

---

**Baumaßnahme:**            **Veloroute 11, H18**

**Teilbaumaßnahme:**    **H18.1 Harburger Ring,  
von Lauterbachstraße bis Schloßmühlendamm**

---

## **Schlus s v e r s c h i c k u n g**

Juli 2021

## **E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T**

### Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage
4. Variantenuntersuchung
5. Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante
6. Erläuterungen zur Finanzierung
7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme
8. Grunderwerb
9. Sonstiges

**Inhaltsverzeichnis**

1	Allgemeines.....	4
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .....	4
1.2	Begründung, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme.....	5
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	7
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	7
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen .....	7
1.6	Angrenzende Maßnahmen.....	7
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	8
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	8
3.1	Beschreibung des Bestandes.....	8
3.1.1	Verkehrsbelastung .....	11
3.1.2	ÖPNV.....	11
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre .....	12
3.1.4	Barrierefreiheit.....	13
3.1.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	13
3.1.6	Lichtsignalanlagen .....	14
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung .....	14
3.1.8	Straßenbegleitgrün.....	14
3.1.9	Ruhender Verkehr.....	15
3.1.10	Entwässerung .....	16
3.1.11	Ausstattung / Möblierung.....	16
3.1.12	Wegweisende Beschilderung .....	16
3.1.13	Leitungen .....	16
3.2	Rahmenbedingungen .....	16
3.2.1	Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen .....	16
3.2.2	Überfahrten .....	17
3.2.3	Umweltverträglichkeit .....	17
3.2.4	Baugrund: Bodengutachten / Bohrkerne.....	17
3.2.5	Grundwasser.....	19
3.2.6	Kampfmittel .....	19
3.2.7	Denkmalschutz.....	20
4	Variantenuntersuchung .....	20
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme .....	20
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen .....	21
4.3	Variantenuntersuchung .....	21
4.3.1	Mögliche Führungsformen des Radverkehrs .....	22
4.3.2	Abwägung.....	23
4.3.3	Herbert-Wehner-Platz .....	24
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	24
5.1	ÖPNV.....	27
5.2	Rad- und Fußgängerverkehre .....	27
5.3	Barrierefreiheit.....	29
5.4	MIV .....	30
5.5	Lichtsignalanlagen .....	30
5.6	Öffentliche Beleuchtung .....	31
5.7	Straßenbegleitgrün.....	31
5.8	Ruhender Verkehr.....	32
5.9	Überfahrten .....	33
5.10	Entwässerung .....	33
5.11	Ausstattung / Wegweisung .....	34
5.12	Leitungen .....	34
5.13	Baustatistik.....	35
6	Erläuterungen zur Finanzierung und zur Wirtschaftlichkeit .....	35
6.1	Wirtschaftlichkeit .....	35

---

6.2	Finanzierung .....	36
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme .....	37
7.1	Einwirkungen aus Immissionen .....	37
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	37
7.3	Auswirkungen der Baumaßname auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	38
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	38
7.5	Anlagevermögen .....	38
8	Grunderwerb .....	38
9	Sonstiges .....	39

## 1 Allgemeines

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

Im Rahmen der hier vorliegenden Maßnahme „Veloroute 11 – Abschnitt H18“ wird ein Teilabschnitt der Veloroute 11 auf dem Harburger Ring, zwischen Schloßmühlendamm und Lauterbachstraße, neu überplant:

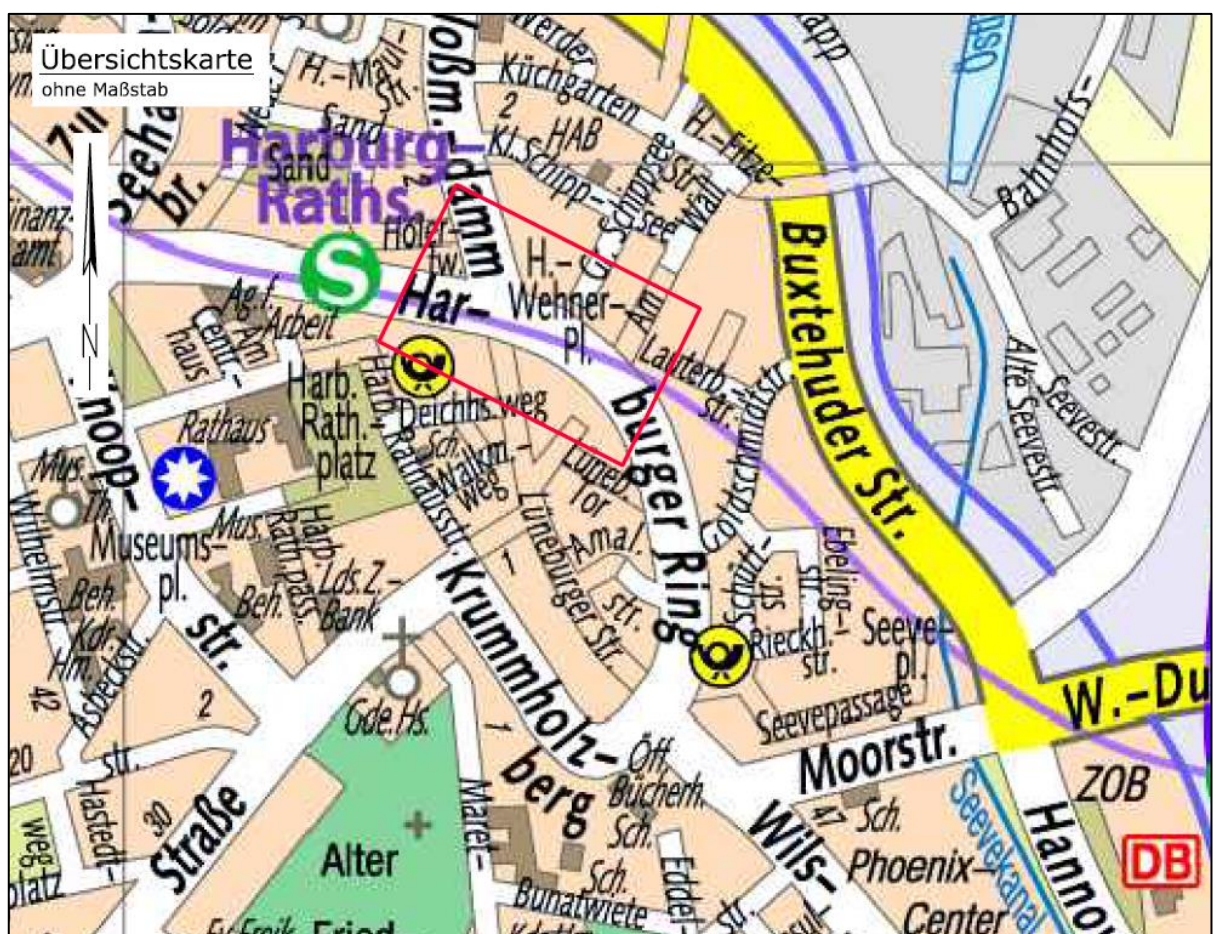
- H18.1 Harburger Ring, von Lauterbachstraße bis Schloßmühlendamm

Die Veloroute 11 ist eine sogenannte „Alltags-Fahrradroute“, welche vom Rathausmarkt und der Hamburger Innenstadt kommend über den alten Elbtunnel, den Hamburger Hafen und Wilhelmsburg bis nach Harburg führt.

In der Harburger Innenstadt verläuft die Veloroute 11 vom Knotenpunkt Hannoversche Straße / Buxtehuder Straße / Walter-Dudek-Brücke / Moorstraße über die Moorstraße, die Wilstorfer Straße und den Harburger Ring bis hin zum Knotenpunkt Eißendorfer Straße / Knoopstraße / Bennigsenstraße.

Der hier betrachtete Abschnitt H18.1 ist ca. 180 m lang und umfasst den Schloßmühlendamm zwischen Hölertwiete und dem Knotenpunkt Harburger Ring sowie den Harburger Ring zwischen Schloßmühlendamm und Lauterbachstraße.

Der Schloßmühlendamm und der Harburger Ring sind Hauptverkehrsstraßen. Die angeordnete Verkehrsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.



Planungsbereich der Veloroute 11, Abschnitt H18.1 (Basiskarte: Geoportal Hamburg)

Im Verlauf des Streckenabschnittes befinden sich folgende Knotenpunkte:

Knotenpunkte	Station	Lageplan
Schloßmühlendamm / Hölertwiete	0+020	Lageplan Blatt 1
Harburger Ring / Schloßmühlendamm	0+060	Lageplan Blatt 1

Die 1. Verschickung der Maßnahme erfolgte im April 2014 im Rahmen des Projektes „Förderung des Radverkehrs - Verbesserung der Veloroute 11 – Harburg Innenstadt“ des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG). Dieses Projekt erstreckte sich über die gesamte Harburger Innenstadt vom Knotenpunkt Hannoversche Straße / Buxtehuder Straße / Walter-Dudek-Brücke / Moorstraße über die Moorstraße, die Wilstorfer Straße und den Harburger Ring bis hin zum Knotenpunkt Eißendorfer Straße / Knoopstraße / Bennigsenstraße.

Zwischen 2014 und 2016 wurde das Vorhaben zurückgestellt. Ab Sommer 2016 wurden die Planungsarbeiten wieder aufgenommen. Die Vorstellung des Gesamtprojektes in politischen Ausschüssen der Bezirksversammlung Harburg erfolgte am 15.09.2016 und am 30.01.2017.

Mit Datum vom 12.07.2017 wurde eine 2. Verschickung der Gesamtmaßnahme durchgeführt. Die 2. Verschickung berücksichtigte den weiteren kontinuierlichen Planungsfortschritt, die zwischenzeitlich veranlasste Baugrund-, Trummen-, Kampfmittel- und Baumuntersuchungen sowie die sich aus den vorangegangenen Planungsschritten ergebenden Anpassungen und Änderungen. Aufgrund der zur 2. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen wurde die Planung seither weiter angepasst, aktualisiert und fortgeschrieben.

Das Bezirksamt Hamburg-Harburg übernimmt seit 2020 im Rahmen des „Bündnisses für den Radverkehr“ die planerische Fortführung und bauliche Umsetzung des hier vorliegenden Teilabschnittes H18.1 zwischen Schloßmühlendamm und Lauterbachstraße.

### Herbert-Wehner-Platz

Zeitgleich mit dieser Maßnahme wird der Herbert-Wehner-Platz im Bereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring neu gestaltet und umgebaut. Die planerische Gestaltung des Herbert-Wehner-Platzes erfolgt durch ein Landschaftsarchitekturbüro im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost. Die Verschickung der Platzplanung sowie die bauliche Umsetzung der Platzplanung erfolgen zusammen mit dieser Maßnahme, da der Herbert-Wehner-Platz den Hauptteil der Nebenflächen des hier beschriebenen Streckenzuges darstellt.

Der Herbert-Wehner-Platz erstreckt sich auf einer Länge von ca. 140 Metern zwischen den Straßen Schloßmühlendamm, Harburger Ring, Großer Schippsee, Am Wall und Lauterbachstraße. Die Breite der zentralen Platzfläche im Bereich des Harburger Rings variiert von etwa 12 bis 25 Metern, die Gesamtfläche des Planungsumgriffes beträgt ca. 6.000 m<sup>2</sup>.

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

Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren in Hamburg zu schaffen.

Eines der fünf Hauptziele dieser Strategie ist der Ausbau der stadtteilübergreifenden Fahrradrouen („Velorouten“). Die Velorouten, hier die Veloroute 11, sind neben den Freizeit- und Tourismusrouten elementarer Bestandteil des Hamburger Fahrradrouennetzes.

Die baulichen Radwege im Verlauf der Veloroute 11 befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktional-technischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den

geforderten Standards. Es ist daher erforderlich, die Veloroute 11 in diesen Teilabschnitten zu verbessern und auf ganzer Länge mit einer Radverkehrswegweisung auszustatten.

Das der ursprünglichen Planung zugrunde liegende Radverkehrskonzept sieht die bevorzugte Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor. Daher ist der grundlegende Planungsansatz für die Querschnittsgestaltung der Straßen und Knotenpunkte die Verlegung des Radverkehrs vom Radweg in der Nebenfläche auf neu zu planende Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Nach eingehender Prüfung der Planung unter Berücksichtigung der Maßgaben des Radentscheids der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) bleibt dieses Grundprinzip im gesamten Streckenabschnitt erhalten.

Ziel der Maßnahme ist die ReStra-gerechte Herstellung der Radverkehrsanlagen, die Verlegung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, der Rückbau vorhandener, baulicher Radwege in den Nebenflächen sowie die sichere und verbesserte Verkehrsführung in den Knotenpunktbereichen für Radfahrende und Kfz-Verkehr. Durch diese Maßnahmen soll die Veloroute 11 verkehrstechnisch und bautechnisch verbessert und optimiert werden.

Unebene und abgängige Gehwege werden neu hergestellt, der ruhende Verkehr wird der neuen Querschnittsaufteilung angepasst.

An zahlreichen Einstiegspunkten in die Veloroute (z.B. am S-Bahn-Zugang Harburg-Rathaus, an Fußgängerzonen, Einkaufszentren, Verwaltungseinrichtungen) werden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Im gesamten Streckenzug befinden sich die vorhandenen Fahrbahnen in einem sehr schlechten bautechnischen Allgemeinzustand. Die Fahrbahnen werden daher durch eine Grundinstandsetzung saniert.

Ziel der Planungen ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen und die zurzeit geltenden Regelwerke umzusetzen. Die Kriterien der Verkehrssicherheit und Funktionalität stehen hierbei im Vordergrund. Die Radverkehrsanlagen sollen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert werden, sodass die Akzeptanz und die Nutzungsrate gesteigert werden.

Bei der Überplanung des Straßenquerschnittes ist der vorhandene Baumbestand zu berücksichtigen.

#### Herbert-Wehner-Platz

Im Rahmen dieser Maßnahme wird darüber hinaus der Herbert-Wehner-Platz im Bereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring vollständig neu überplant. Die Gestaltung des Herbert-Wehner-Platzes ist eine Maßnahme der Integrierten Stadtteilentwicklung Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost und wird durch ein Landschaftsplanungsbüro begleitet. Die Platzplanung wird im Rahmen der hier vorliegenden Maßnahme verschickt und baulich mit umgesetzt, da es sich bei dem Herbert-Wehner-Platz um Teile der Nebenflächen des hier betrachteten Streckenzuges handelt.

Der Herbert-Wehner-Platz ist einer der zentralen öffentlichen Räume im Harburger Zentrum. Er stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen Innenstadt und Binnenhafen dar. Aufgrund seines Zustandes wird er allerdings nicht mehr als städtebauliches Kontinuum wahrgenommen. Die aktuelle Gestaltung und die Möblierung des Platzes sind nicht mehr zeitgemäß. Es bedarf daher einer kompletten Neugestaltung inkl. neuer Möblierung, damit dieser zentrale Ort wieder seiner Funktion gerecht wird. Er stellt ein stark frequentiertes Entrée für die Harburger Innenstadt dar.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Veloroute 11 wird die bestehende Verkehrsführung zugunsten des Radverkehrs, der Fußgänger und des ÖPNV geändert. Die Umplanungen führen zu einer Neuaufteilung und Verbreiterung des Fahrbahnkörpers sowie einer Anpassung der Nebenflächen. Die Bautätigkeit im Zusammenhang mit der Veloroute bietet

daher die Chance, eine anspruchsvolle und qualitativ hochwertige Aufwertung der Platzfläche durchzuführen.

### 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Planungen zur Veloroute 11 erfolgen durch das Bezirksamt Harburg, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr als Realisierungsträger.

Die Planungen zum Herbert-Wehner-Platz erfolgen durch das Bezirksamt Harburg, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilungen MR 2 Tiefbau und MR 3 Stadtgrün im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost als Realisierungsträger.

Die Bauausführung erfolgt ebenfalls durch das Bezirksamt Harburg, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

### 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Am 23.06.2016 wurde vom Senat in Zusammenarbeit mit den Bezirksämtern ein Bündnis für den Radverkehr geschlossen. Ziele dieses Bündnisses sind unter anderem der Ausbau des stadtweiten Veloroutennetzes, die Entwicklung eines Radschnellwegenetzes sowie der Bau, die Sanierung und Widmung von 50 km Radverkehrsanlagen pro Jahr.

Die 1. Verschickung der Gesamtmaßnahme „Veloroute 11 – Harburg Innenstadt“ erfolgte am 22.04.2014.

Die Vorstellung des Gesamtprojektes in politischen Ausschüssen der Bezirksversammlung Harburg (Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr) erfolgte am 15.09.2016 und am 30.01.2017.

Die 2. Verschickung der Gesamtmaßnahme erfolgte am 12.07.2017.

Die Planungen zur Umgestaltung des Herbert-Wehner-Platzes wurde im Rahmen der Bearbeitung in folgenden Gremien vorgestellt:

14.03.2018	Regionalausschuss Harburg
21.03.2018	Quartiersbeirat
15.08.2018	Quartiersbeirat
12.09.2018	Regionalausschuss Harburg

### 1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

### 1.6 Angrenzende Maßnahmen

Derzeit in Planung oder Umsetzung befindliche Maßnahmen mit Berührungspunkten zur hier vorliegenden Veloroutenplanung sind:

- Die Hamburger Hochbahn betreibt den Umbau und die Erweiterung des ZOB Harburg im Bereich Walter-Dudek-Brücke / südliche Hannoversche Straße. Im Zusammenhang mit dem ZOB-Umbau wird der gesamte „Doppel“-Knotenpunkt Buxtehuder Str. / Hannoversche Str. / Walter-Dudek-Brücke / Hannoversche Str. Süd in Zusammenarbeit mit dem LSBG überplant und in die Abwicklung der Busverkehre

am ZOB integriert. Die Baumaßnahme des Knotenpunktes und des ZOB ist ab dem Jahr 2022 zur Umsetzung vorgesehen.

- Im Bereich zwischen der Hannoverschen Brücke und der Walter-Dudek-Brücke betreibt die P+R Betriebsgesellschaft im Rahmen des Ausbaus der B+R-Anlage am ZOB die Planungen für den Neubau eines mehrstöckigen Fahrradparkhauses. Dieses Fahrradparkhaus soll nicht nur über die vorhandenen Nebenflächen, sondern auch über einen eigenen Zugang aus dem S-Bahn-Fußgängertunnel heraus erschlossen werden. Die P+R-Betriebsgesellschaft betreibt die Planungen für das Fahrradparkhaus in enger Abstimmung mit der Verkehrsplanung zum Umbau des o.g. Knotenpunktes am ZOB. Die Maßnahme soll zeitgleich mit der Maßnahme am ZOB umgesetzt werden.

Sämtliche Planungen werden kontinuierlich mit der hier vorliegenden Planung abgestimmt und – sofern möglich – im weiteren Verlauf berücksichtigt.

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Im hier betrachteten Bereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Harburg 3 (04.07.1966)
- Harburg 29 (12.10.1970)
- Harburg 34 (30.11.1976)
- Harburg 47 (29.06.1983)
- Harburg 52 (06.12.1989)

## **3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage**

### **3.1 Beschreibung des Bestandes**

Der Schloßmühlendamm und der Harburger Ring sind Hauptverkehrsstraßen mit einer angeordneten Geschwindigkeit von 50 km/h. Der Harburger Ring stellt eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen innerhalb des Harburger Innenstadtbereiches dar und dient insbesondere als Hauptzubringer zahlreicher Buslinien zum ZOB Harburg.

Im Eckbereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring befindet sich auf den nördlichen Nebenflächen der sogenannte Herbert-Wehner-Platz. Der Platz erstreckt sich über eine Länge von ca. 140 m entlang des Harburger Rings bis zur Lauterbachstraße.

Östlich des Harburger Rings befinden sich zahlreiche Geschäfte (u.a. Karstadt) sowie Büro-Wohn- und Geschäftsgebäude.

Westlich des Harburger Rings befinden sich u.a. die Einkaufs- und Fußgängerzonen rund um den Straßenzug „Lüneburger Tor / Lüneburger Str.“ mit zahlreichen Ladenlokalen, Geschäften sowie Büro-, Gewerbe-, Wohn- und Geschäftsgebäude verschiedener Art.

Die Oberflächenbefestigungen sämtlicher Fahrbahnen im Streckenzug Schloßmühlendamm / Harburger Ring bestehen aus Asphalt. Die Fahrbahnen weisen jeweils 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Die Randeinfassungen bestehen aus Hochbordsteinen aus Naturstein.

#### Schloßmühlendamm und Knotenpunkt Harburger Ring

Der Schloßmühlendamm verbindet als Hauptverkehrsstraße den Harburger Ring mit der Buxtehuder Straße. Weiterhin dient der Schloßmühlendamm als Zubringer zum Harburger Zentrum.



Die angrenzende Bebauung ist durch kleinere und größere Geschäfte mit darüber liegenden Wohnungen gekennzeichnet. Westlich des Schloßmühlendamms befindet sich der zentrale Marktplatz im Bereich der Straße Sand. Die abzweigende Hölertwiete ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Im Eckbereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring befinden sich das Warenhaus Karstadt sowie der Herbert-Wehner-Platz.

Der Schloßmühlendamm mündet in den Harburger Ring ein. In direkter optischer Verlängerung des Schloßmühlendamms beginnt südlich des Harburger Rings die Geschäfts- und Fußgängerzone Lüneburger Tor.

Im Bereich der Nebenflächen des Knotenpunktes Harburger Ring / Schloßmühlendamm bestehen diverse Zugänge zur S-Bahn-Station „Harburg-Rathaus“ (S3 / S31).

Insgesamt ist im Schloßmühlendamm sowie im Knotenpunktbereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring aufgrund der beschriebenen zentralen innerstädtischen Lage ein sehr hohes Fußgängerverkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Der Knotenpunkt Harburger Ring / Schloßmühlendamm ist lichtsignalisiert. Der Schloßmühlendamm weist im Knotenpunktbereich 3 Richtungsfahrstreifen auf. In südliche Richtung sind 2 Fahrstreifen eingerichtet, von denen einer als linksabbiegender Bussonderfahrstreifen den Busverkehr in den Harburger Ring in südliche Richtung zum Bahnhof Harburg führt. Der zweite Fahrstreifen dient dem Rechtsabbiegen in den westlichen Harburger Ring.

Das Linksabbiegen in den Harburger Ring ist für den MIV nicht gestattet bzw. unterbunden, was durch eine baulich hergestellte Dreiecksinsel verdeutlicht ist.

Die Richtungsfahrstreifen im Schloßmühlendamm sind durch eine Mittelinsel mit Rasenbewuchs und Baumbestand baulich voneinander getrennt.

Nördlich der Hölertwiete befinden sich die Bushaltestellen „S Harburg Rathaus (Hölertwiete)“ in beiden Fahrtrichtungen. Die Bushaltestellen liegen knapp außerhalb des Planungsgebietes und sind von den Umbauarbeiten nicht mehr betroffen.

Die Entwässerung des Schloßmühlendamms erfolgt über ein Dachprofil. Das Wasser wird über Straßenabläufe am Fahrbahnrand abgeleitet.

Sowohl an den Fahrbahnrandern als auch auf den baulichen Mittelinseln befinden sich im Schloßmühlendamm diverse Bäume.

#### Harburger Ring zwischen Schloßmühlendamm und Lauterbachstraße

Der Harburger Ring dient als östliche Umfahrung des Harburger Stadtkernes und verbindet die Eißendorfer Straße mit der Wilstorfer Straße. Er hat als Hauptverkehrsstraße die Funktion einer Sammelstraße und eines Zubringers zum Harburger Stadtkern. Darüber hinaus hat er eine stadt- und ortsteilverbindende Funktion.

Sowohl nördlich als auch südlich des Harburger Rings zweigen diverse Straßen ab, welche teilweise als rein fußläufige Verbindungen in die direkt angrenzenden Geschäfts- und Fußgängerzonen führen.

Nördlich und südlich des Harburger Rings befinden sich diverse Geschäfte, Ladenlokale, Wohn- und Geschäftsgebäude, Einkaufspassagen sowie Verwaltungseinrichtungen.

Im Bereich zwischen dem Knotenpunkten Schloßmühlendamm und dem Platzen auf Höhe Lauterbachstraße beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6,50 m. In diesem Abschnitt ist der Fahrstreifen in Richtung Süden (Bahnhof Harburg) nur für ÖPNV und Taxen freigegeben. In Richtung Norden ist der Fahrstreifen auch für den Kfz-Verkehr freigegeben.

An der östlichen Planungsgrenze befindet sich in südlicher Fahrtrichtung die Bushaltestelle „Harburger Ring“. Die Bushaltestelle liegt knapp außerhalb des Planungsgebietes und ist von den Umbauarbeiten nicht mehr betroffen.

Die Entwässerung der Fahrbahn des Harburger Rings erfolgt im gesamten Bereich über eine Einseitneigung zum westlichen Fahrbahnrand hin.

Am östlichen Fahrbahnrand befindet sich auf dem Harburger Ring im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes ein Taxistand. Die Oberfläche ist in Großpflaster ausgeführt.

Auf beiden Straßenseiten sind Radwege in den Nebenflächen vorhanden. Die Radwege sind dabei teilweise deutlich vom Fahrbahnrand abgerückt.

Die Sicherheitstrennstreifen und die Gehwege sind in beiden Nebenflächen mit Bändern aus Klinkersteinen, 20/10 cm, rot, als Gestaltungselemente durchzogen. Aufgrund der anliegenden Bebauung (Geschäftshäuser) sind Gehwegbreiten von bis zu 5,50 m vorhanden, sodass die Nebenflächen insgesamt einen platzartigen Charakter aufweisen, was durch die Ausführung mit dem Gestaltungspflaster noch unterstrichen wird.

Der Straßenquerschnitt im Schloßmühlendamm teilt sich auf Höhe der Station 0+046, zwischen Sand und Harburger Ring, wie folgt auf:

östliche Nebenflächen:

- ca. 10,34 m	Gehweg	Platten aus Beton
- ca. 1,00 m	Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
- ca. 3,89 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton

Fahrbahn

- ca. 4,09 m	Fahrstreifen	Asphalt
- ca. 2,50 m	Mittelinsel	Pflanzbeet
- ca. 3,17 m	Bussonderfahrstreifen	Asphalt
- ca. 3,31 m	Fahrstreifen	Asphalt

westliche Nebenflächen:

- ca. 1,12 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton
- ca. 1,22 m	Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
- ca. 2,15 m	Gehweg	Platten aus Beton

Der Straßenquerschnitt im Harburger Ring teilt sich auf Höhe der Station 0+146,5, auf Höhe Lüneburger Tor, wie folgt auf:

östliche Nebenflächen:

- ca. 21,69 m	Gehweg	Platten aus Beton
- ca. 1,21 m	Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
- ca. 1,14 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton

Fahrbahn

- ca. 3,23 m	Fahrstreifen	Asphalt
- ca. 3,31 m	Bussonderfahrstreifen	Asphalt

westliche Nebenflächen:

- ca. 1,86 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton
- ca. 1,25 m	Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
- ca. 3,97 m	Gehweg	Platten aus Beton

Im gesamten Straßenverlauf befinden sich diverse Bäume in den Nebenflächen, die teilweise in Baumgruppen angeordnet sind.

### Herbert-Wehner-Platz

Die Nebenflächen des Harburger Rings im Bereich Schloßmühlendamm bis Lauterbachstraße stellen den Herbert-Wehner-Platz dar, welcher im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost vollständig neu gestaltet wird.

Der Herbert-Wehner-Platz wird durch einen Mix aus vielen verschiedenen Materialien sowie fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten seiner Funktion als zentraler Ort mit Ankunfts-, Aufenthalts- und Verbindungsqualität nicht gerecht. Die Platzfläche weist starke gestalterische und funktionale Mängel auf.

Im bearbeiteten Planungsgebiet entlang des Harburger Rings und des Schloßmühlendamms werden Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam auf den Nebenflächen der Straßenräume geführt. Das verursacht Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern.

Der Taxistand im Harburger Ring auf Höhe des Herbert-Wehner-Platzes ist hochfrequentiert. Der Einstieg für Menschen mit Gehhilfen oder einem Rollstuhl ist durch vorhandene Poller und unterschiedliche Niveaus zwischen Haltebucht und Nebenfläche nur sehr eingeschränkt möglich.

#### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Durch Verkehrszählungen am 29.05.2008 konnte ein Großteil der Verkehrsbelastungen im Harburger Innenstadtgebiet ermittelt werden.

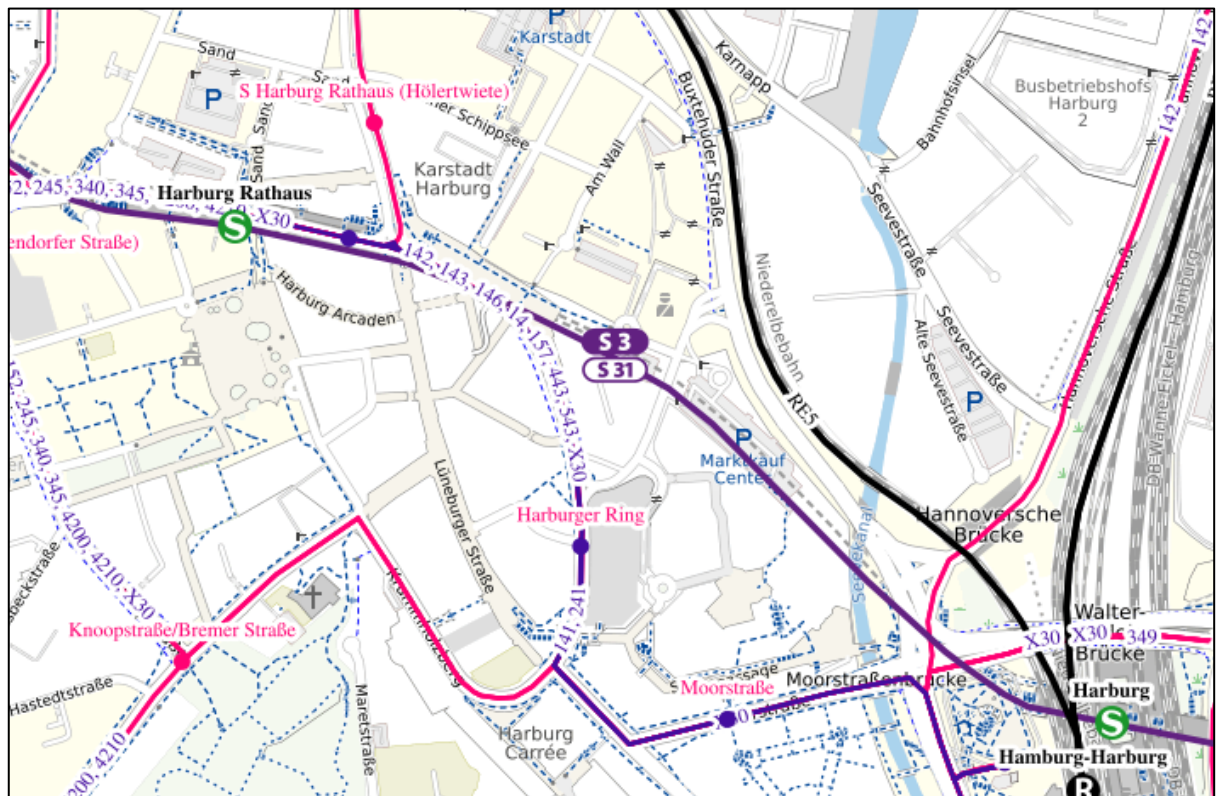
Weitere Untersuchungen wurden am 11.05.2017 am Knotenpunkt Buxtehuder Straße / Schloßmühlendamm durchgeführt.

Auffällig ist ein hoher Anteil an Schwerlastverkehr, der hauptsächlich aus den vielen und teils stark frequentierten Buslinien in diesem Gebiet resultiert.

<b>Knotenpunkt</b>	<b>Knotenpunktarme</b>	<b>Querschnitts- summe [Kfz/24h]</b>	<b>SV- Anteil [%]</b>	<b>Datum der Zählung</b>
Wilstorfer Straße / Harburger Ring / Krummholzberg	Wilstorfer Straße	17.220	11,2	29.05.2008
	Harburger Ring	6.694	22,1	
	Krummholzberg	13.424	4,1	
Schloßmühlendamm / Harburger Ring:	Harburger Ring (O)	5.083	26,6	29.05.2008
	Schloßmühlendamm	10.538	4,2	
	Harburger Ring (W)	10.077	12,2	
Buxtehuder Straße / Schloßmühlendamm	Buxtehuder Straße (NW)	36.500	5,6	11.5.2017
	Buxtehuder Straße (SO)	36.967	4,7	
	Schloßmühlendamm	10.365	4,8	

#### 3.1.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet herrscht ein sehr hohes Busverkehrsaufkommen. Der Harburger Ring bildet dabei die Haupttrasse zwischen dem ZOB Harburg (Start- oder Zielpunkt aller Strecken) und dem Harburger Zentrum sowie dem erweiterten Umland.



Linien des ÖPNV im Planungsgebiet (Geoportal Hamburg)

Unmittelbar an das Gebiet der Baumaßnahme schließt im Harburger Ring in Fahrtrichtung Süden eine Bushaltestelle (Haltestelle „Harburger Ring“) an. Es werden bis zu 58 Busse / Spitzenstunde abgewickelt, die mit einer Taktung von 5 Minuten, 10 Minuten, 15 Minuten, 20 Minuten, 30 Minuten und 1 Stunde (je nach Linie) fahren.

Bushaltestelle	Linien	Fahrt-richtung	max. Taktung
Harburger Ring	14, 141, 142, 143, 146, 154, 157, 241, 443, 543, 641	stadtauswärts	In der Spitzenstunde zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr: 58 Busse
S Harburg Rathaus (Hölerlwiete)	141, 241, 641	stadtauswärts	In der Spitzenstunde zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr: 9 Busse
S Harburg Rathaus (Hölerlwiete)	141, 241, 154, 641	stadteinwärts	In der Spitzenstunde zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr: 12 Busse

In den Nebenflächen des Knotenpunktes Schloßmühlendamm / Harburger Ring sowie im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes befinden sich jeweils Zugänge zur S-Bahn-Station „Harburg Rathaus“ (S-Bahnlinien S3 und S31).

### 3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

#### Radverkehr

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich baulich getrennte Geh- und Radwege auf beiden Nebenflächen.

Die Radverkehrsanlagen weisen einen mangelhaften Zustand auf, sodass die Funktionalität und insbesondere die sichere Abwicklung des Verkehrs nicht mehr gewährleistet werden

kann. Sie entsprechen hinsichtlich ihrer Ausgestaltung und Trassenführung nicht mehr den heutigen Regelwerken.

Die Radwege sind gekennzeichnet durch

- zu geringe Breiten (Untermaßigkeit),
- Unebenheiten, Versackungen, Verwerfungen,
- unruhige Linienführung (zahlreiche Verschwenkungen und enge Kurven),
- unterschiedliche, wechselnde Oberflächenbefestigungen sowie
- teilweise Zergliederung der Wege durch Aufgrabungen.

Die Radwege sind zur Fahrbahn hin durch Sicherheitstrennstreifen variierender Breite abgegrenzt. Im gesamten Gebiet sind in der Nähe von Fußgängerzonen und Freizeit- und Verwaltungseinrichtungen zahlreiche Fahrradablenkbügel installiert.

Durch die angrenzende Bebauung sind die westlichen Nebenflächen des Harburger Rings in weiten Abschnitten in ihrer Breite unterdimensioniert und dem Fußgängerverkehrsaufkommen nicht gewachsen. Durch die in den Nebenflächen verlaufenden Radwege sowie durch die zahlreichen vorhandenen Bäume werden die Gehwege teils erheblich eingeengt, was zu zahlreichen Unfall- und Konfliktstellen zwischen Fußgänger- und Radverkehr führt.

Im Harburger Zentrum befinden sich in den Nebenstraßen des Harburger Rings Fußgängerzonen, die nur zeitbegrenzt von Radfahrenden befahren werden dürfen. Teilweise besteht im Planungsgebiet eine Radwegbenutzungspflicht, die durch Verkehrszeichen entsprechend gekennzeichnet ist.

#### Fußgängerverkehr

Die westlichen Nebenflächen des Harburger Rings sind in weiten Abschnitten in ihrer Breite unterdimensioniert und dem starken Fußgängerverkehrsaufkommen nicht gewachsen.

Durch die in den Nebenflächen verlaufenden Radwege sowie durch die zahlreich vorhandenen Bäume werden die Gehwege teils erheblich eingeengt, was zu Unfall- und Konfliktstellen zwischen Fußgänger- und Radverkehr führt. Darüber hinaus bestehen Konflikte im Bereich der vorhandenen Fahrgastwartebereiche der Bushaltestellen.

#### Herbert-Wehner-Platz

Im bearbeiteten Planungsgebiet entlang des Harburger Rings und Schloßmühlendamms werden Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam auf den Nebenflächen der Straßenräume geführt. Das verursacht Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern.

#### 3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden. Die Kantenvorstände im Bereich der Querungen entsprechen nicht den aktuellen Vorgaben an barrierefreie Verkehrsanlagen. Die Lichtsignalanlagen sind nur unvollständig mit akustischen Signalgebern oder Anforderungstastern mit tastbaren Richtungsfeilen ausgestattet.

#### 3.1.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Schloßmühlendamm sowie der Harburger Ring weisen je Fahrtrichtung jeweils einen Fahrstreifen auf. Im Bereich des Knotenpunktes sind teilweise weitere Abbiegestreifen vorhanden.

Im Harburger Ring ist die Fahrtrichtung Süden (stadtauswärts, Richtung Bahnhof) ausschließlich für Busse und Taxen zugelassen. Der Kfz-Verkehr wird über den Schloßmühlendamm und die Buxtehuder Str. in Richtung Süden geführt.

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich die vorhandenen Fahrbahnen in einem sehr schlechten bautechnischen Allgemeinzustand.

Im Jahr 2017 erfolgte eine Sanierung der Asphaltdeckschicht im Harburger Ring zwischen der Wilstorfer Straße und dem Schloßmühlendamm, sowie im Schloßmühlendamm zwischen dem Harburger Ring und der Straße Sand. Die dadurch sanierte Deckschicht lässt jedoch keinen Rückschluss auf den Zustand der darunter liegenden Schichten bzw. des gesamten Asphaltaufbaus zu.

Vor der Sanierung war das Straßenbild geprägt von einer Vielzahl von verschiedenen Rissen (Längs-, Quer-, Netzzrisse), deutlichen Unebenheiten, aufgehenden Längsnähten, Ausmagerungen sowie durch Aufgrabungen zergliederte Oberflächen. Insgesamt befand sich die Asphaltoberfläche in einem augenscheinlich sehr mangelhaften Zustand.

Bei der Bewertung des bautechnischen Gesamtzustandes der Fahrbahnen ist nicht (nur) der derzeitige Zustand der vorhandenen Fahrbahnoberfläche mit den teilweise oberflächlich sanierten Schäden zu berücksichtigen. Es gilt vielmehr, bei der Beurteilung den gesamten Fahrbahnaufbau (sämtliche vorhandene Asphalt- und Tragschichten) in die Bewertung mit einzubeziehen. Hierzu wurde im Jahre 2017/2018 eine entsprechende Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt und eine Sanierungsempfehlung erarbeitet.

Die Auswertung der Asphalt- und Baugrunduntersuchung sowie der Sanierungsempfehlung zeigt, dass die Fahrbahnen aufgrund der Schwere der vorhandenen Schädigungen in den gebundenen und ungebundenen Schichten sowie aufgrund der Vielzahl von neu herzustellen den Entwässerungseinrichtungen durch eine Grundinstandsetzung zu erneuern sind.

### 3.1.6 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Schloßmühlendamm wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Teilweise befinden sich für eine mögliche verkehrsabhängige Steuerung zusätzlich zu den Detektoren für Rad- und Fußverkehr auch Induktionsschleifen in den Fahrbahnen. Ebenso sind einige Signalleuchten mit Kontrastblenden ausgestattet.

Knotenpunkt	LSA-Nummer	Besonderheit
Harburger Ring / Schloßmühlendamm	K 1888	Ausfahrt Ri. Harburger Ring (Süd) nur für Busse und Taxen frei

### 3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich die Masten der öffentlichen Beleuchtung auf beiden Straßenseiten jeweils in den Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg sowie im Knotenpunktbereich zusätzlich auf der Mittelinsel im Schloßmühlendamm.

Die Ausstattung der öffentlichen Beleuchtung besteht aus geraden Masten mit LED-Leuchte.

Im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes sind zusätzliche Beleuchtungen innerhalb der Platzfläche in Form von kurzen, geraden Masten mit kugelförmigem Aufsatz vorhanden.

### 3.1.8 Straßenbegleitgrün

Im gesamten Planungsbereich sind Grünflächen und Bäume vorhanden.

Es befinden sich zahlreiche Bäume oder Baumgruppen an den Fahrbahnrändern, im Bereich der Gehwege, auf Mittelinseln sowie innerhalb der Fläche des Herbert-Wehner-Platzes.

Vorhandene Baumscheiben sind zum Teil mit Rasen bewachsen oder mit Metallgittern abgedeckt.

Es wurden Wurzelsuchgrabungen sowie Baumuntersuchungen veranlasst, um die Realisierbarkeit der Verkehrsplanung im Bereich der Bäume bzw. deren Wurzeln zu überprüfen und um die Belange des Baumschutzes zu berücksichtigen. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

### Herbert-Wehner-Platz

Entlang des Harburger-Rings und des Schloßmühlendamms sowie in den Nebenstraßen Lüneburger Straße, Lüneburger Tor, Lauterbachstraße, Am Wall, Großer Schippsee und Hölertwiete stehen in unregelmäßigen Abständen Straßenbäume. Baumscheiben sind offen oder durch Gitter gestaltet. Angrenzende Belagsflächen sind teilweise durch starken Wurzeldruck angehoben.

Auf dem Herbert-Wehner-Platz geben die verwendeten Baumarten und deren Standortwahl ein uneinheitliches Bild, manche Bäume weisen kümmerlichen Wuchs auf.

### 3.1.9 Ruhender Verkehr

Im Schloßmühlendamm sind drei beschilderte Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. Diese Parkstände sind jedoch baulich zu klein und teilweise nicht barrierefrei ausgelegt. Ansonsten bestehen im Planungsgebiet keine Möglichkeiten des Parkens für den Kfz-Verkehr.

Auf Höhe des Herbert-Wehner-Platzes ist ein Taxistand für 8 Taxen auf der östlichen Straßenseite des Harburger Rings eingerichtet.

Im Harburger Ring / Ecke Schloßmühlendamm befinden sich in den Nebenflächen Abstellmöglichkeiten für Motorräder.

Für den Radverkehr sind auf ganzer Länge zahlreiche Fahrradabstellbügel aufgestellt. Diese befinden sich vor allem in der näheren Umgebung der S-Bahn-Zugänge, in Zuwegungen zur Fußgängerzone, an Geschäften oder Verwaltungseinrichtungen.

Aufgrund der Förderung des Radverkehrs sowie zur Steigerung der Attraktivität der Fahrradrouten besteht ein großer, weiterer Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten.

Straße	Parkstände	Bemerkung	Fahrradanlehnbügel
	Bestand		Bestand
Gesamter Planungsbereich	3 Pkw, davon 3 für Menschen mit Behinderung; 5 Stellplätze für Krafträder	Es sind im Planungsbereich keine Ladezonen, 3 barrierefreie Parkstände und 8 Taxistände ausgewiesen.	71 inkl. Herbert-Wehner-Platz

Der Taxistand im Harburger Ring auf Höhe des Herbert-Wehner-Platzes ist hochfrequentiert. Der Einstieg für Menschen mit Gehhilfen oder einem Rollstuhl ist durch vorhandene Poller und unterschiedliche Niveaus zwischen Haltebuch und Nebenfläche nur sehr eingeschränkt möglich.

### 3.1.10 Entwässerung

Die Fahrbahnen weisen je nach Abschnitt ein Dachgefälle oder eine Einseitneigung auf. Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand geführt und über die dortigen Straßenabläufe entwässert.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Regenwassersiele entwässern in den Seevekanal als Vorfluter.

Die Nebenflächen entwässern teilweise in Richtung Fahrbahn. In weiten Teilbereichen (z.B. auf dem Herbert-Wehner-Platz) befinden sich auch in den Nebenflächen gepflasterte Wasserläufe und zahlreiche Trummen, die das anfallende Oberflächenwasser der Nebenflächen abführen.

Es wurde eine Trummenuntersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

### 3.1.11 Ausstattung / Möblierung

Um ein regelwidriges Parken zu unterbinden, sind im gesamten Planungsbereich zahlreiche Absperrerelemente in unterschiedlichen Ausführungsformen (z.B. weiße Stahlpoller entlang des Harburger Rings) vorhanden.

Im gesamten Planungsgebiet sind diverse Werbe- und Informationstafeln, Werbesäulen sowie Briefkästen und Telefonsäulen vorhanden. Darüber hinaus finden sich Bepflanzungen auf der Mittelinsel im Schloßmühlendamm sowie Kleinkunstwerke im öffentlichen Straßenraum.

Auf der Fläche des Herbert-Wehner-Platzes befinden sich eine Vielzahl von Pollern, unterschiedliche Fahrradanhänger und Drahtgitter-Sitzbänke ohne Lehne. Die vorhandene Möblierung ist teilweise schadhaft bis verwittert und lädt nicht zum Aufenthalt ein. Die Beleuchtung des Platzes und der angrenzenden Gehwegbereiche erfolgt über Kugelleuchten, die einen erneuerungsbedürftigen Eindruck vermitteln.

### 3.1.12 Wegweisende Beschilderung

Im gesamten Planungsgebiet sind zahlreiche Verkehrszeichen vorhanden.

Im Knotenpunkt Schloßmühlendamm befinden sich wegweisende Beschilderungen in Form von Radwegweisern.

Im Planungsgebiet sind zudem Beschilderungen (Großtafeln) des Parkleitsystems für den Bereich der Harburger Innenstadt vorhanden.

### 3.1.13 Leitungen

Im Planungsgebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen mit den zugehörigen Schächten, Schaltschränken und Schiebern vorhanden.

Das Oberflächenwasser wird über Regenwassersiele abgeführt.

## 3.2 Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

Siehe Kapitel 1.6.



Sämtlich weitere Baumaßnahmen und Planungen in der näheren Umgebung mit Berührungspunkten zu der hier vorliegenden Planung werden eng mit der hier vorliegenden Maßnahme abgestimmt und – sofern möglich – im weiteren Verlauf berücksichtigt und nachrichtlich mit dargestellt.

### 3.2.2 Überfahrten

Die Zufahrten zu den Grundstücken sind zu jeder Zeit aufrecht zu erhalten.

### 3.2.3 Umweltverträglichkeit

Auf Grund der Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und der damit verbundenen Versetzung der Bordsteinführung ist es erforderlich, Baumfällungen durchzuführen. Zum Teil werden diese Fällungen im Planungsgebiet durch Neupflanzungen ausgeglichen. Darüber hinaus finden in näherer Umgebung Ersatzpflanzungen statt.

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

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.

### 3.2.4 Baugrund: Bodengutachten / Bohrkerne

#### Hinweis zur Deckensanierung im Jahre 2017

Im Jahr 2017 erfolgte die Sanierung der Asphaltdeckschicht im Harburger Ring zwischen dem Schloßmühlendamm und der Wilstorfer Straße sowie im Schloßmühlendamm zwischen dem Harburger Ring und der Straße Sand. Es ist zu beachten, dass die vorhandene, sanierte Oberfläche keinen Rückschluss auf den Zustand des gesamten Asphaltaufbaus zulässt.

Vor der Sanierung war das Straßenbild geprägt von einer Vielzahl von verschiedenen Rissen (Längs-, Quer-, Netzrisse), deutlichen Unebenheiten, aufgehenden Längsnähten, Ausmagerungen sowie durch Aufgrabungen zergliederte Oberflächen. Insgesamt befand sich die Asphaltoberfläche in einem augenscheinlich sehr mangelhaften Zustand.

Bei der Bewertung des bautechnischen Zustandes ist nicht (nur) der derzeitige Zustand der vorhandenen Fahrbahnoberfläche mit den teilweise oberflächlich sanierten Schäden zu berücksichtigen. Es gilt vielmehr, bei der Beurteilung den gesamten Fahrbahnaufbau (sämtliche vorhandene Asphalt- und Tragschichten) in die Bewertung mit einzubeziehen. Hierzu wurde im Jahre 2017/2018 eine entsprechende Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt sowie eine Sanierungsempfehlung erarbeitet.

#### Baugrunduntersuchung 2017/2018

Im Jahre 2017/2018 wurde im gesamten Maßnahmengebiet eine Asphalt- und Baugrunduntersuchung durchgeführt. Es wurden an über 25 Stellen Bohrkerne im Bereich der Fahrbahn und der Nebenflächen entnommen.

Es zeigt sich, dass die vorhandenen Fahrbahnen im Bereich der untersuchten Bohrkerne überwiegend keinen ausreichenden Aufbau für die jeweils geforderten Belastungsklassen (Bk10 im Bereich Schloßmühlendamm, Bk32 in allen übrigen Bereichen) aufweisen. Der technische Zustand der vorhandenen Aufbauten ist dabei zudem mangelhaft.

Durch die beabsichtigten Querschnittsänderungen und die vorgesehenen Entwässerungsanlagen sind weitreichende, tiefgreifende Umbauten im Straßenkörper

erforderlich. Es werden aufgrund dieser Eingriffe und der daraus resultierenden starken Zergliederung des Straßenkörpers keine Straßenbereiche erhalten bleiben, welche aus bautechnischer Sicht groß genug sind, um eigenständig bestehen bleiben zu können.

Aufgrund des unterdimensionierten Fahrbahnaufbaus in Verbindung mit den nachfolgend benannten Defiziten der einzelnen Asphaltsschichten sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastung und des umfangreichen baulichen Eingriffes in den Straßenkörper ist eine technisch und wirtschaftlich sinnvolle Sanierung in diesem Abschnitt nur durch eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn möglich.

Die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung werden nachfolgend zusammengefasst.

### Harburger Ring

Der Asphaltoberbau im Harburger Ring weist einen inhomogenen Schichtenaufbau auf. Die Gesamtschichtdicke variiert zwischen ca. 30 cm und 40 cm.

Je nach Bohrkern befinden sich unter einer bzw. zwei Lagen Asphaltdeckschicht 0/5, 0/8 oder 0/11 jeweils ein bis zwei Lagen Asphaltbinderschicht und bis zu 4 verschiedene Lagen Asphalttragschicht. Die einzelnen Schichtdicken sind sehr unterschiedlich und variieren sowohl in der Dicke der Einzelschicht als auch in der Summe der Schichtarten deutlich. Sowohl die Einzelschichtdicken als auch die Gesamtschichtdicken der Deck- und Binderschichten sind in vielen Bohrkernen unterdimensioniert für die Anforderungen der Bk32.

Nahezu alle Asphalttragschichten der in der Fahrbahn befindlichen Bohrkern im Bereich des Harburger Rings weisen einen merklichen Kies- bzw. Rundkorn- bzw. hohen Sandanteil auf.

Eine Untersuchung des Bitumens hat ergeben, dass die Asphalttragschichten im hier betrachteten Bereich keine ausreichende Elastizität für die vorhandenen Beanspruchungen besitzen und somit ihre eigentliche Funktion nicht bzw. nur eingeschränkt wahrnehmen können.

In Teilbereichen fehlt der Schichtenverbund und es sind Substanzverluste in den Asphaltsschichten festzustellen. Die Asphaltsschichten sind teilweise offenporig.

Sämtliche Asphaltsschichten im Harburger Ring werden als pechfrei eingestuft.

Die Entnahme der ungebundenen Schichten fand im Bereich der Fahrbahn und im Bereich der Nebenflächen bis zu einer Tiefe von 100 cm statt.

Es zeigt sich im gesamten untersuchten Bereich des Harburger Rings ein homogener Aufbau der ungebundenen Schichten. Es wurden im Wesentlichen Sande und Sand-Kies-Gemische vorgefunden. Zusätzlich wurden an vereinzelt Bohrkernen Fremdstoffe und Beimengungen von Ziegelbruch und Asphalt festgestellt.

Festzustellen ist, dass an keinem Bohrkern die Anforderung an eine ausreichende 2. Tragschicht für die hier vorliegende Belastungskategorie (Bk32) vorliegt.

Die ungebundenen Tragschichten sind in die LAGA-Klassen Z0 bis Z2, vereinzelt >Z2/DK I, einzustufen.

### Schloßmühlendamm

Der Asphaltoberbau im Schloßmühlendamm weist einen inhomogenen Schichtenaufbau auf. Die Gesamtschichtdicke variiert zwischen ca. 25 cm und 48 cm.

Je nach Bohrkern befinden sich unter einer Lage Asphaltdeckschicht 0/11 jeweils ein bis zwei Lagen Asphaltbinderschicht und bis zu vier verschiedene Lagen Asphalttragschicht.

Die einzelnen Schichtdicken sind sehr unterschiedlich und variieren sowohl in der Dicke der Einzelschicht als auch in der Summe der Schichtarten deutlich. Sowohl die Einzelschichtdicken als auch die Gesamtschichtdicken der Deck- und Binderschichten sind

in vielen Bohrkernen unterdimensioniert für die Anforderungen der Bk10. So schwanken beispielsweise die Dicken der Deckschicht zwischen 1,3 cm und 5,1 cm, die Gesamtdicken der Binderschichten zwischen 3,8 cm und 12,3 cm und die Gesamtdicken der Tragschichten zwischen 14,8 cm und 40 cm. Die Dicken von Einzelschichten unterschreiten teilweise die Mindesteinbaudicken.

Sämtliche Asphaltsschichten im Fahrbahnbereich des Schloßmühlendamms werden als pechfrei eingestuft.

Bei 5 von 8 Bohrkernen befindet sich eine Verfestigung unterhalb der Asphaltsschichten mit einer Dicke zwischen 12 bis 18 cm. Die Dicke der Verfestigung ist zu gering für die Bk10.

Insgesamt ist festzustellen, dass die im Schloßmühlendamm entnommenen Bohrkern e einen unzureichenden Gesamtaufbau für die vorhandenen Verkehrsstärken bzw. die ermittelte Belastungsklasse (Bk10) aufweisen. Zum einen fehlt in Teilbereichen die erforderliche Verfestigung unterhalb der Asphaltsschichten, zum anderen sind die vorhandenen Asphaltsschichten weitestgehend unterdimensioniert.

Bei einigen Asphalttragschichten wurde ein erhöhter Hohlraumgehalt festgestellt. Nahezu alle Asphalttragschichten der in der Fahrbahn befindlichen Bohrkern e weisen einen merklichen Kies- bzw. Rundkorn- bzw. hohen Sandanteil auf. Bei einigen Bohrkernen ist kein Schichtenverbund zwischen den einzelnen Asphalttragschichten mehr vorhanden.

Eine Untersuchung des Bitumens hat eine extreme Verhärtung und Versprödung des Materials ergeben. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Asphalttragschichten im hier betrachteten Bereich keine ausreichende Elastizität für die vorhandenen Beanspruchungen besitzen und somit ihre eigentliche Funktion nicht bzw. nur eingeschränkt wahrnehmen können.

Die Entnahme der ungebundenen Schichten fand im Bereich der Fahrbahn und im Bereich der Nebenflächen bis zu einer Tiefe von 100 cm statt.

Es zeigt sich im gesamten untersuchten Bereich ein homogener Aufbau der ungebundenen Schichten. Es wurden im Wesentlichen Sande und Sand-Kies-Gemische vorgefunden. Zusätzlich wurden an vereinzelt en Bohrkernen Fremdstoffe und Beimengungen von Ziegelbruch festgestellt.

Festzustellen ist, dass an keinem Bohrkern die Anforderung an eine ausreichende 2. Tragschicht für die hier vorliegende Belastungsklasse (Bk10) vorliegt. Die vorhandenen Verfestigungen sind unterdimensioniert. An 3 von 8 untersuchten Stellen ist keine Verfestigung vorhanden.

Die ungebundenen Tragschichten sind in die LAGA-Klassen Z0 bis Z2, vereinzelt >Z2/DK I, einzustufen.

### 3.2.5 Grundwasser

Der Grundwasserstand (max. Grundwassergleichen) im hier betrachteten Gebiet liegt laut Geo-Online Hamburg bei 0 - 8,0 m NHN.

Der Einbau von Ersatzbaustoffen ist aufgrund des hohen Grundwasserstandes nur in Teilbereichen zulässig.

### 3.2.6 Kampfmittel

Eine Abfrage des Kampfmittelkatasters hat ergeben, dass im hier betrachteten Streckenzug ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht sowie ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen besteht. In einem Einzelfall wurde ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater festgestellt.

Eventuell erforderliche, baubegleitende Kampfmittelondier- und Räumarbeiten werden in der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt und Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen.

### 3.2.7 Denkmalschutz

Im Planungsgebiet sind folgende geschützte Baudenkmäler vorhanden:

- Schloßmühlendamm 9, 11: Wohngeschäftshaus, Baujahr 1963, Entwurf: Karl Sterra, Teil des Ensembles „Sand 1, Schloßmühlendamm 9/ 11“

Die Baudenkmäler sind von den Umbaumaßnahmen nur indirekt betroffen. Im Rahmen der Maßnahme wird die besondere Schutzbedürftigkeit der Gebäude im Entwurf und in der Ausführung entsprechend berücksichtigt.

## 4 Variantenuntersuchung

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

Die vorhandenen Radwege befinden sich in weiten Teilen in einem baulich ungenügenden Zustand und entsprechen in ihrer Breite und Führung nicht mehr den heutigen Nutzungsansprüchen und gültigen Regelwerken.

Ziel der Maßnahme ist es, die vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege und Nebenflächen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit zu verbessern, regelkonform herzustellen und entsprechend der geltenden Richtlinien neu auszugestalten. Bei der Neugestaltung des Straßenquerschnitts sollen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen und ihre Nutzungsrate sollen deutlich gesteigert werden.

Im Vordergrund steht dabei, eine durchgängige, möglichst geradlinige Befahrbarkeit der Veloroute 11 herzustellen und dem Radfahrenden eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen. Die potenziellen Konfliktstellen zwischen Radfahrenden und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere innerhalb von Knotenpunkten und Bushaltestellen auf ein Minimum reduziert werden.

Das der ursprünglichen Planung zugrunde liegende Radverkehrskonzept sieht die bevorzugte Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor. Daher ist der grundlegende Planungsansatz für die Querschnittsgestaltung der Straßen und Knotenpunkte die Verlegung des Radverkehrs vom Radweg in der Nebenfläche auf neu zu planende Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Nach eingehender Prüfung der Planung unter Berücksichtigung der Maßgaben des Radentscheids der BVM bleibt dieses Grundprinzip im gesamten Streckenabschnitt erhalten.

Wesentliche Elemente der Optimierungsstrategie sind somit die Herstellung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die Einrichtung von separaten Aufstellflächen in Knotenpunktbereichen sowie die ReStra-gerechte Herstellung aller Furten, Auf- und Ableitungen, Bordsteinabsenkungen sowie Nebenflächen in den Straßenzügen und Knotenpunkten.

Zusätzlich werden die wegweisenden Beschilderungen für die Fahrradrouten ergänzt oder neu aufgestellt, taktile Leitelemente gem. ReStra hergestellt sowie die LSA den neuen Anforderungen entsprechend angepasst und ergänzt.

An zahlreichen Einstiegspunkten in die Veloroute (z.B. am S-Bahn-Zugang, an Fußgängerzonen, Einkaufszentren, Verwaltungseinrichtungen) werden neue Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradanlehnbügel) geschaffen.

Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und unebene sowie abgängige Gehwege werden neu hergestellt.

Die Fahrbahnen befinden sich im betrachteten Abschnitt grundsätzlich in einem sehr schlechten Zustand. Die Straßenschäden wurden zwar im Rahmen einer Deckensanierung im Jahr 2017 oberflächlich ausgebessert, müssen jedoch aufgrund der Schwere der Schädigungen im gesamten Asphaltaufbau sowie aufgrund der Vielzahl der neu herzustellenden Entwässerungseinrichtungen durch eine Grundinstandsetzung vollständig erneuert werden.

Im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes werden die Nebenflächen im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung Harburger Innenstadt / Eißendorf Ost vollständig neu gestaltet. Die Planungen für die Platzgestaltung wurden durch ein Landschaftsarchitekturbüro vorgenommen und sind mit der Verkehrsplanung abgestimmt. Die bauliche Herstellung des Platzes erfolgt im Rahmen der hier vorliegenden Maßnahme.

Die gesamte Maßnahme ist auf eine Steigerung und Verbesserung der Abwicklung des Alltagsverkehrs ausgerichtet. Da die Planung innerhalb eines hochbesiedelten, großstädtischen Gebietes erfolgt, ist ein optimierender Eingriff in den gesamten Straßenquerschnitt erforderlich, um gleichzeitig mit den Anforderungen des Radverkehrs auch die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

#### 4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Aus dem bestehenden Planungsrecht (bestehende Bebauungspläne) ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

Die vorhandenen und zu erhaltenden Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen. Hierfür wurden im Vorwege an vereinzelt Baumstandorten Wurzelsuchgrabungen durchgeführt, um bereits frühzeitig zu prüfen, ob und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Bäume durch die Baumaßnahme ausreichend zu schützen.

Sämtlich weitere Baumaßnahmen und Planungen in der näheren Umgebung mit Berührungspunkten zu der hier vorliegenden Veloroutenplanung (siehe Kapitel 1.6) werden eng mit der hier vorliegenden Maßnahme abgestimmt und – sofern möglich – im weiteren Verlauf berücksichtigt sowie nachrichtlich mit dargestellt.

#### 4.3 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden grundsätzliche Planungsansätze wie z.B. der Neubau von Radwegen oder eine Fahrbahnverbreiterung zur Schaffung von durchgängigen Radfahrstreifen geprüft und abgewogen.

Die Radverkehrsführung ist in allen Varianten im Bereich des Knotenpunktes auf die gleiche Art vorgesehen. Der Radverkehr wird hier auf Radfahrstreifen über den Knotenpunkt geführt.

Auf den Streckenabschnitten wurden Varianten mit Radwegen, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen untersucht. Das Fahren im Mischverkehr ist auf dem gesamten Streckenzug und das Fahren auf Schutzstreifen in Teilabschnitten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens grundsätzlich nicht zulässig.

Nachfolgend werden die zu Grunde liegenden Gesichtspunkte zur Abwägung stichpunktartig aufgeführt und bewertet.

#### 4.3.1 Mögliche Führungsformen des Radverkehrs

##### Radverkehrsführung im Mischverkehr

- Nachteile:
- Kein eigener Verkehrsraum
  - Nur bei geringem Verkehrsaufkommen (z.B. Tempo-30-Zone, kein Schwerlastverkehr) realisierbar
- Vorteile:
- Radfahrende gut zu sehen
  - Hoher Fahrkomfort
  - Keine Konflikte mit Fußgängerverkehr
- Bewertung: Für die Veloroute 11 aufgrund der hohen Verkehrsbelastungszahlen (Hauptverkehrsstraßen) und gemäß der ERA nicht zu empfehlen

##### Gemeinsamer Geh- und Radweg

- Nachteile:
- Hohes Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
  - Keine eigenständigen Verkehrsräume
  - Verkehrsräume generell zu klein, nur eine „Kompromisslösung“
- Bewertung: Für die Veloroute 11 keine realisierbare, sinnvolle Lösung

##### Radweg auf den Nebenflächen

- Nachteile:
- Radfahrende schlecht sichtbar, da häufig durch parkende Fahrzeuge verdeckt oder zu weit von der Fahrbahn entfernt. Toter Winkel in Einmündungsbereichen!
  - Konflikte mit Fußgängern, Bushaltestellen und Rad-„Falschfahrern“
- Vorteile:
- Bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr
  - Eigener Verkehrsraum
- Bewertung: Grundsätzlich eine mögliche Führungsform für eine Veloroute, jedoch hier aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit in großen Teilabschnitten (vor allem auf der Westseite des Harburger Rings) sowie aufgrund des Knotenpunktes ungeeignet (unstete Führung) und damit nicht umsetzbar.

##### Schutzstreifen

- Nachteile:
- Durch schmale, gestrichelte Linie abgegrenzter Verkehrsraum
  - Kein eigener Fahrstreifen
  - Nur bei mäßigem Verkehrsaufkommen anwendbar
  - Fahrzeuge dürfen am Fahrbahnrand nicht (mehr) kurzzeitig halten, der Schutzstreifen darf jedoch überfahren werden. Dadurch Behinderung des Radverkehrs
  - Überholabstand von 1,5 m wird meist durch Kfz-Verkehr ignoriert

- Vorteile:**
- Alternative zum Radfahrstreifen bei begrenzten Platzverhältnissen
  - Radfahrende gut zu sehen
  - Hoher Fahrkomfort
  - Keine Konflikte mit Fußgängerverkehr
- Bewertung:** Aufgrund der vorh. Verkehrsbelastungen nur in Teilabschnitten anwendbar.  
Für eine Veloroute generell nur eingeschränkt zu empfehlen.

#### Radfahrstreifen

- Nachteile:**
- Einhaltung des Überholabstandes von 1,5 m wird meist durch Fahrzeuge ignoriert
- Vorteile:**
- Eigener Verkehrsraum / eigener Fahrstreifen auf der Fahrbahn
  - Kfz dürfen nicht auf dem Radfahrstreifen fahren oder halten
  - Radfahrende gut zu sehen
  - Hoher Fahrkomfort
  - Keine Konflikte mit Fußgängern
- Bewertung:** Stellt eine geeignete Führungsform für die Veloroute 11 dar.

### 4.3.2 Abwägung

Im Zuge der Planungen wurden mehrere Varianten für die Neuaufteilung des Straßenquerschnittes sowie für die Ausgestaltung des Knotenpunktes entwickelt.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Gesamtbreiten der Nebenflächen, des vorhandenen Baumbestandes sowie dem erhöhten Fußgängeraufkommen aufgrund der Nähe zu den Fußgängerzonen ist eine weitere Verbreiterung der Radwege nicht möglich.

Aufgrund der generellen fehlenden Flächenverfügbarkeit in großen Teilabschnitten (vor allem im Bereich der Westseite des Harburger Rings) sowie aufgrund des Knotenpunktes ist keine geradlinige, komfortable, sichere und stete Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen auf den Nebenflächen realisierbar. Nach Maßgabe des Radverkehrskonzeptes ist eine Führung des Radverkehrs auf Radwegen generell nicht erstrebenswert, insbesondere nicht im Verlauf von Velorouten.

Aus diesen Gründen werden zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs die Radwege im Planungsbereich zurückgebaut und der Radverkehr zukünftig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Dies gilt für die Gesamtmaßnahme der „Veloroute 11 – Harburg Innenstadt“ in seiner gesamten Ausdehnung und somit auch für den hier vorliegenden Abschnitt des Harburger Rings und des Schloßmühlendamms.

Das Grundprinzip der Planung ist somit die Verlegung des Radverkehrs von Radwegen in den Nebenflächen auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Die Verwirklichung dieses Grundprinzips ist im hier betrachteten Streckenverlauf durchgängig möglich und bietet aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse keinen weiteren Spielraum für grundsätzlich unterschiedliche Ausführungsvarianten. Auch nach eingehender Prüfung der Planung unter Berücksichtigung der Maßgaben des Radentscheids der BVM bleibt dieses Grundprinzip im gesamten Streckenabschnitt erhalten.

Die Ausarbeitung von Planungsdetails (z.B. Bordsteinführung im Knotenpunkt, Aufteilung der Nebenflächen, Anschlüsse und Übergänge an den vorhandenen Bestand) wurde im Zuge zahlreicher interner Abstimmungsrunden im Rahmen des Planungsfortschrittes und im

Rahmen des Erst- und Zweitverschickungsverfahrens umgesetzt. Die im Rahmen der vorangegangenen Zweitverschickung erhaltenen Stellungnahmen wurden geprüft und abgewogen. Die hierbei eingegangene Resonanz bzgl. der Neuanlage von Radfahrstreifen und der grundsätzlichen Planungsansätze war positiv.

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.

#### 4.3.3 Herbert-Wehner-Platz

Im Rahmen der Vorplanung wurden mehrere Varianten zur Umgestaltung des Platzes betrachtet und abgewogen.

Der Herbert-Wehner-Platz steht im Zusammenhang mit den anschließenden Innenstadtbereichen Rathausplatz, Marktplatz Sand, Lüneburger Straße und Seevepassage.

Ziel des Konzeptes ist die Herausbildung eines zusammenhängenden Ensembles. Dabei stellt Klinker im Riegelformat ein mögliches Element zur Identitätsstiftung und Herstellung eines räumlich-funktionales Kontinuums für das Harburger Zentrum dar. Das Material verleiht der Fläche Eleganz und Einfachheit, an der es aktuell aufgrund des Materialmixes auf dem Platz mangelt.

Das Ziel ist die Schaffung eines urbanen Freiraums mit spürbarer Aufenthalts- und Nutzungsqualität.

## 5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

### Allgemeines

Durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ist eine Neugestaltung des gesamten Straßenquerschnitts erforderlich. Die grundsätzliche Fahrstreifenaufteilung für den Kfz-Verkehr bleibt dabei von der Planung unberührt und wird nicht verändert.

In den Straßenzügen sowie in dem Knotenpunkt werden gesonderte Radfahrstreifen eingerichtet. Im Knotenpunkt werden zusätzlich teilweise gesonderte Fahrrad-Abbiegestreifen, Radfahrerfurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen vorgesehen.

Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und die freigewordenen Flächen den Gehwegen zugeschlagen.

Die Querschnittsverbreiterung der Fahrbahn aufgrund der neu anzulegenden Radfahrstreifen macht es erforderlich, die vorhandenen Bordsteinführungen anzupassen (Fahrbahnverbreiterung). Der Fahrbahnaufbau wird in den Verbreiterungsbereichen gemäß ReStra entsprechend der jeweiligen Belastungsklasse der Fahrbahn neu hergestellt.

Die Asphaltbefestigungen der Fahrbahnen werden im gesamten Planungsgebiet saniert. Dadurch können die teilweise stark ausgeprägten Straßenschäden beseitigt werden und mögliche Phantommarkierungserscheinungen sowie dementsprechende Orientierungsprobleme vermieden werden. Aufgrund der Schwere der vorhandenen Schädigungen und der Vielzahl der neu herzustellenden Entwässerungseinrichtungen wird im gesamten Planungsgebiet eine Grundinstandsetzung durchgeführt.

Im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes (Schloßmühlendamm bis Lauterbachstraße) erhalten die Nebenflächen eine eigenständige Sondergestaltung im Rahmen des dortigen Platzumbaus (siehe Unterkapitel „Herbert-Wehner-Platz“). Durch die Verbreiterung der Fahrbahn müssen die Nebenflächen höhenmäßig angepasst werden.



Durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen können in vielen Bereichen die Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen optimal umgesetzt werden. Der gesamte Streckenabschnitt wird nach den Anforderungen der ReStra hergestellt und mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

### Schloßmühlendamm und Knotenpunkt Harburger Ring

Der Schloßmühlendamm wird zwischen den Bushaltestellen Hölertwiete und dem Knotenpunkt Harburger Ring neu gestaltet. Die Bushaltestellen Hölertwiete stellen die Planungsgrenze dar und bleiben in ihrer jetzigen Form erhalten.

An beiden Fahrbahnrandern des Schloßmühlendamms wird ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m (Westseite) bzw. 2,25 m (Ostseite) neu eingerichtet. Die bestehenden baulichen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut. Unmittelbar südlich der Bushaltestellen Hölertwiete werden die Radfahrstreifen mittels Auf- und Ableitungen an die dortigen Radwege angeschlossen.

Die vorhandene Mittel- bzw. Treninsel zwischen den Richtungsfahrbahnen wird den neuen Fahrbahnabmessungen entsprechend angepasst. Der Baumbestand auf der Treninsel bleibt erhalten.

Auf Höhe der Hölertwiete wird eine ungesicherte Fußgängerquerung über den Schloßmühlendamm neu eingerichtet.

Der Knotenpunkt Harburger Ring wird vollständig neu gestaltet. Der Radverkehr wird über eigenständige Furten und Radfahrstreifen innerhalb des Knotenpunktes geführt. Für das Linkseinbiegen in den Schloßmühlendamm wird eine neue seitliche Aufstelltasche mit eigener Radfahrersignalisierung hergestellt. Im Schloßmühlendamm wird für den Radfahrenden die Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens zum Linkseinbiegen in den Harburger Ring eingerichtet.

Für die Fußgängerquerungen zwischen Schloßmühlendamm und der Fußgängerzone Lüneburger Tor werden zwei jeweils 5 m breite Furten eingerichtet.

Die Einfahrt in den Harburger Ring in Richtung Osten bleibt wie bisher Bussen und Taxen vorbehalten. Die ehemals vorhandenen Verkehrsinseln im Knotenpunkt werden zurückgebaut.

Die LSA innerhalb des Knotenpunktes wird vollständig erneuert sowie die Lage und Anzahl von Masten und Signalgebern der neuen Situation angepasst. Der Radverkehr erhält in Teilen eine eigene Signalisierung.

Die grundsätzliche Fahrstreifenaufteilung im Schloßmühlendamm mit Kfz-Fahrstreifen und Bussonderfahrstreifen bleibt erhalten. Sämtliche zukünftige Fahrbahnbereiche erhalten einen neuen Asphaltüberbau gemäß der Bk10 (Schloßmühlendamm) bzw. Bk32 (Harburger Ring).

Die auf der östlichen Straßenseite vorhandenen barrierefreien Schrägparkstände bei Station 0+040 werden zu einem barrierefreien Längsparkstand umgebaut. Dieser wird hinsichtlich seiner Ausgestaltung in den Herbert-Wehner-Platz integriert und mit den dort vorgesehenen Sondermaterialien hergestellt.

Teilweise müssen Bäume in den Nebenflächen aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn entfernt werden. Hierfür werden Ausgleichspflanzungen im Bereich der Gesamtmaßnahme sowie Ersatzpflanzungen im Harburger Bezirksgebiet vorgesehen.

Der zukünftige Straßenquerschnitt im Schloßmühlendamm teilt sich auf Höhe der Station 0+046, Hausnummer 1, wie folgt auf:

östliche Nebenflächen:

- ca. 13,84 m Gehweg Klinker gemäß Platzgestaltung

Fahrbahn

- ca. 2,25 m Radfahrstreifen Asphalt  
 - ca. 3,25 m Fahrstreifen Asphalt  
 - ca. 2,47 m Mittelinsel Pflanzbeet  
 - ca. 3,50 m Bussonderfahrstreifen Asphalt  
 - ca. 3,25 m Fahrstreifen Asphalt  
 - ca. 1,85 m Radfahrstreifen Asphalt

westliche Nebenflächen:

- ca. 2,39 m Gehweg Klinker gemäß Platzgestaltung

Die Nebenflächen des Schloßmühlendamms sind in dem hier betrachteten Bereich Bestandteil des Herbert-Wehner-Platzes. Diese Bereiche werden im Rahmen der neuen Platzgestaltung vollständig erneuert. Die Gestaltung der Flächen ist im Abschnitt „Herbert-Wehner-Platz“ gesondert beschrieben. Im Bereich des Bestandsanschlusses am Schloßmühlendamm werden Pflastersteine aus Beton, 25/25/7 cm vorgesehen.

Harburger Ring zwischen Schloßmühlendamm und Lauterbachstraße

Auf dem überplanten Streckenabschnitt des Harburger Rings wird an beiden Fahrbahnrändern jeweils ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m eingerichtet. Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden zurück gebaut. Die Kfz-Fahrstreifen erhalten eine durchgehende Breite von mindestens 3,25 m.

Der Harburger Ring ist in Fahrtrichtung Osten wie bisher ausschließlich durch Busse und Taxen befahrbar. Die Fahrtrichtung Westen ist für alle Kfz frei nutzbar.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn zugunsten des Radfahrstreifens ist es erforderlich, mehrere derzeit dicht am heutigen Fahrbahnrand stehende Bäume zu entfernen. Diese Bäume werden durch Ausgleichspflanzungen im Bereich der Maßnahme sowie durch Ersatzpflanzungen im näheren Umfeld vollständig ersetzt.

Auf Höhe Lüneburger Tor / Am Wall (Station 0+145) wird eine ungesicherte Fußgängerquerung über den Harburger Ring neu geschaffen. In diesem Bereich wird eine entsprechende Fahrbahnaufweitung bzw. -verbreiterung sowie eine neue Mittelinsel (Sprunginsel) hergestellt.

Der zukünftige Straßenquerschnitt im Harburger Ring teilt sich auf Höhe der Station 0+146,5 im Bereich der neu vorgesehenen Sprunginsel folgt auf:

östliche Nebenflächen:

- ca. 19,36 m Gehweg Klinker gemäß Platzgestaltung

Fahrbahn

- ca. 2,25 m Radfahrstreifen Asphalt  
 - ca. 3,82 m Fahrstreifen Asphalt  
 - ca. 2,62 m Mittelinsel Klinker gemäß Platzgestaltung  
 - ca. 3,25 m Bussonderfahrstreifen Asphalt  
 - ca. 2,25 m Radfahrstreifen Asphalt, Randstreifen (0,25 m) aus Beton

westliche Nebenflächen:

- ca. 4,09 m Gehweg Klinker gemäß Platzgestaltung

Die Nebenflächen entlang des Streckenabschnittes gehören zum Herbert-Wehner-Platz. Die Gestaltung des Herbert-Wehner-Platzes erfolgt gemäß der Vorgaben einer gesonderten landschaftsarchitektonischen Planung und ist im Abschnitt „Herbert-Wehner-Platz“ gesondert beschrieben.

In einigen Teilabschnitten sind kleinere Bereiche des südlichen Gehweges Privatgrund in öffentlicher Nutzung. Die Oberflächen in diesen Bereichen werden ebenfalls neu hergestellt, um ein optisch einheitliches Gestaltungsbild zu erhalten.

### Herbert-Wehner-Platz

Der Herbert-Wehner-Platz wird mit einem einheitlichen Pflasterklinkerbelag im Riegelformat befestigt. Dieser erstreckt sich auch auf die dem Platz unmittelbar gegenüberliegenden Nebenflächen südlich des Harburger Rings sowie in Teile der Fußgängerzone Lüneburger Straße und Lüneburger Tor.

Die Verwendung von einheitlichen und hochwertigen Materialien, wie Klinker und Granit, soll den Herbert-Wehner-Platz als Einheit stärken und Bezüge zu angrenzenden Quartieren und Straßen, wie z.B. der vor Kurzem aufgewerteten Hölertwiete, stärken.

Die Fußgängerbereiche im Planungsbereich werden neu hergestellt. Der Radverkehr wird auf die Fahrbahnebene verlagert und auf einem separaten Streifen seitlich geführt. Durch dezentral platzierte Fahrradabstellanlagen entlang der zukünftigen Veloroute wird eine Erschließung und Anbindung anliegender Einzelhandelsnutzung sowie öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht. Zur Verbesserung der Quermöglichkeiten für Fußgänger wird eine Sprunginsel im Übergang Herbert-Wehner-Platz - Harburger Ring – Lüneburger Tor in den neu geplanten Straßenverlauf integriert.

## 5.1 ÖPNV

Da sich im Planungsbereich keine Bushaltestellen befinden, finden bezüglich des Busverkehrs keine Planungen statt. Sämtliche S-Bahn-Zugänge im Bereich des Planungsgebietes bleiben bestehen und werden im Rahmen der Platzgestaltung mit taktilen Leiteinrichtungen versehen, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht zu werden.

## 5.2 Rad- und Fußgängerverkehre

Es ist vorgesehen, den Radverkehr im gesamten Planungsgebiet auf die Fahrbahn zu verlegen und auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Dabei werden die Nebenflächen der neuen Situation entsprechend angepasst und neu geordnet. Die baulichen Radwege werden zurückgebaut. Diese Flächen stehen zukünftig in großen Teilen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung.

Durch die zukünftige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen wird die Attraktivität der Radverkehrsanlagen sowie der Nebenflächen deutlich gesteigert. Es werden die Aspekte Sicherheit, Durchgängigkeit und Fahrtkomfort für den Radverkehr deutlich verbessert. Der hier betrachtete Abschnitt der Veloroute 11 wird dadurch entsprechend dem vorherrschenden Bedarf regelkonform, zukunftsorientiert und zielgerecht umgestaltet.

### Radverkehr

Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen weisen hinsichtlich ihrer Lage und Breite einen unzureichenden Ausbauzustand auf. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Gesamtbreiten der Nebenflächen sowie dem sehr hohen Fußgängerverkehrsaufkommen durch die umliegenden Fußgängerzonen und Einkaufsstrassen ist eine weitere Verbreiterung der Radwege nicht möglich und nach Maßgabe des Radverkehrskonzeptes zudem nicht erstrebenswert.

Aus diesem Grund werden zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs die Radwege im Planungsbereich zurückgebaut und der Radverkehr wird zukünftig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. An der Planungsgrenze am Schloßmühlendamm sind die Radwegauf- und -ableitung mit einer Oberflächenbefestigung gemäß ReStra mit Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm, rot, vorgesehen. Die Radwegauf- und -ableitungen an den Planungsgrenzen am Harburger Ring West und am Harburger Ring Ost werden gemäß RStO in Asphalt ausgeführt.

Die Radfahrstreifen werden im Harburger Ring in einer Breite von min. 2,25 m (Regelbreite gemäß ReStra) und im Schloßmühlendamm in einer Breite von 1,85 m (Mindestbreite gemäß ReStra) bzw. 2,25 m vorgesehen. In regelmäßigen Abständen wird das Piktogramm mit dem Sinnbild Radverkehr zur Verdeutlichung der Zweckbestimmung auf dem Radfahrstreifen aufgebracht.

Innerhalb des Knotenpunktes wird der Radverkehr direkt in eigenen Radfahrstreifen geführt und erhält eigene Aufstellbereiche und Aufstelltaschen für das Linksabbiegen.

Im Schloßmühlendamm werden die neuen Radfahrstreifen südlich der Bushaltestelle Hölertwiete auf die Nebenflächen auf- bzw. abgeleitet. Am Knotenpunkt Harburger Ring / Schloßmühlendamm wird für den Radfahrenden die Nutzung des Bussonderfahrstreifens zum Linksabbiegen freigegeben. Dementsprechend werden die Signale an der LSA angepasst; der Radverkehr erhält teilweise eigene Signalisierungen.

Im gesamten Planungsgebiet sind vorgezogene Haltlinien der Radfahrstreifen gegenüber dem Kfz-Verkehr vorgesehen. Dies verbessert die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Radverkehr und erhöht die Verkehrssicherheit. Sämtliche Radfahrstreifen und Furten im Bereich von Einmündungen und Knotenpunkten werden zudem mit einer vollflächigen roten Farbmarkierung versehen.

An diversen Einstiegspunkten in die Veloroute (z.B. an den S-Bahn-Zugängen Harburg-Rathaus, an Fußgängerzonen, Einkaufszentren, Verwaltungseinrichtungen) werden zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten neu geschaffen.

An den Planungsgrenzen werden dem Radfahrenden über die zuvor beschriebenen Aufleitungen die Möglichkeit gegeben, die vorhandenen baulichen Radwege zu nutzen. In den Bereichen, in denen keine Radwegbenutzungspflicht vorhanden ist, besteht für den Radfahrenden jedoch auch die Möglichkeit, sich in den Mischverkehr einzusortieren und auf der Fahrbahn weiterzufahren. Diese Möglichkeit ist im Schloßmühlendamm in Richtung Norden sowie im Harburger Ring in Richtung Süden entsprechend eingerichtet.

Insgesamt wird eine geradlinige, durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung vorgesehen. Die Sicherheit wird durch verbesserte Sichtbeziehungen zum MIV sowie durch die räumliche Trennung vom Fußgängerverkehr deutlich erhöht. Durch die Steigerung der Attraktivität der Radverkehrsanlagen ist eine Erhöhung der Nutzung und Akzeptanz zu erwarten.

### Fußgängerverkehr

Die Gehwege werden aufgrund der Querschnittsanpassungen neu gestaltet. Sie werden wie im Bestand entlang der Straßenbegrenzungslinie bzw. entlang der Gebäudefluchten geführt. In wenigen kleinen Teilbereichen befindet sich der Gehweg auf Privatgrund in öffentlicher Nutzung.

Die Nebenflächen des Planungsgebietes stellen den Bereich des Herbert-Wehner-Platzes dar. Dieser Bereich erhält eine eigenständige, vollständig neue Platzgestaltung mit Sondermaterialien und Sonder-Ausstattungen nach Maßgabe eines landschaftsplanerischen Entwurfes. Die Details zur Platzgestaltung werden im Kapitel „Herbert-Wehner-Platz“ gesondert beschrieben. Lediglich im Bereich der nördlichen Radwegauf- und -ableitung im Schloßmühlendamm werden Pflastersteine aus Beton, 25/25/7 cm, grau, vorgesehen.

An Engstellen werden vorhandene Baumscheiben mit begehbaren Baumscheiben abgedeckt, um diese für Fußgänger nutzbar zu machen.

An allen Querungen und Furten werden die Gehwege mit taktilen Leitelementen für Menschen mit Sehbehinderung ausgestattet. Weiterhin werden die Lichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgerüstet.

Durch die klare Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs (Radfahrstreifen) sowie durch die in weiten Teilbereichen erreichte Querschnittsverbreiterung der Gehwege erhöhen sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr.

Im Bereich zwischen der Goldtschmidtstraße und dem Schloßmühlendamm wird auf Grund der Einordnung der Örtlichkeit als Unfallhäufungsstelle eine ungesicherte bauliche Querungshilfe einschließlich neuer Mittelinseln im Harburger Ring geschaffen. Dadurch wird die vorhandene Wegebeziehung des Fußgängerverkehrs Lauterbachstraße / Am Wall / Großer Schippsee – Lüneburger Tor sicherer gestaltet.

Im Schloßmühlendamm wird auf Höhe der Hölertwiete ebenfalls eine neue, zusätzliche ungesicherte Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr geschaffen.

### 5.3 Barrierefreiheit

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

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Radwegen, Fußgängerquerungen und Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Radwege in den Anschlussbereichen an den Bestand werden mit Begrenzungstreifen vom Gehweg abgetrennt.

Die Begrenzungstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Einstiegs-, Sperr- und Richtungsfelder sowie die Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Sämtliche Querungen werden als getrennte Querungen ausgeführt. So werden die Belange von sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen im gleichen Maße berücksichtigt.

Die Bordsteine werden an den Querungen ReStra-gerecht auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfeld abgesenkt.

Die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Schloßmühlendamm wird mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgerüstet.

Die Querungen auf Höhe Lauterbachstraße sowie im Schloßmühlendamm auf Höhe Hölertwiete werden als ungesicherte Querungen mit Bodenindikatoren ausgebildet.

Durch die klare Trennung von Fußgänger- und Radverkehr (Radfahrstreifen) erhöht sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr.

#### Herbert-Wehner-Platz

Die Planung zur Umgestaltung und Barrierefreiheit des Herbert-Wehner-Platzes wurde im Rahmen der Bearbeitung mit Beteiligten des Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. abgestimmt.

Alle Querungsstellen werden mit differenzierten Bordhöhen von 0 cm und 6 cm mit entsprechenden Sperr- und Richtungsfeldern angelegt. Die gesamte Querung der Platzfläche erfolgt barrierefrei. Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Fahrradanhänger, Sitzbänke, etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Im Knotenpunkt Harburger Ring, Schloßmühlendamm und Lüneburger Straße werden alle Übergänge mit LSA als gesicherte Querungen ausgeführt. Hier ist ein taktiler Leitsystem mit Auffindestreifen vor den Gebäudekanten - im Anschluss mit Abzweigfeldern und Leitstreifen - bis zu den Querungsstellen geplant.

Der S-Bahn-Zugang auf der Platzfläche südlich vor Karstadt wird in das oben genannte Leitsystem integriert. Weitere S-Bahn-Zugänge erhalten Aufmerksamkeitsfelder.

Für die neu geplante Sprunginsel im Übergang Herbert-Wehner-Platz - Harburger Ring - Lüneburger Tor wird auf die Auffindestreifen verzichtet. Sperr- und Richtungsfelder auf beiden Straßenseiten sowie auf der Sprunginsel werden hergestellt.

Auf die Auffindestreifen der ungesicherten Querungsstelle im Übergang Herbert-Wehner-Platz - Schloßmühlendamm - Hölertwiete wird beidseitig verzichtet. Ein Aufmerksamkeitsfeld wird auf die möglicherweise ungesicherte Querung hinweisen. Auf der westlichen Straßenseite wird das Feld in das neugeplante Leitsystem der Hölertwiete integriert und auf der östlichen Seite vor Karstadt an der Gebäudekante vorgesehen.

#### 5.4 MIV

Die grundsätzliche Anzahl der vorhandenen Fahrstreifen und Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr bleibt auf dem gesamten hier betrachteten Streckenabschnitt erhalten. Die Zufahrtsbeschränkungen nur für Busse und Taxen im Harburger Ring in Fahrtrichtung Richtung Osten bleibt ebenfalls bestehen.

Die Verlegung des Radverkehrs von den Nebenflächen auf die Fahrbahn, die Neuordnung der Nebenflächen sowie die veränderte Bordsteinführung führen zu einer Verbreiterung der Fahrbahn sowie zu einer Veränderung der Fahrstreifenbreiten im gesamten Planungsgebiet. Die Fahrstreifen erhalten zukünftig eine Regelbreite von mindestens 3,25 m.

Die vorhandenen Asphaltbefestigungen weisen diverse Schäden auf (siehe Kapitel 3.2.4). Zur Beseitigung der Schäden sowie zur Vermeidung von Phantommarkierungen müssen die Asphaltbefestigungen der Fahrbahnen erneuert werden. Die Fahrbahnen werden dabei aufgrund der Schwere der Beschädigungen sowie aufgrund der Vielzahl der neu zu errichtenden Entwässerungsanlagen im Rahmen einer Grundinstandsetzung gemäß Bauklasse Bk10 (Schloßmühlendamm) und Bk32 (Harburger Ring) saniert.

#### 5.5 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Schloßmühlendamm / Harburger Ring wird der neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst.

Die LSA-Masten werden teilweise versetzt bzw. neu aufgestellt. Die Ausleger werden an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst und teilweise ausgetauscht. Die Radfahrerfurten erhalten teilweise zusätzliche, eigenständige Signalgeber.

Zusätzlich wird die LSA mit Anforderungstastern mit tastbaren Richtungspfeilen und akustischen Signalgebern ausgestattet, um sehbehinderten Menschen die Überquerung zu vereinfachen.

Die Signalprogramme werden der veränderten Verkehrssituation angepasst und sämtliche Lichtsignalanlagen auf LED-Technik umgerüstet.

Die Signalprogramme wurden in einem ersten Schritt auf die grundsätzliche Leistungsfähigkeit überprüft. Eine Anpassung an die neue Planung erfolgt im weiteren Planungsverlauf.

## 5.6 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnitts und der damit verbundenen teilweisen Rückverlegung der Bordsteine ist es erforderlich, diverse Masten der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen.

Die Konzeption der Platzbeleuchtung des Herbert-Wehner-Platzes wurde durch das Landschaftsarchitekturbüro erstellt und in die Zuständigkeit von Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) übergeben. Die Schnittstelle der geplanten atmosphärischen Beleuchtung (Granitbänke mit LED-Lichtleiste) befindet sich in der Abstimmung.

Für das Ausleuchten der Platzfläche wird ein mit HHVA abgestimmtes System aus senkrechten Masten und daran befestigten schwenkbaren LED-Strahlern verwendet. Die Masten aus feuerverzinktem und farbbeschichtetem Stahl haben eine Höhe von 8 m und sind jeweils mit drei Strahlern bestückt. Gemeinsam mit den unterleuchteten Bankmodulen entsteht ein harmonisches und atmosphärisches Platzgefühl.

## 5.7 Straßenbegleitgrün

Es wurden Wurzelsuchgrabungen sowie Baumuntersuchungen für vereinzelte Bäume im Planungsgebiet veranlasst, um die Realisierbarkeit der Verkehrsplanung im Bereich der Bäume bzw. deren Wurzeln zu überprüfen und um die Belange des Baumschutzes zu berücksichtigen.

Im Zuge der regelkonformen Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ist es erforderlich, insgesamt 15 Bäume zu fällen. Nach Angabe des Bezirksamtes Harburg, Abteilung Stadtgrün, weisen davon 9 Stück bereits eine unumkehrbar eingeschränkte Vitalität auf und müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit kurzfristig entfernt werden.

Als Ausgleich werden insgesamt 12 Bäume im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes gepflanzt sowie 8 weitere Bäume im näheren Umfeld. Art, Größe und Lage der Ersatzpflanzungen werden im Zuge der weiteren Planung in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen des Bezirksamtes Harburg näher bestimmt.

Im Bereich der Nebenflächen werden einige Baumscheiben mit begehbaren Rosten versehen, um die teilweise geringen Gehwegbreiten zu erhöhen bzw. um Engstellen zu entschärfen.

Die vorhandenen Grünflächen (z.B. auf Mittelinseln) bleiben grundsätzlich erhalten und werden den zukünftigen Abmessungen von Geh- und Parkflächen entsprechend angepasst.

Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen unter besonderen Schutzmaßnahmen ausgeführt und durch einen Baumpfleger begleitet.

### Herbert-Wehner-Platz

Die Standortbedingungen der vorhandenen platzprägenden Eichen und Platanen an der Nordkante des Herbert-Wehner-Platzes werden durch bodenverbessernde Maßnahmen aufgewertet. An geeigneten Stellen wird versucht, vorhandene Baumscheiben mit einer robusten und repräsentativen Unterpflanzung auszustatten. Durch Frühjahrsblüher und einer Mischung aus teilweise immergrünen Stauden wird ein ganzjährige attraktives Blüh- und Erscheinungsbild erzeugt.

Die gusseisernen Baumscheibenabdeckungen mit einem Durchmesser von 3 m unter den vorhandenen Bäumen werden erneuert, neu gepflanzte Bäume werden ebenfalls mit einer begehbaren Baumscheibe aus Gusseisen mit einem Durchmesser von ca. 2 m abgedeckt. Baumscheiben vorhandener alter Bäume mit hervorstehenden Wurzeln werden in wassergebundenem Grand befestigt.

Auf dem Herbert-Wehner-Platz sind insgesamt 12 neue Baumpflanzungen vorgesehen.

Am östlichen Platzrand ist ein prägnanter Baumhain aus hochstämmigen Schwarzkiefern und Ginkgos geplant, eingebettet in einen anthrazitfarbenen und wasserdurchlässigen Baumscheibenbelag aus Grand. Die Neupflanzungen erfolgen gemäß den Empfehlungen für Baumpflanzungen der FLL-Bauweise 2 mit überbauten min. 12 m<sup>3</sup> großen Pflanzgruben.

## 5.8 Ruhender Verkehr

Durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und der damit verbundenen Verbreiterung der Fahrbahnfläche sind barrierefreie Parkstände sowie die Kraftradstellplätze im Planungsgebiet betroffen.

Im Schloßmühlendamm sind drei beschilderte Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. Es handelt sich um Schrägparkstände, welche sowohl in der Länge als auch in der Breite baulich deutlich untermaßig ausgelegt sind. Die erforderlichen Bewegungsflächen neben dem Fahrzeug sowie im Heckbereich sind durch die Schräglage und Maße der Parkstände nicht gegeben, sodass die Anforderungen der ReStra an barrierefreie Parkstände im Bestand nicht erfüllt werden. Es wird stattdessen ein barrierefreier Längsparkstand eingerichtet, welcher in die Platzgestaltung des Herbert-Wehner-Platzes integriert wird und dann den neuesten Richtlinien für barrierefreie Parkstände entspricht. Die Ergänzung weiterer barrierefreier Parkstände in unmittelbarer Umgebung der Maßnahme wird geprüft.

Die Taxistände im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes werden in die dortige Platzgestaltung integriert und mit den dort vorgesehenen Sondermaterialien befestigt.

Im Bereich des Bestandsanschlusses Harburger Ring West entfallen die 5 Stellplätze für Krafträder aufgrund der geänderten Radwegführung ersatzlos.

An diversen Einstiegspunkten in die Veloroute (z.B. am S-Bahn-Zugang Harburg-Rathaus, an Fußgängerzonen, Einkaufszentren, Verwaltungseinrichtungen) werden zahlreiche neue Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem Herbert-Wehner-Platz neu geschaffen.

In der folgenden Tabelle ist die Parkstandbilanz für die vorliegende Planung dargestellt.

Straße	Parkstände		Bemerkung	Fahrradanlehnbügel	
	Bestand	Planung		Bestand	Planung
Gesamter Planungsbereich	3	1	Es sind im Planungsbereich im Bestand 3 barrierefreie Parkstände und 8 Taxistände ausgewiesen. Die barrierefreien Stellplätze werden auf 1 reduziert. Die Taxistände bleiben erhalten.	71	76
<b>Bilanz</b>	<b>-2</b>			<b>5</b>	

Die Bilanz der Fahrradanhänger zeigt, dass die Parksituation für den Radverkehr im Planungsgebiet entsprechend des vorherrschenden hohen Bedarfs deutlich verbessert wird.

### Herbert-Wehner-Platz

Der bestehende Taxistand im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes wird bodenbündig in die Platzfläche integriert und mit Klinker befestigt. In Platzrichtung erfolgt eine Abpollerung des Taxistandes in einem ausreichenden Abstand zu den Fahrzeugen, um Menschen mit Gehhilfen oder einem Rollstuhl das Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

Auf dem Herbert-Wehner-Platz sind insgesamt 76 Stück dezentral platzierte Fahrradparker aus feuerverzinktem und farbbeschichtetem Stahl geplant. Sie werden bevorzugt am Platzrand Richtung Harburger Ring aufgestellt. In Kombination mit Pollern aus



Aluminiumguss, wie im Bereich Marktplatz Sand bereits eingebaut, verhindern sie das unrechtmäßige Befahren des HWP vom Harburger Ring aus. Fahrradparker und Poller erhalten den gleichen Farbton in Anthrazit.

## 5.9 Überfahrten

Alle Überfahrten befinden sich im Bereich des Herbert-Wehner-Platzes und erhalten eine Oberflächenbefestigung gemäß des dortigen Gestaltungskonzeptes.

## 5.10 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert oder erhalten, wie im Falle des Herbert-Wehner-Platzes, teilweise eigene Entwässerungsrinnen und Straßenabläufe innerhalb der Flächen.

Die Entwässerung der Fahrbahnen erfolgt zum tiefliegenden Fahrbahnrand. Über Wasserläufe und Trummen sowie Trummenanschlussleitungen wird das Oberflächenwasser über neu geplante Straßenentwässerungsleitungen oder über vorhandene Regenwassersiele zum Seevekanal geführt und dort an zwei Stellen in den Seevekanal eingeleitet.

Der Seevekanal gehört nach EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) zu den sogenannten berichtspflichtigen Gewässern. Um die Bewirtschaftungsziele der EG-WRRL und des Wasserhaushaltsgesetzes (Erreichung eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustandes) zu erreichen, ist vor der Einleitung des Straßenabwassers in das Gewässer eine stoffliche Retention (Abwasserreinigung) sowie eine hydraulische Retention (Regenwasserrückhaltung) durchzuführen. Im Rahmen dieser Maßnahme kann seitens der Wasserbehörde aufgrund des kleinen Einzugsgebietes auf eine Rückhaltung verzichtet werden.

Im Zuge der Planungen zur Gesamtmaßnahme „Veloroute 11 Harburg Innenstadt“ wurde bereits ein neues Entwässerungssystem vorkonzeptioniert und in die Straßenplanung integriert. Für den hier vorliegenden Teilbereich Schloßmühlendamm / Harburger Ring wurden die Entwässerungs- und Straßenabwasserreinigungsanlagen im Zuge der Entwurfsplanung weiter im Detail ausgearbeitet.

Da für eine zentrale Abwasserreinigungsanlage (z. B. mittels eines Retentionsbodenfilters) keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, erfolgt die Reinigung des Straßenabwassers über Sedimentationsanlagen, welche in unterirdischen Bauwerken eingebaut und dezentral an diversen Stellen im Planungsgebiet integriert werden. Das so gereinigte Wasser wird anschließend in die Regenwassersiele und hierüber schlussendlich in den Seevekanal als Vorfluter eingeleitet.

Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (extrem beengte Platzverhältnisse) wurde es erforderlich, sowohl für die Trummenanschlussleitungen als auch für die erforderlichen Straßenentwässerungsleitungen und Sedimentationsanlagen neue Trassen und Standorte festzulegen und das Entwässerungsnetz entsprechend vollständig neu zu entwerfen und auszuarbeiten.

### Herbert-Wehner-Platz

Die Gradienten und Höhen der bestehenden Straßen Harburger Ring und Schloßmühlendamm werden verändert und im Zuge der Ausführungsplanung in einem Deckenhöhenplan dargestellt. Bestehende Gebäudeanschlüsse bleiben erhalten. Entwässerungselemente werden erneuert.

Das Regenwasser der teilversiegelten Platzfläche soll teilweise über eine circa 30 cm breite Pflasterrinne aus gebundenem Klinkerpflaster und Straßenabläufen (30x50 cm) oberflächlich

abgeführt und über Trummen in das bestehende Regenwassernetz eingeleitet werden. In geeigneten Teilbereichen erfolgt eine partielle Flächenentwässerung in die Baumscheiben. Höhen und Lage von Trummen werden im Zuge der Ausführungsplanung dargestellt.

### 5.11 Ausstattung / Wegweisung

Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn müssen Poller und Fahrradabweisbühgel, die nah der Fahrbahn stehen, ausgebaut werden.

Zum Schutz gegen regelwidriges Parken werden in weiten Teilen des Straßenabschnittes Sperrpfosten vorgesehen.

An diversen Einstiegspunkten in die Veloroute werden zahlreiche neue Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradabweisbühgeln neu geschaffen (siehe 5.8, Ruhender Verkehr).

Die vorhandene Radwegebeschilderung wird entfernt und zu einem späteren Zeitpunkt außerhalb dieser Baumaßnahme gesamtäumlich betrachtet neu aufgestellt.

Die Verkehrszeichen einschließlich des Parkleitsystems werden an den neuen Straßenquerschnitt angepasst und zum Teil erneuert. Nicht mehr benötigte Verkehrszeichen werden entfernt.

Alle Radfahrstreifen werden durch aufmarkierte Piktogramme mit dem Sinnbild Radverkehr versehen.

#### Herbert-Wehner-Platz

Auf der Platzfläche nördlich des Harburger Rings sind insgesamt zwei kreisförmige Bänke aus hellem Granit vorgesehen. Deren Form leitet sich aus dem Thema der Rauchringe ab, welche Bezug zur großen Leidenschaft Herbert Wehners nehmen - dem Pfeife rauchen. Die lockere Verteilung der Bänke orientiert sich an der Lage der prägenden Bestandsbäume. Die Sitzflächen der Granitbänke werden poliert, die sichtbaren Oberflächen der Seiten gestrahlt und gebürstet. Integrierte LED-Lichtbänder an der Unterseite lassen die Bänke bei Dunkelheit über dem Platz optisch schweben und erzeugen eine unverkennbare Atmosphäre.

Zwei zusätzliche Bankmodule – zum einen südlich des Harburger Rings in Richtung Lüneburger Tor, zum anderen am westlichen S-Bahnzugang Harburger Rathausplatz - werden ebenfalls aus hellem Granitstein gefertigt.

Der sich aufweitende östliche Platzrand im Bereich des Baumhains wird durch ein erlebbares skulpturales Element aus Granit zum Sitzen / Liegen / Begegnen / Bespielen geprägt. Die Platzskulptur als zentraler Anziehungs- und Orientierungspunkt, knüpft in ihrer Form- und Materialsprache an die der Bankmodule an.

Auf dem Herbert-Wehner-Platz sind insgesamt 76 Stück dezentral platzierte Fahrradparker aus feuerverzinktem und farbbeschichtetem Stahl geplant. Sie werden bevorzugt am Platzrand Richtung Harburger Ring aufgestellt. In Kombination mit farbbeschichteten Pollern aus Aluminiumguss aus Stahl verhindern sie das unrechtmäßige Befahren des HWP vom Harburger Ring aus. Fahrradparker und Poller erhalten den gleichen Farbton in Anthrazit.

Für die Versorgung von Veranstaltungen mit Strom ist ein Versorgungspoller mit Elektroanschlüssen auf dem Platz vorgesehen.

### 5.12 Leitungen

Im Plangebiet 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 Arbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. Eine Trassenanweisung ist erfolgt.

### 5.13 Baustatistik

Der Vorher-Nachher-Vergleich bezüglich Radverkehrsführung, Straßenbegleitgrün, Kfz-Parkständen sowie Fahrradabstellmöglichkeiten stellt sich wie folgt dar:

Radverkehr	Bestand	Planung
Radverkehrsführung	Radweg auf den Nebenflächen	Radfahrstreifen

Straßenbegleitgrün	Fällung	Neupflanzung	Bilanz
Bäume	15	12 (auf dem Platz)	5
		8 (im näheren Umfeld)	

Ruhender Verkehr	Vorhanden	Geplant	Bilanz
Kfz-Parkstände	3 (barrierefrei)	1 (barrierefrei)	-2
Taxistände	8	8	0
Kraftrad-Parkstände	5	0	-5
Fahrradanlehnbügel	71	76	5

## 6 Erläuterungen zur Finanzierung und zur Wirtschaftlichkeit

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die heutige Situation im Bereich des hier betrachteten Abschnittes der Veloroute 11 wird den aktuellen Anforderungen bezüglich Abwicklung des Verkehrs, Nutzerfreundlichkeit, Barrierefreiheit und technischem Allgemeinzustand nicht mehr gerecht.

Sowohl Lage, Trassenführung, Ausgestaltung und Zustand von Radwegen und Nebenflächen als auch Lage, Ausgestaltung, Nutzbarkeit und Allgemeinzustand von Bushaltestellen und Fahrbahnen genügen nicht mehr den derzeit geltenden Regelwerken und Richtlinien.

Durch die vorliegende Überplanung des Harburger Rings als Teilabschnitt der Veloroute 11 wird eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsanlagen und des Straßennetzes für alle Verkehrsteilnehmer erreicht:

- Die Hamburgische Radverkehrsstrategie steht unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie einer sozial-, wirtschafts- und umweltverträglichen Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse. Das Radfahren soll attraktiver, sicherer und komfortabler werden. Ziele sind u.a. eine langfristige Steigerung der Fahrradnutzung sowie insbesondere eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Radverkehrsunfälle mit Personenschäden.
- Bei der hier vorliegenden Planung kann durch die Neuordnung des gesamten Verkehrsraumes sowie durch die vollständig neue Querschnittsaufteilung der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden. Hierdurch wird das verkehrspolitische Ziel des Senats in idealer Weise umgesetzt und gleichzeitig die Verkehrssicherheit

durch die Reduzierung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern erheblich verbessert. Die Radverkehrsanlagen werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert, sodass die Akzeptanz und die Nutzungsrate insgesamt gesteigert werden.

- Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren für den Fußgängerverkehr ausgestattet.
- Sämtliche Lichtsignalanlagen werden an die neuen verkehrlichen Randbedingungen angepasst, modernisiert sowie mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgestattet.
- Der schlechte bautechnische Zustand des Straßenzuges erfordert einen hohen, stetig steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straßen. Zur wirtschaftlichen Optimierung der Gesamtmaßnahme wurde das vorgefundene Schadensbild der Fahrbahnen hinsichtlich der Schwere der Schäden untersucht und begutachtet. Der zukünftige Unterhaltungsaufwand wird durch die vorgesehene Grundinstandsetzung nachhaltig und deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.

Durch die genannten Maßnahmen wird eine erhebliche Steigerung der Sicherheit der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Die Umplanungen führen darüber hinaus zu einer stark erhöhten Nutzerfreundlichkeit für Radfahrende, Fußgänger, Menschen mit Behinderungen sowie für den Kfz-Verkehr.

Konflikt- und Unfallpotentiale werden durch die Neuordnung der Straßenquerschnitte erheblich reduziert. Die Erneuerung der Oberflächenbefestigungen sichern eine hohe Qualität der neu hergestellten Verkehrsanlagen, eine nachhaltige Wertbeständigkeit und eine Reduzierung der Unterhaltungskosten.

Die städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen, die das Umfeld der Harburger Innenstadt an die Planung stellt, werden in der Planung berücksichtigt und stellen eine Verbesserung des Stadtbildes, eine Erhöhung der Attraktivität des Innenstadtbereiches sowie eine weitreichende Akzeptanz der neuen Verkehrsanlagen durch alle Verkehrsteilnehmer sicher.

Zusammenfassend führt die Maßnahme zu einer deutlichen technischen und funktionalen Aufwertung des gesamten Streckenzuges und damit zu einer Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität.

Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes lässt sich nicht darstellen. Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen sowie der Abstimmung und Abwägung mit allen zu beteiligenden Dienststellen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer starken Reduktion des Unterhaltungsaufwandes bei gleichzeitiger erheblicher Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahme wird nach den aktuell gültigen Richtlinien geplant und ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in jeglicher Hinsicht den technischen Anforderungen.

## 6.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen.

Projektnummer: 2017-VR11-02  
Abschnitt H18.1:  
PSP investiv: 2-23203010-00017.09  
PSP konsumtiv: 3-23203010-000015.10

Es fallen keine Grunderwerbskosten an.

Die Finanzierung des Herbert-Wehner-Platzes erfolgt durch Mittel aus dem Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) sowie dem Sanierungsprogramm Hamburger Plätze (BSW).

## **7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme**

Die Realisierung der Maßnahme ist ab Herbst 2021 vorgesehen.

Die weiteren im Umfeld stattfindenden Baumaßnahmen werden in den weiteren Planungen berücksichtigt, soweit Kenntnisse hierüber vorliegen.

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

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

### **7.1 Einwirkungen aus Immissionen**

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

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. Auf dem gesamten hier betrachteten Streckenzug besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Die Maßnahme ist nicht verkehrssteigernd und der Straßenquerschnitt rückt (abgesehen von den Radfahrstreifen) nicht signifikant an die bestehende Bebauung heran. Eine lärmtechnische Untersuchung ist nicht erforderlich. Kosten für den passiven Verkehrslärmschutz entstehen nicht.

### **7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Zu verlegende 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 demontiert und wieder aufgestellt.

Erforderliche Baumfällungen werden im Vorfeld durchgeführt.

Die unter 1.6 „Angrenzende Maßnahmen“ bekannten und aufgeführten Baumaßnahmen im Umfeld werden bei der Planung und bei der Baudurchführung berücksichtigt.

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

Die Maßnahme ist dazu bestimmt, die vorhandene Straßenverkehrsanlage an den aktuellen Stand der Technik anzupassen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Folgende Auswirkungen auf das Umfeld sind nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu erwarten:

- Verbesserung von Sicherheit, Geradlinigkeit und Komfort für den Radverkehr durch die Anlage von Radfahrstreifen
- Deutliche Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Sanierung der Oberflächenbefestigungen
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen (Gehwege, Furten) führt zur Steigerung des Komforts für den Fußgängerverkehr
- Reduzierung der Konflikte in den Nebenflächen zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr
- Optimierung der Knotenpunkte in Hinblick auf Verkehrssicherheit und Verkehrsabwicklung
- Sanierung der Fahrbahnen durch Grundinstandsetzung und damit deutliche Verbesserung der Fahrbahnbeschaffenheit sowie Senkung des generellen Unterhaltungsaufwandes für den gesamten Straßenzug. Darüber hinaus Reduzierung der Lärmbelastung durch Rollgeräusche.
- Fällung von Bäumen mit Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen
- Entfall von zwei barrierefreien Parkständen
- Reinigung belasteter Straßenabwässer
- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Straßenraumes durch Umgestaltung des Herbert-Wehner-Platzes

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

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für die Fällung von 15 Straßenbäumen (davon 9 aufgrund mangelnder Vitalität) werden insgesamt 20 neue Straßenbäume vorgesehen. Davon werden 12 Ausgleichspflanzungen im Bereich der Platzbaumaßnahme und 8 Ersatzpflanzungen im näheren Umfeld der Maßnahme durchgeführt.

### 7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BVM.

## 8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden.

## 9 Sonstiges

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

Die Maßnahme wurde am 30.01.2017 im Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr der Bezirksversammlung Hamburg-Harburg vorgestellt.

Verfasst:

Ingenieurbüro Münster GmbH  
Borsteler Chaussee 53  
22453 Hamburg  
Tel. (040) 41 32 73 – 0  
Fax (040) 41 32 73 – 50  
www.ib-muenster.de

Aufgestellt:

Bezirksamt Hamburg-Harburg  
H/MR

Hamburg, den 20.07.2021

gez.



Hamburg, den 20.07.2021

gez.

