	Finanzierung / Kosten	21

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)

Die ca. 3,7 km lange Tangstedter Landstraße liegt im Stadtteil Langenhorn (Ortsteil 432) im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord. Die Tangstedter Landstraße ist eine zweistreifig ausgebaute Bezirksstraße. Im Süden schließt sie 4-streifig an den Ring 3 (Gehlegraben / Krohnstieg) an. Im Norden führt die Tangstedter Landstraße über die Landesgrenze nach Schleswig-Holstein und schließt dort an die Bundesstraße 432 (Segeberger Chaussee) an. Die Tangstedter Landstraße ist Bestandteil des Strategischen Straßennetzes in Hamburg und verläuft in Parallellage zur hoch belasteten Langenhorner Chaussee.

Die Tangstedter Landstraße hat aufgrund der Lage im Netz, der Wirtschafts- und Schülerverkehre, der Busverkehre zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, des anliegenden Krankenhauses Heidberg eine hohe verkehrliche und überregionale Bedeutung, nicht nur für den Bezirk Hamburg-Nord, sondern gleichermaßen für ganz Hamburg und Teile Schleswig-Holsteins.

1.2 Anlass der Planung

Mit Drucksache 20-3760 der Bezirksversammlung wurde am 14.12.2016 die Rahmenezweisung für Neu-, Ausbau und Grundinstandsetzungen von Straßen für die Jahre 2017 und 2018 beschlossen. Zu den vom Bezirksamt Hamburg-Nord zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen zählt auch die Tangstedter Landstraße auf gesamter Länge mit einer Einteilung in Abschnitte, die aufgrund des Fahrbahn- und Nebenflächenzustandes grundinstandgesetzt werden muss.

Bei der Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts sollen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen, d.h. gleichermaßen für den Kfz-Verkehr, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen und den ÖPNV, erreicht werden.

Vorlaufend zu der vorliegenden Haushaltsunterlage-Bau (HU-Bau) fanden im Zuge der Umplanungen von mehreren Bushaltestellen in der Tangstedter Landstraße, aufgrund des Einsatzes von Gelenkbussen, vielfältige Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Vertretern der Hamburger Hochbahn und Vertretern der unterschiedlichen Fachbereiche des Bezirksamtes Hamburg-Nord statt. Bei diesen Besprechungen wurden unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit die Grundsätze der Radverkehrsführung (Radfahrstreifen stadteinwärts und baulicher Radweg stadtauswärts) und weitere Rahmenbedingungen besprochen. Im Rahmen der HU-Bau hat daher keine erneute Variantenuntersuchung stattgefunden. Eine Erneuerung der Straße unter Beibehaltung des vorliegenden Straßenquerschnitts (sogenannte Nullvariante) ist aufgrund der aktuellen Planungsgrundsätze (ehemals PLAST, seit 02.11.2017 ReStra) nicht möglich. Die Planungen der Bushaltestellen „Götkenweg“ und „Wattkorn“ sind nicht Bestandteil der vorliegenden Unterlage. Anpassungen an den Übergangsbereichen sind aber erfolgt.

1.3 Fahrbahnzustand, Asphalt- und Baugrunduntersuchungen

Zur Bewertung des aktuellen Zustandes der Fahrbahn der Tangstedter Landstraße kann auf drei verschiedene Untersuchungen zurückgegriffen werden.

Das Labor Mauch-Gläser hat im November 2017 im Auftrag des Bezirksamts Hamburg-Nord Asphaltuntersuchungen vorgenommen. Die quantitativen Pechnachweise haben ergeben, dass PAK < 25 mg/kg und Phenolindex < 0,0050 mg/l vorliegen. Danach sind die auszubauenden Asphaltflächen der Verwertungsklasse A (Asphalt) zuzuordnen.

Die ungebundenen Schichten sind nach LAGA TR Boden wie folgt einzuordnen: Natürliches Material: Z0 und Z1

Die vorgefundenen Schlacken und Aschen werden nach LAGA mit > Z 2 eingestuft und sind zu entsorgen. Für die weitergehenden Planungen werden die Proben hinsichtlich der Parameter der Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung – DepV 2009/2016) untersucht.

Das Labor Mauch-Gläser erarbeitet zudem eine Sanierungsempfehlung. Die ersten Ergebnisse beinhalten für den Abschnitt Ring 3 bis Wördenmoorweg die Empfehlung, die oberen 12 cm Asphalt auszubauen und eine neue Deck- (3,5 cm) sowie Binderschicht (8,5 cm) nach Belastungsklasse 10 aufzubringen, da die Aufbauten als frostsicher und ausreichend dimensioniert angesehen werden.

Für den Abschnitt von Wördenmoorweg bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein wird, aufgrund vorherrschenden Schäden und der angenommenen, nicht mehr ausreichenden Tragfähigkeit, eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahn nach Belastungsklasse 10 (Gesamtaufbau 70 cm) empfohlen.

Die gutachterliche Stellungnahme des Labors beruht auf den eigenen Untersuchungen, ergänzt durch die Ergebnisse einer durch den Bezirk Hamburg-Nord beauftragten Tragfähigkeitsuntersuchung des TÜV Rheinland und der Daten der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) für Hamburg aus dem Jahr 2016.

Weitere, detaillierte Untersuchungen werden aufgrund unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erst im Rahmen einer möglichen Detailplanung durchgeführt.

Die Sanierungsempfehlung des Labors Mauch-Gläser sowie der Ergebnisbericht der Tragfähigkeitsuntersuchung sind dieser Unterlage beigefügt.

1.4 Planungsgrundlage

Die vorliegende Planung basiert nicht auf einer Bestandsvermessung, sondern auf den Daten des bezirklichen Geoinformationssystems. Dieses Vorgehen wurde festgelegt, da zu einem angenommen wird, dass diese Grundlage für die HU-Bau und der darin enthaltenen Kostenschätzung ausreichend genau ist, zum anderen hätte eine Bestandsvermessung des gesamten Planungsbereichs einen sehr großen, finanziellen Aufwand bedeutet hätte. Unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ist daher darauf verzichtet worden. Bei einer Umsetzung der Maßnahme wird die Bestandsvermessung durchgeführt.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Tangstedter Landstraße wird überwiegend durch Wohnbebauung, hauptsächlich Reihenhaussiedlungen, geprägt. Entlang der Tangstedter Landstraße befinden sich mehrere Schulen. Es herrscht eine hohe Parkdichte. Im südlichen Abschnitt der Tangstedter Landstraße befinden sich mehrere Betriebe und Arztpraxen in der Nähe des Langenhorner Marktes. Im nördlichen Bereich befindet sich das Klinikum Nord - Heidberg.

Auf beiden Seiten der Tangstedter Landstraße sind Radwege vorhanden. Diese entsprechen mit Breiten zum Teil unter 1,0 m nicht mehr den geforderten Standards. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig. Die Radfahrenden fahren zum Teil im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Ein anderer Teil fährt auf den unzulänglichen Radwegen. Der schlechte Zustand der Radwege ist auf hochstehende Baumwurzeln und auf die tlw. beengte Lage des Radweges zwischen dem Längsparkstreifen und den Straßenbäumen zurückzuführen.

Zwischen dem Ring 3 und der Straße Wördenmoorweg verläuft in der Tangstedter Landstraße die Veloroute 4. Ein Ausbau der Veloroute 4 auf diesem Abschnitt ist noch nicht erfolgt.

Eine Verkehrszählung vom 13.06.2017 weist für die Tangstedter Landstraße im Bereich des Knotens Tangstedter Landstraße / Gehlengraben (Ring 3) eine Verkehrsmenge von 13.864 Kfz/24 h auf, wovon der Schwerverkehrsanteil (SV) 3,3 % beträgt.

Eine weitere Verkehrszählung vom 30.09.2004 liegt für den Bereich Holitzberg vor. Demnach beträgt die Verkehrsstärke ca. 17.000 Kfz/24 h bei einem SV von 4 %. Die jährliche Dauerzählstelle der BWVI im Bereich der Landesgrenze wies im Jahr 2016 einen Wert von 16.000 Kfz/24 h bei einem SV von 4% auf.

In der Tangstedter Landstraße verkehrt die Buslinie 192. Parallel zur Tangstedter Landstraße (ca. 300 m westlich) verläuft zwischen Gehlengraben und Immenhöven die U-Bahnlinie 1. Die Haltestellen Langenhorn Markt und Langenhorn Nord werden von der Buslinie 192 angefahren.

Zwischen der Straßen Immenhöven und Hohe Liedt befindet sich die Fritz-Schumacher-Siedlung aus dem Jahr 1919/20. Diese Siedlung ist ein eingetragenes Millieuschutzgebiet. Ein überwiegender Teil der Gebäude dieser Siedlung steht unter Baudenkmalschutz.

Die Parkanlage Immenhöven ist ein Gartendenkmal. Ebenso die Grünflächen vor den Häusern der Grundstücke der Tangstedter Landstraße 171 bis 179 und 172 bis 180 an der Kreuzung Timmerloh.

Entlang der geplanten Maßnahme befinden sich 283 Straßenbäume.

2.2 Verkehrssituation

Die 2-streifige Fahrbahn der Tangstedter Landstraße hat zwischen der Straße Wördenmoorweg und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein eine Breite von rund 7,00 m. Zwischen dem Ring 3 und der Straße Am Schulwald ist die Fahrbahn überbreit, was aus einer nachträglichen Änderung der Spuraufteilung resultierte. Die Fahrstreifenbreiten liegen zwi-

schen ca. 3,00 m und 3,75 m. An Knotenpunkten kommt es immer wieder zu Aufweitungen. Im Einmündungsbereich zum Ring 3 ist eine 4-streifige Aufteilung der Fahrbahn vorhanden.

An mehreren Punkten befinden sich Lichtsignalanlagen (LSA). Ein Teil der Anlagen sind Fußgängerquerungen mit Anforderungstastern.

Die Fußgänger- und Radverkehrsführung ist in der Tangstedter Landstraße beidseitig im Separationsprinzip ausgeführt. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.

Beidseits befinden sich Gehwege mit einer Breite von hauptsächlich ca. 1,50 m. In einigen Teilbereichen sind aber auch Breiten von bis zu 2,50 m vorhanden. Der bauliche Radweg weist Breiten zwischen 0,8 m bis 1,6 m auf und grenzt direkt an den Gehweg.

Taktile Leitelemente in Form von Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Menschen sind, ebenso wie barrierefreie Querungsstellen, überwiegend nicht vorhanden.

Vorherrschend wird parallel zur Fahrbahn geparkt. Vor dem Ärztehaus (Westseite Tangstedter Landstraße 75 bis 79) in der Nähe des Ring 3 sind Schrägparkstände angeordnet. Im nördlichen Bereich kurz vor der Landesgrenze wird auf der Ostseite senkrecht geparkt. Zum Teil wird auch im Bereich von angeordneten Längsparkständen schräg geparkt. Größtenteils sind die Parkstände nicht befestigt.

In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Schaltschränke, Pfosten, Baumschutz- und Fahrradbügel, Verkehrszeichen, Altpapiercontainer sowie eine Werbeanlagen.

Die Gehwegüberfahrten sind mit unterschiedlichem Pflaster befestigt (z.B. Betonwabenstein-, Kleinpflaster etc.).

Die Straßenentwässerung erfolgt über beidseitige Wasserläufe und Trummen am Fahrbahnrand in das vorhandene Siel.

Eine öffentliche Beleuchtung (ÖB) in Form von Auslegermasten ist zwischen dem Ring 3 und dem Wördenmoorweg beidseits vorhanden. Zwischen Wördenmoorweg und dem Anita-Sellenschloh-Ring sind die Lichtmasten vorwiegend auf der Westseite (Auslegermasten) untergebracht. Vom Anita-Sellenschloh-Ring bis zur Tralauer Kehre sind die Lichtmasten auf der Ostseite untergebracht. Danach stehen die Beleuchtungsmaste bis zur Landesgrenze wieder auf der Westseite. Die Masten haben einen Abstand von ca. 30 m. Im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist die Beleuchtung beidseits hergestellt worden.

In dem Planungsbereich befindet sich auf beiden Seiten ein alleeartiger Straßenbaumbestand.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Planungen ist es, die Fahrbahn der Tangstedter Landstraße zu sanieren. In diesem Zusammenhang sollen die Radverkehrsanlagen, Gehwege, Bushaltestellen, Parkstände und Grünflächen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit ebenfalls verbessert werden. Diese einzelnen Ziele lassen sich aufgrund der Straßenbäume und der vorherrschenden Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Grund nicht im gesamten Planungsabschnitt konfliktfrei umsetzen.

Zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Gehwege sollen Radfahrende auf der Westseite (stadteinwärts) auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Auf der Ostseite (stadtauswärts) soll, soweit möglich, ein Radweg hergestellt werden. Ist dies nicht möglich, soll ein Radfahrstreifen vorgesehen werden. Durch die Einrichtung der Radfahrstreifen ergibt sich die Notwendigkeit der Fahrbahnverbreiterung im gesamten Planungsabschnitt. In der Folge werden auch die Bordsteinführungen verändert.

Hinter dem Radfahrstreifen soll der Parkstreifen folgen. Ein Grünstreifen mit Bäumen soll im Bereich der Fritz-Schumacher-Siedlung den Gehweg abtrennen. Die Parkraumbilanz bleibt auf der Westseite in etwa gleich.

Die Längsparkstände auf der Ostseite werden, wenn möglich, am Fahrbahnrand vor dem Radweg wieder hergestellt. Insgesamt wird sich die Anzahl der Parkstände auf der Ostseite jedoch verringern.

Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass der vorhandene Baumbestand dazu führt, dass teilweise von der Herstellung baulicher Parkstände abgewichen und eine alternative Form und Befestigung gewählt werden muss.

Der Gehweg soll beidseits möglichst immer eine mit Platten befestigte Oberfläche von ca. 2,50 m, zzgl. Einfassungen erhalten. Im Bereich von Baumscheiben kann dieser Querschnitt jedoch auch geringer werden. Die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen wird berücksichtigt, auf eine kleinteilige, normgerechte Darstellung im Lageplan wird jedoch verzichtet.

Die Regelbreite der Fahrstreifen wird 3,25 m betragen. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit des Überfahrens der Radfahrstreifen durch den Kfz-Verkehr minimiert. Linksabbiegestreifen erhalten eine Breite von 3,00 m.

Im gesamten Planungsgebiet werden Blindenleitelemente gemäß der aktuellen Regelwerke vorgesehen. Ggf. muss an Querungsstellen aufgrund der Flächenverfügbarkeit auf den Regelfall der getrennten Querung verzichtet werden.

Entlang der Fahrbahn, bzw. den Längsparkständen werden grundsätzlich die Sicherheitstrennstreifen zu den Radwegen bzw. Radfahrstreifen angeordnet.

Bei den Grundstücksüberfahrten an Stellen mit Radfahrstreifen werden keine sogenannten Schwalbenschwänze in den Nebenflächen ausgeführt. Durch die Anlage der Radfahrstreifen ist eine Schleppkurve gesichert.

Die Lage der Straßenabläufe und Anschlussleitungen wird an die neue Linienführung der Borde und Deckenhöhen angepasst. Straßenabläufe, die an ihrem Standort verbleiben

können, werden, soweit erforderlich, in Anlehnung an die Trummenuntersuchung, im weiteren Verlauf der Planung durchgeführt werden soll, und den Sanierungsvorschlag, erneuert. Aufgrund des Alters der Straße und der Entwässerungseinrichtungen ist gegenwärtig davon auszugehen, dass eine Vielzahl der Trummen und Trummenanschlussleitungen schadhafte ist und diese saniert werden müssen.

Unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit soll eine Untersuchung der Trummen und Trummenanschlussleitungen erst im Rahmen einer möglichen Detailplanung durchgeführt werden.

Die Asphaltuntersuchung hat ergeben, dass in dem Abschnitt zwischen dem Ring 3 und dem Wördenmoorweg die Substanz der vorhandenen Fahrbahn ausreichend ist, um lediglich die Fahrbahndecke und den Binder zu erneuern. Die restliche Strecke muss Grund instandgesetzt werden.

Auf beiden Seiten der Tangstedter Landstraße werden in den Nebenflächen punktuell insgesamt 65 Fahrradanhängerbügel eingebaut.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme stattfinden.

Von den vorhandenen 283 Straßenbäumen entlang der Tangstedter Landstraße sind 9 Bäume im Zuge der geplanten Maßnahmen zu fällen. Als Ausgleich sind Ersatzpflanzungen vorgesehen. Art, Größe und Lage der Ersatzpflanzungen werden im Zuge der weiteren Planung näher bestimmt. Es ist vorgesehen, schon im Rahmen der Planung einen Baumgutachter einzubinden, der die Maßnahme bis zur Fertigstellung begleiten soll. Derzeit sind 17 neue Baumstandorte geplant.

Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass im Rahmen der Ausführungsplanung weitere Bestandsbäume gefällt werden müssen. In diesem Fall werden diese im Verhältnis 1:1 ausgeglichen.

Durch die baulichen Veränderungen, vor allem im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen sowie u.a. durch das Verbreitern der Fahrbahn und das Anlegen von Parkständen, wird ein Versetzen diverser Maste der öffentlichen Beleuchtung notwendig.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Abschnitt 1 (Ring 3 bis Wördenmoorweg)

Zwischen dem Ring 3 und den Wördenmoorweg verläuft die Veloroute 4. Der direkte Knotenpunktsbereich am Ring 3 wird dabei ausgespart. Die Planung hier erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) im Rahmen einer separaten Maßnahme (Veloroute 14 und 4: LSA Tangstedter Landstraße / Gehlengraben).

Der verrohrte Ohlmoorgraben (zwischen Am Schulwald und Krohnstieg) bleibt unverändert unter den westlichen Nebenflächen.

Ostseite

Auf der Ostseite wird ein Radfahrstreifen vorgesehen. Aufgrund der Ableitung müssen die ersten beiden Straßenbäume gefällt werden. Zwischen den Straßenbäumen werden Längsparkstände geplant. Bis zur Grundstücksgrenze wird der Gehweg in einer Breite von $\geq 2,50$ m ausgebaut. Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Die Bushaltestelle „Wördenmoorweg“ wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet. Die Markierung des Radfahrstreifens wird hier unterbrochen und nach dem Haltepunkt wieder aufgenommen.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde.

Westseite

Der Kfz-Verkehr auf der Westseite wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt. Angrenzend folgt ein Radfahrstreifen in einer Breite von 1,60 m zzgl. Markierung. Zwischen der Straße Am Schulwald und der Zufahrt zum Park+Ride Parkhaus werden Schrägparkstände geplant. Diese werden mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m vom Radfahrstreifen abgesetzt. Aufgrund der Flächenverfügbarkeit sind im Abschnitt zwischen Wördenmoorweg und Am Schulwald keine Parkstände geplant. Die vorhandenen Straßenbäume bleiben erhalten.

Die Bushaltestelle „Wördenmoorweg“ wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet. Der Radfahrstreifen wird hier unterbrochen.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde.

Einmündung Tangstedter Landstraße / Am Schulwald

Der Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Am Schulwald mit seinem Linksabbieger in Fahrtrichtung Norden für die Grundstückszufahrt auf der Westseite bleibt vom Grundsatz her erhalten. Die Markierung wird den aktuellen Richtlinien angepasst. Durch die geänderte Geometrie ist eine Überprüfung der Lichtsignalanlage hinsichtlich der Schaltung erforderlich.

Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Wördenmoorweg

Der Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Wördenmoorweg bleibt in seiner Struktur erhalten. Die Markierung wird den aktuellen Richtlinien angepasst. Durch die geänderte Geometrie ist eine Überprüfung der Lichtsignalanlage hinsichtlich der Schaltung erforderlich.

Einzelheiten sind den Lageplänen und Strichquerschnitten zu entnehmen.

3.2.2 Abschnitt 2 (Wördenmoorweg bis Wattkorn)

Etwa 70 m südlich der Einmündung Wattkorn wird die Umsetzung der Planung durch die Planung im Zuge der Bushaltestelle „Wattkorn“ unterbrochen. Hier erfolgt jeweils der Anschluss an die Planung.

Ostseite

Auf der Ostseite wird der Radverkehr bis hinter die Bushaltestelle „Timmerloh“ als Radfahrstreifen geführt. Danach erfolgt die Aufleitung des Radverkehrs und die Fortsetzung der Führung als Radweg in einer Breite von 2,0 m mit einem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Dieses Prinzip wird bis zur Doppelkreuzung Immenhöven fortgeführt. Vor dem Kreuzungsbereich erfolgt eine Ableitung der Radfahrenden auf die Fahrbahn. Über die Kreuzung wird dann der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt. Nach der Kreuzung erfolgt wieder eine Aufleitung auf einen parallel zur Fahrbahn verlaufenden Radweg mit Sicherheitstrennstreifen. Diese Führung erfolgt auf einer Länge von ca. 150 m. Vor der Querungsstelle an der Straße Hartmannsau wird der Radverkehr wieder vom Radweg auf den Radfahrstreifen herabgeleitet. Im Bereich der Fußgängerquerungsstelle und der Einmündung Hartmannsau wird der Radweg bzw. Radfahrstreifen aufgelöst und im Mischverkehr geführt (Fahrstreifenbreite = 3,50 m), um Gefährdungen des Radverkehrs zu minimieren. Nördlich der Einmündung wird der Radverkehr wieder auf einem Radfahrstreifen geführt.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

In dem Abschnitt zwischen Wördenmoorweg und Timmerloh werden Längsparkstände zwischen den Straßenbäumen vorgesehen. In dem Abschnitt zwischen Timmerloh und Wattkorn sind keine Parkstände geplant, da dies aufgrund des Radweges und der noch zur Verfügung stehenden Fläche nicht möglich ist. Nach einer Aussage der Verkehrsdirektion (VD 51) ist es nicht zulässig einen Radweg zu überfahren, um dahinter liegende Parkstände zu erreichen, weshalb zwischen den Bäumen keine Parkstände vorgesehen werden können. Insgesamt werden, gegenüber dem Bestand, weniger Parkstände entlang der Straße angeboten.

Die vorhandenen Bäume bleiben erhalten. Zwischen Radweg / Radfahrstreifen bzw. Parkstreifen und Gehweg wird ein Grünstreifen angelegt.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde. Die Bushaltestelle „Timmerloh“ wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet. Der Radfahrstreifen wird hier unterbrochen.

Westseite

Auf der Westseite ist ein Radfahrstreifen geplant. Dieser wird lediglich im Bereich der Querungsstelle an der Einmündung der Straße Hartmannsau aufgelöst und im Anschluss weitergeführt.

Die vorhandenen Straßenbäume bleiben bis auf 2 Stück erhalten. Zwischen dem Parkstreifen und Gehweg wird ein Grünstreifen hergestellt. Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde.

Die Parkstände werden zwischen Radfahrstreifen und Straßenbäumen baulich hergestellt. Insgesamt werden, gegenüber dem Bestand, geringfügig weniger Parkstände entlang der Straße angeboten.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Die Bushaltestelle „Timmerloh“ wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet. Der Radfahrstreifen wird hier unterbrochen.

Lichtsignalanlagen Tangstedter Landstraße / Timmerloh und Immenhöven

Die Fußgängerquerungen Timmerloh und Immenhöven bleiben in ihrer Lage erhalten. Die Markierungen werden den aktuellen Richtlinien angepasst. Durch die geänderten Geometrien ist eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Schaltung erforderlich.

Einzelheiten sind den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

3.2.3 Abschnitt 3 (Wattkorn / Harnacksweg bis Hohe Liedt)

Ca. 90 m nördlich der Einmündung Wattkorn wird die Umsetzung der Planung durch die Planung im Zuge der Bushaltestelle „Wattkorn“ unterbrochen. Hier erfolgt jeweils der Anschluss an die Planung.

Ostseite

Auf der Ostseite wird der Radverkehr auf einem baulichen Radweg geführt.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Vereinzelt werden Längsparkstände zwischen den Straßenbäumen vorgesehen. Der Radweg wird entsprechend verschwenkt. Ansonsten sind keine Parkstände geplant. Insgesamt werden, gegenüber dem Bestand, weniger Parkstände entlang der Straße angeboten.

Die vorhandenen Straßenbäume bleiben, bis auf einen, erhalten. Zwischen Radweg und Gehweg wird ein Grünstreifen hergestellt.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde.

Im Bereich der Einmündung Hohe Liedt wird der Radverkehr mit Ende der Zone 30 von der Fahrbahn auf den Radweg abgeleitet. Der Radverkehr aus der Tangstedter Landstraße kann im Zuge der Querung der Kreuzung direkt auf der Fahrbahn abbiegen und nach Osten in die Hohe Liedt einfahren.

Westseite

Auf der Westseite wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt.

Die vorhandenen Straßenbäume bleiben erhalten. Zwischen den Parkstreifen und Gehweg wird ein Grünstreifen hergestellt. Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Einzelheiten ist den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

Im Bereich der Einmündung Hohe Liedt wird an die bestehenden, baulichen Radwege in der Straße Hohe Liedt angeschlossen. Der Radweg wird vom Radfahrstreifen aus Norden kommend abgeleitet. Nach Süden wird der Radweg mittels einer Aufleitung dem Radfahrstreifen zugeführt.

Lichtsignalanlage Tangstedter Landstraße / Hohe Liedt

Die Lichtsignalanlage muss den neuen Geometrien angepasst werden.

Bushaltestelle Hohe Liedt

Die Bushaltestelle wird auf die Fahrbahn verlegt. Der Radfahrstreifen wird in diesem Bereich unterbrochen. Der Gehweg und die Wartefläche werden zusammengefasst und erhalten eine Breite von 3,00 m. Hinter dem Gehweg befindet sich der vorhandene Baumstreifen mit einer abfallenden Böschung. Der Fahrgaststand wird leicht zurück versetzt.

Einzelheiten sind den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

3.2.4 Abschnitt 4 (Hohe Liedt bis Anita-Sellenschloh-Ring (Süd))

Etwa 30 m nördlich der Einmündung Tangstedter Landstraße / Holitzberg beginnt der Anschluss an die Planung im Zuge der Bushaltestellen „Götkenweg“, an die beidseitig angeschlossen wird.

Ostseite

Auf der Ostseite wird der Radverkehr als Radweg geführt. Im Bereich der Bushaltestelle „Götkenweg“ wird die Planung unterbrochen. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt auf einen Radfahrstreifen geführt und zur Einmündung des Anita-Sellenschloh-Rings wieder auf den Radweg zurückgeführt.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Vor dem Radweg werden Längsparkstände angeordnet. Der Radweg wird mit einem Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Gegenüber dem Bestand werden in etwa gleich viele Parkstände entlang der Straße angeboten.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde. Die vorhandenen Straßenbäume bleiben erhalten. Als Gehwegbefestigung wird bei den großen Bäumen eine wassergebundene Decke ausgeführt, um ausreichend Wasser an die Wurzeln gelangen zu lassen und Schäden zu vermeiden. Weiterhin sollen somit die Schäden (z.B. Herausheben von Pflaster) und daraus entstehende Unfallgefahren (z.B. stolpern) durch Wurzelwuchs vermindert, bzw. vermieden werden.

Westseite

Auf der Westseite wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt.

Es sind in diesem Abschnitt auf der Westseite keine Bäume im Straßenraum vorhanden. Neupflanzungen sind nicht möglich.

Planerisch kann aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche kein Parkstreifen vorgesehen werden. Das entspricht auch der Situation im Bestand.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde. Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Bushaltestelle Hohe Liedt

Die Bushaltestelle wird verlängert und leicht nach Norden verschoben. Der Radweg wird auf der Rückseite der Wartefläche entlang geführt. Wegen des geringen Raums wird der Radweg auf einer Länge von rd. 30 m auf 1,60 m Breite eingengt. Der Gehweg hat auf diesem Abschnitt eine Breite von 2,00 m.

Einzelheiten sind den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

3.2.5 Abschnitt 5 (Anita-Sellenschloh-Ring (Süd) bis Landesgrenze)

Ostseite

Auf der Ostseite wird der Radverkehr durchgängig bis zur Landesgrenze auf einem Radweg geführt. Der Radweg wird zwischen den zwei Einmündungen Anita-Sellenschloh-Ring (Süd und Nord) mit einem Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Im Bereich der Klinik Heidelberg und von der Einmündung Anita-Sellenschloh-Ring (Nord) bis zur Landesgrenze grenzt der Radweg direkt an den Gehweg. Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde. Im Bereich der Baumscheiben sind punktuelle Einengungen erforderlich.

Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Zwischen dem Radweg und der Fahrbahn werden Längsparkstände angeordnet. Im Bestand wurde hier entgegen der Anordnung senkrecht zur Fahrbahn geparkt. Die Anzahl der Parkstände ist etwas geringer als in dem Bestand.

Die vorhandenen Bäume bleiben, bis auf 2 Stück, erhalten. Als Gehwegbefestigung wird bei einigen Bäumen eine wassergebundene Decke vorgesehen, um ausreichend Wasser an die Wurzeln gelangen zu lassen und Schäden zu verhindern. Weiterhin sollen somit die Schäden (z.B. Herausheben von Pflaster) und daraus entstehende Unfallgefahren (z.B. Stolpern) durch Wurzelwuchs vermindert, bzw. vermieden werden.

Die Bushaltestelle „Klinikum Nord“ wird als Busbucht ausgebildet, da aufgrund der Flächenverfügbarkeit kein regelgerechter Ausbau möglich ist. Es muss u.a. auf einen Fahrgastunterstand verzichtet werden.

Die Bushaltestelle „Hasloher Kehre“ wird ebenfalls als Bucht ausgeführt. Da der Radweg und der Gehweg an der Haltestelle durchgängig geführt werden, muss die Haltebucht gegenüber dem Bestand weiter nach Westen rücken. Eine Lösung, in der der Radweg auf die Fahrbahn als Radfahrstreifen geführt wird, ist aus mehreren Gründen verworfen worden. Die Sichtverhältnisse durch die Rechtskurve sind für ein Halten am Fahrbahnrand oder eine Lösung mit Radfahrstreifen sehr ungünstig. Die Strecke steigt in diesem Bereich

an und der Radfahrende könnte durch die Rechtskurve vom Busführenden nicht oder erst sehr spät wahrgenommen werden. Des Weiteren werden Probleme beim Überholen des Busses durch entgegenkommenden Kfz-Verkehr gesehen. Dadurch können sehr kritische Situationen und Konflikte entstehen.

Durch ein Halten des Busses am Fahrbahnrand würde außerdem die folgende Lichtsignalanlage verdeckt werden. Dies kann ebenfalls zu gefährlichen Situationen durch unerlaubte Überholmanöver und querenden Fußverkehr führen.

Westseite

Auf der Westseite wird der Radverkehr zwischen der Bushaltestelle „Hasloher Kehre“ und der Landesgrenze als Radweg hinter den Längsparkständen geplant, um Parkstände und Bäume zu erhalten. Südlich der Bushaltestelle wird der Radverkehr auf den geplanten Radfahrstreifen geführt. Vor Hausnummer 477 wird der Gehweg von seiner Regelbreite auf ca. 1,50 m eingengt, weil hier ein sehr großer, zu erhaltener Einzelbaum den Straßenquerschnitt steht. Ein Verschwenk der Straße nach Osten ist wegen der durchgängigen Linienführung und dem ggf. erforderlichen Umbau des Leitungsbestands nicht vorgesehen worden. Die Länge der Einengung beträgt rund 5 m. Nördlich der Hausnummer 481 engen zwei weitere, zu erhaltene Straßenbäume den Gehweg sowie den Radfahrstreifen punktuell ein.

Es sind in diesem Abschnitt auf der Westseite nur zwischen der Bushaltestelle „Hasloher Kehre“ und der Landesgrenze zusammenhängend Straßenbäume vorhanden. Diese bleiben erhalten. Im übrigen Bereich stehen nur vereinzelt Straßenbäume.

Ein Parkstreifen zwischen der Bushaltestelle „Hasloher Kehre“ und dem Anita-Sellenschloh-Ring (Nord) ist im Bestand nicht vorhanden und auch zukünftig nicht geplant. Lediglich zwischen Landesgrenze und der Tralauer Kehre sind Längsparkstände, wie im Bestand, geplant.

Der Gehweg erhält durchgängig eine Befestigung mit Plattenbelag in einer Breite von mindestens 2,50 m, zzgl. Borde. Der Kfz-Verkehr wird einstreifig in einer Breite von $\geq 3,25$ m geführt.

Die Bushaltestelle „Holitzberg“ wird als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgeführt, da nicht ausreichend Fläche für eine Bucht vorhanden ist. Der Radfahrstreifen wird hier unterbrochen.

Die Bushaltestelle „Hasloher Kehre“ wird als Haltebucht ausgeführt. Aufgrund der Änderungen an der Haltestelle auf der Ostseite wird die vorhandene Haltestelle nach Westen verschoben. Durch diese Verschiebung wird der westlich gelegene Parkplatz mit den Depotcontainern so stark eingeschränkt, dass er als Sammelfläche nicht mehr nutzbar ist, da die Sammelfahrzeuge nicht mehr wenden können. Die verbleibende Fläche wird zukünftig als Grünfläche genutzt. Es ist vorgesehen, dort Bäume als Ersatzpflanzungen vorzusehen. Für die Depotcontainer ist ein neuer Standort auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Tangstedter Landstraße vorgesehen.

Lichtsignalanlage Tangstedter Landstraße / Holitzberg

Die Lichtsignalanlage Tangstedter Landstraße / Holitzberg wird zur Fußgängerquerung umgebaut und bleibt in ihrer Lage erhalten. Die Markierung wird angepasst.

Lichtsignalanlage Tangstedter Landstraße / Stockflethweg

Die Lichtsignalanlage Tangstedter Landstraße / Stockflethweg muss geringfügig in Richtung Norden verschoben werden. Durch die geänderte Geometrie ist ggf. eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Schaltung erforderlich. Die Markierung wird den aktuellen Richtlinien angepasst.

Einzelheiten ist den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

3.3 Querschnittsgestaltung

3.3.1 Ermittlung der Belastungsklasse gem. ReStra bzw. RStO

Für die überschlägige Ermittlung des Fahrstreifenaufbaus liegen Verkehrszahlen aus dem 1. Abschnitt zwischen Gehlengraben und Am Schulwald vor.

Die Verkehrsmengenermittlung erfolgte am Dienstag, 13.06.2017 in der Zeit von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr.

Gesamtzahl aller Fahrzeuge in dem betrachteten Abschnitt: 13.864 Stück

Schwerverkehr gesamt: 466 Stück – entspricht 3,4 %

Die Verkehrszahlen erhöhen sich bis zur Landesgrenze moderat, was die Verkehrsstärken aus dem Bereich Holitzberg und die erhobenen Verkehrsbelastungen einer jährlichen Zählstelle im Bereich der Landesgrenze widerspiegeln. Die erhobenen Werte (DTV ca. 14.000 Kfz/24h und DTVw ca. 16.000 Kfz/24h bei ca. 4 % bis 5 % Schwerverkehrsanteil) schwanken in den letzten Jahren nur geringfügig. Eine Verkehrsprognose liegt nicht vor, es ist jedoch nicht von einer Zunahme des Verkehrs auszugehen.

Die Ermittlung der Belastungsklasse nach ReStra ergibt eine Beanspruchung von rd. 7,1 Mio äquivalenten Achsübergängen. Das entspricht einer Belastungsklasse Bk 10.

3.3.2 Dimensionierung der Bauweisen

Auf der Grundlage der Untersuchungsberichte für den Straßenaufbau im Zuge der Planungen für die Bushaltestellen in der Tangstedter Landstraße wird ein Asphaltaufbau auf einer Zementverfestigung gewählt.

Aufbau der Fahrstreifen (Kfz und Rad) gem. ReStra, Tafel 1, Zeile 3a

12 cm	Asphaltdecke
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>33 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
70 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Fahrstreifen Sanierungsbereich

3,5 cm	Asphaltdeckschicht
<u>8,5 cm</u>	<u>Asphaltbinderschicht</u>
12 cm	Sanierungsaufbau

Aufbau der Busverkehrsflächen Bk 3,2 (< 130 Busse / Tag, RStO Tabelle 3) gem. ReStra, Tafel 2, Zeile 1.3

24 cm	Betondecke
	Vliesstoff
20 cm	Verfestigung
<u>26 cm</u>	<u>Schicht aus frostunempfindlichen Material</u>
70 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Überfahrten für Pkw Bk 0,3 gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 1

8 cm	Betonsteindecke (Pflaster / Platten)
4 cm	Bettung
15 cm	Schottertragschicht
<u>33 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
60 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Überfahrten für Lkw Bk 1,8 gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 1

10 cm	Betonsteinpflasterdecke
4 cm	Bettung
25 cm	Schottertragschicht
<u>31 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
70 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Gehwege gem. ReStra Tafel 6, Zeile 2

7 cm	Betonsteinpflasterdecke
3 cm	Bettung
<u>20 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
30 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Radwege und Sicherheitstrennstreifen gem. ReStra Tafel 6, Zeile 2

8 cm	Betonsteinpflasterdecke
4 cm	Bettung
<u>18 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
30 cm	Gesamtaufbau

Aufbau der Parkstände für Pkw Bk 0,3 gem. ReStra, Tafel 3, Zeile 1

8 cm	Betonsteinpflasterdecke
4 cm	Bettung
15 cm	Schottertragschicht
<u>33 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
60 cm	Gesamtaufbau

Wasserläufe werden aus Gussasphalt in einer Breite von 30 cm hergestellt.

Randbefassungen:

Es werden die nach den aktuellen Regelwerken vorgesehenen Randbefassungen verwendet.

Einzelheiten sind den Querschnitten zu entnehmen.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan Langenhorn, festgestellt am 28.02.1956, 3. Änderung 11.10.1960
- Bebauungsplan Langenhorn 6, festgestellt am 01.06.1965
- Bebauungsplan Langenhorn 10, festgestellt am 07.11.1966
- Bebauungsplan Langenhorn 66, festgestellt am 22.01.2002
- Bebauungsplan Langenhorn 13, festgestellt am 31.08.1965
- Bebauungsplan Langenhorn 17, festgestellt am 14.09.1982
- Bebauungsplan Langenhorn 23, festgestellt am 21.11.1989

5 Umsetzung der Planung

Aufgrund der im Vorfeld erfolgten Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde, der BWVI sowie anderer fachlich beteiligter Dienststellen und Fachbereiche im Bezirksamt Hamburg-Nord ist bei dem derzeitigen Stand der Planung auf eine weitere Planabstimmung im Rahmen der üblichen Verschickungen verzichtet worden.

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

5.3 Kampfmittel

Es sind 4 Anträge auf Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters erfolgt.

Die Anträge wurden bearbeitet unter den Geschäftszeichen

- BIS/F046-17/07532_1 vom 22.11.2017
- BIS/F046-17/07533_1 vom 22.11.2017
- BIS/F046-17/07534_1 vom 22.11.2017
- BIS/F046-17/07535_1 vom 22.11.2017.

Nach diesen Auszügen sind Teile der Tangstedter Landstraße noch als „weiße“ Fläche eingetragen, d.h. hier liegen keinerlei Informationen über Kampfmittelbelastungen vor. Weite Teile der Tangstedter Landstraße sind als Flächen ohne Kampfmittelverdacht gekennzeichnet. Bei drei kleinen Teilflächen besteht der Verdacht auf vergrabene Kampfmittel. Hier sind im Zuge von Bautätigkeiten weitere Luftbildauswertungen oder Gefahrenerkundungen vorzunehmen. Weiterhin sind 11 Kleinstflächen im südlichen Bereich der Tangstedter Landstraße durch Aufgrabungen im Zuge von Baubegleitenden Maßnahmen bis in eine Tiefe von bis zu 1,50 m erkundet worden.

Einzelheiten sind den o.g. Schreiben und Karten zu entnehmen.

Im Zuge der Bauausführung sind demnach weitere Auswertungen bzw. baubegleitende Maßnahmen vorzusehen.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

5.5 Weitere geplante Bautätigkeiten

Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine geplanten Bautätigkeiten bei Leitungsträgern bekannt.

Die im Rahmen der Maßnahme erforderlichen Leitungsarbeiten werden im Zuge der Leitungstrassenplanung mit den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt.

5.6 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab 2019 geplant, sofern die erforderlichen, finanziellen Mittel vorhanden sind.

Der Bau soll abschnittsweise erfolgen, um die Belastungen für die Anwohner und Nutzer zu reduzieren.

Die Abschnitte haben einen vergleichbaren Umfang der geplanten Bautätigkeiten. Je Abschnitt wird mit einer Bauzeit von bis zu 9 Monaten gerechnet. Die Taktung soll so erfolgen, dass der nächste Abschnitt beginnt, wenn der Vorgänger-Abschnitt sich in Abschluss befindet. Daraus ergibt sich eine Gesamtbauzeit von mindestens 2 ¾ Jahren, sofern alle Abschnitte unmittelbar nacheinander gebaut werden können.

6 Finanzierung / Kosten

Produktgruppe: 220.03

PSP-Element: 3-22003010-100027.34

Die Basisbaukosten werden auf Basis der marktüblichen Preise mit Stand 3. Quartal 2017 auf rund 12,5 Mio. € brutto geschätzt.

Die geschätzten Baukosten können in der jetzigen Planungstiefe noch variieren.

Die Komplexität der Maßnahme wird als "mittel" eingestuft. Gem. Drs. 20/6208 des Senats "Kostenstabiles Bauen" wird daher von einer Kostenvarianz von bis zu +/- 25 % ausgegangen. Der Zuschlagssatz wird auf 50 % des Wertes der Varianz begrenzt und beträgt somit 12,5 %. Das entspricht einer Varianz von rd. 1,75 Mio. € brutto bezogen auf die Basisbaukosten.

Weiterhin wird von Baukostensteigerungen ausgegangen, da die Ausführung des Projektes über mehrere Jahre läuft. Auf der Grundlage der Preissteigerungen der letzten Jahre wird von einer mittleren Preissteigerung von 6 % ausgegangen. Das entspricht rd. 840.000 €.

Die Baunebenkosten werden auf rd. 1.550.000 € brutto geschätzt. Darin sind Honorare für die Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung, sowie weitergehende Untersuchungen für die weiteren Planungsschritte enthalten.

Einzelheiten sind der Haushaltsunterlage Abschnitt 4.1 bis 4.3 zu entnehmen.

Im Zuge der Ausführung und dem zeitlichen Verlauf entstehen gewissen Risiken, die ebenfalls finanziell bewertet worden sind. Dazu gehören mögliche Änderungen an der Planung, die zu Mehrkosten führen können. Auslöser für solche Planänderungen sind mitunter neue Gesetze oder Vorschriften oder auch Planabstimmungen im weiteren Planungsprozess. Dazu zählen auch mögliche Vorgaben durch den Denkmalschutz, da die Tangstedter Landstraße durch ein Milieuschutzgebiet mit einzelnen Baudenkmalen führt.

Des Weiteren sind Risiken durch das Bauen im Bestand gegeben. Trotz weitreichender Planung und Prüfung der Untergrundverhältnisse, Anschlussbedingungen und Verknüpfung mit weiteren Systemen können einige Umstände erst vor Ort festgestellt werden, z.B. Baugrund.

Im Zug der Kampfmittelprüfung ergaben sich kleine Flächen, die bislang nicht Kampfmitteltechnisch erkundet worden sind. Auch hieraus ergeben sich Risiken.

Aufgrund des langen Ausführungszeitraums kann es zu Veränderungen der Besitzverhältnisse oder Nutzungen von Grundstücken kommen. Das kann zu veränderten Anforderungen hinsichtlich der Verkehrsführung führen.

Einzelheiten sind der Haushaltsunterlage Abschnitt 4.5 zu entnehmen.

Die Tangstedter Landstraße ist eine vielgenutzte Straße. Um die Verkehrsführungen und Einschränkungen der Anwohner zu minimieren wurden 5 Abschnitte gebildet. Diese sollen, sofern möglich, nacheinander folgend umgesetzt werden. Es können ggf. auch Bau-

abschnitte unabhängig voneinander ausgeschrieben und gebaut werden. Durch die gestreckte Ausführung kommt es zu einer stufenweisen Ausbezahlung der Bauleistungen. Die voraussichtlichen Belastungen sind im Bauzeitenfinanzplan abgebildet.

Einzelheiten sind der Haushaltsunterlage Abschnitt 9 zu entnehmen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

Da die bezirklichen Rahmenzuweisungen nicht ausreichend sind, um die Tangstedter Landstraße auf gesamter Länge grundinstandzusetzen, sollen mit dieser Unterlage die erforderlichen Mittel für eine Gesamtfinanzierung der Maßnahme eingeworben werden. Mit einer konkreten Planung kann erst begonnen werden, wenn die erforderlichen, finanziellen Mittel bereitgestellt worden sind.

Hamburg, den 30.01.2018

Bearbeitet: Dipl.-Ing. Kai Kienast, Sweco GmbH

Verfasst: gez. i. V. Buchhorn