SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH

Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort

Im Auftrag
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Innovation

Februar 2025

Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Innovation

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0

Bearbeiter: [redacted]

Stand: Februar 2025

Projekt: 9360A01
G:\PRJ\9300-9399\9360-Billbrook-Rothenburgsort_10-VU\Bericht\24XXYY_Erläuterungsbericht.docx

Inhalt

1 Aufgabenstellung 4

2 Planungsrandbedingungen 6

2.1 Fahrgeometrie 6

2.2 Beschilderung nach StVO 7

3 Standortbeschreibung 8

3.1 Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße (Ring 2) 9

3.1.1 Bestandssituation 9

3.1.2 Stellplatzkonzept 10

3.1.3 Sonstiges 12

3.2 Pinkertweg Nordseite - östlich Moorfleeter Straße 13

3.2.1 Bestandssituation 13

3.2.2 Stellplatzkonzept 13

3.2.3 Sonstiges 14

3.3 Liebigstraße Nordseite – Straße 15

3.3.1 Bestandssituation 15

3.3.2 Stellplatzkonzept 15

3.3.3 Sonstiges 16

3.4 Liebigstraße Nordseite – Grünfläche 17

3.4.1 Bestandssituation 17

3.4.2 Stellplatzkonzept 17

3.4.3 Sonstiges 18

3.5 Liebigstraße Südseite – Straße 19

3.5.1 Bestandssituation 19

3.5.2 Stellplatzkonzept 19

3.5.3 Sonstiges 20

3.6 Liebigstraße Südseite – Grünfläche 21

3.6.1 Bestandssituation 21

3.6.2 Stellplatzkonzept 21

3.6.3 Sonstiges 22

3.7 Werner-Siemens-Straße Südseite - östlich Moorfleeter Straße 23

3.7.1 Bestandssituation 23

3.7.2 Stellplatzkonzept 23

3.7.3 Sonstiges 24

3.8 Mühlenhagen bei Haus-Nr. 86-114 25

3.8.1 Bestandssituation 25

3.8.2 Stellplatzanordnung 25

3.8.3 Sonstiges 26

3.9 Mühlenhagen - westlich vor Liebigbrücke (Tiefstackkanal) 27

3.9.1 Bestandssituation 27

3.9.2 Stellplatzkonzept ... 27
3.9.3 Sonstiges ... 28
3.10 Bredowstraße Südseite ab Hausnummer 12 ... 29
3.10.1 Bestandssituation ... 29
3.10.2 Stellplatzkonzept ... 29
3.10.3 Sonstiges ... 30
3.11 Großmannstraße - Parkstreifen ... 31
3.11.1 Bestandssituation ... 31
3.11.2 Stellplatzkonzept ... 32
3.11.3 Sonstiges ... 32
3.12 Großmannstraße - Grünstreifen ... 33
3.12.1 Bestandssituation ... 33
3.12.2 Stellplatzkonzept ... 33
3.12.3 Sonstiges ... 34
3.13 Andreas-Meyer-Straße ... 35
3.13.1 Bestandssituation ... 35
3.13.2 Stellplatzkonzept ... 36
3.13.3 Sonstiges ... 36
3.14 Pinkertweg Südseite westlich Porgesring ... 37
3.14.1 Bestandssituation ... 37
3.14.2 Stellplatzkonzept ... 37
3.14.3 Sonstiges ... 38
3.15 Großmannstraße westlich Borsigbrücke (Tiefstackkanal) ... 39
3.15.1 Bestandssituation ... 39
3.15.2 Stellplatzkonzept ... 39
3.15.3 Sonstiges ... 40

4 Entwässerung ... 40

5 E-Ladeinfrastruktur ... 42
5.1 Allgemeines ... 42
5.2 Kennzeichnung/Beschilderung ... 43
5.2.1 Fahrzeuge nach EmoG (E-Kennzeichen) ... 43
5.2.2 Elektrofahrzeuge außerhalb des EmoG ... 45

6 Baumbilanz ... 46

7 Berücksichtigung des Radverkehrs ... 48

8 Kostenschätzung ... 48

9 Empfehlung zur Umsetzung ... 49

10 Anlagen 50

1 Aufgabenstellung

Im Auftrag der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) der Freien und Hansestadt Hamburg soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Umsetzung von 15 Lkw-Vorstau-Plätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort (Bezirk Hamburg-Mitte) untersucht werden. In einer verwaltungsinternen Vorabprüfung wurden bereits im Vorwege einige Flächen identifiziert, die für dieses Konzept geeignet sein könnten. Die Studie soll die Flächeneignung verifizieren und die hierfür ggf. erforderlichen Maßnahmen klären und bewerten.

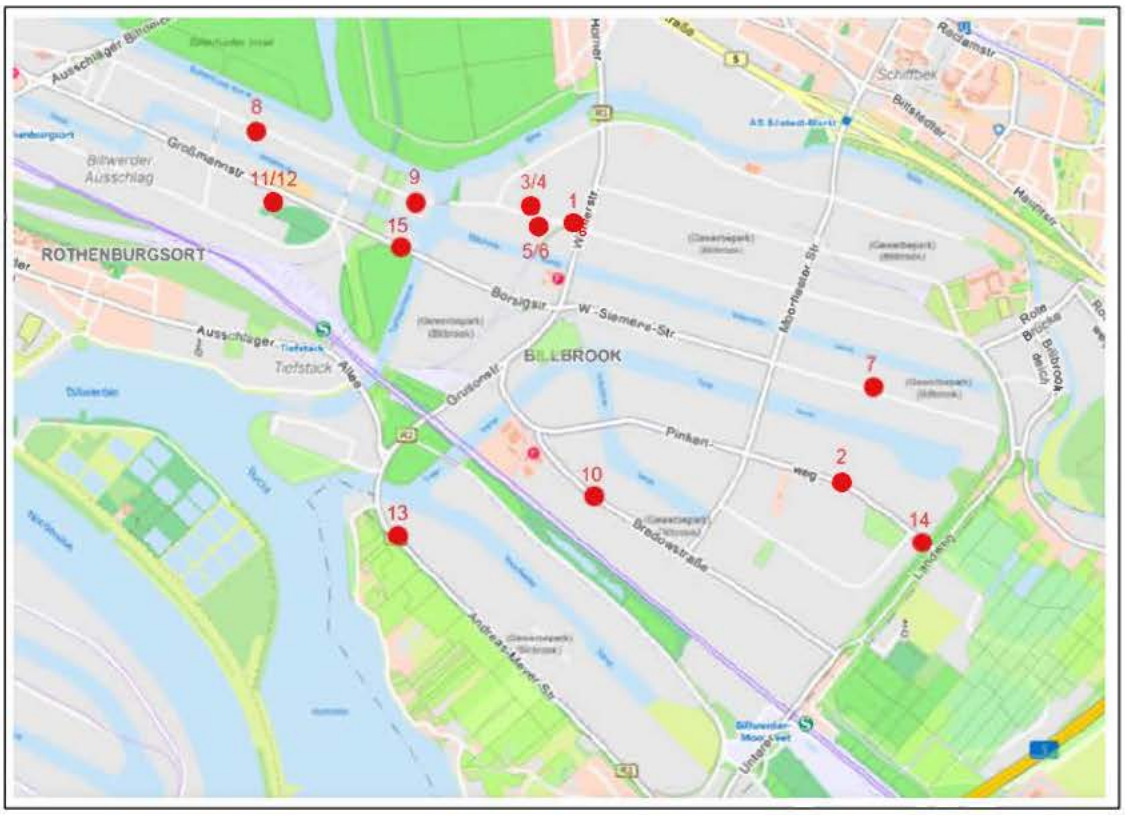


Abbildung 1: Standortvorschläge (aus 01a Lkw-Vorstau Flächenvorschläge, BWI, Juli 2024)

Die Abbildung 1 stellt das Untersuchungsgebiet mit folgenden Standorten dar:

1. Dreiecksfläche Liebigstraße / Poggendorfstraße / Wöhlerstraße
2. Pinkertweg (Nordseite) zwischen Moorfleeter Straße und Porgesring
3. Liebigstraße (Nordseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Straßenrand
4. Liebigstraße (Nordseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Grünstreifen
5. Liebigstraße (Südseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Straßenrand
6. Liebigstraße (Südseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Grünstreifen

7. Werner-Siemens-Straße (Südseite) östlich Moorfleeter Straße
8. Mühlenhagen 86-114
9. Mühlenhagen 156-164 westlich Liebigbrücke
10. Bredowstraße (Südseite) nach Haus-Nr. 12, Straßenrand und Grünstreifen
11. Großmannstraße zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße, Parkstreifen
12. Großmannstraße zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße, Grünstreifen
13. Andreas-Meyer-Straße 9 (Gleisfläche vor Fa. Bock & Schulte)
14. Pinkertweg (Südseite) westlich Porgesring gegenüber Hausnummer 49
15. Großmannstraße zwischen Billstraße und Brücke Tiefstackkanal

Die einzelnen Standorte sollen auf ihre Eignung als Flächen als dezentrale Lkw-Vorstau-Plätze bzw. als Kompensation für durch die Ausschilderung als Lkw-Vorstau wegfallende öffentliche Parkstände unter folgenden Gesichtspunkten untersucht werden:

- Zu- und Abfahrt inkl. Prüfung der Schleppkurven;
- Bodentragfähigkeit;
- Auf größeren Flächen die Organisation der Abstellung mehrerer Lkw darstellen (unter Beachtung der Schleppkurven);
- Bei Inanspruchnahme von Grün bzw. Straßenbegleitgrün: Baumfällung und mögliche Ersatzpflanzungen; Ziel ist, mehr Straßenbäume zu pflanzen als für die dezentralen Lkw-Vorstau-Plätzen gefällt werden müssen;
- Die ggf. erforderlich werdende Verlegung von Leitungen ist zu prüfen;
- Möglichkeit der Errichtung von Ladeinfrastruktur unter folgenden Maßgaben:
  - Verfügbarkeit einer Fläche von 1x1 Meter auf der Fahrerseite (in Fahrtrichtung) zur Aufstellung der Ladeeinrichtung
  - Verfügbarkeit einer Fläche von etwa 2,5x3 Metern im näheren Umfeld für eine zusätzliche optionale Trafostation
- Kostenschätzung je Standortvorschlag

Die nachfolgenden Betrachtungen und zeichnerischen Darstellungen erfolgen auf Grundlage des amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem, ALKIS in Verbindung mit Luftbildern. Angaben zu Fahrbahnbreiten sind dem geoportal-hamburg (Stand 10/2024) entnommen[1].

Dazu ist anzumerken, dass auf die Bestandssituation bezogene Breiten- und Längenangaben mit einer Ungenauigkeit behaftet sein können. Für weitergehende Planungen ist der

[1] *geoportal-hamburg.de, Menü: Feinkartierung, Straßenflächen - Oberfläche*

Bestand vermessungstechnisch lagegenau zu erfassen. Die beschriebenen Standortkonzepte sind in der Folge zu überprüfen.

2 Planungsrandbedingungen

2.1 Fahrgeometrie

Die Einzelmaßnahmen richten sich nach den Vorgaben der ReStra[2]/EAR 05[3] hinsichtlich der Anordnung und Abmessungen von Parkflächen für Lkw. Ergänzend wird auch auf die neue EAR 23 Bezug genommen.

Nach ReStra/EAR 05 ist in Parkflächen von Lkw bei Schrägaufstellung die Befahrbarkeit mittels Schleppkurvennachweis zu prüfen, da die Angaben in der EAR 05 knapp bemessen sind.

Als Bemessungsfahrzeug dient der Sattelzug gemäß den RBSV[4].

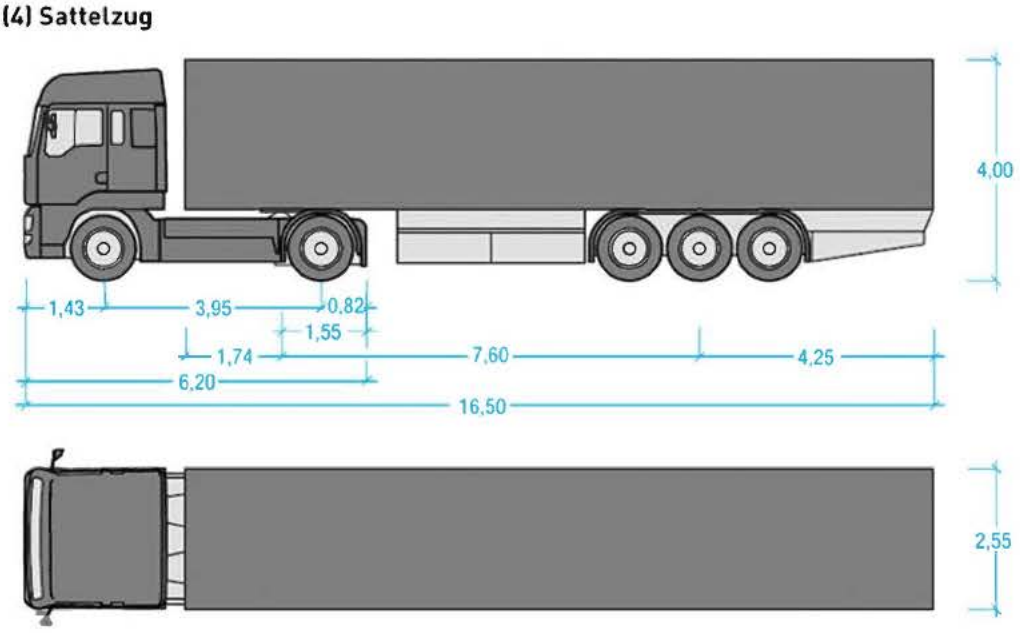


Abbildung 2: Bemessungsfahrzeug Sattelzug nach RBSV

Nach den RBSV beträgt die Länge eines Lastzuges mit Anhänger 18,75 m, die eines Transporters 6,84 m.

Die Parkstandlängen bei Längsparkständen werden gemäß der in der ReStra zu Punkt 4.2.3.1 der EAR 05 dargestellten Tabelle angesetzt, um eine nach Lkw-Größen differenzierte Dimensionierung zu erhalten.

[2] *ReStra Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017, Fassung 30.06.2022*

[3] *EAR 05 - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, 2005, FGSV-Nr. 283*

[4] *Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen RBSV, FGSV-Nr. 287*

Für die Parkstandslänge nach ReStra wird das unabhängige Einparken zugrunde gelegt:

Bei Schräg- und Senkrechtaufstellung wird die Befahrbarkeit mittels Schleppkurvennachweis geprüft.

Abmessungen [m]	Fahrzeug-länge [m]	Parkstands-breite b [m]	Parkstandslänge zum unabhängigen l [m]	
			Ausparken	Einparken
Pkw	4,70	2,10[1)]	5,20[2)]	
Taxen	4,80	2,50	5,50	
Lieferwagen	6,90	2,50	9,00	11,00
Kleiner Lkw, 2-achsig	9,45	2,50	12,00	16,00
Großer Lkw, 3-achsig	10,10	3,00[3)]	13,00	16,00
Sattelzug	16,50	3,00[3)]	20,00	26,00
Lastzug	18,70	3,00[3)]	22,00	30,00
Bus, 2-achsig	12,00	3,00	15,00	entfällt i.a. aufgrund des Nachrückens
Bus, 2-achsig	13,00	3,00	16,00	
Bus, 3-achsig	15,00	3,00	18,00	
Gelenkbus, 3-achsig	18,75	3,00	22,00	

1) Neben hochbelasteten Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen wird b = 2,30 m empfohlen

2) Bei Parkbuchten mit nur 1 oder 2 Parkständen und bei Parkständen mit Längenbegrenzung beträgt l = 5,70 m

3) Bei Befestigung mit Betonwabensteinen beträgt b = 3,05 m

Abbildung 3: Parkstandsabmessungen gemäß ReStra/EAR05 zu Punkt 4.2.3.1

2.2 Beschilderung nach StVO[5]

Beschildert werden können die Vorstaubereich mittels einer Kombination der Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverbot) und Zusatzzeichen 1024-12 (Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse frei) oder Zusatzzeichen 1024-12 (Lastkraftwagen mit Anhänger frei).

Möglich ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 314 (Parken) und entsprechenden Zusatzzeichen 1010- 51 (Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) oder 1010-60 (Lastkraftwagen mit Anhänger).

[5] *Straßenverkehrs-Ordnung StVO (Fassung vom 11.12.2024)*



Abbildung 4: Kombination der Zeichen 286 und Zusatzzeichen 1024-12 oder 1024-13 nach StVO



Abbildung 5: Kombination der Zeichen 314, 1010- 51 oder 1010-60 nach StVO

3 Standortbeschreibung

Die Zuständigkeit für die Bezirksstraßen liegt beim Bezirk Hamburg-Mitte; für Hauptverkehrsstraßen ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer in der weiteren Abstimmung zuständig.

Die Bestandsbeschreibung erfolgt aufgrund der Daten aus dem geoportal-hamburg.de (Stand 10/2024).

Angaben über vorhandene Leitungsträger im Maßnahmenbereich beziehen sich auf die Leitungsanfrage vom 12./17.09.2024 bei ELBE PLUS und BIL. Zusätzlich wurden Leitungsauskünfte bei der Deutschen Telekom und Vodafone eingeholt. Bei einer weiteren Planung sind die Leitungsauskünfte zu aktualisieren, da sich zwischenzeitlich Änderungen in den Leitungslagen ergeben können.

Zur Feststellung der jeweiligen Betroffenheit und des Umfanges einer eventuellen Leitungsumlegung ist der Leitungsbestand in allen Standorten in weiteren vertiefenden Planungsphasen mit der detaillierten Verkehrsplanung abzugleichen.

3.1 Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße (Ring 2)

3.1.1 Bestandssituation

Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	11,10 m (Liebigstraße) 13,70 m (Poggendorfstraße)
Radverkehr	Liebigstraße/Poggendorffstraße: Mischverkehr Wöhlerstraße: benutzungspflichtiger Radweg
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32, 10 (Poggendorfstraße)
Straßenoberfläche	Liebigstraße und Poggendorfstraße: Natursteinpflaster Liebigstraße und Wöhlerstraße: Asphalt
Maßnahmenfläche	Grünfläche, unbefestigte Fläche, Gleisbett Gleisfläche nicht im Landesgrundbesitz (Flurstück 540, Gemarkung Billbrook)
Bestehende Haltverbote nach StVO[6]	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Betroffen
Schwermetallbelastung	Ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	Wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2

[6] *Straßenverkehrs-Ordnung StVO mit Änderung vom 02.Oktober 2024*

Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	Dataport, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel, Colt, Eurofiber, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	Leitungsbrücke mit Stützen StadtRad-Station Liebigstraße/Wöhlerstraße Trafostation Hamburger Energiewerke

Tabelle 1: Bestandssituation Standort 1

3.1.2 Stellplatzkonzept

Schrägaufstellung

Grundidee ist die Aufstellung in Schrägaufstellung, um die Dreiecksfläche optimal auszunutzen. Neben den EAR 23 wurden zusätzlich die Empfehlungen für Rastanlage an Straßen (ERS) berücksichtigt.

Die Ausrichtung der Stellplätze bestimmt sich nach der möglichen Anfahrbarkeit unmittelbar am Knotenpunkt. Dabei darf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes (Ring 2) weder bei der Einfahrt noch bei der Ausfahrt beeinträchtigt werden. Zwangspunkte für eine Stellplatzanordnung sind auch die beiden Stützen der Leitungsbrücke auf der Dreiecksinsel und die vorhandene Trafostation der Hamburger Energiewerke. Die vorhandene StadtRad-Station kann ggf. in ihrer Lage neu angeordnet werden.

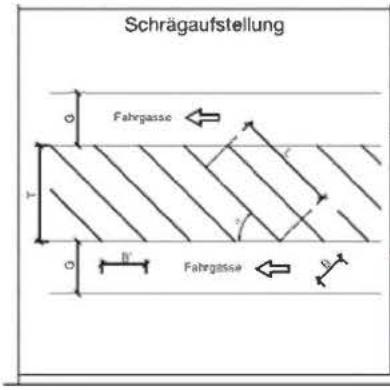
Aus dem Ring 2 (Wöhlerstraße) über die Poggendorffstraße aus nördlicher Richtung einfahrende Kfz müssten in der Poggendorffstraße die beiden Linksabbiegestreifen zum Ring 2 kreuzen. Da die Linksabbiegefahrstreifen durch wartende Kfz blockiert sein können, kann die unbehinderte Einfahrt zu Stellplätzen auf der Dreiecksinsel und damit das Räumen des Knotenpunktbereiches nicht sichergestellt werden.

Bei einer Zufahrt über die Liebigstraße aus westlicher Richtung ist eine Ausfahrt nur als Linksabbieger auf den Ring 2 in Richtung Norden möglich.

Bei einer Zufahrt aus westlicher Richtung über die Poggendorffstraße müsste in der Ausfahrt der vom Knotenpunkt in westlicher Richtung wegführende Fahrstreifen gekreuzt werden. Dieses würde das Räumen des Knotenpunktes behindern, das Aufstellen in den Wartebereich wäre nicht möglich. Eine Ausfahrt von den Stellplätzen in den Knotenpunktbereich hinein ist verkehrlich nicht vertretbar

Die Dreiecksfläche kann einigermaßen konfliktfrei nur aus südlicher Richtung aus der Wöhlerstraße (Ring 2) bzw. aus östlicher Richtung von der Liebigstraße aus erfolgen. Der Verkehrsablauf im Knotenpunkt wird nicht behindert. Eine Ausfahrt von den Stellplätzen in den Knotenpunktbereich ist dagegen wegen des Flächenbedarfes bei der Ausfahrt verkehrlich nicht vertretbar. Eine Ausfahrt aus einer Schrägaufstellung wäre nur unter Ausnutzung der Fahrbahnbreite der Poggendorffstraße möglich. Eine Aufstellung in einer der beiden Linksabbiegefahrstreifen der Poggendorffstraße zur Weiterfahrt in den Ring 2 ist dabei nicht möglich. Dadurch wird der Verkehrsablauf im Knotenpunktsbereich wesentlich beeinträchtigt.

Gemäß Tabelle 4 der ERS beträgt die Parkstandslänge für Lkw Last- und Sattelzüge 21,96 m. Die Regelbreite der Stellplätze bei einer Schrägaufstellung beträgt nach ERS und EAR 23 3,50 m.



Pkw mit Anhänger	30	7,71	3,50	10,52	16,30	5,50
	40	5,95	3,50	12,41		6,00
	50	4,95	3,50	14,00		6,50
Busse	30	8,81	4,00	10,74	15,80	5,50
	40	6,81	4,00	12,52		6,00
	50	5,66	4,00	14,00		6,50
Lkw Last- und Sattelzüge	30	7,71	3,50	13,09	21,96	5,50
	40	5,95	3,50	15,74		6,00
	50	4,95	3,50	18,00		6,50

Abbildung 6: Auszug aus der Tabelle 4 der ERS

Die Ein- und die Ausfahrt zur Dreiecksinsel wurde mit Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug Sattelzug für eine Aufstellung sowohl in 30 gon/27° als auch in 50 gon/45° geprüft.

Unter Maßgabe einer Parkstandslänge gemäß ERS von 21,96 m für Sattel- und Lastzüge können sowohl mit einer 50 gon/45°- als auch einer 30 gon/27°-Aufstellung jeweils drei Stellplätze angeordnet werden. Zwischen den Stellplätzen können 1,50 m breite Trenninseln zur Aufstellung von E-Ladesäulen angeordnet werden. Zur westlichen Seite hin sind nur kürzere Aufstelllängen realisierbar.

Die östliche Platzfläche bleibt wegen der o.g. Zwangspunkte ungenutzt. Die verbleibende Restfläche kann für Ersatzpflanzungen (Straßenbäume) genutzt werden.

Wenn Stellplätze schon durch andere, kürzere Kraftfahrzeuge belegt sind, können längere Lkw nicht vollständig in den Stellplatz einfahren. Dieses kann dazu führen, dass durch Parksuchverkehr oder des langsamen Einfahrens von Lkw in die Stellplätze oder Rangierens der Abfluss aus dem Knotenpunkt in Richtung Westen behindert wird.

Aus diesem Grund wird die Schräganordnung der Stellplätze aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen.

Längsaufstellung in Parkbuchten

Alternativ kann eine Aufstellung am Fahrbahnrand in Parkbuchten in Betracht gezogen werden.

Wenn Flächen für das Abstellen von Lkw im Straßenraum angelegt werden, sollten RASt 06[7] ausschließlich Parkstreifen oder Parkbuchten in Längsaufstellung vorgesehen werden. Die Regelbreite für Parkstände und Stellplätze für Lkw beträgt bei Längsaufstellung 3,00 m[8]. Gemäß den ReStra beträgt die Parkstandslänge zum unabhängigen Einparken 26 m für einen Sattelzug und 30 m bei Lastzügen (siehe Abbildung 3).

[7] *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV-Nr. 200*

[8] *3,05 m bei Befestigung mit Betonwabensteinen (Standardmaterial nach ReStra)*

An der Dreiecksinsel können in Parkbuchten jeweils zwei Stellplätze in der Poggendorffstraße und der Liebigstraße hergestellt werden. In einer Schräganordnung waren nur drei Stellplätze möglich.

Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorffstraße/Wöhlerstraße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	60 m / 2 Lastzüge (Längsaufstellung) 2 x 25 m / 2 Sattelzüge (Längsaufstellung)
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 2: Stellplatzkapazität Standort 1

3.1.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen in Buchten müssen acht Straßenbäume an der Poggendorffstraße gefällt werden. In der Dreiecksfläche können vorbehaltlich vorhandener Leitungslagen, der Abstände zur Leitungsbrücke und bei Flächenverfügbarkeit des Flurstückes 540 16 Bäume neu gepflanzt werden.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

Ab einer Tiefe von 0,4 m unter GOK sind Schichten aus Schluff, Torf und Moor vorhanden.

Im Bereich neuer Stellplatzflächen auf der Dreiecksinsel sind bodenverbessernde Maßnahmen durchzuführen, um eine entsprechende Tragfähigkeit des Planums und der Tragschichten zu erhalten.

Eine Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens ist für die weitere Planung zu erstellen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

Dataport, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel, Colt, Eurofiber, HEN-Fernwärme

3.2 Pinkertweg Nordseite - östlich Moorfleeter Straße

3.2.1 Bestandssituation

Pinkertweg	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg e	9,16 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Grünfläche, Radweg: Asphalt, Gehweg: Betonplatten
Bestehende Haltverbote nach StVO	Nordseite Fahrbahnrand, Zeichen 283
Straßenbäume/Stadtgrün	betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	unwahrscheinlich/eingeschränkt/wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, 1&1 Versatel
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 3: Bestandssituation Standort 2

3.2.2 Stellplatzkonzept

An der Nordseite ist mit Zeichen 283 ein absolutes Haltverbot am Fahrbahnrand angeordnet.

Parkstände können damit nur in Parkbuchten angeordnet werden. Gemäß § 12 StVO ist das Parken unzulässig, wenn es die Benutzung gekennzeichneter Parkflächen verhindert.

Zwischen den einzelnen jeweils 30 m langen Buchten befinden sich Trenninseln, die auch zur Aufstellung von E-Ladeinfrastruktur genutzt werden können. Die Länge von 30 m ermöglicht das unabhängige Einparken von Lastzügen. Die Parkstandsbreite beträgt 3,05 m.

An der Nordseite können zwischen der Moorfleeter Straße und der Hausnummer 47 13 Stellplätze für Lkw angeordnet werden. Zusätzlich kann an der Nordseite ein barrierefreier Gehweg in einer Breite von 2,65 m hergestellt werden.

Pinkertweg Nordseite - Straße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	12 x 30 m / 12 Lastzüge
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 4: Stellplatzkapazität Standort 2

3.2.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Herstellung von Parkbuchten müssen im westlichen Teil zehn Straßenbäume gefällt werden. Zwei Bäume können in unmittelbarer Nähe neu gepflanzt werden. Aufgrund der geringen Restbreite der Grünfläche und der Lage unmittelbar an der Straßenbegrenzungslinie können die westlichen sieben Straßenbäume nicht in unmittelbarer Nähe ersetzt bzw. neu gepflanzt werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Neue Park- und Gehwegflächen werden innerhalb der Kronenbereiche der Straßenbäume hergestellt. Inwieweit dieses verträglich ist, muss durch Stadtgrün beurteilt werden. Ggf. sind die Gehwegflächen mit einer wassergebundenen Decke (Grand) im Wurzelbereich zu befestigen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

Im Pinkertweg besteht der Baugrund aus Auffüllungen in unterschiedlicher Mächtigkeit. Darunter sind Schichten aus Schluff, Torf und Sande vorhanden. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist wegen der dickeren Auffüllungschichten vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von Hamburg Verkehrsanlagen GmbH anzupassen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, 1&1 Versatel

3.3 Liebigstraße Nordseite – Straße

3.3.1 Bestandssituation

Liebigstraße Nordseite	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	12,50 m bis 13,50 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Natursteinpflaster
Maßnahmenfläche	Natursteinpflaster
Bestehende Haltverbote nach StVO	Fahrbahnrand zwischen Billbrookdeich und Liebigbrücke (Zeichen 283)
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	eingeschränkt
BWI-Kategorie	Kategorie 1
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 5: Bestandssituation Standort 3

3.3.2 Stellplatzkonzept

An der nördlichen Fahrbahnseite ist zwischen Liebigbrücke im Westen und der Straße Billbrookdeich mit Zeichen 283 ein absolutes Haltverbot am Fahrbahnrand angeordnet.

Parkstände können in diesem Abschnitt damit nur in drei Parkbuchten angeordnet werden. Gemäß § 12 StVO ist das Parken unzulässig, wenn es die Benutzung gekennzeichneter Parkflächen verhindert.

Zwischen den drei jeweils 30 m langen Buchten befinden sich Trenninseln, die auch zur Aufstellung von E-Ladeinfrastruktur genutzt werden können. Die Länge von 30 m ermöglicht das unabhängige Einparken von Lastzügen. Die Parkstandsbreite beträgt 3,05 m.

Zusätzlich kann an der Nordseite ein barrierefreier Gehweg in einer Breite von 2,65 m hergestellt werden. Der Gehweg kann auch zur Aufstellung von E-Ladeinfrastruktur genutzt werden

Zwischen den Straße Billbrookdeich und Poggendorffstraße können Stellplätze am Fahrbahnrand angeordnet werden. In diesem Abschnitt wird bereits am Fahrbahnrand geparkt bzw. werden Sattelauflieger und Anhänger abgestellt. Die zur Verfügung stehende Länge beträgt ca. 140 m. Für die Ausweisung eines Vorstaubereiches sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich.

Bei einer Fahrbahnbreite der Liebigstraße von > 12,50 m beträgt die Restfahrbahnbreite > 5,90 m (erforderliche Fahrbahnbreite nach ReStra bei geringer Begegnungshäufigkeit Lkw/Lkw).

Liebigstraße Nordseite - Straße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	6 x 30 m / 5 Lastzüge am Fahrbahnrand 3 x 30 m / 3 Lastzüge in Buchten 20 m / 2 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 6: Stellplatzkapazität Standort 3

Die Standorte 3 und 4 in der Liebigstraße sind auf einem Lageplan dargestellt.

3.3.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen in Buchten müssen sieben Straßenbäume gefällt werden. Drei Ersatzpflanzungen können zwischen den Buchten vorgenommen werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Für die Stellplätze am Fahrbahnrand östlich der Straße Billbrookdeich sind keine Bäume zu fällen.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von Hamburg Verkehrsanlagen GmbH anzupassen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

3.4 Liebigstraße Nordseite – Grünfläche

3.4.1 Bestandssituation

Liebigstraße Südseite	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	12,50 m bis 13,50 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Natursteinpflaster
Maßnahmenfläche	Grünfläche, Gehweg: Asphalt (östlich Billbrookdeich)
Bestehende Haltverbote nach StVO	Fahrbahnrand zwischen Billbrookdeich und Liebigbrücke (Zeichen 283)
Straßenbäume/Stadtgrün	betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	eingeschränkt
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 7: Bestandssituation Standort 4

3.4.2 Stellplatzkonzept

In einem Bypass zur Liebigstraße können Stellplätze zusätzlich zu den Stellplätzen am Fahrbahnrand (siehe Kap. 3.3.2) vorgesehen werden. Dazu muss die vorhandene Grünfläche in Anspruch genommen werden.

Die Betrachtung geht von der Nutzung und der Befahrbarkeit von Sprinterfahrzeugen/Transportern aus. Die Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m, die Stellplatzbreite beträgt 2,50 m gemäß ReStra. Zwischen Fahrbahn und Bypass wird ein barrierefreier Gehweg hergestellt.

Zwischen den Stellplätzen können E-Ladesäulen in Trenninseln angeordnet werden (nicht im Lageplan dargestellt).

Die Nutzlänge beträgt ca. 121 m.

Liebigstraße Südseite - Grünfläche	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	121 m / 11 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 8: Stellplatzkapazität Standort 4

Die Standorte 3 und 4 in der Liebigstraße sind auf einem Lageplan dargestellt.

3.4.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Herstellung von Stellplätzen in der heutigen Grünfläche sind sechs Bäume zu fällen. Ersatzpflanzungen können im Umfeld vorgenommen werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Grünfläche besteht der Baugrund aus Auffüllungen mit darunter folgenden Schluff und Sandschichten. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme

3.5 Liebigstraße Südseite – Straße

3.5.1 Bestandssituation

Liebigstraße Südseite	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	12,50 m bis 13,50 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Natursteinpflaster
Maßnahmenfläche	Natursteinpflaster
Bestehende Haltverbote nach StVO	Fahrbahnrand ab Haus-Nr. 8 (Höhe Billbrookdeich) (Zeichen 283)
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 1
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 9: Bestandssituation Standort 5

3.5.2 Stellplatzkonzept

Ab der Liebigbrücke bis zur Hausnummer 6 ist an der südlichen Fahrbahnseite das Parken am Fahrbahnrand zulässig. Auf einer Länge von ca. 120 m können dort Stellplätze für einen ein Vorstaubereich beschildert werden.

Ab Hausnummer 6 ist in Fahrtrichtung Ring 2 mit Zeichen 283 ein absolutes Haltverbot am Fahrbahnrand angeordnet. Trotz des Haltverbotes wird jedoch östlich der Bushaltestelle Billbrookdeich am Fahrbahnrand geparkt bzw. die Seite zum Abstellen von Sattelaufliegern und Anhängern genutzt. Die in zwei „Buchten“ zur Verfügung stehende Länge beträgt ca. 150 m und 51 m. Für die Ausweisung eines Vorstaubereiches sind keine baulichen Maßnahmen notwendig. Das Haltverbot muss dafür in Richtung Osten aufgehoben werden.

Bei einer Fahrbahnbreite der Liebigstraße von > 12,50 m beträgt die Restfahrbahnbreite > 5,90 m (erforderliche Fahrbahnbreite bei geringer Begegnungshäufigkeit Lkw/Lkw).

Liebigstraße Südseite - Straße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	120 m / 4 Lastzüge 150 m / 5 Lastzüge 51 m / 2 Sattelzüge
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 10: Stellplatzkapazität Standort 5

Die Standorte 5 und 6 in der Liebigstraße sind auf einem Lageplan dargestellt.

3.5.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen am Fahrbahnrand müssen keine Straßenbäume gefällt werden.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

3.6 Liebigstraße Südseite – Grünfläche

3.6.1 Bestandssituation

Liebigstraße Südseite	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	12,50 m bis 13,50 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Natursteinpflaster
Maßnahmenfläche	Grünfläche, Gehweg: Betonsteinpflaster, durchgewachsene Grandfläche, Gleisbett
Bestehende Haltverbote nach StVO	Fahrbahnrand ab Haus-Nr. 8 (Höhe Billbrookdeich) (Zeichen 283)
Straßenbäume/Stadtgrün	betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 11: Bestandssituation Standort 6

3.6.2 Stellplatzkonzept

Diese Stellplatzvariante ist in Kombination mit der Stellplatzanordnung am Fahrbahnrand zu sehen.

In einem Bypass zur Liebigstraße können weitere Stellplätze ggf. zusätzlich zu den Stellplätzen am Fahrbahnrand (siehe Kap.3.5.2) vorgesehen werden. Dazu muss die vorhandene Grünfläche in Anspruch genommen werden.

Die Betrachtung geht von der Nutzung und der Befahrbarkeit von Sprinterfahrzeugen/Transportern aus. Die Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m, die Stellplatzbreite beträgt 2,50 m gemäß ReStra. Zwischen Fahrbahn und Bypass wird ein barrierefreier Gehweg hergestellt.

Zwischen den Stellplätzen können E-Ladesäulen in Trenninseln angeordnet werden (nicht im Lageplan dargestellt).

Die Nutzlänge beträgt ca. 110 m.

Liebigstraße Südseite - Grünfläche	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	110 m / 10 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 12: Stellplatzkapazität Standort 6

Die Standorte 5 und 6 in der Liebigstraße sind auf einem Lageplan dargestellt.

3.6.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen an einem Bypass in der heutigen Grünfläche müssen zwei Straßenbäume gefällt werden.

Ersatzpflanzungen können im Umfeld vorgenommen werden.

Weitere Baumpflanzungen können in der nördlichen Grünfläche vorgenommen werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Grünfläche besteht der Baugrund weitestgehend aus Sandschichten. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Wegen der Lage der Stellplätze über einem Gleisbett ist von einer ausreichenden Verdichtung auszugehen.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von Hamburg Verkehrsanlagen GmbH anzupassen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, wilhelm.tel/willy.tel, Eurofiber, GasLine, HEN-Fernwärme

3.7 Werner-Siemens-Straße Südseite - östlich Moorfleeter Straße

3.7.1 Bestandssituation

Werner-Siemens-Straße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	7,10 m (ohne 2,0 m breiten Parkstreifen)
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	Keine Angabe
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Asphalt
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	eingeschränkt/wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 13: Bestandssituation Standort 7

3.7.2 Stellplatzkonzept

Zwischen den Überfahrten befinden sich an der Südseite markierte Parkstreifen in unterschiedlichen Teillängen in einer Gesamtlänge von ca. 620 m.

Der Parkstreifen ist ca. 2,0 m breit. Für die Nutzung durch Lkw ist er auf 3,0 m zu verbreitern.

Bei einer Fahrbahnbreite der Liebigstraße von ca. 9,10 m beträgt die Restfahrbahnbreite neben einem Parkstreifen von 3,0 m > 5,90 m (erforderliche Fahrbahnbreite nach ReStra bei geringer Begegnungshäufigkeit Lkw/Lkw).

Für die Ausweisung von Vorstaubereichen an der Südseite der Werner-Siemens-Straße sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich.

Die vorhandene Kehre ist für Lastzüge und Lastzüge ausreichend dimensioniert. Die Befahrbarkeit wurde mit Schleppkurven überprüft.

Wegen des bereits hohen Parkdrucks in der Werner-Siemens-Straße ist hier keine Umsetzung zu empfehlen.

Werner-Siemens-Straße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	99 m / 3 Lastzüge 61 m / 3 Lastzüge 54 m / 2 Sattelzüge 9 m / 1 Transporter / Sprinter 39 m / 1 Lastzug 48 m / 5 Transporter / Sprinter 20 m / 2 Transporter / Sprinter 23 m / 2 Transporter / Sprinter 65 m / 2 Lastzüge 60 m / 2 Lastzüge 10 m / 1 Transporter / Sprinter 27 m / 1 Sattelzug 106 m / 3 Lastzüge
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 14: Stellplatzkapazität Standort 7

3.7.3 Sonstiges

Straßenbäume

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Straßenbäume oder Grünflächen sind an diesem Standort nicht vorhanden.

Ersatzpflanzungen für andere Standorte können hier nicht vorgenommen werden.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

3.8 Mühlenhagen bei Haus-Nr. 86-114

3.8.1 Bestandssituation

Mühlenhagen	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	6,10 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 41
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	Keine Angabe
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Asphalt, Parkplätze: Betonstein sonstige, durchgewachsene Grandfläche, Gleisbett
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich bis möglich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 15: Bestandssituation Standort 8

3.8.2 Stellplatzanordnung

In der Straße Mühlenhagen können zwischen den Hausnummer 86-114 in zwei Parkbuchten je zwei Stellplätze für Lastzüge hergestellt werden. Die nutzbaren Längen der Buchten betragen ca. 65 m und 63 m.

Der barrierefreie Gehweg wird in einer Breite von 2,65 m grenzseitig geführt (Gleisbettbereich).

Mühlenhagen westlich Liebigbrücke	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	65 m / 2 Lastzüge 63 m / 3 Lastzüge
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 16: Stellplatzkapazität Standort 8

3.8.3 Sonstiges

Straßenbäume

Der rückwärtige Bereich kann vorbehaltlich von Leitungslagen für Baumpflanzungen genutzt werden. Im Bereich des Gleisbettes können 14 Ersatzpflanzungen vorgenommen werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Straße Mühlenhagen besteht der Baugrund aus Auffüllungen und darunter folgenden Schluff- und Torfschichten. Im Bereich des Gleisbettes sind Auffüllungen vorhanden. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Wegen der Lage der Stellplätze über einem Gleisbett ist von einer ausreichenden Verdichtung auszugehen.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von Hamburg Verkehrsanlagen GmbH anzupassen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel

3.9 Mühlenhagen - westlich vor Liebigbrücke (Tiefstackkanal)

3.9.1 Bestandssituation

Mühlenhagen vor Liebigbrücke	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite aus Straßenquerschnittsflächen SIB Hamburg	11,00 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 41
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Asphalt, Natursteinpflaster
Maßnahmenfläche	Asphalt, Natursteinpflaster
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 17: Bestandssituation Standort 9

3.9.2 Stellplatzkonzept

Der zwischen den Hausnummern 150 und 164 für Stellplätze zur Verfügung stehende Bereich ist durch zehn Überfahrten zu Tor- und Grundstückseinfahrten eingeschränkt.

Durch die anliegenden Firmen wird der Parkstreifen und auch die öffentlichen Nebenflächen bereits als Warte-/Vorstaubereich von Fahrzeugen genutzt. Für fußläufigen Verkehr sind die Gehwege nicht nutzbar.

Es können drei Bereiche für begrenzte Nutzlängen (2 x 33 m und 1 x 22 m) für Transporter vorgesehen werden.

Wegen des bereits hohen Parkdrucks ist hier keine Umsetzung zu empfehlen.

Mühlenhagen westlich Liebigbrücke	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	33 m / 3 Transporter / Sprinter 33 m / 3 Transporter / Sprinter 22 m / 2 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 18: Stellplatzkapazität Standort 9

3.9.3 Sonstiges

Straßenbäume

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Straßenbäume sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Ersatzpflanzungen können hier nicht vorgenommen werden.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

3.10 Bredowstraße Südseite ab Hausnummer 12

3.10.1 Bestandssituation

Bredowstraße Südseite	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite	9,00 m bis 9,10 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Asphalt, Grünfläche, Gehweg: Betonplatten, durchgewachsene Grandfläche, Gleisbett
Bestehende Haltverbote nach StVO	Südseite Fahrbahnrand, Zeichen 283 und 286, Ausnahme bei Haus-Nr. 6, 8 bis 16
Schwermetallbelastung	ja
Straßenbäume/Stadtgrün	betroffen
Versickerungswahrscheinlichkeit	unwahrscheinlich/eingeschränkt/wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel, Verizon, GasLine
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 19: Bestandssituation Standort 10

3.10.2 Stellplatzkonzept

An der Südseite der Bredowstraße ist mit Zeichen 283 und 286 ein absolutes bzw. eingeschränktes Haltverbot am Fahrbahnrand auf fast gesamter Länge angeordnet. Im Bereich der Bushaltestellen Moorfleeter Straße (Süd), Bredowstraße (Mitte) und Feuerwehrakademie ist nach StVO das Parken bis zu 15 m vor und hinter dem Zeichen 224 untersagt. Lediglich im Abschnitt zwischen den Hausnummern 6 und 8 bis 16 ist das Halten und Parken

(außer im Haltestellenbereich Bredowstraße (Mitte)) zulässig. Ab der Hausnummer 18 gelten die Haltverbote bis zum Anschluss an die Straße Unterer Landweg.

Die Fahrbahnbreite beträgt nach den Angaben im geportal zwischen 9,00 m und 9,10 m (siehe Kap. 0).

Für das Parken am Fahrbahnrand (für Lkw) ist eine Breite von 3,0 m vorzusehen. Damit stünde eine Restfahrbahnbreite von > 5,90 m (erforderliche Fahrbahnbreite bei geringer Begegnungshäufigkeit Lkw/Lkw) in der Bredowstraße zur Verfügung (vorbehaltlich einer Bestandsvermessung). In Hauptverkehrsstraßen (hier: BSGB) soll die Fahrbahnbreite bei einer großen Begegnungshäufigkeit von Bus- oder Lkw-Verkehr 7,0 m betragen(RASt 06, Tabelle 7).

Im Bereich zwischen den Hausnummer 12 bis 16 sind Stellplatzlängen von ca. 60 und 100 m vorhanden.

In Bypässen zur Bredowstraße können Pkw-Stellplätze ggf. zusätzlich zu den Lkw-Stellplätzen am Fahrbahnrand vorgesehen werden. Dazu muss die vorhandene Grünfläche bzw. Gleisflächen in Anspruch genommen werden. In der Summe können 33 Pkw-Stellplätze (Länge 5,20 m, Breite 2,10 m) hergestellt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten können diese Bypässe auch in anderen Bereichen zwischen den Firmenzufahrten vorgesehen werden. Die bestehenden Haltverbote in der Bredowstraße werden dadurch nicht tangiert.

Alternativ wäre die Anordnung von Stellplätzen in Buchten wie im Pinkertweg (siehe Kap. 3.2.2). Hierzu müssten Straßenbäume gefällt werden. Gemäß § 12 StVO ist das Parken unzulässig, wenn es die Benutzung gekennzeichneter Parkflächen verhindert.

Bredowstraße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	74 m / 2 Lastzüge 101 m / 3 Lastzüge
Parkstandsbreite	3,0 m
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	72,8 m / 14 Pkw im Bypass 98,8 m / 19 Pkw im Bypass
Parkstandsbreite	2,1 m

Tabelle 20: Stellplatzkapazität Standort 10

3.10.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen am Fahrbahnrand und für die Anordnung von Pkw-Stellplätzen an einem Bypass in der Grünfläche müssen keine Straßenbäume gefällt werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Bredowstraße besteht der Baugrund aus Auffüllungen und Sanden. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von Hamburg Verkehrsanlagen GmbH anzupassen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, Vodafone, wilhelm.tel/willy.tel, 1&1 Versatel, Verizon, GasLine

3.11 Großmannstraße - Parkstreifen

3.11.1 Bestandssituation

Großmannstraße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Hauptverkehrsstraße (50 km/h)
Fahrbahnbreite	11,65 m bis 12,20 m (4 Fahrstreifen)
Parkstandsbreite (Buchten)	3,00 m bis 3,20 m
Radverkehr	Gehweg (Fahrrad frei) Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 41
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	100
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Parkstände: Betonstein sonstige, Grand
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 1
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	Dataport, HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 21: Bestandssituation Standort 11

3.11.2 Stellplatzkonzept

Bei diesem Standort werden die zwischen der Gustav-Kunst-Straße und Billstraße vorhandenen Parkbuchten in unterschiedlichen Längen als Vorstauflächen genutzt. Die Parkstandsbreite ist mit 3,0 m für Lkw bemessen.

Bauliche Anpassungen sind nicht erforderlich.

Großmannstraße - Parkstreifen	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	26 m / 1 Sattelzug 18 m / 1 Transporter / Sprinter 25 m / 1 Sattelzug 21 m / 1 Transporter / Sprinter 17 m / 1 Transporter / Sprinter 61 m / 2 Lastzüge 27 m / 1 Sattelzug 55 m / 5 Transporter / Sprinter 30 m / 1 Lastzug 10 m / 1 Transporter / Sprinter 40 m / 1 Lastzug 81 m / 3 Sattelzüge
Parkstandsbreite	3,0 m

Tabelle 22: Stellplatzkapazität Standort 11

3.11.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen in vorhandenen Parkbuchten müssen keine Straßenbäume gefällt werden. Für an anderen Standorten zu fällende Straßenbäume könnten hier im Grünstreifen Ersatzpflanzungen vorgenommen werden (Fremdnutzung).

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

Dataport, HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

3.12 Großmannstraße - Grünstreifen

3.12.1 Bestandssituation

Großmannstraße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Hauptverkehrsstraße (50 km/h)
Fahrbahnbreite	11,65 m bis 12,20 m (4 Fahrstreifen)
Parkstandsbreite (Buchten)	3,00 m bis 3,20 m
Polizeikommissariat	PK 41
Radverkehr	Gehweg (Fahrrad frei) Mischverkehr
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	100
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Parkstände: Betonstein sonstige, Grand, Grünfläche, Fremdnutzung
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	Dataport, HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	Fremdnutzung

Tabelle 23: Bestandssituation Standort 12

3.12.2 Stellplatzkonzept

Bei dieser Variante soll der Grünstreifen (Fremdnutzung) bei Hausnummer 140 als Stellplatzfläche genutzt werden. Die Fläche könnte wegen ihrer Tiefe für Stellplätze in Schräg- oder Senkrechtanordnung genutzt werden.

An stark belasteten Hauptverkehrsstraßen mit lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten ist laut den EAR 23 zu beachten, dass die Art der Fahrzeugaufstellung mit dem Verkehrsablauf verträglich ist und Beeinträchtigungen der Qualität des Verkehrsablaufs nicht zu erwarten sind.

In Schräganordnung ist eine leichte Einfahrt von der Großmannstraße möglich. Das Rückwärtsausfahren kann jedoch durch Sichtbehinderungen bei benachbarten größeren Fahrzeugen erschwert werden.

Zudem müssen beim Ausparken die Fahrstreifen der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn genutzt werden. Aus verkehrlicher Sicht besteht damit ein Gefährdungspotential des fließenden Verkehrs auf der Großmannstraße.

Die Senkrecht- bzw. Schräganordnung ist daher an der Großmannstraße als vierstreifige Hauptverkehrsstraße nicht zu empfehlen.

Alternativ dazu könnten in einem Bypass zur Großmannstraße dagegen Stellplätze für Transporter/Sprinter vorgesehen werden. Dazu muss die vorhandene fremdgenutzte Grünfläche in Anspruch genommen werden.

Die Betrachtung geht von der Nutzung und der Befahrbarkeit von Sprinterfahrzeugen/Transportern aus. Die Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m, die Stellplatzbreite beträgt 2,50 m gemäß ReStra. Zwischen Fahrbahn und Bypass wird ein barrierefreier Gehweg hergestellt.

Die Nutzlänge beträgt ca. 120 m. Zwischen den Stellplätzen können E-Ladesäulen in Trenninseln angeordnet werden (nicht im Lageplan dargestellt).

Großmannstraße – Grünfläche, Variante 12.1	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	7 m / 26 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 24: Stellplatzkapazität Standort 12.1

Großmannstraße – Grünfläche, Variante 12.2	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	7 m / 11 Transporter / Sprinter in Schräganordnung
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	121 m / 11 Transporter in Längsanordnung (Bypass)
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 25: Stellplatzkapazität Standort 12.2

3.12.3 Sonstiges

Straßenbäume

In der Variante 12.1 sind keine Baumfällungen erforderlich. In der Variante 12.2 wären zwölf Straßenbäume zu fällen. Ggf. können Ersatzpflanzungen im neuen Grünstreifen zwischen Gehweg und der Fahrgasse (Bypass) vorgenommen werden.

Bei neuen Baumstandorten sind die vorhandenen Leitungslagen zu berücksichtigen.

Die Standorte für neue Baumpflanzungen sind in Abstimmung mit Stadtgrün festzulegen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Großmannstraße besteht der Baugrund aus Auffüllungen mit darunter folgenden Schluff und Sandschichten. Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

Dataport, HWW, HSE, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme

3.13 Andreas-Meyer-Straße

3.13.1 Bestandssituation

Andreas-Meyer-Straße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Hauptverkehrsstraße (Ring 2, 60 km/h)
Fahrbahnbreite	12,40 m bis 12,85 m (4 Fahrstreifen)
Radverkehr	Gemeinsamer Geh-/Radweg (b)
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	100
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Asphalt, Geh- und Radweg: Betonstein sonstige, durchgewachsene Grandfläche
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 3
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	Dataport, HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme (stillgelegt)
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 26: Bestandssituation Standort 13

3.13.2 Stellplatzkonzept

An stark belasteten Hauptverkehrsstraßen mit lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten ist laut EAR 23 zu beachten, dass die Art der Fahrzeugaufstellung mit dem Verkehrsablauf verträglich ist und Beeinträchtigungen der Qualität des Verkehrsablaufs nicht zu erwarten sind. Eine Senkrecht- bzw. Schräganordnung ist daher an der Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) als vierstreifige Hauptverkehrsstraße nicht zu empfehlen.

Mögliche Stellplätze werden deshalb über einen Bypass an die Andreas-Meyer-Straße angebunden. Dieser Bypass verläuft parallel der vorhandenen Längsparkstände vor dem Firmengelände. In zwei Teillängen stehen ca. 20 und 30 m Aufstelllänge zur Verfügung. Der Bypass ist durch einen barrierefreien Gehweg von den Längsparkständen in einem Parkstreifen an der Andreas-Meyer-Straße getrennt.

Andreas-Meyer-Straße	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	11 m / 5 Transporter / Sprinter (Bypass) 4 Transporter / Sprinter (Parkstreifen)
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 27: Stellplatzkapazität Standort 13

3.13.3 Sonstiges

Straßenbäume

An diesem Standort sind keine Straßenbäume betroffen.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

In der Andreas-Meyer-Straße besteht der Baugrund aus Auffüllungen mit darunter folgenden Schluff und Sandschichten,

Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist wegen der dickeren Auffüllungschichten vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

Dataport, HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, HEN-Fernwärme (stillgelegt)

3.14 Pinkertweg Südseite westlich Porgesring

3.14.1 Bestandssituation

Pinkertweg Ost bei Porgesring	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Stadtstraße (50 km/h) Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung (BSGB)
Fahrbahnbreite	9,16 m
Radverkehr	Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 42
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	32
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Grünfläche, Radweg: Asphalt, Gehweg: Betonplatten
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 2
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 28: Bestandssituation Standort 14

3.14.2 Stellplatzkonzept

Zwischen Porgesring und Bahnübergang können gegenüber der Haunummer 49 in der Nebenfläche Senkrechtstellplätze für Transporter/Sprinterfahrzeuge hergestellt werden. Die 26 Stellplätze sind 2,50 m breit und 6,0 m tief. Rückwärtig verläuft ein barrierefreier Gehweg in einer Breite von 2,65 m.

Die Anordnung als Senkrechtstellplätze entspricht der schon heute durch Fahrzeuge der Firma GLS praktizierten Parkordnung.

Pinkertweg Südseite westlich Porgesring	
Parkstandstiefe / theoretische Kapazität	6 m / 20 Transporter / Sprinter in Senrechtaufstellung
Parkstandsbreite	2,5 m

Tabelle 29: Stellplatzkapazität Standort 14

3.14.3 Sonstiges

Straßenbäume

An diesem Standort sind keine Straßenbäume vorhanden.

Baugrundsituation nach Bohrarchiv

An diesem Standort sind Mittelsande im Unterbau vorhanden.

Die Tragfähigkeit des anstehenden Bodens ist vorbehaltlich einer Baugrunduntersuchung mit einer Gründungsempfehlung eines geotechnischen Baugrundgutachtens gegeben.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom

3.15 Großmannstraße westlich Borsigbrücke (Tiefstackkanal)

3.15.1 Bestandssituation

Großmannstraße	Vorhandener Zustand
Klassifizierung	Hauptverkehrsstraße (50 km/h)
Fahrbahnbreite	11,60 m (4 Fahrstreifen)
Parkstandsbreite (Buchten)	2,50 m und 2,80 m bis 3,00 m
Radverkehr	Gehweg (Fahrrad frei) Mischverkehr
Polizeikommissariat	PK 41
Soll Belastungsklasse Straßenoberbau	100
Straßenoberfläche	Asphalt
Maßnahmenfläche	Asphalt, Parkstände: Betonstein sonstige
Bestehende Haltverbote nach StVO	Keine
Straßenbäume/Stadtgrün	Nicht betroffen
Schwermetallbelastung	ja
Versickerungswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich
BWI-Kategorie	Kategorie 1
Betroffene Leitungsträger (Stand 09/2024)	Dataport, HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel, Colt, HEN-Fernwärme
Bemerkungen/Sonstiges	

Tabelle 30: Bestandssituation Standort 15

3.15.2 Stellplatzkonzept

Bei diesem Standort werden die zwischen Eisenbahnüberführung und der Borsigbrücke vorhandenen Parkstände in unterschiedlichen Längen als Vorstauflächen genutzt. Die Parkstandsbreite der westlichen drei Parkbuchten beträgt 2,50 m. Die östliche Parkbucht vor der Borsigbrücke ist ca. 89 m lang und 3,05 m breit.

Bauliche Anpassungen sind nicht erforderlich.

Großmannstraße - Parkstreifen	
Parkstandslänge / theoretische Kapazität	30 m / 3 Transporter / Sprinter 20 m / 2 Transporter / Sprinter 89 m / 3 Lastzüge 20 m / 2 Transporter / Sprinter
Parkstandsbreite	2,50 und 3,0 m

Tabelle 31: Stellplatzkapazität Standort 15

3.15.3 Sonstiges

Straßenbäume

Für die Anordnung von Stellplätzen in vorhandenen Parkbuchten müssen keine Straßenbäume gefällt werden.

Baugrundsituation

Die Vorstauplätze können im vorhandenen Straßenraum realisiert werden. Von einer ausreichenden Tragfähigkeit des Unterbaus ist deshalb auszugehen.

Betroffene Leitungsunternehmen

Folgende Leitungsunternehmen sind nach derzeitigem Stand von der Maßnahme betroffen:

Dataport, HWW, HSE, servTEC, HEN-Gas, HEN-Strom, Telekom, 1&1 Versatel, Colt, HEN-Fernwärme

Da die Maßnahme hier keine baulichen Maßnahmen erfordert, sind nach derzeitigem Stand keine Leitungsverlegungen erforderlich.

4 Entwässerung

Grundsätzlich ist bei allen Standorten der Anschluss an öffentliche Siele zur Entwässerung der neuen versiegelten Verkehrs- und Nebenflächen möglich. Ggf. ist bei einer Einleitung von Niederschlagswasser eine Einleitbegrenzung nach Vorgabe von Hamburg Wasser für das vorhandene Sielnetz zu berücksichtigen, um eine Überlastung der Vorflut zu vermeiden. Damit verbunden wäre eine Regenwasserrückhaltung ggf. mit einer Reinigungsanlage.

In der Verkehrsplanung soll im Hinblick auf stärkere Regenereignisse der Straßenraum wassersensibel gestaltet werden[9]. Es sollte deshalb z. B. angestrebt werden, Niederschlagswasser in offenen Anlagen wie Tiefbeeten oder Mulden zu fassen, in denen es versickert oder zurückgehalten wird.

An folgenden Standorten werden durch die Herstellung von neuen Verkehrsflächen vorhandene Grünflächen in unterschiedlichem Maße versiegelt:

[9] *Hinweise für eine Wassersensible Straßenraumgestaltung, Freie und Hansestadt Hamburg, BWVI, Ausgabe 2015*

1. Dreiecksfläche Liebigstraße / Poggendorfstraße / Wöhlerstraße
2. Pinkertweg (Nordseite) zwischen Moorfleeter Straße und Porgesring
4. Liebigstraße (Nordseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Grünstreifen
6. Liebigstraße (Südseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Grünstreifen
8. Mühlenhagen 86-114
10. Bredowstraße (Südseite)
12. Großmannstraße zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße (Grünstreifen)
13. Andreas-Meyer-Straße 9 (Gleisfläche vor Fa. Bock & Schulte)
14. Pinkertweg (Südseite) gegenüber Hausnummer 49 (westlich Porgesring)

Eine Versickerungsmöglichkeit über Flächen-, Mulden-, Mulden-Rigolen-Elemente, ggf. Schächte ist nur bei den Standorten

1. Dreiecksfläche Liebigstraße / Poggendorfstraße / Wöhlerstraße (Ring 2)
4. Liebigstraße (Südseite) östlich Liebigbrücke bis Poggendorfstraße, Grünstreifen
12. Großmannstraße zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße (Grünstreifen)
13. Andreas-Meyer-Straße 9 (Gleisfläche vor Fa. Bock & Schulte)
14. Pinkertweg (Südseite) gegenüber Hausnummer 49 (westlich Porgesring)

wahrscheinlich (Quelle: geoportal-hamburg.de).

Die Größenordnungen der erforderlichen Versickerungsvolumina und die jeweiligen Kosten für die Herstellung von Regenwasseranlagen können erst nach einer vertiefenden Planung mit maßgebenden Regenereignissen abgeschätzt werden. Die notwendigen Flächen müssen im Umfeld der betreffenden Standorte geschaffen werden.

Die Planungsgrundlagen für eine Versickerungsanlage sind in einer weiterführenden Planung mit der zuständigen Wasserbehörde des Bezirkes Hamburg-Mitte abzustimmen. Für die Einleitung von Niederschlagswasser in Gräben/Entwässerungsmulden ist eine wasserrechtliche Erlaubnis der Fachbehörde erforderlich.

Alternativ zu einer Befestigung mit Betonwabensteinen können Parkflächen mit einem versiegelungsfreien Oberbau wie z. B. dem TTE Pflaster[10] hergestellt werden (siehe Abbildung 7). Nach den Produktunterlagen ist dieses für die Befahrung mit Schwerlastwagen mit einem Gesamtgewicht von 60 t ausgelegt und für Logistik- und Lagerflächen geeignet.

Die Eignung vergleichbarer Materialien anderer Hersteller ist in weitergehenden Planungsphasen zu prüfen.

[10] *TTE Pflaster, Hersteller Hübner-Lee, www.huebner-lee.de*



Abbildung 7: TTE Pflaster, Quelle: https://www.huebner-lee.de/aussenanlagen-tte-pflaster.html (11/2024)

5 E-Ladeinfrastruktur

5.1 Allgemeines

Für den Bereich Billbrook/Rothenburgsort besteht für Lkw ein Bedarf von 10-15 E-Ladepunkten (Teamstermin 06.12.2024, Behörde für Wirtschaft und Innovation BWI, Hamburger Energienetze GmbH, hySOLUTIONS GmbH, SBI GmbH). Der Energiebedarf kann nach Auskunft von Hamburg Energienetze aus dem vorhandenen 10kV-Netz entnommen werden.

Eine EU-Bestimmung sieht die Trennung von Stromnetz und E-Ladesäulenbetrieb vor. Nach dem Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG), § 7c (1) dürfen die Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen weder Eigentümer von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben, solange keine Ausnahmeregel greift.

Für einen wirtschaftlichen Betrieb sollte es deshalb Ziel sein, E-Ladepunkte für Lkw an zentralen Standorten einzurichten. Diese können z. B. Autohöfe, Rastanlagen und Logistikflächen mit entsprechender Fahrzeugaufstellung in Schräg- oder Senkrechtaufstellung sein. E-Ladesäulen sind auf Trenninseln zwischen den Fahrzeugen aufzustellen, damit der Ladepunkt beidseitig von E-Lkw genutzt werden kann. Eine zentrale Anlage mit kurzen Kabelwegen zwischen einer Trafostation (für den Anschluss an das Energienetz) und E-Ladesäulen reduziert die Investitionskosten für einen i.d.R. privaten Betreiber. Die Investitionskosten entscheiden über die Wirtschaftlichkeit einer derartigen Anlage.

Dezentrale Ladestandorte für E-Lkw, wie z. B. Parkstände in Längsanordnung im öffentlichen Straßenraum, erfordern dagegen i.d.R. längere Kabelwege und verursachen damit höhere Anschlusskosten an das vorhandene Energienetz. Bei Längsaufstellung am

Fahrbahnrand können E-Ladesäulen nur auf der Beifahrerseite im Gehwegbereich oder zwischen den einzelnen Parkständen aufgestellt werden. E-Ladesäulen mit i.d.R. zwei Ladepunkten können bei dieser Aufstellung nur jeweils von einem Lkw genutzt werden (siehe Abbildung 10). Für E-Pkw ist die mittige Anordnung einer Ladesäule zwischen zwei (kürzeren) Parkständen kein Problem, da mit den vorhandenen Kabellängen zwei E-Fahrzeuge an einer Ladesäule angeschlossen werden können.

In einer vertiefenden Planung unter Berücksichtigung einer E-Ladeinfrastruktur sind potentielle Betreiber in die Planung mit einzubeziehen.

Die erforderliche Fläche von ca. 1 x 1 m für eine Elektroladesäule ist im Gehwegbereich gegeben. Eine E-Ladesäule ist eine punktuelle Einengung. Ggf. kann auch der Gehweg im rückwärtigen Bereich innerhalb der Straßenbegrenzungslinie aufgeweitet werden. Hinsichtlich des Standortes sind je nach Fabrikat und Hersteller Abstandsflächen für Belüftung und Wartung der E-Ladesäulen zu berücksichtigen. In der derzeitigen Planungstiefe wird auf eine Darstellung von Ladesäulenstandorten verzichtet.

Ggf. sind im öffentlichen Straßenraum größere Breiten von Lkw-Parkbuchten vorzusehen, um ein sicheres Anschließen der E-Verkabelung beidseitig des Fahrzeuges zu ermöglichen.

Mit Ausnahme der Standorte

7. Werner-Siemens-Straße (Sackgasse) östlich Moorfleeter Straße und
9. Mühlenhagen 156-164 westlich Liebigbrücke

sind Nebenflächen für den Standort einer E-Trafostation (ca. 2,5 x 3 m) an den anderen potentiellen Standorten im Umfeld vorhanden.

5.2 Kennzeichnung/Beschilderung

5.2.1 Fahrzeuge nach EmoG (E-Kennzeichen)

Der § 1 des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge1 (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) ermöglicht Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge bestimmter Klassen am Straßenverkehr. Elektrisch betriebene Fahrzeuge können zum Beispiel nach § 3 (4) EmoG. beim Parken bevorrechtigt werden. Dieses ermöglicht der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 (1g) StVO die Anordnung des Zeichens 314 (Parken) in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen 1010-66 mit dem Sinnbild für “Elektrisch betriebene Fahrzeuge nach EmoG”.



Abbildung 8: Kombination der Zeichen 314 und Zusatzzeichen 1010-66 nach StVO

Der Anwendungsbereich des EmoG bezieht sich hauptsächlich nur auf Fahrzeuge (mit E-Kennzeichen) der Klassen

- M1 (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) und
- N1 (**Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen**)

und Leichtfahrzeuge der Klassen L.

Elektrisch betriebene Sprinter-/Transporterfahrzeuge sind damit auch Fahrzeuge nach EmoG.

Eine gleichartige Verkehrszeichenkombination für Güterfahrzeuge > 3,5 to (Lkw) sieht die StVO nicht vor.

Die Ausnahme von Haltverboten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nach EmoG, ist in der StVO nur für die Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) bzw. Zeichen 290.1 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) definiert - jedoch nicht für das Zeichen 283 (absolutes Haltverbot).



Abbildung 9: Kombination der Zeichen 286 und Zusatzzeichen 1010-66 (frei) nach StVO

5.2.2 Elektrofahrzeuge außerhalb des EmoG

Um das Parken für elektrisch betriebene Güterfahrzeuge > 3,5 to an E-Ladesäulen zu ermöglichen, wäre eine Kombination aus den Zeichen 314 (Parken), 1010-51 (Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) oder 1010-60 (Lastkraftwagen mit Anhänger) und 1050-32 (Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs) möglich.



Abbildung 10: Park- und Ladebucht am Altenwerder Hauptdeich (Foto: E.ON / Alena Zielinski), Pressemitteilung zu „Erster Ladestandort für E-Lkw am Hamburger Hafen: E.ON und HPA treiben nachhaltige Logistik voran", 02.09.2024



Abbildung 11: Kombination der Zeichen 314, 1010- 51 oder 1010-60 und Zusatzzeichen 1050-32 nach StVO

Ggf. sind Verkehrszeichenkombination nicht nach StVO sondern nur aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes StVG aus Gründen der Unfallvermeidung zu (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Buchstabe c) zulässig.

Die Beschilderung der Vorstaubereiche nach StVO und ggf. notwendige Verkehrszeichenkombinationen sind mit den Straßenverkehrsbehörden der Polizeikommissariate 41 und 42 sowie der Verkehrsdirektion 51 abzustimmen und straßenverkehrsbehördlich anordnen zu lassen.

6 Baumbilanz

Die nachfolgende Bilanz ist nur eine Abschätzung und bezieht sich nur auf das unmittelbare Umfeld der einzelnen Standorte. Generell sind im weiteren Umfeld in Abhängigkeit von vorhandenen und geplanten Leitungslagen weitere potentielle Baumstandorte in Abstimmung mit Stadtgrün möglich.

Standort	Vorhandene Straßen-bäume	Zu fällende Bäume	Neuzupflan-zende Bäume	Baumbilanz
1. Liebig-straße/Pog-gendorfstraße	8	8	16	+ 8
2. Pinkertweg	50	10	2	- 8
3. Liebig-straße Nord – Straße	24	7	3	- 4
4. Liebig-straße Nord – Grünfäche	21	6	6	+/-
5. Liebig-straße Süd - Straße	13	0	0	+/-
6. Liebig-straße Süd - Grünfläche	13	2	2	+/-
7. Werner-Sie-mens-Straße	0	0	0	+/-
8. Mühlenha-gen West	0	0	14	+ 14
9. Mühlenha-gen Ost	0	0	0	+/-
10. Bre-dowstraße	22	0	0	+/-
11. Groß-mannstraße West - Straße	46	0	0	+/-
12.1 Groß-mannstraße Grünfläche	13	0	0	+/-
12.2 Groß-mannstraße Grünfläche	22	16	0	- 16

13. Andreas-Meyer-Straße	0	0	0	+/-
14. Pinkertweg Ost	0	0	3	+ 3
15. Großmannstraße Ost - Straße	0	0	0	+/-

Tabelle 32: Baumbilanz

7 Berücksichtigung des Radverkehrs

Bis auf den Standort 13 Andreas-Meyer-Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz auf der Straße geführt.

Parkstände am Fahrbahnrand sollten (z. B. durch vorgezogene Seitenräume) so angelegt werden, dass zwischen dem Radverkehr und den parkenden Fahrzeugen Sicherheitsabstände als Türöffnungszonen entstehen. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sollten diese beim Längsparken mindestens 0,50 m betragen.

Bei vorhandenen Parkständen am Fahrbahnrand oder in Parkbuchten könnte ein Sicherheitstrennstreifen nur bei Neuaufteilung des verbleibenden Straßenraumes realisiert werden. Dieses ist nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

Ggf. kann dieses je nach Flächenverfügbarkeit und Breite der Nebenflächen durch z. B. in die Fahrbahn vorgezogene Seitenräume erreicht werden. Dieses wurde in der vorliegenden Planungstiefe der Machbarkeitsstudie nicht dargestellt.

8 Kostenschätzung

Für die einzelnen Standorte wurden die Baukosten (Kostenstand November 2024) geschätzt. Die Kostenschätzungen müssen in weiteren vertiefenden Planungsphasen detailliert werden. Für die Voruntersuchung ist die Kostenschätzung mit einer hohen Unschärfe behaftet.

Kostenansätze für die die Behandlung und Entsorgung von belasteten Böden etc., Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung (Rückhaltung, Reinigung, Versickerung etc.), landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen usw. sind nicht enthalten. Diese Maßnahmen müssen im Rahmen einer weiterführenden Planung (Vorplanung) entworfen und im Rahmen einer Kostenschätzung ermittelt werden (siehe Kap. 4).

Aufwendungen für eine eventuelle Bodensanierung wegen Altlasten im Untergrund sind ebenfalls nicht enthalten.

Entsprechende Baugrunduntersuchungen und Gefahrenerkundungen (Kampfmittel) sind als Grundlage für weitergehende Planungsphasen durchzuführen.

In den Kosten je Stellplatz sind nur die Stellplätze berücksichtigt, die baulich hergestellt werden müssen. Für Stellplätze am Fahrbahnrand beschränken sich die Aufwendungen auf das Aufstellen von entsprechenden Beschilderungen/Verkehrszeichen.

Die Kostenschätzungen für die Einzelmaßnahmen siehe Anlage 10.

Standorte	In € (brutto inkl. MwSt.)	Kosten je Stellplatz brutto inkl. MwSt.)
1. Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße	230.000 € (Längsparkstände)	57.500 €
2. Pinkertweg West	810.000 €	67.500 €
3. Liebigstraße Nord - Straße	210.000 €	42.000 €
4. Liebigstraße Nord - Grünfläche	430.000 €	39.100 €
5. Liebigstraße Süd - Straße	10.000 €	1.000 €
6. Liebigstraße Süd - Grünfläche	340.000 €	34.000 €
7. Werner-Siemens-Straße	20.000 €	800 €
8. Mühlenhagen West	390.000 €	78.000 €
9. Mühlenhagen Ost	10.000 €	1.300 €
10. Bredowstraße	590.000 €	17.900 €
11. Großmannstraße – Parkstreifen	10.000 €	600 €
12.1 Großmannstraße – Grünfläche	250.000 €	9.700 €
12.2 Großmannstraße – Grünfläche	490.000 €	22.300 €
13. Andreas-Meyer-Straße	160.000 €	32.000 €
14. Pinkertweg Ost	230.000 €	11.500€
15. Großmannstraße Ost - Parkstreifen	10.000 €	1.000 €

Tabelle 33: Kostenschätzung der Einzelstandorte

9 Empfehlung zur Umsetzung

Grundsätzlich sind alle Standorte bis auf die Standortvarianten 12.1 und 12.2 an der Großmannstraße als Vorstaubereiche geeignet. An einer vierstreifigen Hauptverkehrsstraße wie der Großmannstraße ist eine Art der Fahrzeugaufstellung in Schräg- und/oder Senkrechtanordnung mit dem Verkehrsablauf nicht verträglich.

Für eine kostengünstige und kurzfristige Umsetzung eignen sich in erster Linie die Standorte, in denen das Halten und Parken ohne bauliche Anpassungen nur mit entsprechender Verkehrszeichenbeschilderung möglich sind:

- Standorte 3 und 5 **Liebigstraße** (Fahrbahnrand Nord- und Südseite)
- Standort 7 **Werner-Siemens-Straße** (vorhandene Parkstreifen)
- Standort 9 **Mühlenhagen** (Fahrbahnrand Südseite)
- Standort 10 **Bredowstraße** (Fahrbahnrand Südseite)
- Standorte 11 und 15 **Großmannstraße** (vorhandene Parkbuchten)

Außerhalb des Untersuchungsgebietes wären vorhandene Längsparkstände in Parkbuchten an der Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) zwischen den Hausnummern 9 und 47 für Vorstaubereiche in Betracht zu ziehen (Länge ca. 1.500 m). Diese sind mit der Lage am Gewerbepark Billbrook für Lkw über die Autobahn-Anschlussstelle Hamburg-Moorfleet der BAB 1 unmittelbar zu erreichen.

Bei weiterführenden Planungen für Lkw-Vorstau-Plätze sind bezirkliche und städtische Verkehrskonzepte zur Förderung des Radverkehrs zu beachten. Festgestellte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne sind zu berücksichtigen (z. B. Quartier Billebogen).

Bei einer Radverkehrsplanung sind die Belange des Güterverkehrs zu berücksichtigen. Die punktuelle Ausweisung von Vorstaubereichen mit StVO-Verkehrszeichen an bereits vorhandenen Parkständen stellt keine neue Verkehrssituation dar. Eine Radverkehrsplanung muss den gesamten Straßenzug umfassen.

Die BWI ist an den laufenden bzw. beabsichtigten Verkehrsplanungen des Bezirkes bzw. der BVM und des LSBG zu beteiligen.

10 Anlagen

- Stellungnahmen der BVM und VD 51 zur Studie
- Lagepläne M 1 : 250
- Kostenschätzungen für die Einzelstandorte

[redacted] **SBI**

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 14. Januar 2025 10:02
An: [redacted] SBI
Betreff: WG: Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen

Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, 10. Januar 2025 15:02
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: AW: Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen

Sehr geehrter Herr [redacted]
ich wünschen Ihnen ein gesundes und frohes neues Jahr!
Vielen Dank für die Unterlagen. Im Folgenden die Rückmeldung von MW1:

- Zu Lfd.-Nr. 1: Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße
  - Im Bereich der geplanten östlichen Parkbucht an der Liebigstraße befindet sie die bestehende Stadtrad-Station „Liebigstraße / Wöhlerstraße“. Die geplante östliche Parkbucht an der Liebigstraße muss aufgrund der Flächenkonkurrenz und Verkehrssicherheit (Abstand zur Stadtrad-Station) entfallen. Die Station darf in Ihrer Nutzbarkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Zu Lfd.-Nr. 3/4 und 5/6: Liebigstraße
  - Der östliche Abschnitt der Liebigstraße (ab Wöhlerstraße) ist Teil des Radnetzes der FHH. Die angedachten LKW-Vorstauflächen im westlichen Abschnitt der Liebigstraße (aktuell Mischverkehr) dürfen nicht den Ausbau von künftigen anforderungsgerechten Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie eine Aufnahme in das Radnetz verbauen. Zudem darf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden nicht durch Parkvorgänge gefährdet werden. Daher bitte eine separierte geschützte Radverkehrsführung hinter den Parkbuchten berücksichtigen.
- Zu Lfd.-Nr. 7: Werner-Siemens-Straße
  - Kat. 1 wird für Standort empfohlen, da Sackgasse mit Wendehammer und geringe Priorität für Radverkehr
- Zu Lfd.-Nr. 8: Mühlenhagen
  - Bitte prüfen ob, im Rahmen dieser angedachten baulichen Maßnahme neben dem Gehweg auch ein separierter Radweg in der Nebenfläche umgesetzt werden kann, damit der Radverkehr bei den Ein- und Ausparkvorgängen der LKWs nicht ungeschützt die Fahrbahn nutzen muss.

- Zu Lfd.-Nr. 11 und 15.: Großmannstraße:
  - Im Rahmen des Quartiers Billebecken ist die Großmannstraße für den MIV einstreifig je Fahrtrichtung und für den Radverkehr mit einer Protected Bikelane vorgesehen. Bei diesen Standorten neben der Einstreifigkeit für den MIV bitte auch eine separierte geschützte Radverkehrsführung hinter den Parkbuchten berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit der Radfahrenden darf nicht durch Parkvorgänge gefährdet werden.
- Zu Lfd.-Nr. 12.1/12.2.: Großmannstraße:
  - Die Senkrecht- bzw. Schräganordnung der LKW-Parkbuchten wird im Sinne der Verkehrssicherheit abgelehnt.
  - Es ist eine durchgängige barrierefreie Gehwegverbindung herzustellen.
  - Zudem bitte wie bei Lfd. Nr. 11 die Einstreifigkeit für den MIV und separierte geschützte Radverkehrsführung berücksichtigen.
- Zu Lfd.-Nr. 14: Pinkertweg:
  - Die Senkrechtanordnung der LKW-Parkbuchten wird im Sinne der Verkehrssicherheit abgelehnt.

Grundsätzlich bitte neben der Fußverkehrsführung auch eine separierte Radverkehrsführung prüfen. Generell dürfen die angedachten LKW-Vorstauflächen nicht die Verkehrssicherheit von Rad- und Fußverkehr beeinträchtigen sowie die Anlage von künftigen anforderungsgerechten Rad- und Fußverkehrsanlagen verbauen. Wir gehen davon aus, dass wir bei baulichen Änderungen bzw. weiteren Planungen beteiligt und die Belange des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigt werden.
Weiterhin bitte die Radnetzplanung des Bezirkes berücksichtigen, um potenzielle Flächenkonkurrenzen zu vermeiden.
Zudem wurden vor einigen Jahren mehrere StadtRAD-Stationen in Billbrook errichtet. Diese sollten in ihrer Nutzbarkeit nicht durch eine Konzentration von LKW-Vorstau Flächen beeinträchtigt werden.
Bei Rückfragen gerne melden.
Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Amt Mobilitätswende Straßen | Öffentliche Wege | Rad- und Fußverkehr | Netzentwicklung und -ausbau | MW 112.Sch
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
Tel.: +49 40 428 41 – 1862
E-Mail [redacted]
www.hamburg.de/bvm | www.hamburg.de/bvm/fussverkehr/ | http://www.hamburg.de/radverkehr/

Hamburg | Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Anmerkungen SBI:

Zu lfd.-Nr. 1: Dreiecksfläche Liebigstraße/Poggendorfstraße/Wöhlerstraße

Die StadtRad-Station wird durch neue Parkbuchten nicht in Frage gestellt. Sie wäre lediglich in ihrer Lage in Abhängigkeit von der „geplanten“ Parkbucht anzupassen. Zur Ermittlung der Betroffenheit bedarf es aber einer genauen Planung auf Basis einer Bestandsvermessung.

Zu lfd.-Nr. 3/4 und 5/6: Liebigstraße

In der Liebigstraße sind keine Parkbuchten geplant Wir gehen davon aus, dass mit der Anmerkung die Aufstellflächen an den nördlichen und südlichen Fahrbahnrändern in der Liebigstraße (Standorte 3 und 5) gemeint sind. Mit einer separaten Radverkehrsführung hinter den Parkbuchten könnten in den benachbarten Grün-/Nebenflächen keine weiteren Stellplätze entstehen. Die Standortvorschläge 4 und 6 würden somit entfallen.
Die von der BVM benannte Problematik der Radverkehrsführung im Mischverkehr neben haltenden Fahrzeugen ist bereits heute im gesamten Straßenzug vorhanden. Bereits heute wird in diesen Bereichen geparkt und gehalten. Mit der alleinigen Ausweisung der Stellplätze am Fahrbahnrand als Vorstaubereich ändert sich die bereits vorhandene Verkehrssituation und ggf. Gefährdungslage (Einschätzung durch die Straßenverkehrsbehörde) nicht.
Ansonsten müsste die Radverkehrssituation in der gesamten Liebigstraße in dieser Hinsicht betrachtet werden.

Die alleinige Ausweisung von Vorstaubereichen am Fahrbahnrand begründet hier aus unserer Sicht nicht den Bau von Radverkehrsanlagen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist aber der Bau von Radverkehrsanlagen generell wünschenswert.

Zu lfd.-Nr. 7: Werner-Siemens-Straße

Keine Anmerkung unsererseits.

Zu lfd.-Nr. 8: Mühlenhagen

Wie bei den Standorten in der Liebigstraße (Standorte 3 und 5) können hier bereits vorhandene Längsparkstände als Vorstaubereiche genutzt werden.
Im vorhandenen Zustand werden bereits in der Straße Mühlenhagen Fahrzeuge in Längsparkständen (Buchten) abgestellt.
Wie oben genannt, ist die von der BVM benannte Problematik der Radverkehrsführung im Mischverkehr neben Parkbuchten im gesamten Straßenzug vorhanden. Eine erhöhte besondere Gefährdung nur durch die Ausweisung der vorhanden Parkstände als Vorstaufläche ergibt sich dadurch nicht. Es gibt sie in vergleichbaren Verkehrssituationen generell, wo am Fahrbahnrand geparkt wird und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird (fehlende Türöffnungszonen, fehlende Sicherheitstrennstreifen zu pakenden Fahrzeugen).
Der Bau von separaten, rückwärtigen Radverkehrsanlagen wäre zu begrüßen. Dies würde jedoch den gesamten Straßenzug betreffen und nicht nur die mit Verkehrszeichen ausgewiesenen Vorstaubereiche.

Anmerkungen SBI:

Zu lfd.-Nr. 11 und 15: Großmannstraße

Bestehende Radverkehrskonzepte der BVM, die an der Bewertung der Standortvorschlägen der BWI hätten berücksichtigt werden können, wurden nicht in der Aufgabenstellung bzw. im Startgespräch am 02.09.2024 benannt (dir BVM nahm daran teil).
Die Stellungnahme beinhaltet aus unserer Sicht einen Widerspruch:
Eine Protected Bikelane schließt Parkbuchten an den Fahrbahnrändern aus, da diese vom MIV durch die Protektion nicht mehr angefahren werden können. Deshalb wäre hier eine Radverkehrsführung hinter den Parkbuchten in der Nebenfläche die verkehrliche Lösung. Durch die vorgesehene Einstreifigkeit der Großmannstraße wären Parkbuchten auf den heute äußeren Fahrstreifen neu herzustellen.

Zu lfd.-Nr. 12.1 und 12.2: Großmannstraße

Keine Umsetzung wegen einer Schräganordnung wie im Bericht beschrieben.

Zu lfd.-Nr. 14: Pinkertweg

Die vor Ort praktizierte „Parkordnung“ würde durch eine geordnete Aufstellung mit entsprechender Flächenbefestigung ersetzt. Wenn diese „Neuordnung“ aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt wird, dann müsste das heute bereits praktizierte Abstellen von Fahrzeugen (überwiegend Sprinter der Fa. GLS) durch bauliche Maßnahmen verhindert werden. Diese Aussage von BVM können wir nicht nachvollziehen. Würde eine akute Gefährdungslage bestehen, müsste die Straßenverkehrsbehörde entsprechende Anordnungen erteilen, die das Parken dort verhindern.
Das Parken könnte auch durch bauliche Maßnahmen seitens des Bezirkes verhindert werden.

Aus unserer Sicht spricht nichts gegen die regelkonforme Herstellung der Parkstände.

[redacted] **SBI**

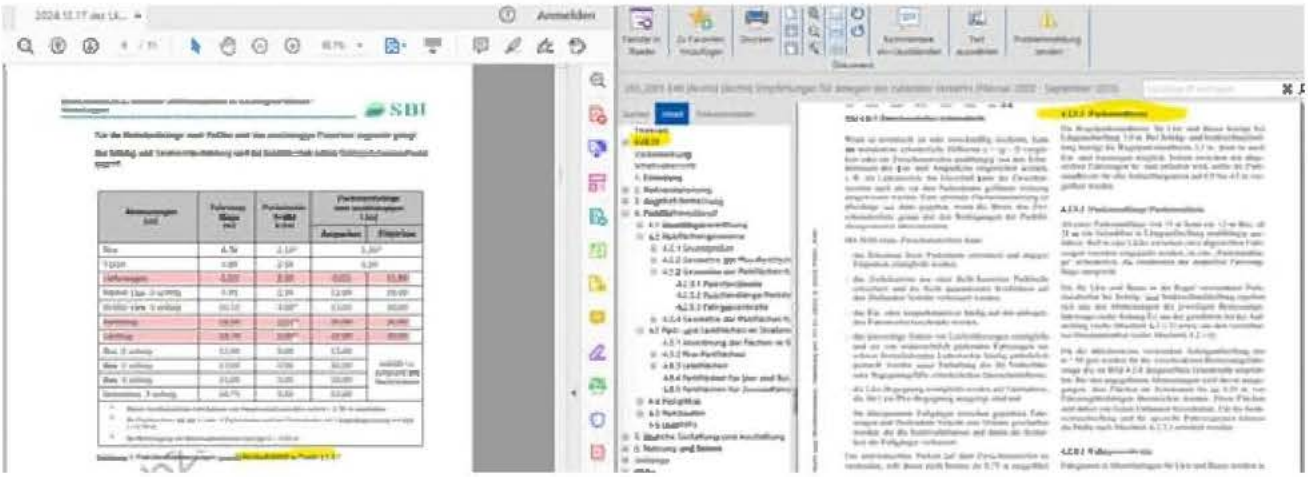
Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 14. Januar 2025 10:41
An: [redacted] | SBI
Betreff: WG: MI1 Stgn. Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen

---

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 14. Januar 2025 10:11
An: [redacted]
Cc: [redacted]
Betreff: MI1 Stgn. Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen

Hallo Herr [redacted]
zur Machbarkeitsstudie für LKW-Vorstauplätze gibt die BVM MI 1 folgende Hinweise:
Die Studie arbeitet mit der aktuellen ReStra (Fassung 30.06.22) und somit noch mit der alten EAR05 (Ausgabe 2005), die EAR 05 ist seit 2023 überholt und durch die ERA 23 (Ausgabe 2023) aktualisiert. Die ReStra wird derzeit überarbeitet und voraussichtlich Ende des 1. Quartals 2025 in einer neuen Fassung vorliegen. Bereits heute steht fest, dass die in der Studie als Abbildung 3 aus der ReStra übernommene Tabelle „Parkstandabmessungen“ entfallen wird. (Siehe Screenshot unten)
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat SBI richtig gearbeitet, in dem die eingeführte ReStra als Basis dient und mit den aktuellen FGSV Regelwerken abgeglichen wurde. In der Studie wird ergänzend auf die neue EAR 23 und bei Schrägaufstellung die Befahrbarkeit mit Schleppkurvennachweis nach RBSV20 Bezug genommen.
Grundsätzliche Maß-Konflikte zwischen EAR 05 und EAR 23 können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennen.
Wir möchten auf den zeitlichen Konflikt zwischen Beschlussfassung und ReStra Fortschreibung hinweisen, folgende Szenarien sind absehbar:

A. Die Studie ist abgeschlossen, bevor die neue ReStra Fassung eingeführt wurde. Falls die Studie bereits final ist, könnten die Änderungen (überarbeitete ReStra und alles, was neu in die ReStra hinzugekommen ist, z. B. EAR 23, entfallene Tabelle „Parkstandabmessungen“ etc.) in einem ergänzenden Vermerk oder Anhang berücksichtigt werden bzw. Erwähnung finden, um die Ergebnisse weiterhin nutzbar zu halten.
B. Die neue ReStra Fassung wird eingeführt, bevor die Studie finalisiert wurde. Falls die Studie noch nicht abgeschlossen ist, sollte sie redaktionell überarbeitet werden, um die neuesten Standards (EAR 23 etc.) aufzunehmen. Dies würde dazu beitragen, die Inhalte klarer zu gestalten und Missverständnisse zu vermeiden.



Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Referat Grundlagen des Straßenwesens - MI 1
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
Tel.: 040 / 428 41 – 3605
[redacted]

Anmerkungen SBI:

Es ist zu erwarten, dass mit der neuen ReStra auch die aktuellen Regelwerke der FGSV für Hamburg eingeführt werden (z. B. EAR 2023).

Mit der neuen ReStra werden sich jedoch im derzeitigen Stand der Untersuchung keine grundsätzlichen Änderungen ergeben. Wie [redacted] feststellte, sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Maß-Konflikte zwischen EAR 05 und EAR 23 zu erkennen.

Vorschlag von Seiten SBI wäre, das neue Regelwerk (ReStra, FGSV) erst nach der Einführung in Hamburg als Planungsgrundlage in einer vertiefenden Vorplanungsphase auf Grundlage einer Bestandsvermessung in der Planung zu berücksichtigen.

[redacted] SBI

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 15. Januar 2025 09:14
An: [redacted] | SBI
Betreff: WG: RM BVM VE : Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen
Anlagen: 2025.01.14 dez LKW-Vorstau Erläuterung mit Anm. BVM_VE.pdf

Von: [redacted]
Gesendet: Dienstag, 14. Januar 2025 16:57
An: [redacted]
Cc: [redacted]

Betreff: RM BVM VE : Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort, dezentraler LKW-Vorstau, Machbarkeitsstudie, Zwischenergebnisse, Unterlagen

Guten Tag [redacted]

Vielen Dank für die Bereitstellung der Unterlagen der Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie zu den dezentralen Lkw-Vorstauplätzen für das Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort.

Für VE möchte ich folgenden Hinweise zur Machbarkeitsstudie abgeben, dabei sehen wir unsere Betroffenheit nur für die Potentialflächen an den Hauptverkehrsstraßenzügen der Großmannstraße und der Andreas-Meyer-Straße :

Fläche 11: Es werde fast alle vorhandenen Parkbuchten als Potential für Vorstaufläche gekennzeichnet. Es sollte aber klar sein, dass nicht alle als solche beschildert werden können, sondern nur ein Anteil dessen. Die Größe des Anteils ist einerseits von dem Bedarf an Vorstauplätzen in diesem Gebiet, aber auch von dem Bedarf des längeren Parkens abhängig.

Der Radverkehr wird in diesem Straßenzug im Bestand im Mischverkehr geführt. Diese Führung entspricht nicht den heutigen Standards. An einer Hauptverkehrsstraße mit hohem Schwerlastverkehrsanteil wie an der Großmannstraße ist langfristig eine separate Führung des Radverkehrs im vorhandenen Straßenquerschnitt erforderlich. Dies bedeutet, dass die Potentialflächen in den Parkbuchten in gewisser Weise als temporär zu sehen sind.

Fläche 12.1: Die vorgesehenen Schrägparkstände an einer vierspurigen Hauptverkehrsstraße sind aus Verkehrssicherheitsgründen aufgrund des Ausparkvorgangs nicht zulässig, auch wenn einige wenige Pkw-Schrägparkstände im Bestand vorhanden sind. Diese würden bei einem Straßenumbau nicht bestehen bleiben. Aus diesem Grund sollten die Potentialflächen in der Form als Schrägparkstände so nicht in der Machbarkeitsstudie dargestellt werden.

Fläche 12.2: Die vorgesehenen Schrägparkstände an einer vierspurigen Hauptverkehrsstraße sind aus Verkehrssicherheitsgründen aufgrund des Ausparkvorgangs nicht zulässig. Aus diesem Grund sollten die Potentialflächen in der Form als Schrägparkstände auch nicht in der Machbarkeitsstudie dargestellt werden. An einer Hauptverkehrsstraße mit hohem Schwerlastverkehrsanteil wie an der Großmannstraße ist langfristig eine separate Führung des Radverkehrs im vorhandenen Straßenquerschnitt mitzudenken. Dies bedeutet, dass angedachte Umbauten, wie die hier vorgeschlagene Nebenfahrbahn/Bypass entweder in diesem

Abschnitt eine separate Radverkehrsführung zu berücksichtigen haben, was die Potentiale reduziert. Oder die Umbauten nur als temporär zu betrachten sind.
Fläche 13: Die dargestellte Form des Bypass zum Erreichen der Längsparkstände über die Überfahrten wird seitens VE nicht als machbar angesehen und sollte deshalb entfallen. Alternativ können ähnlich wie in der Großmannstraße einigen vorhandene Parkbuchten als Vorstaupotentiale in die Studie aufgenommen werden.
Fläche 15: siehe Hinweise zu Fläche 11
Zu 9 Empfehlung zur Umsetzung
Hinsichtlich der Umsetzung fehlt aus Sicht von VE ein ungefähres Bedarfs/Konzeptziel der Anzahl von Plätzen für die einzelnen Fahrzeugarten (Last- und Sattelzügen so wie Transporter/Sprinter), die für das Industriegebiet ggfls. je nach Lage im Gebiet angedacht bzw. als erforderlich erachtet sind. Durch eine sukzessive Umsetzung kann sich diesem Ziel angenähert werden. Dabei ist zu beachten, dass sich ausgewiesene Vorstauflächen mit allgemeinen Parkbuchten in den Straßenzügen abwechseln sollten, um die Nutzung des öffentlichen Straßen- bzw. Parkraums gleichmäßig auszurichten.
Ich bitte zu beachten, dass in dem Erläuterungstext einige Kommentare enthalten sind.
Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung
Gesamtstädtische Themen und Projekte, VE323
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Amt Verkehr, Abt. Verkehrsentwicklung
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40-4 28 41 3594
mailto[redacted]

Anmerkungen SBI:

Kommentare im Erläuterungsbericht wurden teilweise übernommen (bsp. StadtRad-Station, siehe auch Anmerkung von [redacted] zum Standort 1).

Zu lfd.-Nr. 11 und 15: Großmannstraße

Mit der verkehrlichen Neuordnung der Großmannstraße unter Berücksichtigung der Radverkehrsführung können Vorstaubereiche bedarfsgerecht geplant bzw. hergestellt werden. Mit einer stufenweisen Umsetzung bzw. Freigabe der Stellpätze für den Güterverkehr kann auf den Bedarf flexibel reagiert werden (Bedarfsgerechte Ausweisung als Vorstaubereich mittels Verkehrszeichen).
Siehe auch Stellungnahme von [redacted] zu diesen Standorten.

Zu lfd.-Nr. 12.1 und 12.2: Großmannstraße

Keine Umsetzung wegen einer Schräganordnung wie im Bericht beschrieben.

Zu lfd.-Nr. 13: Andreas-Meyer-Straße

Der Standort ist bereits in der BWI-Aufgabenstellung als 3. Kategorie bezeichnet worden. Er wird nicht zur Umsetzung empfohlen.

Verkehrsdirektion
Zentrale Straßenverkehrsbehörde
VD 51

Hamburg, 15.01.2025
Tel.: 4286 55412
Mail: POL-VD51

A 430 über **VDLS** **VD 50** **VD 510**
(im HIM-Workflow gezeichnet)

Machbarkeitsstudie: dezentraler LKW-Vorstau; Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort

A 430 bat um Stellungnahme zu Vorstauflächen im Bereich Billbrook. Die Verkehrsdirektion (VD) 51 nimmt unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörden (StVB) der örtlich zuständigen Polizeikommissariate (PK) 41 und 42 wie folgt Stellung.

Die Planungen für dezentrale LKW-Vorstauflächen im Bereich „Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort“ werden begrüßt und befürwortet.

Die unter Punkt 3.12 benannte Stellfläche (Großmannsstraße – Grünsteifen) befindet sich im Zuständigkeitsbereich des PK 41. Eine senkrechte bzw. schräge Parkanordnung ist aus Sicherheitsgründen (komplizierte Ein- und Ausparkmanöver im Bereich einer vierspurigen Hauptverkehrsstraße) nicht zu empfehlen. Es sollte auf die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Alternativlösung (Bypass zur Großmannstraße; Parken in Längsrichtung) zurückgegriffen werden.

Folgende anvisierte Stellflächen befinden sich im Zuständigkeitsbereich des PK 42.

Stellplatz 1 „Poggendorffdreieck“
Eine Schrägaufstellung auf dem „Dreieck“ wird kritisch gesehen, da es prognostisch Probleme und Gefahren beim Ein- bzw. Ausfahren in bzw. aus diesen Flächen geben wird. Die alternativ dargestellten Flächen parallel zum Straßenverlauf werden hier positiv gesehen.

Stellplatz 2 „Pinkertweg Nordseite östlich der Moorfleeter Straße“
Die Einrichtung dieser Flächen hätte den zusätzlichen positiven Effekt, dass die schlechten bzw. nicht mehr vorhandenen Gehwegflächen ertüchtigt werden.

Stellplatz 3 „Liebigstraße Nordseite zwischen Liebigbrücke und Billbrookdeich (West)“
Auch hier würde der Effekt eintreten, dass zusätzlich die schlechten bzw. nicht mehr vorhandenen Gehwegflächen ertüchtigt werden.

Stellplatz 4 „Liebigstraße Nordseite (Grünfläche) Bypass“
Es würden in diesem Bereich weitere zusätzliche Flächen geschaffen werden und auch der Altbestand würde erneuert werden.

Stellplatz 5 „Liebigstraße Südseite zwischen Liebigbrücke und Billbrookdeich (West)“
In diesem Bereich muss trotz der vorhandenen Haltverbote gewährleistet sein, dass ein Begegnungsverkehr LKW/ LKW weiterhin gefahrlos möglich ist.

SBI:
Siehe Kap. 3.5.2: Die Restfahrbahnbreite ist > 5,90 m. Lkw-Begegnungsverkehr ist möglich.

Stellplatz 6 „Liebigstraße Südseite (Grünfläche) Bypass“
Auch hier wird die Schaffung von zusätzlichen Flächen und Ertüchtigung vom Altbestand positiv gesehen.

Stellplatz 7 „Werner-Siemens-Straße Südseite östlich der Moorfleeter Straße“
Hier muss bei einer Verbreiterung der jetzigen Parkstände von 2 auf 3 Meter darauf geachtet werden, dass ein gefahrloser Begegnungsverkehr LKW/ LKW möglich bleibt. Weiterhin müssten noch Parkmöglichkeiten für PKW verbleiben, da viele der im zweiten Abschnitt ansässigen Firmen nur kleine Betriebshöfe haben, wo ein Parken auf dem Gelände kaum möglich ist.

SBI:
Siehe Kap. 3.7.2: Die Restfahrbahnbreite ist vorbehaltlich einer Bestandsvermessung > 5,90 m. Lkw-Begegnungsverkehr ist möglich.

Stellplatz 10 „Bredowstraße Südseite Bypass“
Der Parkdruck für PKW ist in diesem Bereich sehr hoch, da durch die stetig wachsende Feuerwehrakademie und den damit einhergehenden wachsenden Besucherzahlen schon jetzt die Flächen nicht mehr ausreichen, um genügend Parkmöglichkeiten für die Wirtschaftsverkehre anbieten zu können und zeitgleich die Bedarfe der Besucher der Feuerwehrakademie abzudecken, welche oft zusätzlich zu ihrer Tagesdienstkleidung noch ihre Einsatzkleidung mitbringen müssen, was für viele die Nutzung vom ÖPNV und lange Fußwege fast ausschließt.

Stellplatz 13 „Andreas-Meyer-Straße Nordseite in Höhe Nr.9“
Die gemachten Vorschläge werden kritisch gesehen, da die geplanten Stellplätze „hinter“ dem Geh-/Radweg liegen und zu befürchten ist, dass Kraftfahrer diese Flächen befahren werden.

SBI:
Dieser Standort wird nicht zur Umsetzung empfohlen.

Stellplatz 14 „Pinkertweg Südseite westlich Porgesring“
Die vorgestellte bauliche „Legalisierung“ der hier unerwünschten Parkgewohnheiten durch Subunternehmer von Paketdienstleistern in Form von Senkrechtaufstellung wird hier kritisch gesehen. Ein Ausfahren aus diesen Senkrechtparkständen für Fahrzeuge der „Sprinterklasse“ ist mit erheblichen Sichtbehinderungen verbunden und birgt daher erhebliche Unfallgefahren, welche in einem Industriegebiet mit sehr hohem Schwerlastanteil erhebliche Folgen haben können. Eine Schaffung von parallel zur Fahrbahn verlaufenden Parkständen und eventuell noch eines Bypasses wären hier wünschenswert.

SBI:
Änderung der Ausbauvariante auf eine Längsaufstellung am Fahrbahnrand. Für einen Bypass ist die Nebenfläche nicht breit genug (bis zur Straßenbegrenzungslinie).

Thema: Beschilderung

Hinsichtlich der Beschilderung der vorgestellten Flächen sollte genau betrachtet werden, welche Flächen wann für Dauerparker und welche Flächen nur für den tatsächlichen „Vorstau“, also durch den „Kurzparker“ wegen Pause oder Wartezeit bei der Be-und Entladung genutzt werden sollen.
Sollte keine Differenzierung erfolgen, wird sich voraussichtlich nicht viel zur derzeitigen Parksituation für den Gewerbeverkehr ändern. Weiterhin sollten die Stellplätze an den Fahrbahnrändern zusätzlich markiert werden, um eine bessere Verdeutlichung zu erreichen und um vor den Grundstückszufahrten, welche zum Teil altersbedingt sehr schmal sind, die Sichtdreiecke zu verbessern.

[redacted]



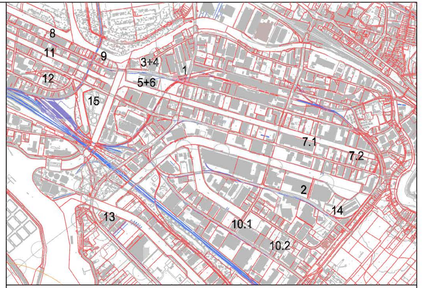
Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halteverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

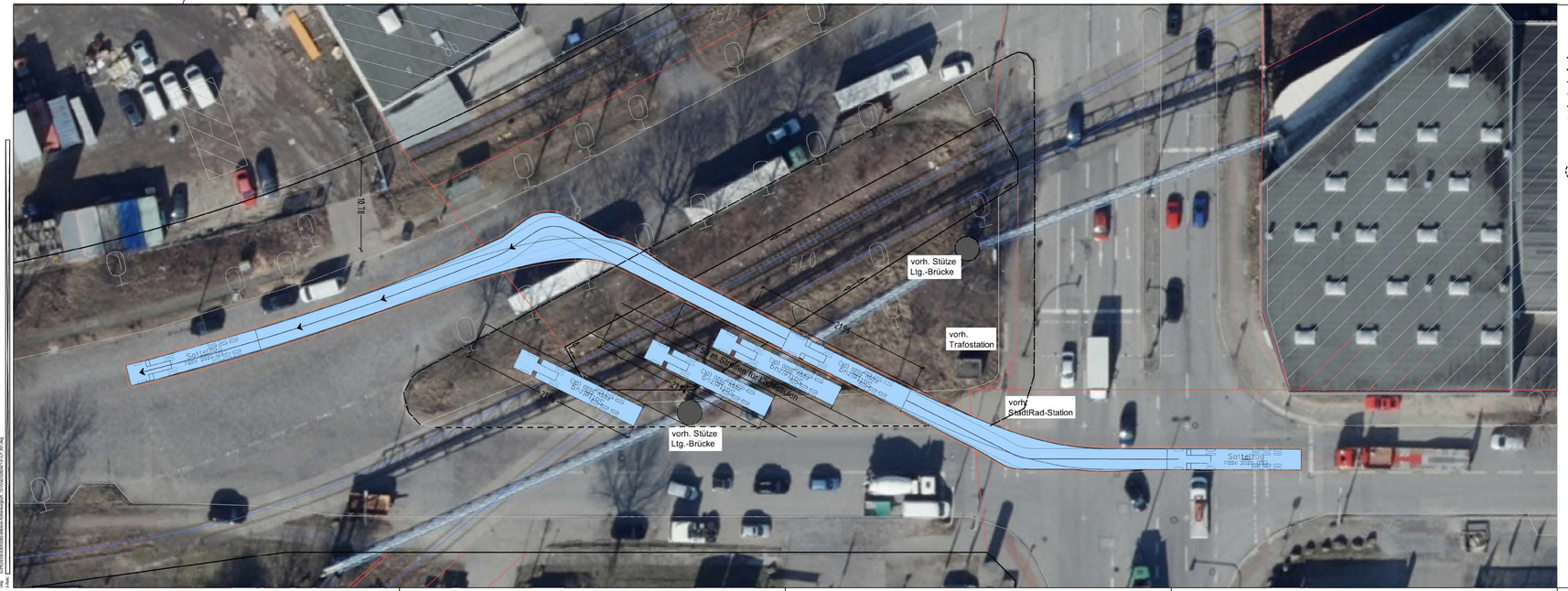


Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr. 9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 1: Liebigstr./Poggendorfstr.	Plan-Nr. 1
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S1-LP_R01	



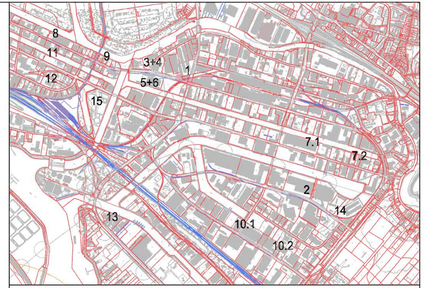
Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halteverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

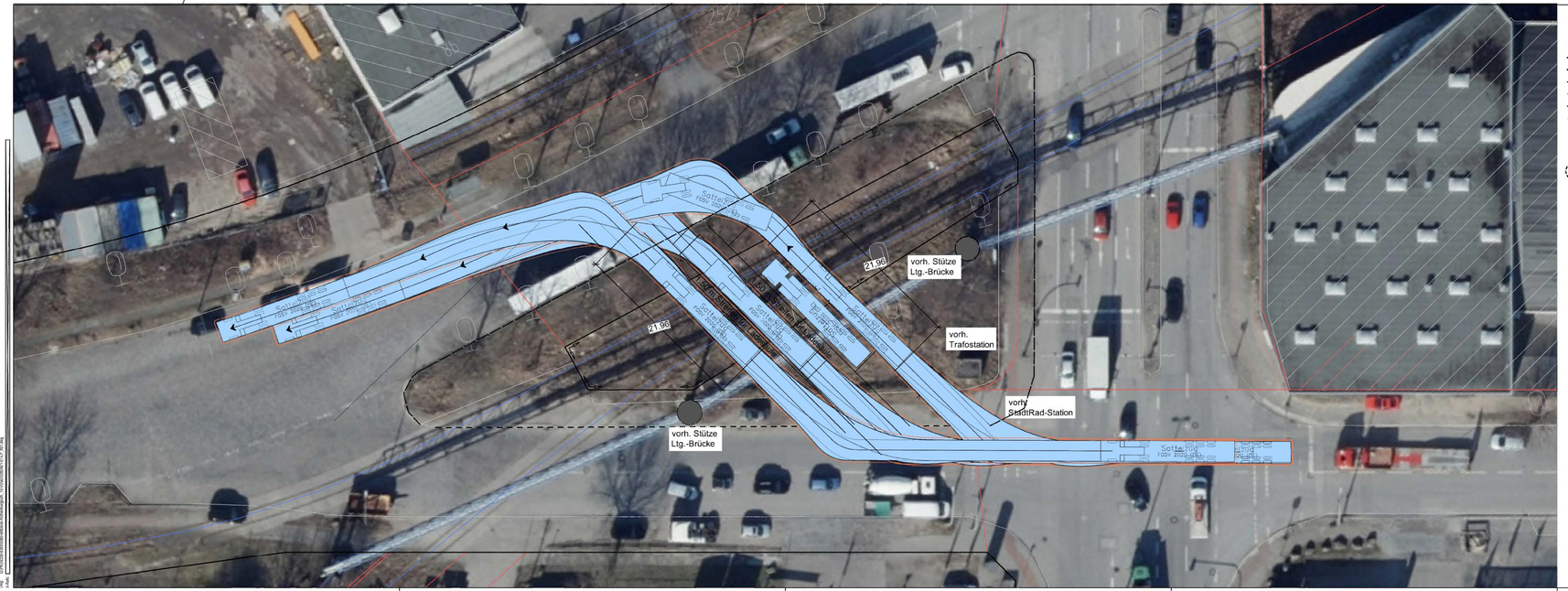


Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr. 9360A01
Planart	Schleppkurvenplan 30gon Lfd.-Nr. 1: Liebigstr./Poggendorfstr.	Plan-Nr. 1.1
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S1-LP_R01	



Legende

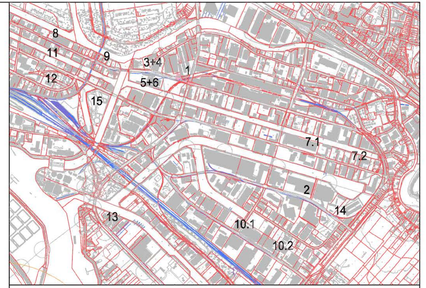
- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.



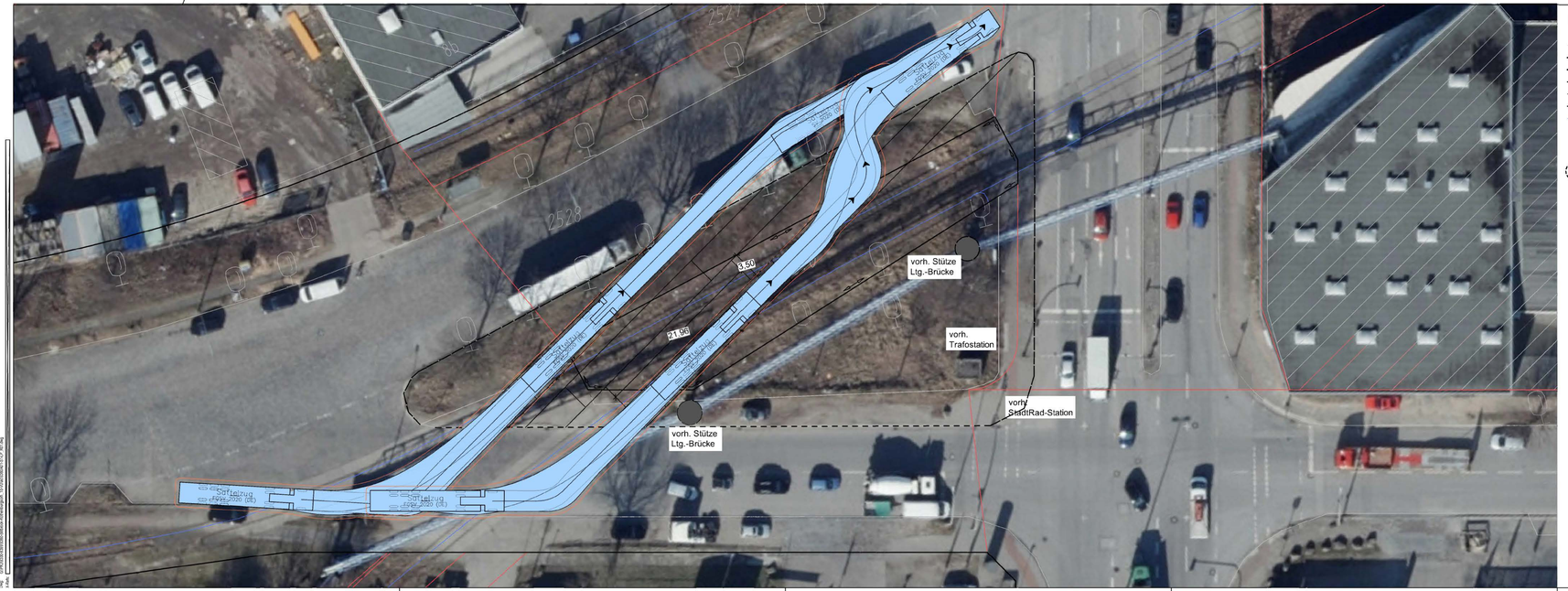
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr. 9360A01
Planart	Schleppkurvenplan 50gon Lfd.-Nr. 1: Liebigstr./Poggendorfstr.	Plan-Nr. 1.2
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S1-LP_R01	

Zeich.: 11.02.00 Bearb.: Bahnert, Dipl.-Ing. Layout: fit, 1:50 (fit)
Proj.: [OK]\9360A01\Bearbeitung\Schleppkurven\9360A01-S1-LP_R01.dwg
Plotdt.: 18/2024 4:47:01 pm



Legende

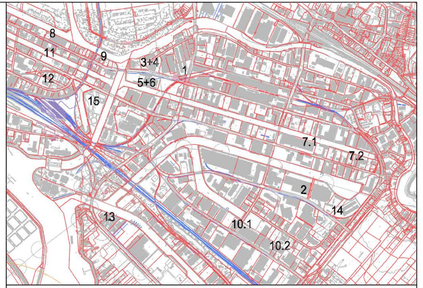
- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halteverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

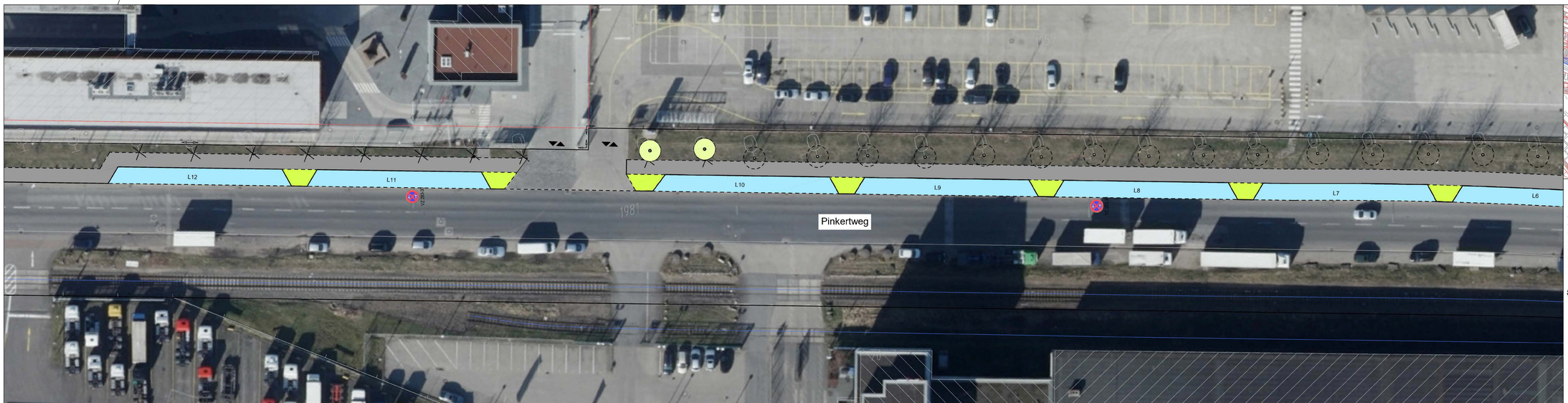


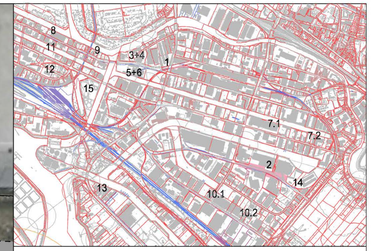
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr. 9360A01
Planart	Schleppkurvenplan 50gon West-Ost Lfd.-Nr. 1: Liebigstr./Poggendorfstr.	Plan-Nr. 1.3
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S1-LP_R01	





Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg.HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehweg/Überfahrt / Parken
- Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- VZ 283 Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- VZ 286 Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

0 5 10 20
M 1:250 m

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

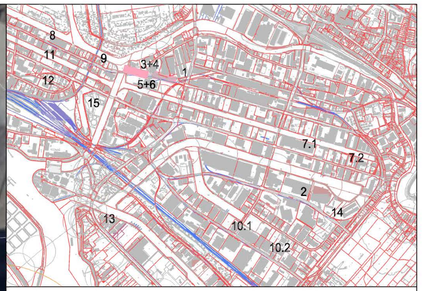
SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 10 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 2: Pinkertweg
Plan-Nr.	2
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

Index 1181208 Stadt+Verkehr 08.1208 Layout: Kp 3
Datei: 9360A01-S1-LP_R01.dwg Plotdt: 18/05/24 15:24





Legende

- Flurstückgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (sbg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabensteln Gehweg/überfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20 m
M 1:250

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

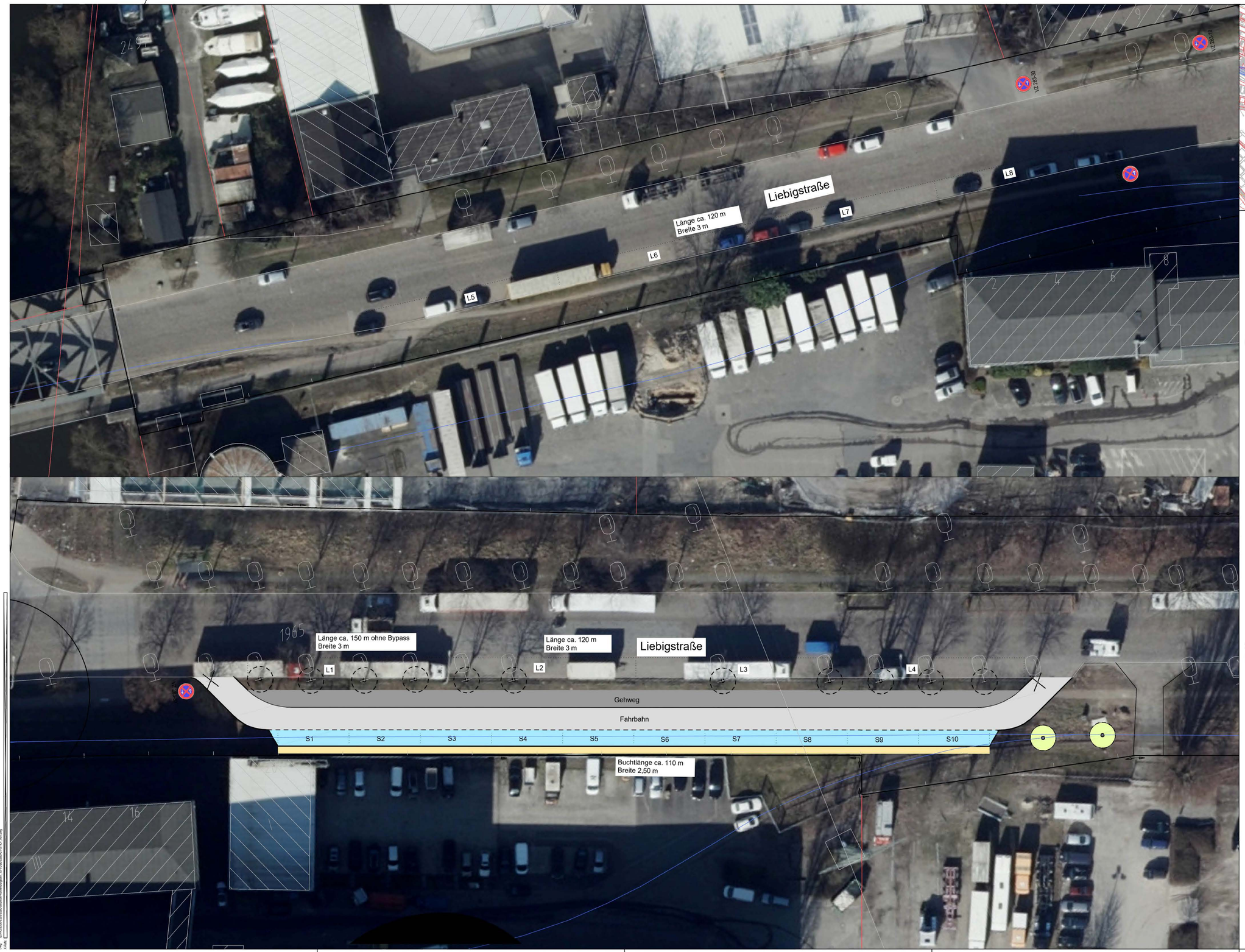
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

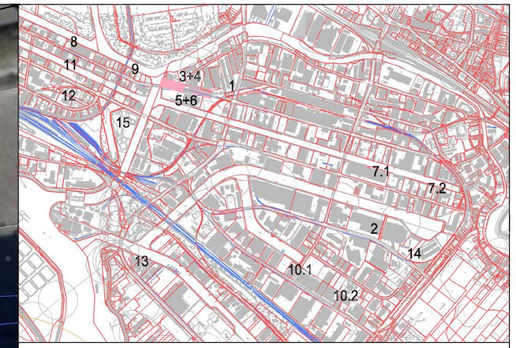
SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel. 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
QF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 3 und 4: Liebigstraße (Nord)
Plan-Nr.	3_4
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

Datum: 11.02.2025 Bearb.: Schwab, Dirk 339 Layout: fe_04
Datei: J:\PLANUNG\Billbrook\Machbarkeit_LKW-Vorstau\Bilder\3_4 LP Nord.dwg Projekt: 9360A-PARK-fe





Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- VZ 283 Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- VZ 286 Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigunsart Wabenstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20 m

M 1:250

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

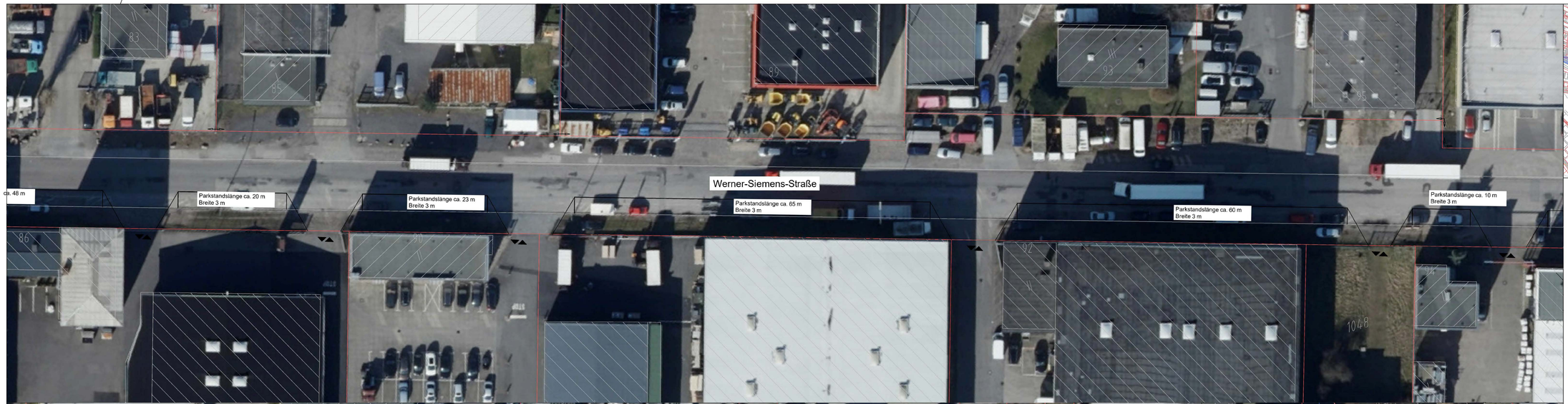
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

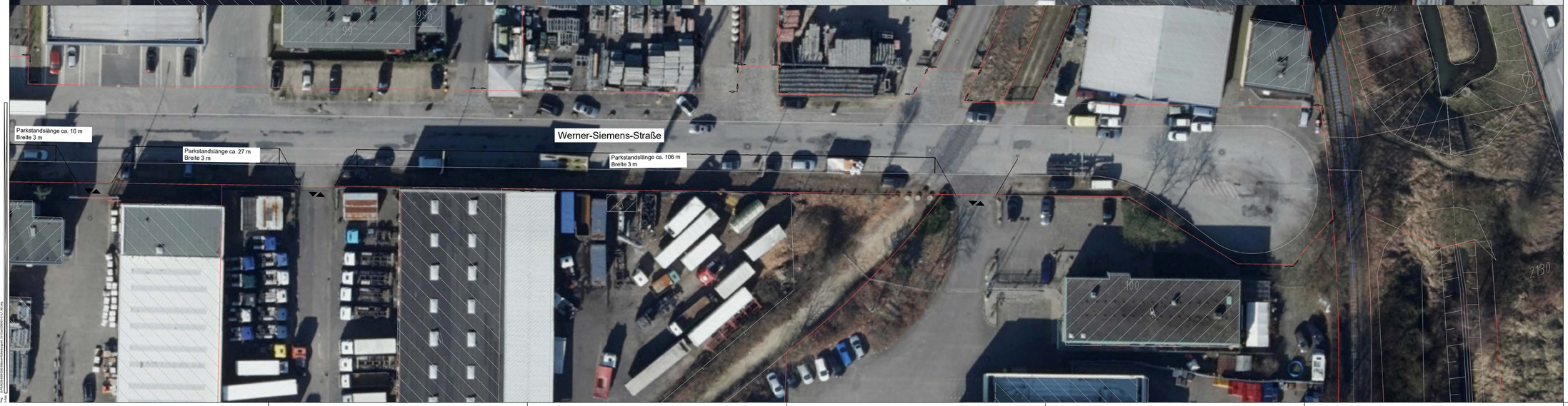
SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57 - 0
E-Mail: office@sbi.de

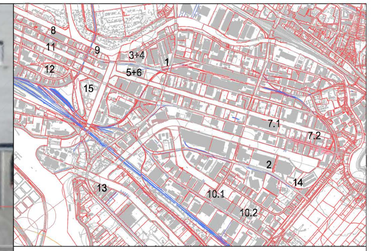
	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	14.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 5 und 6: Liebigstraße (Süd)
Plan-Nr.	5_6
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

Datum: 11.07.2025 Bearb.: Schwab, Dipl.-Ing. Layout: M. Graf
Pfad: I:\GIS\2025\9360\Stellplätze Machbarkeitsstudie\Lageplan_Schwab\9360A01-S1-LP_R01.dwg
Pfad: I:\GIS\2025\9360\Stellplätze Machbarkeitsstudie\Lageplan_Schwab\9360A01-S1-LP_R01.dwg







Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehweg überfahrt / Parken
- Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Halteverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halteverbot" im Bestand

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

0 5 10 20
M 1:250 m

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Gepr/ft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Gepr/ft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan - Blatt 2 Lfd.-Nr. 7: Werner-Siemens-Straße
Plan-Nr.	7_2
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01



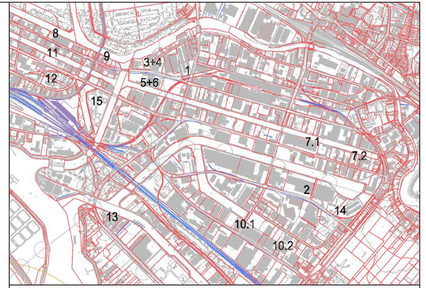
Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halteverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

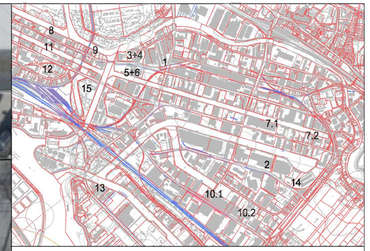
SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 9: Mühlenhagen (Ost)
Plan-Nr.	9
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

Datum: 11.02.00 Bearb.: Schwab, Dipl.-Ing. Layout: fig. 9
Proj.: J:\SBI\2024\9360A01\Bilder\Abbildungen\9_Mühlenhagen_Ost.dwg
Plotdatum: 15.11.2024 11:47:38 Plotmaßstab: 1:1 (ISO A1) Plot: fig. 9





Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waben/rein Gehweg/überfahrt / Parken
- Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

0 5 10 20
M 1:250 m

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt: Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.: 9360A01

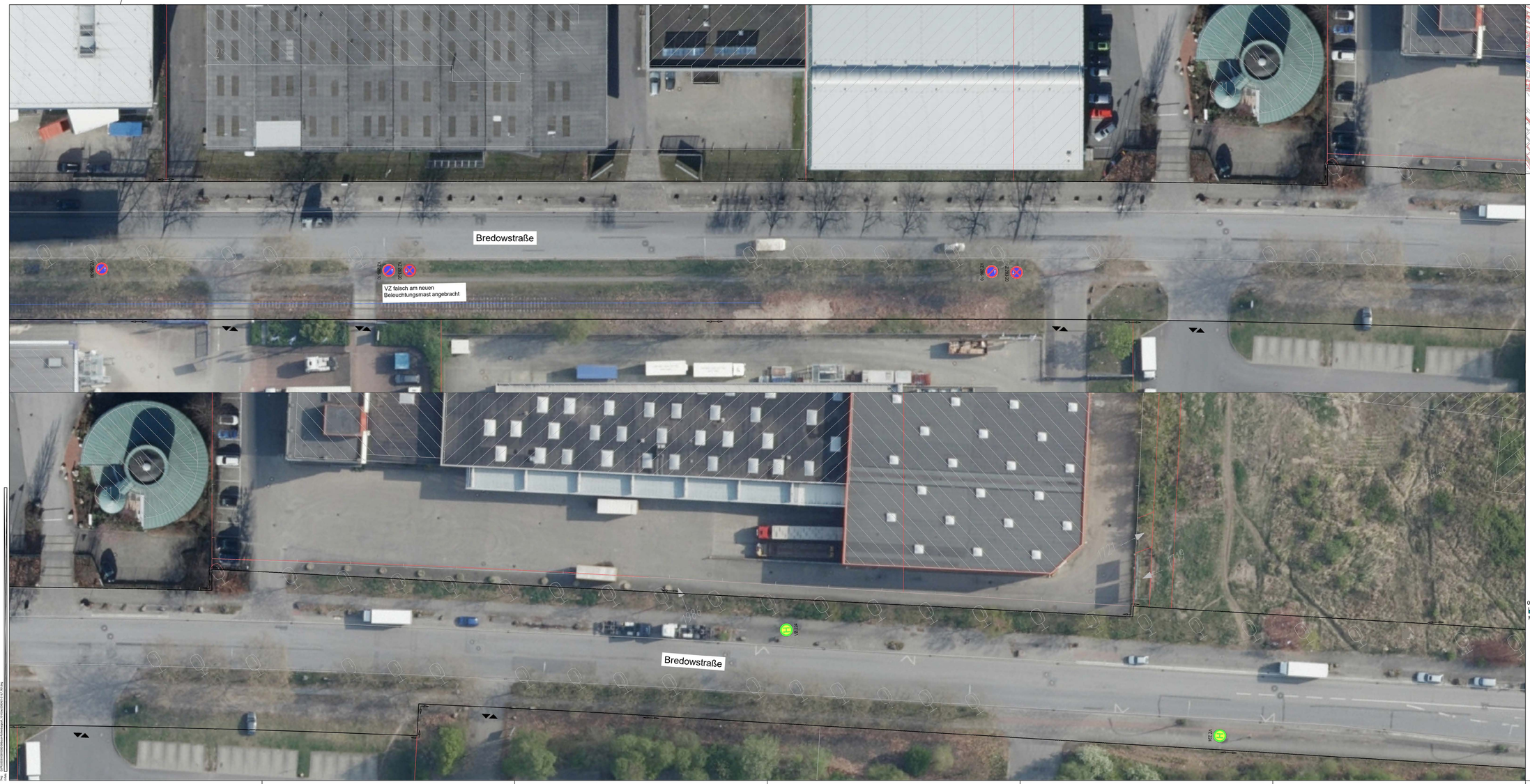
Planart: Lageplan - Blatt 1
Lfd.-Nr. 10: Bredowstraße
Plan-Nr.: 10_1

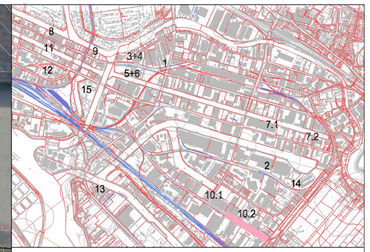
Auftraggeber: Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab: 1:250

Grundlage: Alkis

Planname: 9360A01-S14.P_R01

Datei: 210208 Bach, Arbeit, Ba 208 Layout: ba_10_1
Pfad: I:\9360A01\Plan\Lageplan\9360A01-S14.P_R01.dwg





Legende

- Flurstückgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Wabenstein Gehweg/überfahrt / Parken
- Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Spinnter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

0 5 10 20
M 1:250 m

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

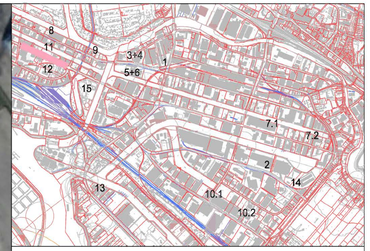
SBI
Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel. 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan - Blatt 2 Lfd.-Nr. 10: Bredowstraße
Plan-Nr.	10_2
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01







Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehweg/überfahrt / Parken
- Grünfläche

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr.: 9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 11: Großmannstraße	Plan-Nr.: 11
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab: 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S14.P_R01	

Nutzer: CGEIBE Stein, Arbeit, Dat: 330 Layout: ku_h1
Datei: W:\Projekte\9360A01\Planung\Lageplan\9360A01-S14.P_R01.dwg Plotdt: 18/05/2025 08:



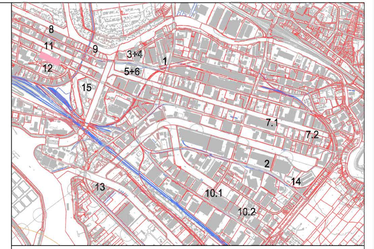
Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand

0 5 10 20 m
M 1:250

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.



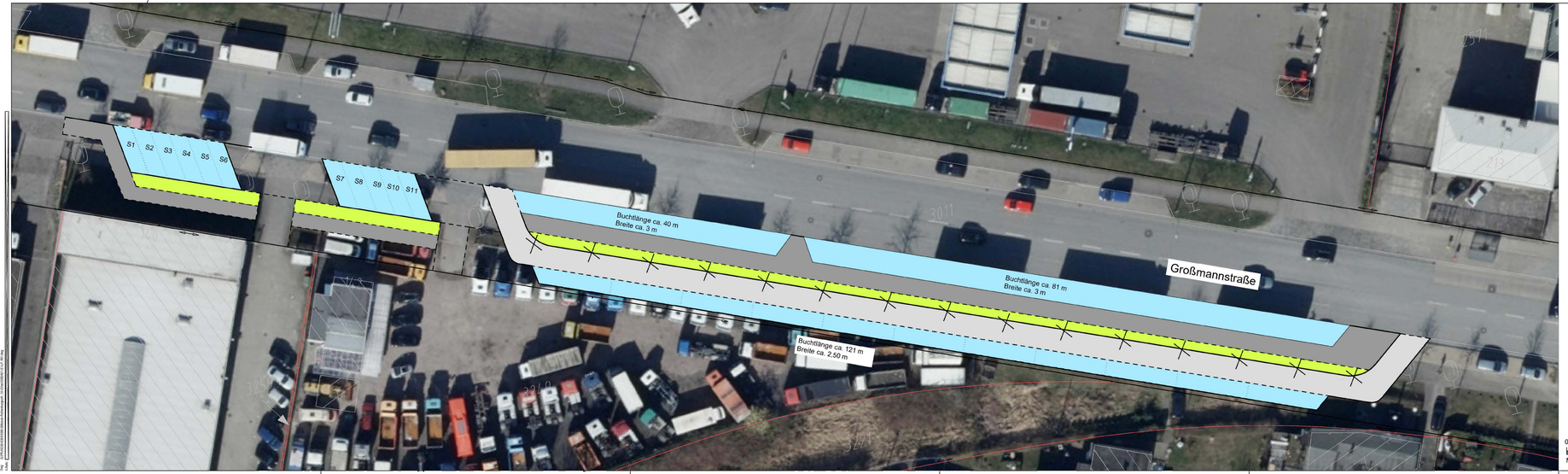
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 12: Großmannstraße Var. 1
Plan-Nr.	12.1
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

Datei: 15.02.2025 Stadt: Schnitt: Ser.:SB Layer: N_12
Pfad: I:\9360A01\Planung\Plan\9360A01-LP_R01.dwg
Plott: 1&DEA4.ctb



Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- VZ 283 Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- VZ 286 Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

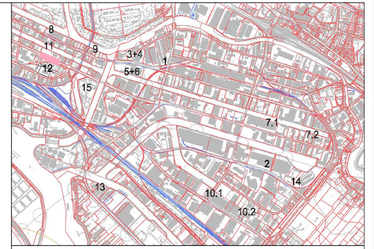
0 5 10 20 m

M 1:250

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 12: Großmannstraße Var. 2
Plan-Nr.	12.2
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

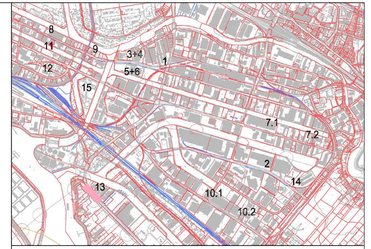
Datei: 15.02.00 Stift: Schrift: Tab: 108 Layer: N_12
Pfad: I:\9000\9360A01\Plan\9360A01-S1-LP_R01.dwg
Plott: 1600-A1-PLAN



Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- VZ 283 Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- VZ 286 Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigunsart Waberstein Gehweg überfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m



Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 13: Andreas-Meyer-Straße
Plan-Nr.	13
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S1-LP_R01

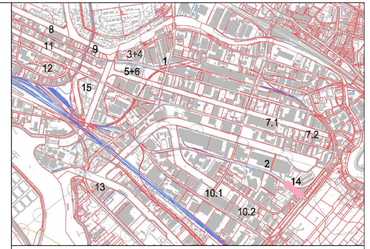
Datei: 13.ZEB Stadt: Hamburg Land: Nr. 13
Pfad: C:\Users\Visar\Desktop\Projekte\9360A01\13.ZEB.dwg
Plott: ABDRUCK.ctb



Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- VZ 283 Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- VZ 286 Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Haltverbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigunsart Waberstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

0 5 10 20
M 1:250 m



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Visar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort
Proj.-Nr.	9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 14: Pinkertweg
Plan-Nr.	14
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und innovation
Maßstab	1:250
Grundlage	Alkis
Planname	9360A01-S14_P_R01

Datei: 15.03.2024 Stadt: Schnitt: Seite 338 Layer: N_14
Pfad: M:\BO\A\9360A01\Plan\9360A01-S14_P_R01.dwg

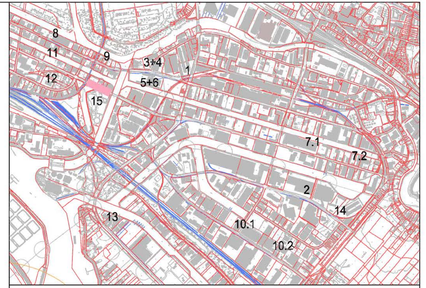


Legende

- Flurstücksgrenze
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt (abg HB)
- Tiefbord
- Materialwechsel
- vorh. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Gleisanlage
- Ein- und Ausfahrt
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- L1 Stellplatz LKW
- S1 Stellplatz Sprinter
- Zeichen 283 StVO "Absolutes Haltverbot" im Bestand
- Zeichen 286 StVO "Eingeschränktes Halterbot" im Bestand
- Befestigungsart bituminös,Vollausbau
- Befestigungsart Pflaster
- Befestigungsart Waberstein Gehwegüberfahrt / Parken
- Grünfläche

Lagebezug:	ETRS89
Abbildung:	GK
Lagestatus:	320
Höhenbezug:	DHHN2016
Höhenangabe:	m ü. NHN
Höhenstatus:	170

Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Geprüft	Datum

SBI
Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	Vlaar	15.11.2024
Geprüft	Schwab	15.11.2024
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie zu dezentralen LKW-Vorstauplätzen im Industriegebiet Billbrook / Rothenburgsort	Proj.-Nr. 9360A01
Planart	Lageplan Lfd.-Nr. 15: Großmannstraße	Plan-Nr. 15
Auftraggeber	Behörde für Wirtschaft und Innovation	Maßstab 1:250
Grundlage	Alkis	
Planname	9360A01-S1-LP_R01	

Datum: 11.02.2025 Bearb.: Schwab, Dipl.-Ing. Layout: fa_15
Dat.: J:\PLAN\9360A01\Bilder\Übersichtslageplan_S1\9360A01-S1-LP_R01.dwg Plotdt.: 9360A01-LP_R01.dwg

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
1 Dreiecksfläche Liebigstraße / Poggendorfstraße / Wöhlerstraße
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch	1	1.000 €
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	500	7.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m	80	7.200 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	350	21.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	350	31.500 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	160	9.600 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	600	15.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	16	32.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	150	7.500 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	250	10.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	2	6.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	1.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		7.465 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		7.465 €
31	Basisbaukosten; netto		**164.230 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	31.204 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**195.434 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	29.315 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		5.251 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**230.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**230.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
2 Pinkertweg
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	3.000	45.000 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	2.100	126.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	1.300	117.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	1.500	90.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	200	5.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	2	4.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	600	30.000 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	1.100	44.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	8	22.500 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	6.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk	11	44.000 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		26.675 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		26.675 €
31	Basisbaukosten; netto		**586.850 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	111.502 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**698.352 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	104.753 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		6.896 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**810.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**810.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
3 Liebigstraße (Nordseite) Straßenrand
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	700	10.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	490	29.400 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	300	27.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	350	21.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	75	1.875 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	3	6.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	150	7.500 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	250	10.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	2	6.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk	3	12.000 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		6.664 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		6.664 €
31	Basisbaukosten; netto		**146.603 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	27.854 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**174.457 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	26.169 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		9.374 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**210.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**210.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
4 Liebigstraße (Nordseite) Grünstreifen
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	1.700	25.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	1.190	71.400 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2	500	50.000 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	400	36.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	400	24.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	400	10.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	6	12.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	500	25.000 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	300	12.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	5	15.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		14.145 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		14.145 €
31	Basisbaukosten; netto		**311.190 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	59.126 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**370.316 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	55.547 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		4.136 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**430.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**430.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
5 Liebigstraße (Südseite) , ab Liebigbrücke, Straßenrand
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2		0 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3		0 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2		0 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m		0 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m		0 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk		0 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		100 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		100 €
31	Basisbaukosten; netto		**2.200 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	418 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**2.618 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	393 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		6.989 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**10.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**10.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
6 Liebigstraße (Südseite) , ab Liebigbrücke, Gleisbett
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	1.300	19.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	910	54.600 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2	500	50.000 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	300	27.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	450	27.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	2	4.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	300	15.000 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	150	6.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	4	12.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk	2	8.000 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		11.255 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		11.255 €
31	Basisbaukosten; netto		**247.610 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	47.046 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**294.656 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	44.198 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		1.146 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**340.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**340.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
7 Werner-Siemens-Straße (Sackgasse)
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2		0 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3		0 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2		0 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m		0 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m		0 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk		0 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	13.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		650 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		650 €
31	Basisbaukosten; netto		**14.300 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	2.717 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**17.017 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	2.553 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		430 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**20.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**20.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
8 Mühlenhagen
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	1.500	22.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m	200	18.000 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	1.050	63.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	450	40.500 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	450	27.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	600	15.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	14	28.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	200	10.000 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	300	12.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	4	12.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch	1	2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk	2	8.000 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		12.900 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		12.900 €
31	Basisbaukosten; netto		**283.800 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	53.922 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**337.722 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	50.658 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		1.620 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**390.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**390.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
9 Mühlenhagen (vor Liebigbrücke)
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2		0 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3		0 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2		0 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m		0 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m		0 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk		0 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		1.500 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		75 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		75 €
31	Basisbaukosten; netto		**1.650 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	314 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**1.964 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	295 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		7.742 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**10.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**10.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
10 Bredowstraße (Südseite)
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	2.500	37.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m	210	18.900 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	1.750	105.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2	700	70.000 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	400	36.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	600	36.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	800	20.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	450	22.500 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	400	16.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	4	12.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		1.500 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk	4	16.000 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		19.570 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		19.570 €
31	Basisbaukosten; netto		**430.540 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	81.803 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**512.343 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	76.851 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		806 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**590.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**590.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
11 Großmannstraße: Bereich zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße, Parkstreifen
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2		0 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3		0 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2		0 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m		0 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m		0 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk		0 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		6.500 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		325 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		325 €
31	Basisbaukosten; netto		**7.150 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	1.359 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**8.509 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	1.276 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		215 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**10.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**10.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
12.1 Großmannstraße: Bereich zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße, Grünstreifen
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	1.000	15.000 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	700	42.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	500	45.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	300	18.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	200	5.000 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	150	7.500 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	400	16.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	3	9.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		7.975 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		7.975 €
31	**Basisbaukosten; netto**		**175.450 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	33.336 €	
33	**Basisbaukosten; brutto**		**208.786 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	31.318 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		9.897 €	
37	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt**		**250.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**250.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
12.2 Großmannstraße: Bereich zwischen Billstraße und Gustav-Kunst-Straße, Grünstreifen
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	2.000	30.000 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	1.400	84.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2	600	60.000 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	550	49.500 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	550	33.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	300	7.500 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	400	20.000 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	500	20.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	5	15.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		2.500 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		16.075 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		16.075 €
31	Basisbaukosten; netto		**353.650 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	67.194 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**420.844 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	63.127 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		6.030 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**490.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**490.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
13 Andres-Meyer-Straße, Gleisfläche vor Fa. Bock & Schulte
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	700	10.500 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	490	29.400 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2	200	20.000 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	150	13.500 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	200	12.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	150	3.750 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	75	3.750 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	75	3.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	2	6.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		1.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		5.145 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		5.145 €
31	**Basisbaukosten; netto**		**113.190 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	21.506 €	
33	**Basisbaukosten; brutto**		**134.696 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	20.204 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		5.099 €	
37	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt**		**160.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**160.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
14 Pinkertweg, gegenüber Hausnummer 49
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2	1.000	15.000 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3	700	42.000 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2	400	36.000 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2	300	18.000 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2	300	7.500 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk	3	6.000 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m	150	7.500 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m	200	8.000 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk	2	6.000 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		500 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		7.325 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		7.325 €
31	Basisbaukosten; netto		**161.150 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	30.619 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**191.769 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	28.765 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		9.466 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**230.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**230.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH

LKW-Vorstau, dezentrales Konzept
15 Großmannstraße, zwischen Billstraße und Brücke über Tiefstackkanal
-Kostenschätzung-

Beschreibung und Kostenansätze

Nr.	Beschreibung	Kosten je Einheit	Menge	Einzelkosten
1	Vorbereitende Arbeiten (Baumschutz, Rodung, baumpflegerische Maßnahmen, ...)	psch		
2	Abbruch Nebenflächen einschl. Randeinfassung, Grünflächen	15 € / m2		0 €
3	Abbruch Fahrbahnbefestigung einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
4	Abbruch Fahrbahn (Pflaster) einschl. Tragschichten entsorgen	30 € / m2		0 €
5	Deckschicht fräsen ca. 10 cm	10 € / m2		0 €
6	Gleisrückbau	90 € / m		0 €
7	Pechhaltigen Asphalt entsorgen	70 € / to		0 €
8	Belasteten Boden entsorgen	60 € / m3		0 €
9	Deckenerneuerung, ca. 10 cm	35 € / m2		0 €
10	Erneuerung Fahrbahn (Vollausbau) einschl. Tragschichten herstellen	100 € / m2		0 €
11	Parkflächen & Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
12	Gehwegüberfahrten in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
13	Fahrbahn in Pflasterbauweise einschl. Tragschichten herstellen	90 € / m2		0 €
14	Nebenflächen in Pflasterbauweise, Betonplatten einschl. Tragschichten herstellen	60 € / m2		0 €
15	Grünflächenflächen anlegen, Oberboden	25 € / m2		0 €
16	Böschung anpassen	30 € / m2		0 €
17	Bäume liefern und pflanzen	2.000 € / Stk		0 €
18	Hochbord liefern und einbauen	50 € / m		0 €
19	Kassler Sonderbord liefern und einbauen	100 € / m		0 €
20	Tiefbord liefern und einbauen	40 € / m		0 €
21	Rasenbord liefern und einbauen	30 € / m		0 €
22	Straßenabläufe einbauen und Anschlussleitungen verlegen	3.000 € / Stk		0 €
23	Taktile Elemente	psch		
24	Beschilderung (ausbauen/entfernen, neu)	psch		2.000 €
25	Maßnahmen Öffentliche Beleuchtung	4.000 € / Stk		0 €
26	Markierungen (Radfahrstreifen, Piktogramme, Sperrflächen), etc.)	psch		
27	Baumrost liefern und einbauen	2.000 € / Stk		0 €
28	Absperrelemente einbauen (Bügel etc.), Ausstattung	250 € / Stk		0 €
29	Baustelleneinrichtung	5%		100 €
30	Verkehrssicherung, -führung, Bauzwischenzustände	5%		100 €
31	Basisbaukosten; netto		**2.200 €**	
32	Mehrwertsteuer (19%)	19%	418 €	
33	Basisbaukosten; brutto		**2.618 €**	
34	Kostenvarianz ca. 15% der Basisbaukosten (gem. Drucksache 20/6208 der FHH)	15%	393 €	
35	Preissteigerung 3%	0	0 €	
36	Rundung		6.989 €	
37	Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet) je Abschnitt		**10.000 €**	
38	**Gesamtkostenschätzung (brutto, gerundet)** →		**10.000 €**	

29.11.2024; SBI GmbH