

Erläuterungsbericht

Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 – Radweg zur S-Bahn-Station und Radweg nördlich der Bahn



Hamburg. Deine Perlen.
Integrierte Stadtteilentwicklung



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden

Im Auftrag:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Bebauungsplanung
Harburger Rathausplatz 4
21073 Hamburg

25.09.2019

Vorplanung: Radweg zur S-Bahn-Station und Radweg nördlich der Bahn

Inhalt

1	Allgemeines.....	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme.....	2
1.2	Begründung des Vorhabens.....	2
1.3	Auftraggeber/ Bedarfsträger/ Projektauftrag	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	3
3	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	3
3.1	Gegenwärtiger Zustand	3
3.2	Variantenuntersuchung.....	4
3.3	Geplanter Zustand, Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen	5
3.4	Bautechnische Einzelheiten	7
4	Umweltbelange.....	8
5	Grunderwerb	8
6	Anmerkungen zur Finanzierung	9
7	Anlagen.....	10
7.1	Haltestelle Fischbek, Ausbauprognose für Bike & Ride, P&R Betriebsgesellschaft mbH 25.01.2019.....	10
7.2	Stellungnahme BWVI zu Alternativenprüfung Radschnellweg 18.07.2019	10
8	Literaturverzeichnis.....	10

ANHANG

Trassenplan Radweg zur S-Bahn-Station (Zeichnung Nr. 01-1, 01-2)

Trassenplan Radschnellweg (Lageplan: Zeichnung Nr.: 01-06,
Querschnitt: Zeichnung Nr.: 07)

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme

Im Westen des Bezirks Harburg der Freien Hansestadt Hamburg, an der Landesgrenze zu Niedersachsen, liegt das rund 106 Hektar große Bebauungsplangebiet NF67 Fischbeker Reethen. In diesem Gebiet im Stadtteil Neugraben-Fischbek sollen rund 2.200 Wohnungen, sowie Flächen für Gewerbe- und Dienstleistungen entstehen.

In diesem Zusammenhang wird südlich der Bahnlinie Harburg - Stade, eine Geh- und Radwegverbindung zwischen dem neuen Wohn- und Gewerbegebiet und der davon östlich gelegenen S-Bahn-Station Fischbek erforderlich. Zusätzlich wird aus Niedersachsen in Richtung Harburg, nördlich der Bahnstrecke, ein Radschnellweg als Fuß- und Radweg geplant.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten führt der geplante Radschnellweg über einen bestehenden Wirtschaftsweg. Dieser führt auf einer rund 1,2 km langen Strecke von Neu Wulmstorf (Niedersachsen) im Westen, zur S-Bahn-Station Fischbek im Osten. An der S-Bahn-Station gelangt man von Norden kommend über eine Rampen- und Treppenanlage, sowie einer Unterführung zur südlichen Seite der S-Bahn-Station.

Südlich der Bahnlinie orientiert sich die gewählte Linienführung des kombinierten Geh- und Radweges auf der Trasse der ehemaligen Panzerverladerampe der Bundeswehr (StOV der ehem. Röttiger-Kaserne). Diese führt vom westlich gelegenen Projektgebiet Fischbeker Reethen zur nördlichen Bahnstrecke. Südlich und parallel der bestehenden Gleisanlagen führt die Rampe weiter auf das ehemalige Gleisbett der Panzerverladebahn. Es wird ein rund 500 m langer Geh- und Radweg vorgesehen, welcher mit einer B+R-Anlage an die S-Bahn-Station Fischbek anschließt.

Aufgrund der prognostizierten steigenden Fahrgastzahlen der S-Bahn-Linie S3 durch das neue Wohngebiet und des Ziels der FHH den Fahrradverkehr in Hamburg attraktiver zu gestalten, werden die neuen Radwegverbindungen und die neue Auslegung der Fahrradparkstände im äußersten Südwesten der Hansestadt notwendig.

1.2 Begründung des Vorhabens

Die derzeit an der S-Bahn-Station Neugraben endende Veloroute 10 soll als Teil der übergeordneten Radschnellwege der FHH über die S-Bahn-Station Fischbek in diesem Korridor weiter nach Neu Wulmstorf - Buxtehude - Stade verlängert werden.

Zudem wird sich im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung (Projektgebiet Fischbeker Reethen) das Verkehrsaufkommen erhöhen, sodass neue Anbindungen für Fußgänger und vor allem Radfahrer zur S-Bahn-Station Fischbek erforderlich werden.

In der Prognose von P+R-Betriebsgesellschaft mbH (25.01.2019) wird das heute vorhandene B+R-Angebot an der S-Bahn-Station Fischbek, mit den bisherigen Erfahrungen und den politischen Zielsetzungen bezüglich einer Stärkung des Radverkehrs in der Stadt Hamburg, als völlig unzureichend beschrieben. Im Hinblick auf über 7.000 prognostizierten neuen Einwohnern des Projektgebiets Fischbeker Reethen und Fischbeker Heidbrook, werden mit eingerechnetem Entwicklungspotential und Sicherheitsaufschlag rund 300-400 Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich der S-Bahn-Station benötigt.

1.3 Auftraggeber/ Bedarfsträger/ Projektauftrag

Aufgrund der Bedeutung eines radfahr- und fußgängerfreundlichen Anschlusses der Neubaugebiete NF 66 und NF67 an den S-Bahnhaltepunkt Fischbek im Fördergebiet der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) Neugraben-Fischbek wurde vom Bezirksamt Harburg - Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt – Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung das nachfolgende Gutachten vergeben.

Die Planunterlagen wurden durch SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH erarbeitet.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Projektfläche befindet sich innerhalb des Baustufenplan Neugraben-Fischbek vom 08.06.1956.

Die Planung bilden die Grundlagen für die Ausweisungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67.

Nördlich der Bahnanlagen ist die Fläche des geplanten Radschnellweges als oberirdische Bahnanlage dargestellt. Es gilt jedoch der Zusatz, dass diese Fläche mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten ist.

Der Bereich südlich der Bahn soll im B-Plan N-F 67 als Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen werden.

3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Nördlich der Bahn:

Der Wirtschaftsweg verläuft von Westen aus Niedersachsen (Gemeinde Neu Wulmstorf), nach Osten zur S-Bahn-Station Fischbek im Bezirk Harburg. Nördlich wird der Weg durch Felder des Naturschutzgebiets Moorgürtel und südlich von den Bahnanlagen eingegrenzt. Durch die parallel verlaufenden Gleisanlagen sind in Abständen von etwa 80 m Oberleitungsmasten neben dem Weg vorhanden. Zudem verläuft parallel ein Kabelkanal über den Großteil der betrachteten Strecke.

Der bahnbegleitende Weg ist zwischen 3,5 m und 4,5 m breit und wird hauptsächlich von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Zusätzlich ist der Weg für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Aufgrund der Grandbefestigung des Weges sind Schlaglöcher und Spurrinnen vorhanden. Dadurch sammelt sich Oberflächenwasser und fließt nicht vollständig ab. Entwässert wird der Weg zurzeit über die nördlich angrenzenden Felder und Gräben. Drei Gräben kreuzen in südlicher Richtung den Wirtschaftsweg, sowie die Bahnanlagen. Die drei Gräben werden über vorhandene Durchlässe unter dem Weg und den Bahnanlagen durchgeführt.

Unter der gesamten betrachteten Länge des Wirtschaftsweges verlaufen zwei Schmutzwasser-Druckleitungen der HSE (Hamburger Stadtentwässerung) mit Nennweiten von DN 700 und DN 350. Im Bereich der kreuzenden Gräben unterqueren die Schmutzwasserleitungen die Durchlässe in Dükern. Im Bereich der S-Bahn-Station Fischbek, queren zudem noch eine Kommunikations- und zwei Stromleitungen den geplanten Radschnellweg.

Südlich der Bahn:

Von Südwesten aus verläuft die ehemalige Panzerrampe mit einem Radius von etwa 200 m nach Osten. An den bestehenden Bahngleisen geht der Weg auf die Fläche der ehemaligen Panzerverladebahn über und schließt parallel der Gleisanlagen an die S-Bahn-Station Fischbek an. Die Gleisanlage mit dem dazugehörigen Gleisschotter der Panzerrampe ist zurückgebaut und die Fläche ist nicht öffentlich zugänglich. Sie ist rund 12 m breit und in zwei je 5 m breite Fahrtrichtungen aufgeteilt. Mittig teilt ein etwa 2 m breiter und 0,5 m hoch aufgeschütteter Schotterdamm die Rampe auf. Die Rampenoberfläche besteht aus Sand und entwässert wegbegleitend in einen südlich gelegenen Graben. Dieser Graben entwässert wiederum in das angrenzende Fischbeker Moorland. Die Oberfläche der ehemaligen Panzerverladebahn parallel der Bahnanlagen besteht ebenfalls aus Sand und aus Oberboden. Zwischen der Panzerverladebahn und den Bahnanlagen verläuft ein Kabelkanal. Zudem stehen in regelmäßigen Abständen von etwa 80 m, Oberleitungsmasten neben den Gleisen.

Zwei von Norden verlaufende Durchlässe kreuzen die Bahnanlagen und anschließend die Panzerverladebahn. Sie schließen an den südlich der Panzerverladebahn verlaufenden Bahngraben an, welcher wiederum ins Fischbeker Moorland entwässert.

An der S-Bahn-Station Fischbek sind zurzeit keine öffentlich zugänglichen Fahrradparkstände vorhanden. Es besteht zurzeit lediglich eine eingezäunte und überdachte B+R-Sammelschließanlage. Mit 12 Anlehnbügeln bietet die Anlage gesicherte Stellplätze für 24 Fahrräder. Weitere Fahrräder werden aufgrund fehlender Alternativen an das Gelände der Rampen zum Bahnsteig und zur Unterführung abgestellt und angeschlossen. Diese aktuelle Fahrradparksituation kann in Zukunft zu nicht vertretbaren Attraktivitätsverlusten für die Erreichbarkeit der S-Bahn-Station mit dem Fahrrad führen. Außerdem stören die ungeordnet abgestellten Fahrräder das städtebauliche Erscheinungsbild und kann unter Umständen zu Verkehrsgefährdungen an der S-Bahn-Station führen.

Im Bereich der geplanten B+R-Anlage, sowie der östlich angrenzenden Platzfläche verläuft eine Regenwasserleitung. An diese Regenwasserleitung können neue Trummen zur Oberflächenentwässerung der versiegelten Flächen angeschlossen werden. Außerdem verlaufen, wie nördlich der Bahn, eine Kommunikations- und zwei Stromleitungen über die zu überbauende Fläche.

3.2 Variantenuntersuchung

Nördlich der Bahn:

Der Wirtschaftsweg nördlich der Bahn ist im Eigentum der Deutschen Bahn gemäß dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanentwurf Neugraben-Fischbek 67 als oberirdischen Bahnanlage ausgewiesen. Der geplante Radschnellweg wird dabei jedoch auf einer Fläche verlaufen, welche zusätzlich mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belastet werden darf.

Die sich noch nicht abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zur Trassenfindung für den Radschnellweg Stade – Hamburg sieht eine Trassenführung nördlich der Bahn als sehr wahrscheinlich vor. In Richtung Osten schließt sie direkt die Veloroute 10 an und stellt die direkteste Verbindung dar (Anlage 7.2 Stellungnahme BWVI zu Alternativenprüfung Radschnellwege).

Es wurde bei der Planung der Linienführung darauf geachtet, die angrenzenden Baumgruppen zu erhalten. Zusätzlich wurde der Radschnellweg so dicht wie möglich an die

Bahnanlagen geplant, damit möglichst wenig Grunderwerb nach Norden erforderlich wird. Ein Zaun soll in Zukunft den Radschnellweg von den Bahnanlagen abgrenzen.

Südlich der Bahn:

Im in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanentwurf Neugraben-Fischbek 67 ist die Fläche der ehemaligen Panzerverladerampe als Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen.

Nach dem B+R-Entwicklungskonzept der FHH (Stand: 15.01.2015) sind mindestens 50 % der öffentlichen Fahrradparkstände überdacht und mind. 20 % aller Abstellmöglichkeiten als gesicherte und mietbare Fahrradstellplätze herzustellen. Es wird weiter festgelegt, dass Fahrradanhängerbügel mit einem Achsabstand von 1,0 m vorzusehen sind. Außerdem sollen die zukünftigen frei zugänglichen Parkstände der B+R-Anlage nicht weiter als 50-100 m vom Bahnsteig bzw. dem Haltestelleneingang der S-Bahn-Station Fischbek entfernt liegen. Die Ausbauprognose für Bike + Ride (25.01.2019, P+R-Betriebsgesellschaft mbH) an der S-Bahn-Station Fischbek hat ergeben, dass für den Erstausbau der B+R-Anlage insgesamt mindestens 300-350 Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden sollten. Zudem sollte laut Prognose ein Ausbaupotential zur Erhöhung der Parkstandkapazitäten von weiteren 75-100 Stellplätzen innerhalb der Erstplanung berücksichtigt werden. Zusätzlich ist eine Schließfächanlage mit ca. 11-15 Schließfächern vorzusehen.

Bei der Variantenuntersuchung wurde darauf geachtet, möglichst Flächen der FHH und keine privaten Flächen zu überbauen. Außerdem wurde berücksichtigt so viele Bäume wie möglich zu erhalten. Dabei wurden drei Varianten überprüft, wie man den von Westen verlaufenden Radweg, im Osten an den Bahnsteig anschließen und dabei ausreichend Platz für Fahrradabstellmöglichkeiten einplanen konnte.

Es wurde die Variante bevorzugt, in welcher der Radweg am dichtesten an den Bahnanlagen verläuft und direkt an den Bahnsteig anschließt. Mit dieser Variante kann vermieden werden, dass südlich angrenzende Wohn-Grundstück (Flurstück 8208) zu überbauen.

Radfahrer können nördlich des Flurstückes 8208 ihre Fahrräder in der B+R-Anlage abstellen und über eine Rampe den Bahnsteig erreichen. Radfahrer, welche über den Radschnellweg nördlich der Bahnanlage die S-Bahn-Station erreichen und ihr Fahrrad abstellen wollen, müssen zunächst die vorhandene Unterführung passieren. Am schnellsten können diese Radfahrer ihr Fahrrad abstellen, wenn sie ihre Räder über eine neue Treppe zur B+R-Anlage tragen. Um von Norden barrierefrei zur B+R-Anlage oder dem Geh- und Radweg zu gelangen, müssen Rollstuhlfahrer oder Radfahrer ihr Rad über die bestehenden Rampen schieben. Dies ist zwar ein kleiner Umweg, jedoch konnte darauf verzichtet werden das Wohn-Grundstück mit in die Planung einzubeziehen.

3.3 Geplanter Zustand, Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Nördlich der Bahn:

Der Radschnellweg wird mit einer Breite von 4 m asphaltiert. Er erfüllt damit die Mindestbreite aus dem Arbeitspapier zum Einsatz und zur Gestaltung von Radschnellverbindungen [1]. Der Gehweg ist 2 m breit und wird in Grandbauweise hergestellt. Der Radschnellweg wird durch ein Rundbord vom begleitenden Gehweg abgegrenzt. Das Rundbord entspricht nicht den Anforderungen eines Begrenzungsstreifens zwischen Geh- und Radweg gemäß den H BVA [2], welcher mindestens 30 cm breit vorzusehen ist. Die 3 cm Ansicht des

Rundbords ermöglicht dennoch die taktile Erstastbarkeit der Gehwegbegrenzung für Sehbehinderte. Durch die unterschiedlichen Befestigungsarten des Gehweges und des Radweges wird ebenfalls die Abgrenzung deutlich. Da die Anforderungen an einen Begrenzungstreifen damit erfüllt und lediglich anders ausgeführt werden, kann hier von den Hinweisen zu barrierefreien Verkehrsanlagen [2] abgewichen werden.

Entwässert werden der Gehweg und der Radschnellweg nördlich des Weges über Versickerungsmulden. Lediglich in der Mitte der geplanten Strecke wo der Weg nach Norden über einen Durchlass verspringt, verspringt auch der Verlauf der Mulde. Auf einer Länge von etwa 90 m verläuft die Versickerungsmulde hier südlich des Radschnellweges.

Die Versickerungsmulde hat eine Regelbreite von 2,10 m. Sie setzt sich aus einem beidseitig 30 cm breiten Bankett, einer beidseitig 60 cm breiten Muldenböschung und einer 30 cm breiten Muldensohle zusammen. Die Mulde wird eine Tiefe von 30 cm aufweisen.

In Bereichen, in denen der Radschnellweg direkt an die Bahnanlagen angrenzt wird den Weg begleitend ein 2 m hohen Zaun zwischen Radschnellweg und Bahnanlagen aufgestellt. Der Zaun wird mit einem Abstand von 25 cm neben dem Radschnellweg eingebaut.

Südlich der Bahn:

Der kombinierte Geh- und Radweg wird mit einer Breite von 5 m geplant und soll in Asphaltbauweise befestigt werden. Der asphaltierte Geh- und Radweg geht vor der B+R-Anlage in einen gepflasterten Gehweg über. Hier haben fahrradfahrende ÖPNV-Nutzer die Möglichkeit ihr Fahrrad öffentlich und frei zugänglich abzustellen, oder sich einen gesicherten Stellplatz zu mieten. Bevor die Radfahrer zum Bahnsteig der S-Bahn-Station gelangen, können zudem 15 Schließfächer für Fahrradhelme oder andere Gegenstände angemietet werden.

Insgesamt sind 315 Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen. Damit wird die Anforderung der Ausbauprognose von mind. 300 Abstellmöglichkeiten erfüllt. Davon sind, wie im B+R-Entwicklungskonzept der FHH gefordert, über 50 % öffentlich zugängliche und überdachte Parkstände für Fahrräder. Um den Platzbedarf für die B+R-Anlage möglichst gering zu halten, wurden hauptsächlich Doppelstockparkstände angeordnet. Auch die vor Vandalismus und Diebstahl schützenden Sammelschließanlagen werden mit Doppelstockparkern ausgestattet. Die Sammelschließanlagen bieten insgesamt 80 mietbare Stellplätze für Fahrräder. Zusätzlich sind 9 Anlehnbügel in einem vorgegebenen Achsabstand von 1,0 m vorgesehen.

Über eine Rampe gelangt man von den Fahrradparkständen direkt zum Bahnsteig. Dabei wurde gemäß H BVA [2] darauf geachtet, dass alle 6 m nach Längsneigungen der Rampe von über 3 %, Bereiche mit Längsneigungen von unter 3 % eingeplant werden. Die Längsneigungen der Rampe von über 3 % werden notwendig, um den Höhenunterschied zwischen dem Bahnsteig und dem vorhandenen Gelände zu überwinden.

Über eine Treppenanlage kann man direkt zur Unterführung der Bahnanlagen gelangen. Eine barrierefreie Alternative bietet die vorhandene Rampe zur Unterführung und zum Bahnsteig.

Bei der Planung wurde darauf geachtet so viele Bäume wie möglich zu erhalten. Daher wurde sich auch an dem Verlauf der ehemaligen Panzerrampe orientiert. Im Bereich der geplanten B+R-Anlage und vor dem Bahnsteig lassen sich jedoch, durch den dichten Baumbestand, Fällungen nicht vermeiden. Es wird von mind. 8 Baumfällungen ausgegan-

gen. Für genauere Angaben zu Baumerhalt und Baumfällung muss vor Baubeginn ein Baumgutachten erstellt werden.

Zur Abgrenzung des Geh- und Radweges von den Bahnanlagen, wird wegbegleitend in einem Abstand von 25 cm ein Zaun aufgestellt.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Nördlich der Bahn:

Der Radschnellweg benötigt einen Asphaltaufbau gemäß ReStra [3] Tafel 1: „Bauweisen mit Asphaltdecke [...]“. Dabei wird berücksichtigt, dass der Aufbau auch für landwirtschaftlichen Verkehr dimensioniert wird. Die genaue Dimensionierung des Aufbaus wird in der weiteren Planung durchgeführt.

Radschnellweg:

Befestigung gem. ReStra [3], Tafel 1, Zeile 5a

- Asphaltdecke
- Unterlage anspritzen
- Asphalttragschicht
- Schottertragschicht
- Schicht aus frostunempfindlichem Material

Alternativ ist auch eine einschichtige Asphalttragdeckschicht, anstelle der zwei Asphaltschichten möglich. Eingefasst wird die Asphaltbefestigung mit einem Tiefbord zur Bahn und einem Rundbord mit 3 cm Ansicht zum Gehweg. Der Gehweg wird in ungebundener Bauweise gemäß ReStra [3] hergestellt. Für die Oberflächenbefestigung wird Grand vorgesehen.

Gehweg:

Befestigung gem. ReStra [3], Tafel 6, Zeile 2

- Grandbefestigung
- Schottertragschicht

Eingefasst wird der Gehweg lediglich mit einem Rundbord zur Seite des Radschnellweges. Die Oberflächenentwässerung des Radschnellweges und des Gehweges erfolgt in eine wegbegleitende Versickerungsmulde. Die Mulde hat eine Regelbreite von 2,10 m, eine Regeltiefe von 30 cm und schließt nördlich an den Bestand an. Zwei der drei kreuzenden Durchlässe müssen an die neue Planung angepasst werden. Da ein Durchlass mit einem Durchmesser von 4,0 m vorliegt, wird die Verlängerung um etwa 2,0 m mit einem Rohr mit Maulprofil aus Wellstahl vorgesehen. Ein weiterer Durchlass mit einem Durchmesser von 1,5 m wird mit einem Betonrohr DN 1400 um maximal 3,0 m verlängert.

Südlich der Bahn:

Der kombinierte Geh- und Radweg wird in Asphaltbauweise hergestellt. Bei der Wahl des Aufbaus wird nach ReStra [3] die Tafel 6 angewendet.

Kombinierter Geh- und Radweg:

Befestigung gem. ReStra [3], Tafel 6, Zeile 2

Asphaltdecke
Unterlage anspritzen
Asphalttragschicht
Schottertragschicht

Alternativ ist auch eine einschichtige Asphalttragdeckschicht, anstelle der zwei Asphalt-schichten möglich. Die Befestigung wird beidseitig mit einem Tiefbord eingefasst. Der Weg von der B+R-Anlage zum Bahnsteig, sowie die neue Platzfläche vor der S-Bahn-Station wird in Pflasterbauweise hergestellt. Hier findet ebenfalls die Tafel 6 gemäß ReStra [3] Anwendung.

Gehweg/ Platzfläche:

Befestigung gem. ReStra [3], Tafel 6, Zeile 2

Pflastersteine aus Beton
Bettung aus Brechsand-Splitt-Gemisch
Schottertragschicht

Im Bereich der geplanten Rampe zum Bahnsteig wird aufgrund des Höhenunterschiedes zum Bestand, der Rand größtenteils mit Winkelstützmauern eingefasst. Dort wo eine Abböschung zum Bestand möglich ist, wird ein Tiefbord zur Einfassung eingebaut. Die Oberflächenentwässerung des Geh- und Radweges erfolgt über den bestehenden Bahngraben. Die Details der Einleitung des Oberflächenwassers in den bestehenden Bahngraben muss mit der Bahr abgeklärt werden. Der Gehweg und die Platzfläche von der B+R-Anlage zum Bahnsteig wird über neue Trummen und Anschlussleitungen entwässert.

Ein kreuzender Durchlass muss an die Planung des Geh- und Radweges angepasst werden. Über eine Länge von 6,0 m wird der Durchlass mit einem Betonrohr DN 1400 verlängert. Dieser entwässert wiederum in den angrenzenden Graben und weiter ins Fischbeker Moorland.

4 Umweltbelange

Es befindet sich nördlich der Bahnanlagen das Naturschutzgebiet Moorgürtel, sowie das gleichnamige EU-Vogelschutzgebiet.

Die Umweltbelange wurden B-Plan NF 67 behandelt und abgearbeitet.

5 Grunderwerb

Nördlich der Bahn:

Im Bereich der S-Bahn-Station Fischbek, grenzt nördlich eine in der ALK als Erholungsfläche ausgewiesene Kleingartensiedlung. Hier werden Teile des dazugehörigen Flurstücks 141 überbaut und damit Grunderwerb erforderlich.

Zudem wird weiterer Grunderwerb auf folgenden Flurstücken erforderlich, um die Versickerungsmulde herzustellen:

80, 81, 82, 83, 84, 87, 89, 90, 129, 130, 131, 134, 138, 139, 140 und 141.

Alle weiteren überbauten Flurstücke nördlich der Bahn gehören zum Grundbesitz der FHH.

Südlich der Bahn:

Im Zuge der Veräußerung der Panzerrampe wurden bereits die Flurstücke 8393 und 8395 von der DB an die FHH verkauft. Weiter wurden bei dieser Veräußerung die Flurstücke 8394 und 8396 explizit ausgespart, da sich hier ein Durchlass unter der bestehenden Bahnstrecke befindet.

Für die Nutzung der Flächen des Flurstück 7725, welches sich im Besitz der Deutschen Bahn AG befindet, muss mit der Deutschen Bahn AG eine Vereinbarung getroffen werden. Alle weiteren Flurstücke, die südlich der Bahn überbaut werden, gehören zum Besitz der FHH.

6 Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme für den Radschnellweg nördlich der Bahn erfolgt über die Radschnellwegplanung.

Die Gesamtbaukosten inkl. Honorar betragen für den Radschnellweg nördlich der Bahn:

■■■■■■■■■■

Die Finanzierung der Maßnahme für den Rad- und Gehweg südlich der Bahn (städtische Grundstücke) erfolgt über die Projektentwicklung NF 67 IBA.

Die Gesamtbaukosten inkl. Honorar betragen für den Geh- und Radweg südlich der Bahn:

■■■■■■■■■■

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme gehen die Radwege in das Anlagevermögen des Bezirks Harburg über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7 Anlagen

7.1 Haltestelle Fischbek, Ausbauprognose für Bike & Ride, P&R Betriebsgesellschaft mbH 25.01.2019

7.2 Stellungnahme BWVI zu Alternativenprüfung Radschnellweg 18.07.2019

8 Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitspapier: „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“, Köln, 2014.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA“, Köln, 2011.
- [3] FHH, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, „ReStra – Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“, Hamburg, 2017

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
 SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	-	Verfasst	25.09.19	
Projektleitung/ Sachbearbeitung	<i>Sachbearbeiter</i>	Bearbeitet		
Abschnittsleitung	<i>Abschnittsleiter</i>	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	<i>Abteilungsleiter</i>	Aufgestellt		

Anlagen

7 Anlagen

- 7.1 Haltestelle Fischbek, Ausbauprognose für Bike & Ride, P&R Betriebsgesellschaft mbH 25.01.2019**
- 7.2 Stellungnahme BWVI zu Alternativenprüfung Radschnellweg 18.07.2019**



Haltestelle Fischbek

Ausbauprognose für Bike+Ride

Veranlassung:

Mit der städtebaulichen Entwicklung im Bereich Fischbeker Reethen (NF 67) und Fischbeker Heidbrook (NF 66) sowie die Verlängerung der Veloroute 10 entlang der S-Bahnlinie, entsteht eine höhere Nutzung der Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle Fischbek. Das heutige vorhandene Bike+Ride-Angebot ist mit den bisherigen Erfahrungen und den politischen Zielsetzungen im Hinblick auf eine Stärkung des Radverkehrs in der Stadt Hamburg völlig unzureichend.

Die Bedarfsabschätzung der neuen Bike+Ride-Anlage ist daraufhin zu überprüfen und ggf. in der Ausbaugröße anzupassen. Neben den ermittelten Bedarfen zum Zeitpunkt der baulichen Umsetzung ist immer ein zusätzlicher Ausbaubedarf in der Fläche zu berücksichtigen, bzw. zu formulieren. Die Flächenbeschaffung für den zusätzlichen Ausbau von Fahrradabstellplätzen sollte bei einer Neuplanung des Haltestellenumfeldes immer mit berücksichtigt werden, um Konflikte mit entwickelten Grünstrukturen oder Lauf-, Nutz- und Nebenflächen auch mittelfristig zu vermeiden.

Grundlagen

Zum Erstellungszeitpunkt vom B+R-Entwicklungskonzept der Freien und Hansestadt Hamburg, Stand 15. Januar 2015 (vgl. Drucksache 20/14485) wurde an der Haltestelle Fischbek kein Bestand an öffentlichen Stellplätzen erfasst. Jedoch bestehen gesicherte Stellplätze in Form einer Fahrradsammelschließanlage am südlichen Ausgang. Auf Grundlage der Bestandserfassung 2012 wurde ein Mindestausbaubedarf von zehn öffentlichen Fahrradstellplätzen formuliert.

Diese Festlegungen decken sich nicht mit dem zwischenzeitlich vor Ort feststellbaren tatsächlichen Bedarfen, welche sich in der gestiegenen Anzahl von frei abgestellten Fahrrädern widerspiegelt. Somit zeichnet sich ein stetiger Bedarf öffentlicher Stellplätze ab ohne dass zwischenzeitlich eine Aufwertung der B+R-Anlage vollzogen wurde.

Die bisherigen Erfahrungen an anderen Bahnhöfen und Schnellbahn-Haltestellen in Hamburg zeigen, dass an allen nachgefragten Wegebeziehungen im Haltestellenumfeld ausreichend dimensionierte und attraktive Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden müssen. Ansonsten sind zahlreiche frei abgestellte Räder (vgl. „Freiparker/Wildparker“) zu erwarten. Dies führt neben nicht vertretbaren Attraktivitätsverlusten für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu erheblichen Störungen Erscheinungsbilds, der städtebaulichen Ordnung und unter Umständen auch zu Verkehrsgefährdungen.

Bedarfsprognose B+R

Aktuelle leben laut Bezirksamt Harburg im Einzugsgebiet um den Haltestellenzugang ca. 28.000 Personen. In dem neu entstehenden Quartier NF 66 sind ca. 1.200 Wohneinheiten und im NF 67 2.200 Wohneinheiten zusätzlich geplant. Bei einer prognostizierten Anzahl von 2,1 Personen/Haushalt ergibt sich hieraus eine Einwohnerzahl von 7.140 Personen.

- Erweiterung gemäß B+R-Entwicklungskonzept 2015 um 10 öffentlichen Stellplätze
- Erweiterter Bedarf durch die beiden Neubaugebiete um rund 3,2% (Ansatz aus Bedarfsprognose Neugraben) der prognostizierten 7.140 Einwohner = 230 Stellplätze
- Gesamtbedarfsabschätzung: Bedarf 10 FSP + 230 FSP = 240 FSP
- zzgl. weiteres Entwicklungspotential (angesetzt 30%) sowie ein Sicherheitsaufschlag (angesetzt 20%) = rd. 380 FSP zum Erstausbau
- Gesamtgrößenprognose: **300 – 400 Fahrradstellplätze**

Qualitätskriterien, gem. B+R-Entwicklungskonzept

Entsprechend dem B+R-Entwicklungskonzept der Freien und Hansestadt Hamburg, Stand 15. Januar 2015 (vgl. Drucksache 20/14485) sind Qualitätsstandards für zukünftige Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld definiert. Danach sind mindestens 50 % der öffentlichen Fahrradabstellplätze zu überdachen und 20% aller Stellplätze als gesicherte und vermietbare Fahrradabstellplätze herzustellen. Darüber hinaus sind die Planungsvorgaben aus dem B+R-Entwicklungskonzept zu beachten. Hier wird festgelegt, dass grundsätzlich Fahrradabstellbühnen mit einem Achsabstand von 1,00 m vorzusehen sind.

Die Lage der B+R-Anlage soll in Anknüpfung der zukünftig geplanten Fuß- und Radwege liegen. Dabei soll die Entfernung der frei zugänglichen Abstellplätze zum Haltestelleneingang 50 – 100 m nicht überschreiten, um von Nutzern noch akzeptiert zu werden.

Neben den eigentlichen Abstellanlagen sollten auch die entsprechenden Zuwegungen zu den Abstellanlagen (Radwege, Velorouten) mit berücksichtigt werden.

Weitere Flächenreserven für Fahrradabstellanlagen im direkten Umfeld des Haltestellenzugangs sind im Rahmen der Planung zu prüfen. Der Flächenbedarf für Bike+Ride beträgt pro Fahrradstellplatz, ohne Verkehrsflächen 1,0 m² und mit Verkehrsflächen mindestens 2,75 m². So ergibt sich ein Flächenbedarf von rund 400 FSP x 2,75 m²/FSP = 1.100 m². Die Bike+Ride-Qualitätsanforderungen sind dabei zu berücksichtigen.

Empfehlung: Der Erstausbau für B+R sollte auf mind. 300 bis ca. 350 Gesamtstellplätze ausgelegt sein. Zudem sollte ein Ausbaupotential zur Erhöhung der Stellplatzkapazitäten von weiteren 75-100 Stellplätze innerhalb der Erstplanung mit berücksichtigt werden. Zudem ist eine Schließfächanlage mit ca. 11 - 15 nutzbaren Schließfächern vorzusehen.

Die Möblierungselemente für die B+R-Anlage sind gem. den Abstimmungen mit der Landesplanung stadtweit einheitlich festgelegt.

Die Möblierungselemente sind mit der P+R GmbH als zukünftiger Betreiber abzustimmen.

Hinweis zur Gesamtstellplatzkapazität: Der Bezirk Harburg sieht einen Bedarf an Gesamtstellplätzen bei rd. 600 Stellplätzen. Dieses formulierte Gesamtangebot könnte Mittelfristig erforderlich sein, sofern die Rand- und Rahmenbedingungen (Ausbau und Anknüpfung der Haltestelle an das Radwegenetz, Steigerung des Radverkehrsanteils, Steigerung des Fahrgastaufkommens) zu einer Steigerung des tatsächlichen Fahrgastaufkommens der Haltestelle führen.

Aufgestellt: Hamburg, den 07.05.2018

P + R-Betriebsgesellschaft mbH

[Redacted Signature]

Kopie des Schreibens an:

[Redacted Recipient]

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 18. Juli 2019 15:34
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: WG: Radschnellweg Stade-Hamburg | Erstellung einer Machbarkeitsstudie
Anlagen: image001.jpg; image002.jpg

z. K.

Von: [REDACTED] >
Gesendet: Donnerstag, 18. Juli 2019 15:29
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: Radschnellweg Stade-Hamburg | Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Hallo [REDACTED],

wie von Ihnen richtig zusammengefasst sehen wir die Realisierung des Radschnellwegs auf der Trasse nördlich der Bahn.

Zur Vollständigkeit hat das Büro Orange Edge, dass die Machbarkeitsstudie zur Trassenfindung für den Radschnellweg Stade-Hamburg bearbeitet, jedoch auch mögliche Alternativen nördlich und südlich bei der Datenerhebung im Feld in Augenschein genommen. Die Datenerhebung und –auswertung (z.B. durch noch bevorstehende Bürgerbeteiligungsformate) ist noch nicht vollständig, daher auch die Prüfung der alternativen Verbindungen formal noch nicht abgeschlossen. Allerdings bestätigen bislang alle zusammengetragenen Informationen, dass die Trasse der Favorit bleibt. Der Weg geht Richtung Osten unmittelbar in die Veloroute 10 über und stellt die direkteste Verbindung dar – daher betrachten wir diesen Abschnitt als gesetzt.

Freundliche Grüße,

[REDACTED]

Arbeitsstelle Radverkehr – VR [REDACTED]

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

[REDACTED]

<https://fahrrad.hamburg/>



Gesendet: Donnerstag, 18. Juli 2019 10:18

An:

Betreff: [EXTERN]-AW: Radschnellweg Stade-Hamburg | Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Sehr geehrte Herren,

ich möchte freundlich in dieser Angelegenheit erinnern.

Mit freundlichen Grüßen

M.Sc. Stadtplanung
Projektmanager

IBA Hamburg GmbH | Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg

<http://www.iba-hamburg.de/>

www.iba-hamburg.de
www.oberbillwerder-hamburg.de
www.naturverbunden-wohnen.de
www.iba-hamburg.de/newsletter

Geschäftsführung: Karen Pein

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Staatsrat Matthias Kock

HRB 96972 Registergericht Hamburg

Von:

Gesendet: Donnerstag, 27. Juni 2019 17:20

Betreff: AW: Radschnellweg Stade-Hamburg | Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Sehr geehrter , sehr ,

die IBA Hamburg GmbH ist mit der Projektentwicklung, Erschließung und Vermarktung des Projektgebiets [Fischbeker Reethen](#) beauftragt. Im dazugehörigen Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 wird auf Initiative des Bezirksamts Harburg der Bereich direkt nördlich der Eisenbahnlinie Harburg – Stade zwischen dem S-Bahnhaltepunkt Fischbek und der Landesgrenze als Rad- und Fußweg in Vorbereitung für den dort voraussichtlich verlaufenden Radschnellweg in notwendiger Breite festgesetzt.

In Vorbereitung dafür wurde eine Vorplanung durch das Büro SBI für das Bezirksamt Harburg erstellt. Auf dieser Grundlage wurden die Flächen im Entwurf des Bebauungsplans aufgenommen.

Wir finalisieren derzeit die Unterlagen zum Bebauungsplan, da in diesem Sommer die TöB-Beteiligung stattfinden soll. In diesem Zuge ist aufgefallen, dass nach der Logik der Bebauungsplanung zu diesem Radweg keine Alternativenprüfung erfolgt ist.

Sie, hatten in unserem Arbeitskreis Funktionsplanung am 09.05.17 dargestellt, dass es bei allen Radschnellwegen in einzelnen Abschnitten Zwangspunkte gibt, die bereits vor der Trassenfindung im Rahmen der Planung den Verlauf vorbestimmen. Der Abschnitt zwischen S Fischbek und Neu Wulmstorf sei ein solcher, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass der Radschnellweg hier direkt nördlich der Bahnlinie verlaufen wird.

Ich möchte Sie im Hinblick auf das Bebauungsplanverfahren um kurze schriftliche Bestätigung dieses Sachverhalts bitten.

Mit freundlichen Grüßen

M.Sc. Stadtplanung

Projektmanager
IBA Hamburg GmbH | Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg
[REDACTED] | <http://www.iba-hamburg.de/>

www.iba-hamburg.de
www.oberbillwerder-hamburg.de
www.naturverbunden-wohnen.de
www.iba-hamburg.de/newsletter

Geschäftsführung: Karen Pein
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Staatsrat Matthias Kock
HRB 96972 Registergericht Hamburg

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 17. Januar 2019 13:38
An: [REDACTED]
Betreff: Radschnellweg Stade-Hamburg | Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Sehr geehrte [REDACTED],

wir möchten Sie darüber informieren, dass das Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ der Metropolregion Hamburg seine Arbeit aufgenommen hat. In diesem Rahmen wird bis Ende 2020 u.a. im Teilraum Hamburg - Stade das Potential für Radschnellwegeverbindungen genauer untersucht.

Die Anbindung der Neubaugebiete im Stadtteil Neugraben-Fischbek, allen voran die Fischbeker Reethen, wird dabei ein wichtiges Element der Trassenfindung sein. Gerne würden wir im Laufe des Jahres mit Ihnen über den Planungsstand sowie mögliche Schnittstellen und Synergieeffekte zwischen Radwegeinfrastruktur und Wohnungsbau diskutieren. Dazu werden wir zu einem geeigneten Zeitpunkt auf Sie zukommen. Bis dahin stehen ich oder [REDACTED] vom beauftragten Planungsbüro Ihnen gerne für Rückfragen und Anregungen zur Verfügung.

Informieren Sie gerne auch weitere Kolleginnen und Kollegen in Ihrem Haus, die mit dem möglichen Radschnellweg zwischen Stade und Hamburg in Berührung stehen.

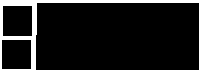
Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]



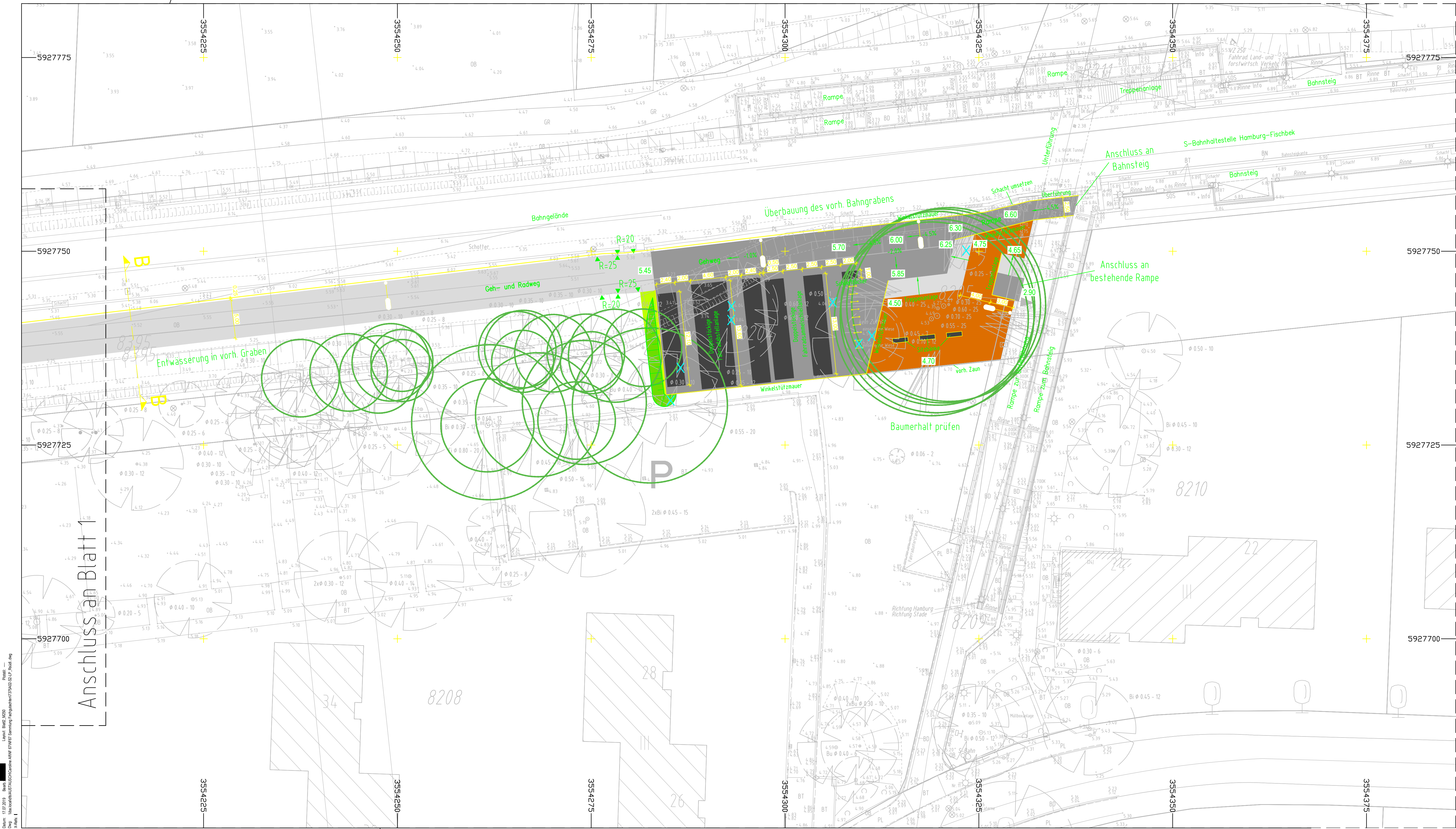
[REDACTED] Planungsamt

Am Sande 2
21682 Stade



 planungsamt@landkreis-stade.de

 www.landkreis-stade.de



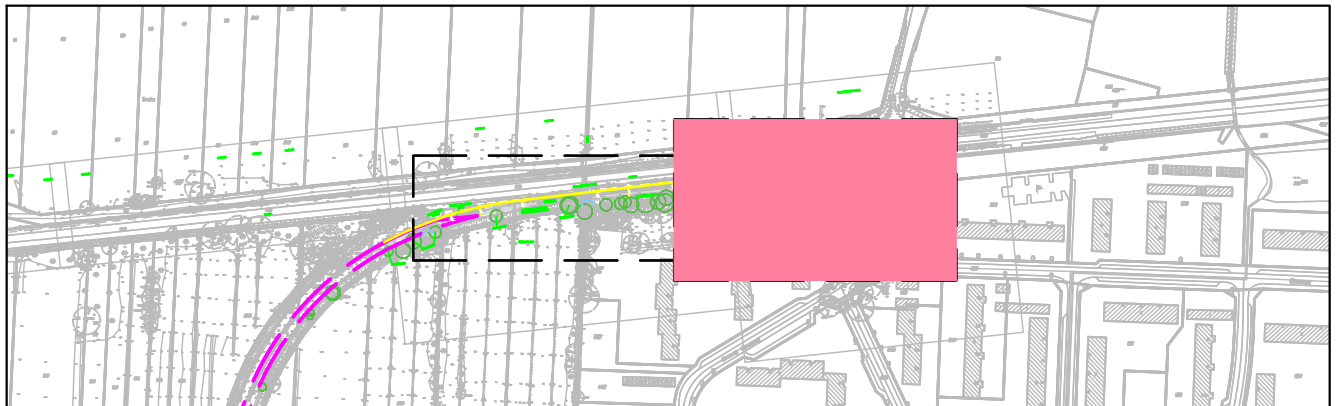
Legende

- zu erhalt./ vorh./ zu fällender Baum
- Fahrradabstellanlage
- Durchlass/ Grabenüberführung
- Zaun
- Schutzgeländer auf Winkelstützmauer
- Höhenangabe
- Längsneigung
- Beleuchtung
- Fahrradbügel
- Geh- und Radweg
- Gehweg
- Platzfläche
- Treppenanlage
- Grünfläche
- Grabenböschung
- Grabensohle
- BT Befestigungsart Betonsteine
- BD Befestigungsart Bituminöse Decke
- OB Befestigungsart Oberboden
- GR Befestigungsart Grand

- 202 freie/ überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Doppelstöckige Aufstellung)
- 80 mietbare/ überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Sammelschließanlage (Doppelstöckige Aufstellung)
- 18 freie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Anlehnbügel)
- 15 mietbare/ überdachte Schließflächen für Fahrradhelme o.Ä.

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	08.02.2019
		Geprüft	08.02.2019
		GF	



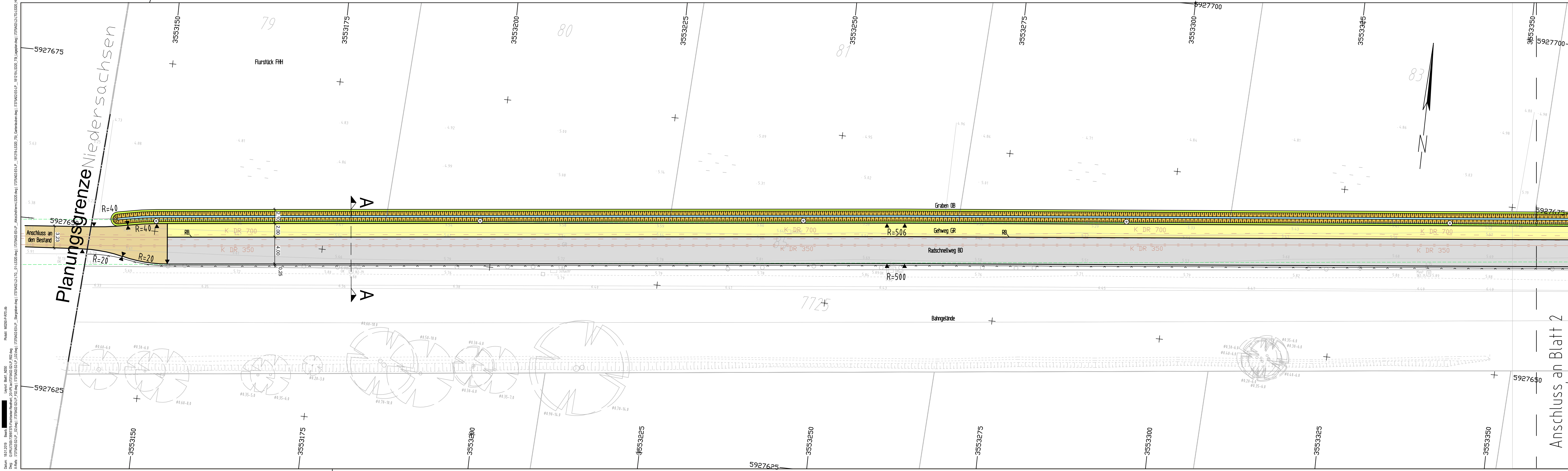
Index		Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsfräger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg
----------------	--

Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL
----------------------	--

Baumaßnahme:	Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 - Radweg zur S-Bahn-Station und Radweg nördlich der Bahn	Datum:	Bearbeitet:
Teilbaumaßnahme:	Radweg zur S-Bahn-Station	Datum:	Fachtechnisch geprüft:
		Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter	
		Unterschrift, Abschnittsleiter	

Planinhalt:	Lageplan	Datum:	Aufgestellt:
Projekt-Nr.: / Zeichnung Nr.:	Maßstab: 1 : 250	Unterschrift, Abteilungsleiter	
Datum: / Geprüft:		Datum: Freigegeben:	
Unterschrift, Technische Aufsicht		Unterschrift, Fachamtsleiter	



- Legende
- zu erhalt./ vorh./ zu fällender Baum
 - Durchlass/ Grabenüberführung
 - Zaun
 - Beleuchtung (Standorte sind abzustimmen)
 - Gehweg
 - Radschnellweg
 - Bankett/ Grünfläche
 - Bestandsweg (Grand)
 - Grabenböschung
 - Grabensohle
 - BT Befestigungsart Betonsteine
 - BD Befestigungsart Bituminöse Decke
 - OB Befestigungsart Oberboden
 - GR Befestigungsart Grand
 - Schutzwasserdruckleitung und Dienstbarkeit

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320
Höhenbezug: DHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

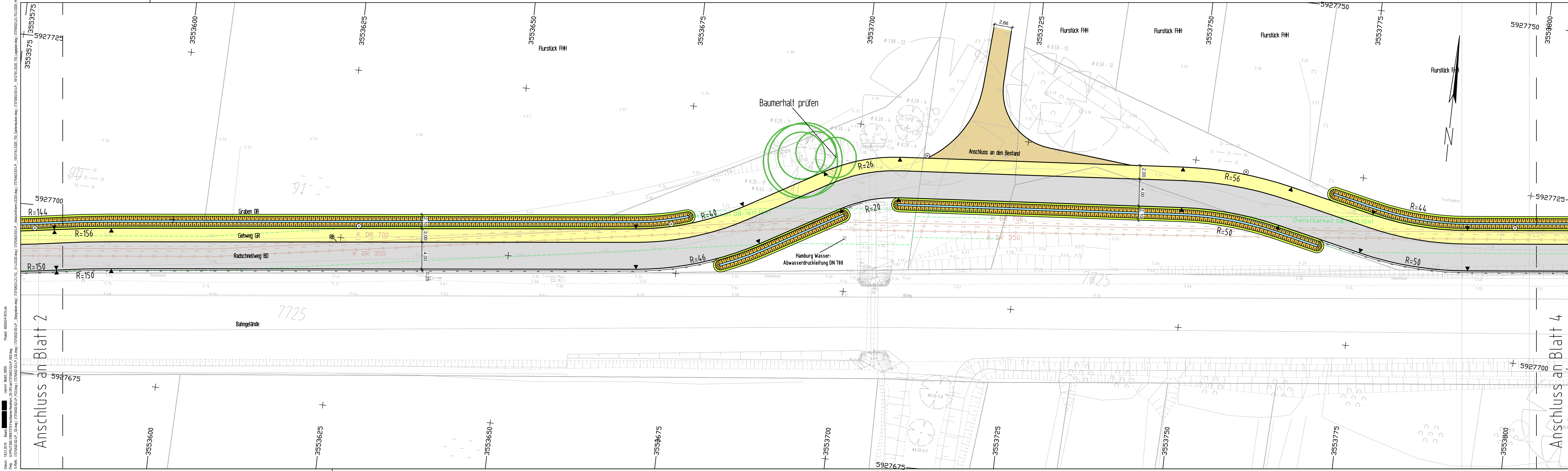
Informationen aus dem ALKIS sind nur nachrichtlich und in grau dargestellt.

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	18.01.2019
Geprüft	18.01.2019
GF	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
Bedarfssträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL				
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL				
Baumaßnahme: Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 - Radweg zur S-Bahn-Station und Radschnellweg		Datum: Bearbeitet: Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter		
Teilbaumaßnahme: Radschnellweg		Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, Abschnittsleiter		
Planinhalt: Lageplan		Datum: Aufgestellt: Unterschrift, Abteilungsleiter		
Projekt-Nr. / Zeichnung Nr.: / 01		Maßstab: 1 : 250		Datum: Freigegeben: Unterschrift, Fachamtsleiter



Legende

- zu erhalt./ vorh./ zu fällender Baum
- Durchlass/ Grabenüberführung
- Zaun
- Beleuchtung (Standorte sind abzustimmen)
- Gehweg
- Radschnellweg
- Bankett/ Grünfläche
- Bestandsweg (Grand)
- Grabenböschung
- Grabensohle
- BT Befestigungsart Betonsteine
- BD Befestigungsart Bituminöse Decke
- OB Befestigungsart Oberboden
- GR Befestigungsart Grand
- Schmutzwasserdruckleitung und Dienstbarkeit

Lagebezug: ETRS89
Abbildung: GK
Lagestatus: 320

Höhenbezug: DHN2016
Höhenangabe: m ü. NHN
Höhenstatus: 170

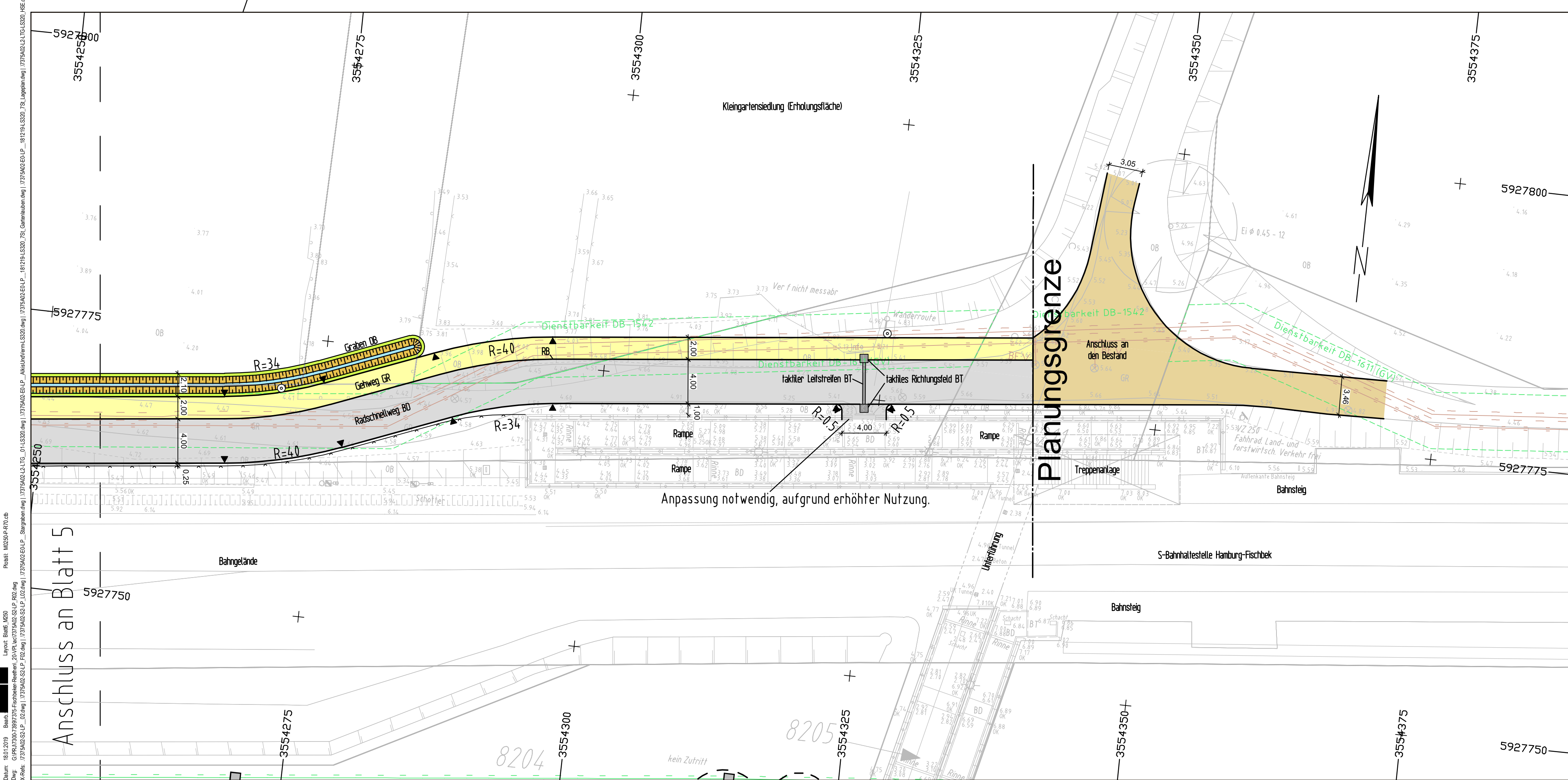
Informationen aus dem
ALKIS sind nur nachrichtlich
und in grau dargestellt.

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	18.01.2019
Geprüft	18.01.2019
GF	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
Bedarfssträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL				
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL				
Baumaßnahme: Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 - Radweg zur S-Bahn-Station und Radschnellweg		Datum: Bearbeitet: Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter		
Teilbaumaßnahme: Radschnellweg		Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, Abschnittsleiter		
Planinhalt: Lageplan		Datum: Aufgestellt: Unterschrift, Abteilungsleiter		
Projekt-Nr. / Zeichnung Nr.: / 03		Maßstab: 1 : 250		Datum: Freigegeben: Unterschrift, Fachamtsleiter
Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht				



Legende

zu erhalt./ vorh./ zu fällender Baum

Durchlass/ Grabenüberführung

Zaun

Beleuchtung (Standorte sind abzustimmen)

Gehweg

Radschnellweg

Bankett/ Grünfläche

Bestandsweg (Grand)

Grabenböschung

Grabensohle

BT Befestigungsart Betonsteine

BD Befestigungsart Bituminöse Decke

OB Befestigungsart Oberboden

GR Befestigungsart Grand

Schmutzwasserdruckleitung und Dienstbarkeit

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.

Hasselbrookstraße 33

22089 Hamburg

Tel: 040 - 25 19 57-0

E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet		18.01.2019
Geprüft		18.01.2019
GF		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL

Baumaßnahme: Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 - Radweg zur S-Bahn-Station und Radschnellweg

Teilbaumaßnahme: Radschnellweg

Planinhalt: Lageplan

Projekt-Nr.: / Zeichnung Nr.: / 06

Datum:

Geprüft:

Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: Bearbeitet:

Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter

Datum: Fachtechnisch geprüft:

Unterschrift, Abschnittsleiter

Datum: Aufgestellt:

Unterschrift, Abteilungsleiter

Datum: Freigegeben:

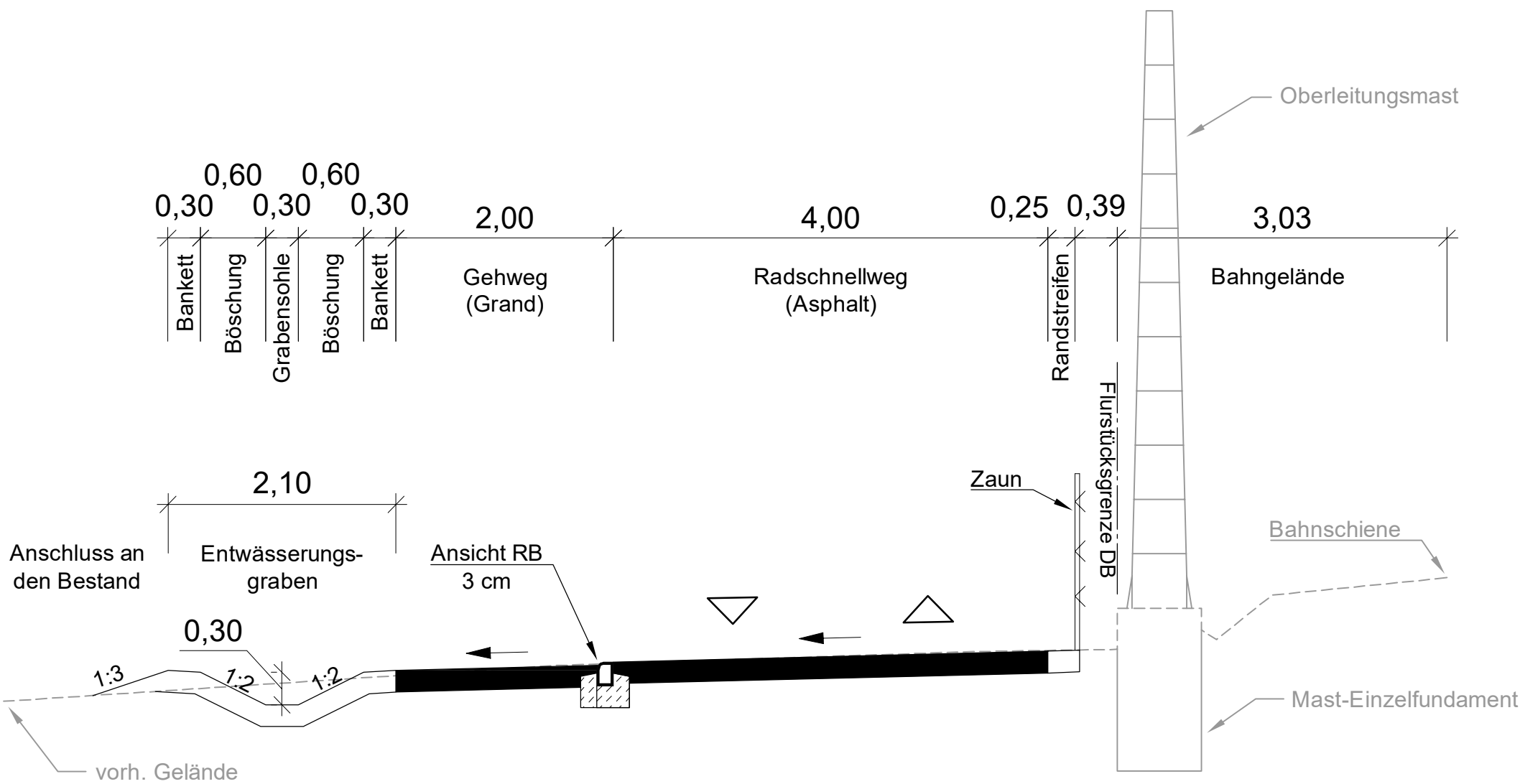
Unterschrift, Fachamtsleiter

Maßstab: 1 : 250

950*297mm

Verkehrstechnischer Schnitt A-A

Maßstab 1:50



Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57-0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet		18.01.2019
Geprüft		18.01.2019
GF		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
-------	----------------------------	-------------------	--------------------------------------	-------

Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL	
----------------	---	--

Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Harburg Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, SL	
----------------------	---	--

Baumaßnahme:	Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 - Radweg zur S-Bahn-Station und Radschnellweg	Datum: Bearbeitet:
--------------	---	-----------------------

Teilbaumaßnahme:	Radschnellweg	Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter
		Datum: Fachtechnisch geprüft:

Planinhalt:	Querschnitt	Datum: Aufgestellt:
Projekt-Nr: / Zeichnung Nr:	Maßstab: 1 : 50	Unterschrift, Abteilungsleiter

Datum: Geprüft:		Datum: Freigegeben:
Unterschrift, Technische Aufsicht		Unterschrift, Fachamtsleiter

Datum: 18.01.2019
Dwg: G:\PAU\300-7399\7375-Fischbeker-Heithen\20-VPLae\7375A02-S2-QS_01.dwg
X-Ref:

Beib. MS0_A-A
Layout: MS0_A-A

Plottitl: SBI-3 Dinn R70.dwg