

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
S2 - Planung Infrastrukturanlagen Individualverkehr

Baumaßnahme: Veloroute 13 - Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen

Teilbaumaßnahme: Abschnitt 1 - Holstenstraße bis Gefionstraße

Bezug: Schlussverschickung vom 27.04.2018

Hier: Nachtrag/Ergänzung zur Schlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
2	Gegenüberstellung der am 27.04.2018 schlussverschickten Planung mit den erforderlich gewordenen Planungsänderungen.....	4
3	Baum-, Parkraum- und Radabstellanlagenbilanz	19
4	Sonstiges.....	23

1 Allgemeines

Die zum geplanten Bauvorhaben „Veloroute 13, Abschnitt 1 - Holstenstraße bis Gefionsstraße“ gehörenden Planungsunterlagen wurden am 27.04.2018 schlussverschickt. In diesem Nachtrag werden die seit der Schlussverschickung erforderlich gewordenen Änderungen dargestellt und erläutert.

Mit Erlass der Drucksache 22/106 Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid und den damit verbundenen Änderungen der Planungsgrundsätze galt es die bereits schlussverschickten Planungsunterlagen, soweit es möglich gewesen ist, an die neuen technischen Vorgaben anzupassen und die Planung zu überarbeiten.

Nachfolgende Punkte mussten begutachtet, abgewogen und in Abhängigkeit der Machbarkeit überarbeitet werden:

- Verbreiterung von Radfahrstreifen
- Ergänzung des Angebots zum indirekten Linksabbiegen von Radfahrenden
- Einsatz von Protectionselementen zum Schutz der Radfahrenden
- Vermeidung von Radfahrstreifen in Mittellage
- Räumlicher Vorsprung für Radfahrende
- Roteinfärbung von Radfahrerfurten im Konfliktbereich mit dem Kfz-Verkehr

Darüber hinaus ergaben sich im Laufe des Planungsprozesses neue Anforderungen im öffentlichen Personennahverkehr, weiterführende Optimierungen in der Verkehrsqualität der Knotenpunkte und neue Randbedingungen infolge im Umfeld dieser Baumaßnahme liegender Bauprojekte und Anschlussmaßnahmen.

Die seit der Schlussverschickung vorgenommenen Anpassungen und Änderungen an der Straßenplanung werden mit diesem Nachtrag allen Trägern öffentlicher Belange und zu beteiligenden Dienststellen zur Kenntnis übergeben. Diese sind den nachfolgenden Erläuterungen und den beigefügten Plänen zu entnehmen.

Anlagen:

- Übersichtskarte - 13-12279-02-01_a
- Lageplan Blatt 1 - 13-12279-04-01_a
- Lageplan Blatt 2 - 13-12279-04-02_a
- Lageplan Blatt 3 - 13-12279-04-03_a

2 Gegenüberstellung der am 27.04.2018 schlussverschickten Planung mit den erforderlich gewordenen Planungsänderungen

Allgemeine Punkte:

Die Radfahrstreifen wurden innerhalb des gesamten Planungsgebietes so weit wie möglich verbreitert. Es wurde dabei die neue Regelbreite von 2,25m inkl. Markierung angestrebt, die auch fast durchgängig umgesetzt werden konnte.

Weiterhin wurden für beide Knotenpunkte Holstenstraße/Holstenplatz/Haubachstraße und Holstenplatz/Stresemannstraße/Alsenstraße die Haltlinien der Radfahrstreifen um bis zu 5m gegenüber denen des Kfz-Verkehrs vorgezogen, um die Radfahrenden besser in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu bringen.

Weiterhin wurde an den beiden Knotenpunkten eine Rotmarkierung aufgebracht, die die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr nochmals deutlich hervorheben wird.

Knotenpunkt Holstenstraße/Holstenplatz/Haubachstraße

Der Knotenpunkt Holstenstraße/Holstenplatz/Haubachstraße wurde aus verkehrstechnischen Gründen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und einer angemessenen Verkehrsqualität in seiner Betriebsweise umfangreich angepasst.

Die Hauptänderung in der Planung des Knotenpunktes resultiert aus der geplanten optimierten Signalisierung des Knotenpunktes. Im Bestand liegt eine 3-Phasige Signalsteuerung vor, bei der in Phase 1 die Achse Holstenstraße, in Phase 2 die Achse Haubachstraße und in Phase 3 die Achse Holstenplatz freigegeben wird. In der Schlussverschickten Planung sind die Signalfolgen ähnlich aufgebaut. Jedoch verlängert sich die erforderliche Freigabezeit für die Phase 2 Haubachstraße durch die Öffnung für den Kfz- und Radverkehr, sodass die Freigabezeiten insgesamt ausgeschöpft werden und daher eine Busoptimierung für die MB20/25 erschwert wird.

In der nun neu vorgesehenen Signalphasenfolge können durch die Verschiebung der Fußgängerfurt und der geplanten Radfahrerfurt (Veloroutenverlauf) über die Holstenstraße und die Möglichkeit der getrennten Signalisierung der Einbiegeströme aus der Haubachstraße, die Freigabezeiten so optimiert werden, dass sowohl dem Busverkehr als auch dem Radverkehr (Veloroutenverlauf) größere Freigabezeiten verkehrsabhängig zugeteilt werden können.

Um diese verbesserte Signalisierung umzusetzen sind planerische Änderungen in den Knotenpunktarmen erforderlich.

Die Hauptänderung ist die bereits o.g. Verschiebung der östlichen Fußgängerfurt über die Holstenstraße, die in der schlussverschickten Planung östlich der Eggerstedtstraße zur Dreiecksinsel zwischen der Rechtsabbiegefahrbahn von der Holstenstraße und den Linkseinbiegestreifen vom Holstenplatz führte und jetzt in ihrer Lage weiter in Richtung Haubachstraße verschoben worden ist. Die Fußgängerfurt liegt nun zwischen Haubachstraße und Eggerstedtstraße an der schon zuvor vorhandenen Tropfeninsel zwischen dem Geradeaus-/ Rechtsabbiegestreifen und dem Linksabbie-



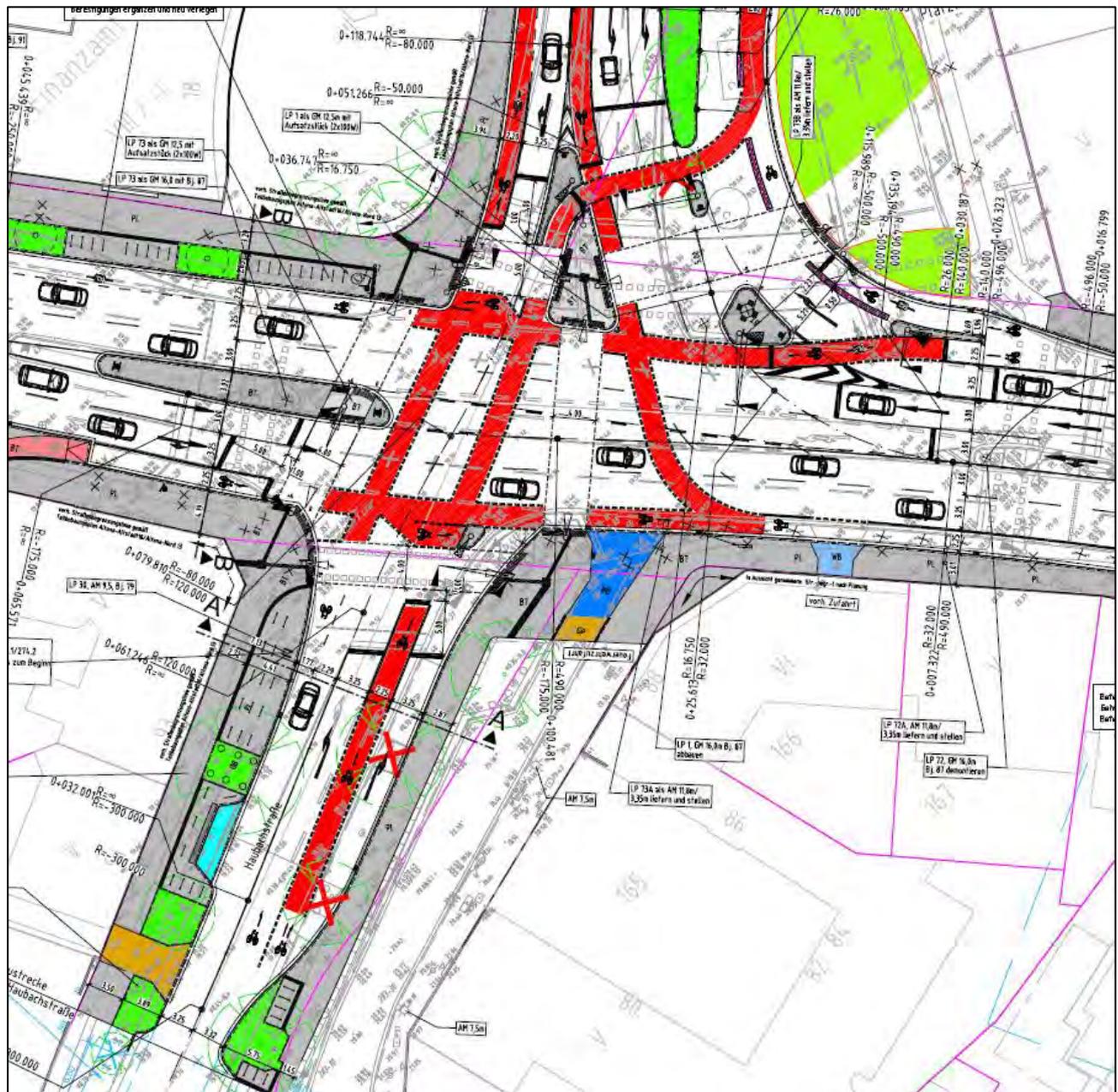
Lageplanausschnitt Holstenstraße/Haubachstraße/Holstenplatz - Schlussverschickung

gefahrestreifen vom Holstenplatz. Mit der Anpassung war es zudem erforderlich diese Tropfeninsel zu vergrößern, um den Fußgängern genügend Aufstellfläche bereitzustellen. Zu diesem Zweck wurde die Lage der Linksabbiegefahrstreifen mehr in Richtung Dreiecksinsel gedrückt und die Dreiecksinsel entsprechend verkleinert. Sie dient deswegen in der angepassten Planung ausschließlich als Trennelement der Richtungsfahrbahnen der Abbiegestreifen und ist nicht mehr für die Benutzung durch den Fußgängerquerverkehr vorgesehen. Infolge dessen wurde die zweigeteilte Fußgängerfurt über die Linksabbiegefahrstreifen und der Rechtsabbiegefahrbahn aufgelöst und zu einer großen langen Fußgängerfurt verbunden.

Die Radfahrurten des Knotenpunktes werden zu Erhöhung der Aufmerksamkeit vollständig rot eingefärbt.

Für linksabbiegende Radfahrer der Holstenstraße werden Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen vorgesehen. Aufgrund der Mehrphasigkeit des Knotenpunkts sind gesonderte Signale für das Abbiegen zu berücksichtigen. Für die Aufstellfläche vor der Zufahrt Haubachstraße (indirektes Linksabbiegen Holstenplatz) wird eine kleine Insel angelegt, die das zusätzliche Signal aufnimmt. Vom Holstenplatz kommend ist mithilfe des parallel zum abbiegenden Verkehr verlaufenden Rad-

fahstreifens direktes Linksabbiegen vorgesehen. Die Einrichtung einer indirekten Abbiegemöglichkeit wurde geprüft, lässt sich aber aufgrund fehlender Möglichkeiten, die zwingend erforderlichen Sondersignale für die indirekt abbiegenden Radfahrenden zu platzieren, nicht realisieren. Aus der Haubachstraße wird direkt links im Mischverkehr abgebogen. (Siehe hierzu auch Abschnitt Knotenarm Haubachstraße)



Lageplanausschnitt Holstenstraße/Haubachstraße/Holstenplatz - Überarbeitete Planung

Platzgestaltung Holstenplatz

Infolge der Änderungen der Lage und des Anschlusswinkels der Fußgängerfurt über den Holstenplatz musste auch die Platzgestaltung angepasst werden. Die Fläche für die Pflanzinseln wurde zudem durch die notwendige Fläche, die für die Integration von Radfahr-Protetionselementen in der Kurve erforderlich wurde, entsprechend verkleinert. Die Größe der beiden Pflanzinseln verkleinert

sich von 333m² auf 307m². Insgesamt können nun auf der Fläche statt in der Schlussverschiebung vorgesehenen 6 Bäumen nur 5 Bäume neu gepflanzt werden.



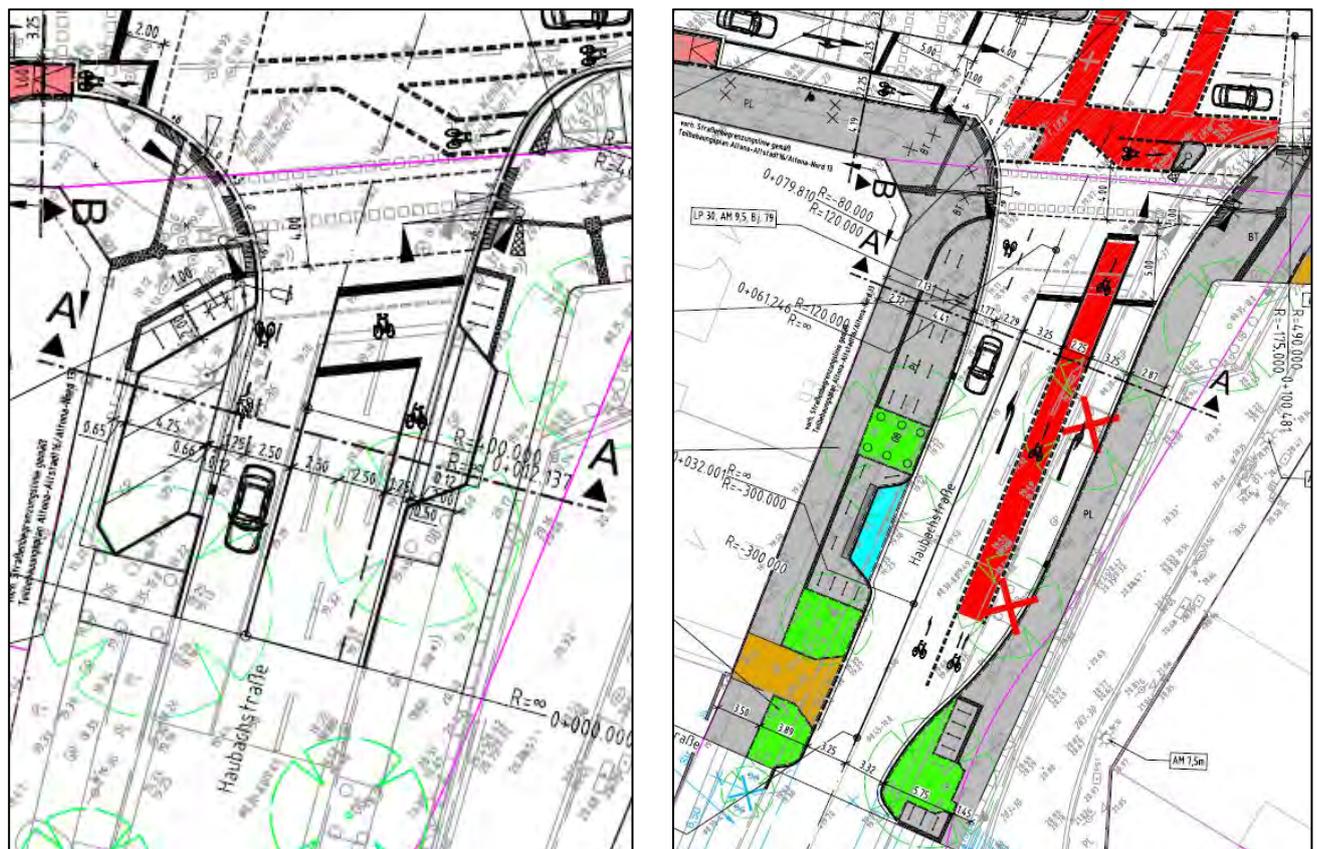
Lageplanausschnitt Platzgestaltung Schlussverschiebung links, Überarbeitete Planung rechts

Knotenarm Haubachstraße

Eine weitere Folge der vorgesehenen Umplanung ist, dass die in der Schlussverschiebung dargestellte Öffnung der Haubachstraße für den Kfz-Verkehr in Geradeausrichtung zum Holstenplatz nicht mehr realisiert werden kann. Die Geradeausfahrtbeziehung steht mit der neuen Lage der Fußgänger-Furt in einem Konflikt und wird deswegen, wie im Bestand, dem motorisierten Individualverkehr weiterhin nicht zur Verfügung stehen. Diese Einschränkung ist aufgrund der relativ geringfügigen Umwege als vertretbar einzustufen und wird seit langer Zeit am Knoten praktiziert. Das bedeutet, dass der MIV auch nach der Umbaumaßnahme nur nach rechts und links auf die Holstenstraße einbiegen kann. Dem Radverkehr aus der Haubachstraße soll allerdings weiterhin die Möglichkeit eröffnet werden, direkt von der Haubachstraße in Richtung Holstenplatz zu fahren (Veloroutenverlauf). Zu diesem Zweck ist auch eine umfassende Anpassung in der Zufahrt der Haubachstraße erforderlich geworden. Während in der schlussverschiebten Planung ein überbreiter Fahrstreifen für alle Richtung mit vorgelagertem ARAS vorgesehen war, erfolgt insoweit eine Neuaufteilung des Querschnitts, der in Anlehnung zur Bestandsreglung, wiederum ein Rechts- und Linksabbiegestreifen vorsieht. Im Gegensatz zum Bestand werden diese allerdings von einem Radfahrstreifen mit 2,25m Breite getrennt, der den Radfahrenden das direkte Weiterfahren in Richtung Holstenplatz ermöglichen soll. Der Radfahrstreifen in Mittellage lässt sich mit dem geplanten Signalisierungskonzept (siehe oben) nicht vermeiden. Nach Fertigstellung des auf dem Areal der Holstenbrauerei geplanten Holstenquartiers ist vorgesehen, die Haubachstraße ab der neuen Planstraße zum Holstenquartier als Fahrradstraße einzurichten und zwischen Planstraße und Holstenstraße als Tempo-30-Zone

weiterzuführen. Die Verlängerung der bestehenden Tempo-30-Zone in der Haubachstraße bis zum Knotenpunkt Holstenstraße wird nun bereits im Zuge dieser Maßnahme umgesetzt. Gegenwärtig endet die Tempo-30-Zone in Höhe Walter-Kunze-Straße. Mit der geplanten Erweiterung der Tempo-30-Zone wird der Radfahrer zukünftig den Knotenpunkt Haubachstraße/Holstenstraße im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bei einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 30km/h erreichen. Radfahrende und Kfz fahren hintereinander und es erfolgt eine Sortierung direkt am Beginn des Radfahr- und Rechtsabbiegefahrstreifen. Ein direktes Kreuzen der Fahrlinien von Radfahrenden und Kfz-Fahrzeugführern über den Radfahrstreifen in Mittellage erfolgt nicht. Sie teilen sich vielmehr aus der gemeinschaftlichen Fahrlinie in zwei Fahrstreifen auf. Der allgemein kritisierte Nachteil, dass sich die Fahrlinien beider Verkehrsarten kreuzen und Gefahrenpotential aufweisen, ist deswegen an dieser Stelle nicht gegeben.

Der gesonderte Radfahrstreifen ist darüber hinaus notwendig, da der gerausfahrende Radverkehr früher als der Kfz-Verkehr freigegeben werden soll. Ziel ist es, dem Radverkehr so freizugeben, dass er mit Erreichen der Tropfeninsel direkt seinen Weg fortsetzen kann. Dafür ist es dann erforderlich, dass die vom Holstenplatz linkseinbiegenden Fahrzeuge bereits wieder gesperrt sind. Angesichts dessen ist diese Führung als notwendig aber auch verträglich anzusehen.



Lageplanausschnitt Haubachstraße Schlussverschickung links, Überarbeitete Planung rechts

Infolge des Holstenquartiers planen die Verkehrsbetriebe zu dessen Erschließung die Anlage einer neuen Buslinie, die dann von der Haubachstraße in Richtung Holstenplatz führen soll (Geradeausfahrbeziehung). Da die Geradeausfahrbeziehung für den Kfz-Verkehr nicht mehr umgesetzt wird, ist es notwendig für die neue Busbeziehung eine Sonderregelung zu schaffen. Der Bus, der den Knoten dann aus der Haubachstraße erreicht und in Richtung Holstenplatz verkehren soll, wird über den Rechtsabbiegefahrstreifen geführt und erhält über gesonderte Bussignalgeber im Bedarfsfall eine

eigene Phase, in der er den Knoten konfliktfrei passieren kann. Der rechts- und linksabbiegende Kfz-Verkehr aus der Haubachstraße wird dabei ebenfalls freigegeben, damit der Bus den Knoten auch erreichen kann. Somit wird neben dem Radverkehr nach Fertigstellung des Holstenquartiers und der Einrichtung der neu geplanten Buslinie ausschließlich dem ÖPNV das Geradeausfahren über den Knotenpunkt ermöglicht.

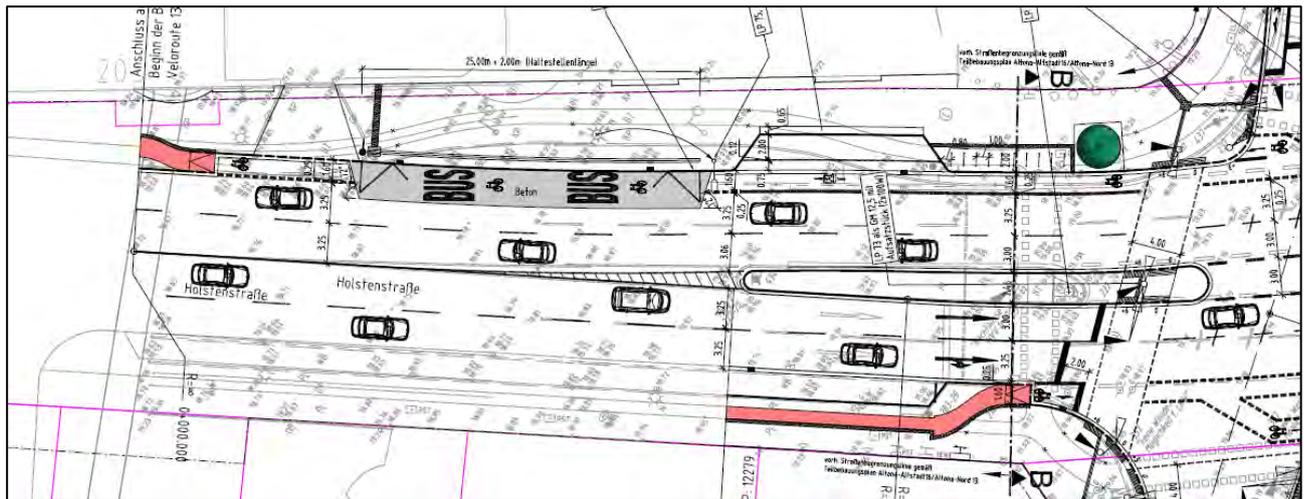
Das zusätzliche Radfahrersignal für indirekte Linksabbieger auf der kleinen Insel hinter der Fußgängerfurt soll gleichzeitig dem Radverkehr des Geradeausradfahrstreifens den Vorlauf signalisieren, den er gegenüber des Kfz-Verkehrs erhält. Links- und Rechtsabbiegende Radfahrer aus der Haubachstraße biegen direkt im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ab. Hierzu sind in der Zufahrt des Knotens entsprechende Piktogramme markiert.

Durch die veränderte Querschnittsaufteilung in der Haubachstraße entfallen die in der schlussverschickten Planung vorgesehenen Schrägparkstände. Zudem müssen sechs Längsparkstände und zwei Baumstandorte auf der östlichen Seite der Haubachstraße entfallen. Die durch den Wegfall der Schrägparkstände gewonnene Fläche werden für Fahrradabstellanlagen genutzt.

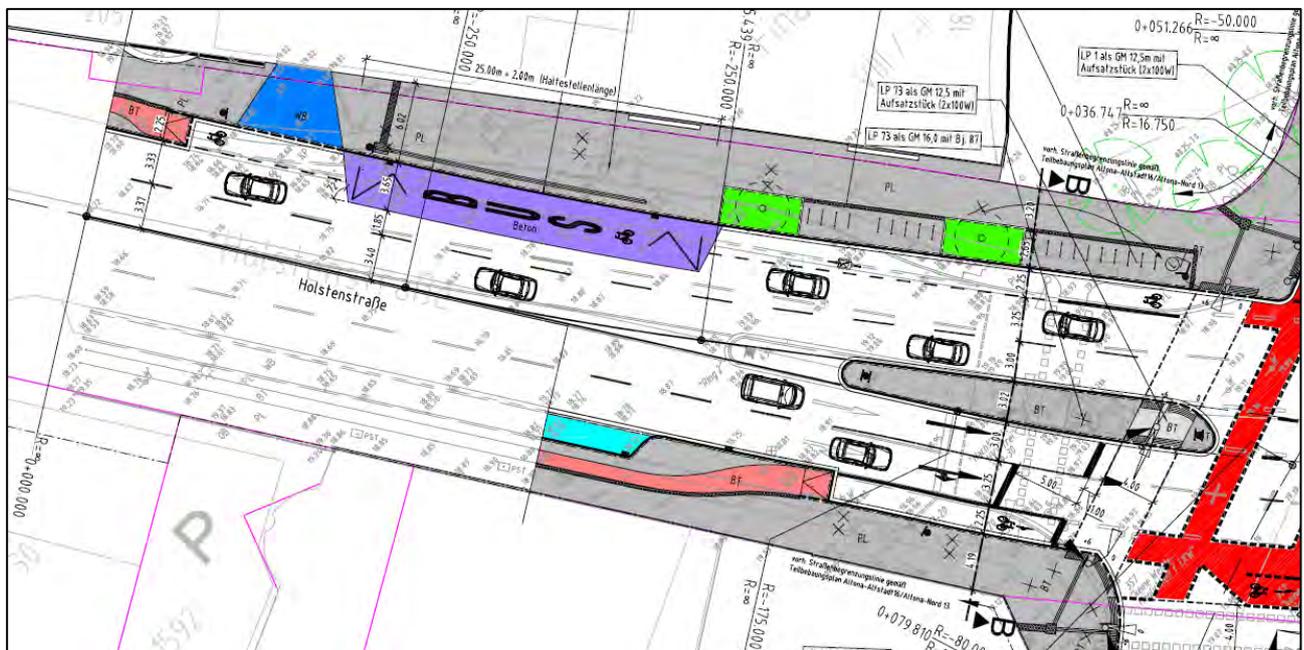
Eine weitere Änderung in der Haubachstraße ist, dass nicht mehr wie in der Schlussverschickung an den Bestand angeschlossen werden soll, sondern an die vom Bezirk vorgesehene Maßnahme in der Haubachstraße angebunden wird. Dabei verlängert sich die Baustrecke um einige Meter. Da die Anschlussbaumaßnahme voraussichtlich später realisiert wird, wird ein provisorischer Anschluss an den Bestand vorgesehen, der ohne größeren zusätzlichen Aufwand die Realisierung der Anschlussmaßnahme sicherstellt.

Knotenarm Holstenstraße (West)

In der westlichen Holstenstraße wurde zur Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr die Radfahrführung auf 20m verlängert. Infolgedessen muss der vorhandene Längsparkstreifen entsprechend eingekürzt werden. Es entfallen weitere 4 Parkstände. Mit der Verbreiterung der Radfahrstreifen von 1,85m auf 2,25m wurde die Führung der Kfz-Verkehre in der Holstenstraße etwas begradigt. Dabei wurde auch die vorhandene Mittelinsel stärker einkürzt, da der Abstand zwischen Fahrstreifen der beiden Fahrtrichtungen nicht mehr für eine Mittelinsel ausreichend gewesen ist. Die benötigten Flächen für die Verbreiterung der Radfahrstreifen wurde im westlichen Teil der Holstenstraße zum einen über die Reduzierung der ursprünglich mit 3,25m Breite bemessenen Überholfahrstreifen auf 3,00m geschaffen und zum anderen von der Nebenanlage genommen. Infolgedessen entfällt auch hier auf der nördlichen Seite der ursprünglich vorgesehene Längsparkstand. Die Fläche wird stattdessen für Fahrradabstellanlagen und für zwei neue Baumpflanzungen genutzt. Dafür ist auch der Standort der dort befindlichen Litfaßsäule anzupassen.



Lageplanausschnitt westliche Holstenstraße Schlussverschickung



Lageplanausschnitt westliche Holstenstraße Überarbeitete Planung

Darüberhinaus wurde im westlichen Teil die Bushaltestelle dahin gegen angepasst, dass die verbleibende Breite der Asphaltfläche zwischen Leitlinienmarkierung und Betonbefestigung eine geringe Breite aufweist, die dem Kfz-Verkehr suggeriert, dass er nicht im gleichen Fahrstreifen an dem haltenden Bus vorbeifahren soll. Zudem wurde die Anordnung der Markierung Bus dahingegen verändert, dass die Buchstaben nicht mehr nebeneinander, sondern untereinander stehen. Damit soll sichergestellt werden, dass sich keine Markierung in der Rollspur des Busses bzw. des Kfz-Verkehrs befindet und damit weniger abefahren wird.

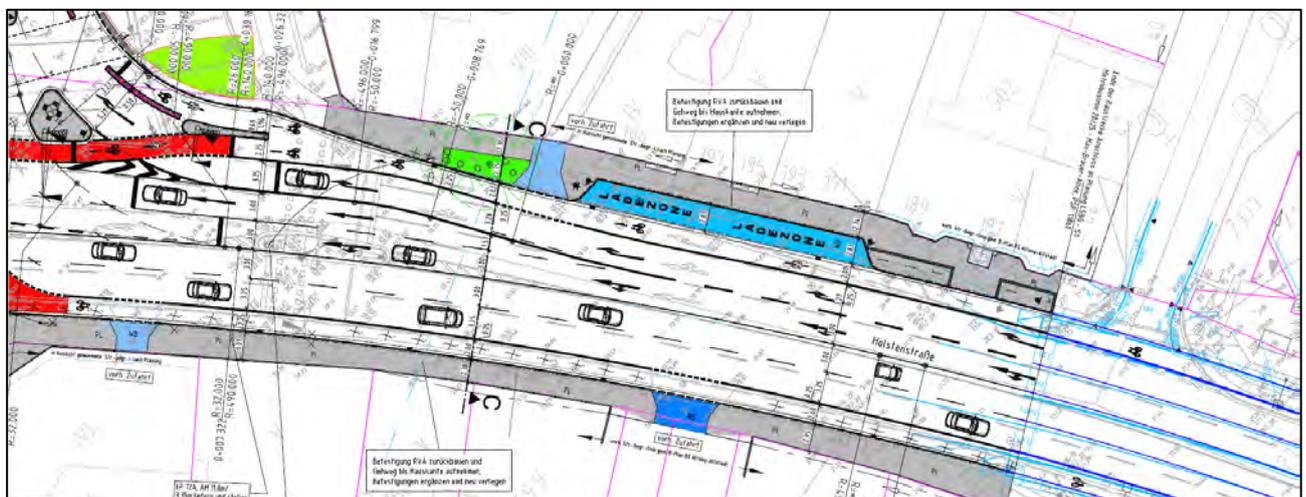
Knotenarm Holstenstraße (Ost)

Der Knotenarm bzw. die Strecke der Holstenstraße (Ost) wurde im Wesentlichen in der Querschnittsaufteilung geändert, was mit der geforderten Verbreiterung der Radfahrstreifen erforderlich geworden ist. Die Radfahrstreifen sind neu inklusive Markierung auf 2,25m Breite bemessen. In der

Schlussverschickten Planung betrug die Breite 1,85m inklusive Markierung. Da im östlichen Teil der Holstenstraße die Überholfahrstreifen in der schlussverschickten Planung bereits eine Breite von 3,00m aufwiesen, musste die für die Verbreiterung der Radfahrstreifen benötigte Fläche ausschließlich von den Nebenanlagen in Anspruch genommen werden. Aufgrund der ungleichen Proportionierung der südlichen und nördlichen Nebenanlagen erfolgte eine Verschiebung der Planungsachse, sodass ausschließlich von der nördlichen Nebenanlage die Breite gewonnen wurde. Dies hat zur Folge, dass die dort befindliche Ladezone entsprechend angeglichen werden musste und die ursprünglich in dem Bereich vorgesehen Radabstellanlagen nicht mehr in der zuvor geplanten Form (senkrecht zur Fahrbahn) realisiert werden können. Stattdessen werden parallel zur Bordkante vereinzelte Bügel vorgesehen, die gleichzeitig Falschparken unterbinden sollen.



Lageplanausschnitt östliche Holstenstraße Schlussverschickung



Lageplanausschnitt östliche Holstenstraße Überarbeitete Planung

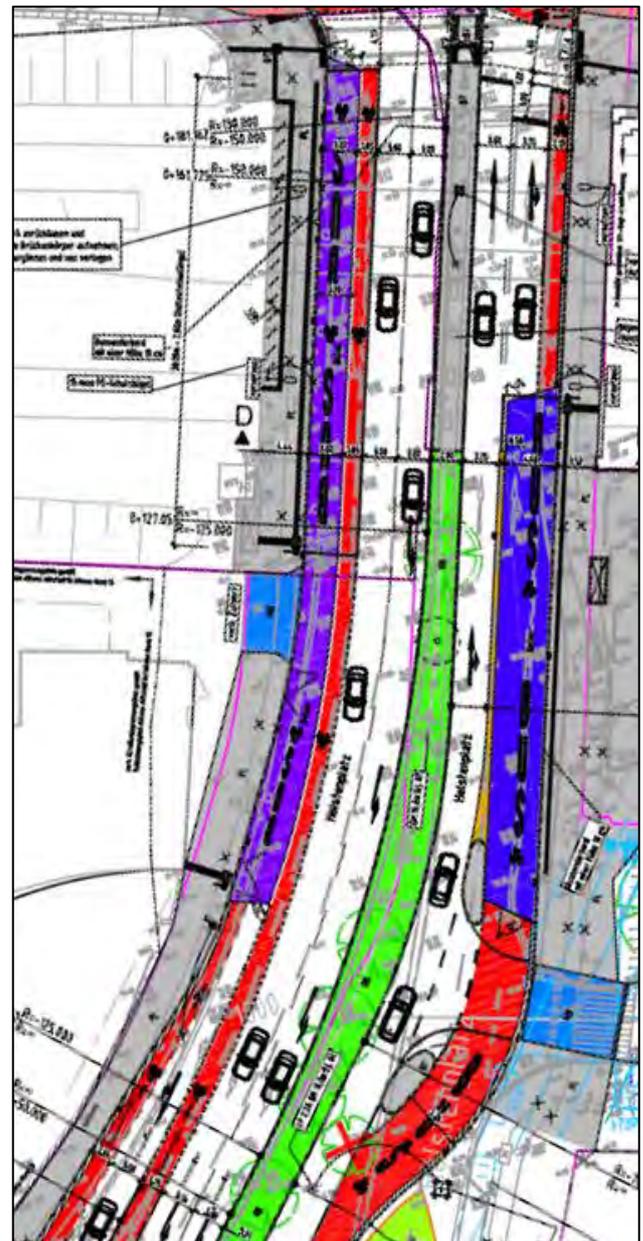
An der östlichen Planungsgrenze der Holstenstraße sah die Schlussverschickung ursprünglich einen Anschluss an den Bestand vor. Mittlerweile ist vorgesehen, die Holstenstraße und den Knoten Max-Brauer-Allee/Holstenstraße im Rahmen der Busbeschleunigung umzugestalten. Die Arbeiten an der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Holstenstraße sind im Juli 2021 gestartet und werden Mitte 2022 abgeschlossen sein. Infolge dessen wurde die Planung dahingegen geändert, dass die Straßenachse auf die geplante Achse des Anschlussprojektes verzogen wird und die Radfahrstreifen durchgängig geführt werden. Eine Ab- und Aufleitung, wie in der Schlussverschickung dargestellt, erfolgt nicht mehr.

Strecke Holstenplatz

Analog zu den anderen Straßenabschnitten sind auch am Holstenplatz Anpassungen in den Querschnittsaufteilungen notwendig, um die erhöhten Anforderungen an die Radverkehrsanlagen Genüge tragen zu können.

Fahrtrichtung Süden

In Fahrtrichtung Süden wurde die benötigte Breite für den 2,25m breiten Radfahrstreifen durch eine Verschmälerung sowohl der Fahrstreifen als auch der Nebenanlage umgesetzt. Der ursprünglich 3,25m breite Hauptfahrstreifen wurde auf 3,15m im südlichen Teil und 3,00m im nördlichen Bereich auf Höhe der Bushaltestelle verringert. Im südlichen Teil wurde die Einleitung des Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifens ebenfalls von 3,25m auf 3,00m verschmälert. Mit Beginn der Tropfenin-



sel erfolgt dann die benötigte Aufweitung auf 3,25m. Der Überführung des parallel zum Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen verlaufenden Schutzstreifens zu einem Radfahrstreifen erfolgt infolge der veränderten Breiten später als das noch in der Schlussverschickung dargestellt gewesen ist. Im schmaleren Bereich wird die Radverkehrsanlage als Schutzstreifen markiert, um es breiteren Kfz zu ermöglichen, sich unter Rücksichtnahme auf den Radverkehr frühzeitig für die nachfolgende Fahrbeziehung einzuordnen.

Fahrtrichtung Norden

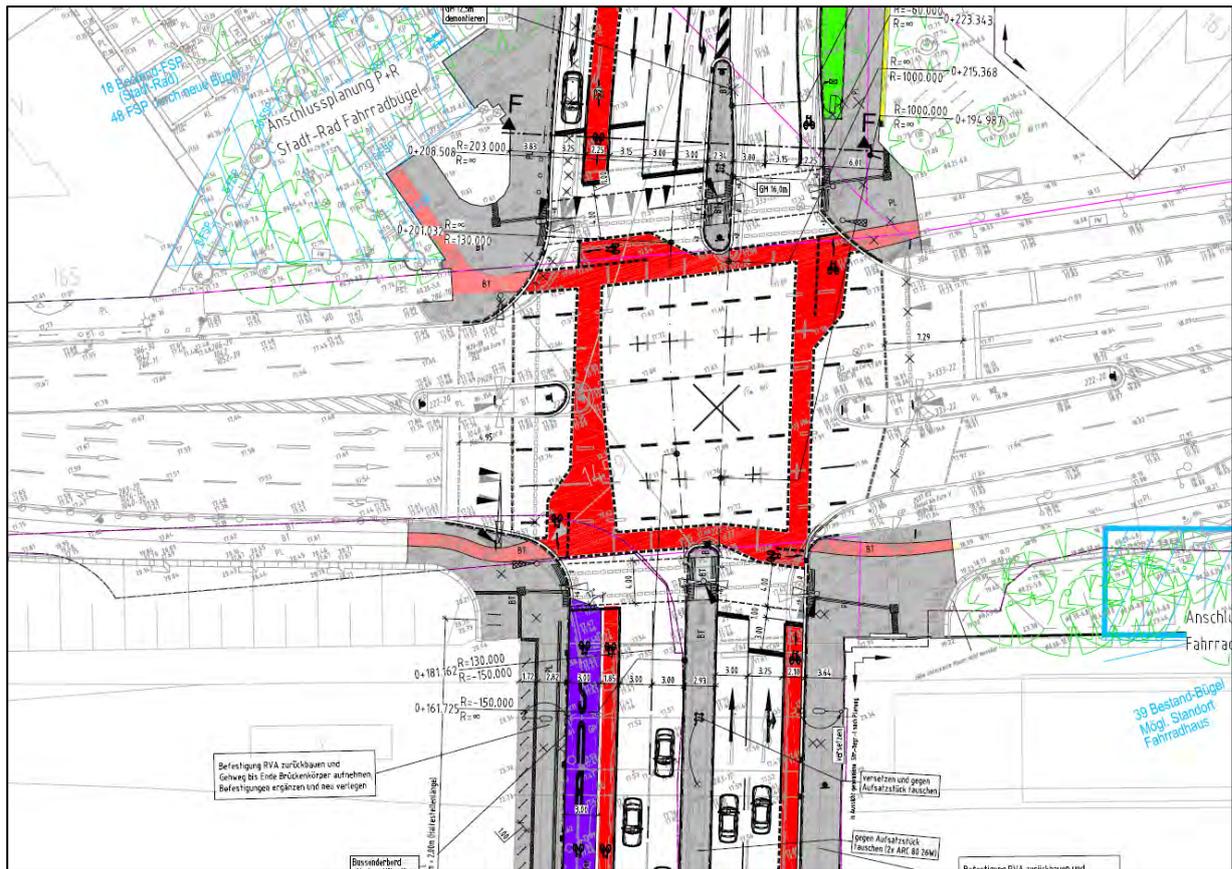
In nördliche Fahrtrichtung wurde der Einfahrtsbereich in den kombinierten Rad- und Busfahrstreifen angepasst und verschoben. Grund hierfür ist, einen möglichen toten Winkel im Übergangsbereich beider Verkehrsströme (Bus- und Radverkehr) im Kurvenbereich vorzubeugen. Aus diesem Grund wurde die Einleitung begradigt und soweit verschoben, dass der Bus sich wieder ausreichend geradegezogen hat und neben ihn fahrende Radfahrende erkennen kann. Zum Schutz der Radfahrende wurden zudem im Kurvenbereich Protektionselemente in Form von Flachborden vorgesehen, die mehr Abstand zwischen Großfahrzeuge und Radfahrende gewährleisten. Zusätzlich ist für eine Aufmerksamkeitserhöhung eine Roteinfärbung des kombinierten Bus-/Radfahrstreifens bis zum Beginn der Betonbefestigung vorgesehen. Die baulichen Inseln im Bereich der Einmündung zum Platz des Holstenplatz wurden den Anforderungen der Anschlussplanung für die Umgestaltung dieses Platzes angepasst und etwas verkleinert. Der auf der größeren der beiden Inseln geplante ÖB-Mast wird auf die richtige Nebenanlage versetzt.

Die bauliche Trennung zwischen der Bushaltestelle und des Hauptfahrstreifens wird nicht, wie in der Schlussverschickung dargestellt mit Flachborden erfolgen, sondern mit Großpflastersteinen als sog. „Schildkrötenpanzer“ ausgeführt. Diese Änderung war ein Anliegen der Verkehrsbetriebe, um Bussen im Havarie oder Verspätungsfall ein leichteres Ausfahren aus der Haltestelle zu ermöglichen, ohne die Flachborde unruhig überfahren zu müssen. Das Überfahren des „Schildkrötenpanzers“ wird von den Verkehrsbetrieben als verträglicher eingeschätzt.

Nach der Bushaltestelle wird die Querschnittsaufteilung soweit angepasst, dass der linke Geradeausfahrstreifen zugunsten des Radfahrstreifens von 3,25m auf 3,00m reduziert wird. Die Breite des Radfahrstreifens erhöht sich von 1,85m auf 2,10m. Eine Verbreiterung auf 2,25m ließ sich aufgrund bereits durchgeführter Leitungsumverlegungsarbeiten nicht mehr realisieren. Der Bordkantenverlauf war infolgedessen als Zwangsführung anzusehen. In Vorbereitung auf den nachfolgenden Knoten ist die Roteinfärbung des Radfahrstreifens ab der Betonbefestigung der Bushaltestelle vorgesehen. Damit sollen Rechtsabbieger in die Stresemannstraße frühzeitig darauf hingewiesen werden, dass sie mit parallel fahrenden Radverkehr zu rechnen haben.

Strecke Stresemannstraße

Die Stresemannstraße ist nicht mehr Bestandteil dieser Baumaßnahme. Aufgrund von offenen Abstimmungen und Restriktionen mit bzw. von Anschlussprojekten, die zu einer weiteren Verzögerung des Planungsablaufes geführt hätten, wurde entschieden die Stresemannstraße im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme nicht mehr umzugestalten.



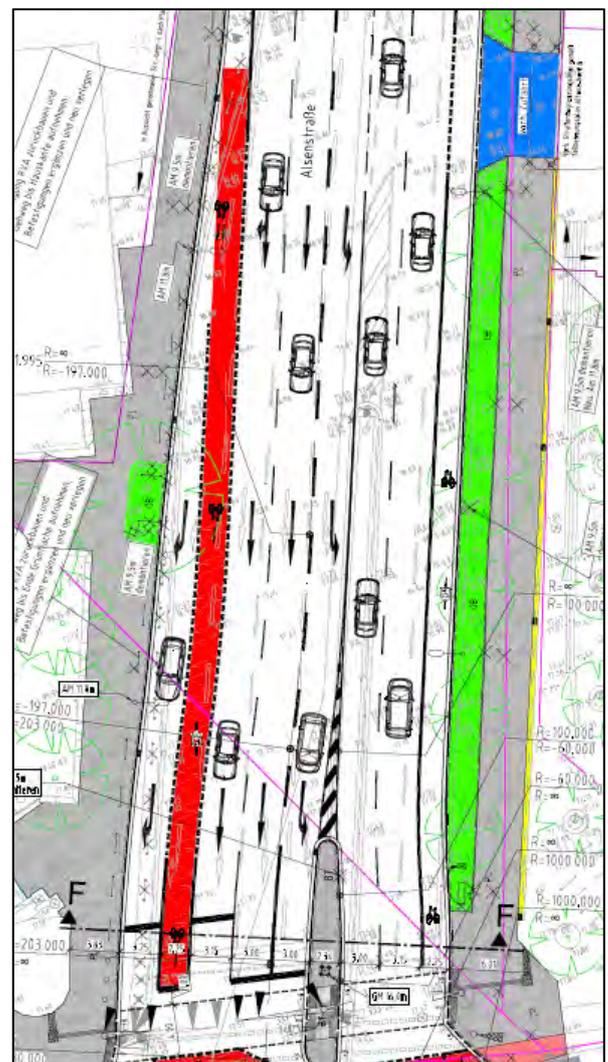
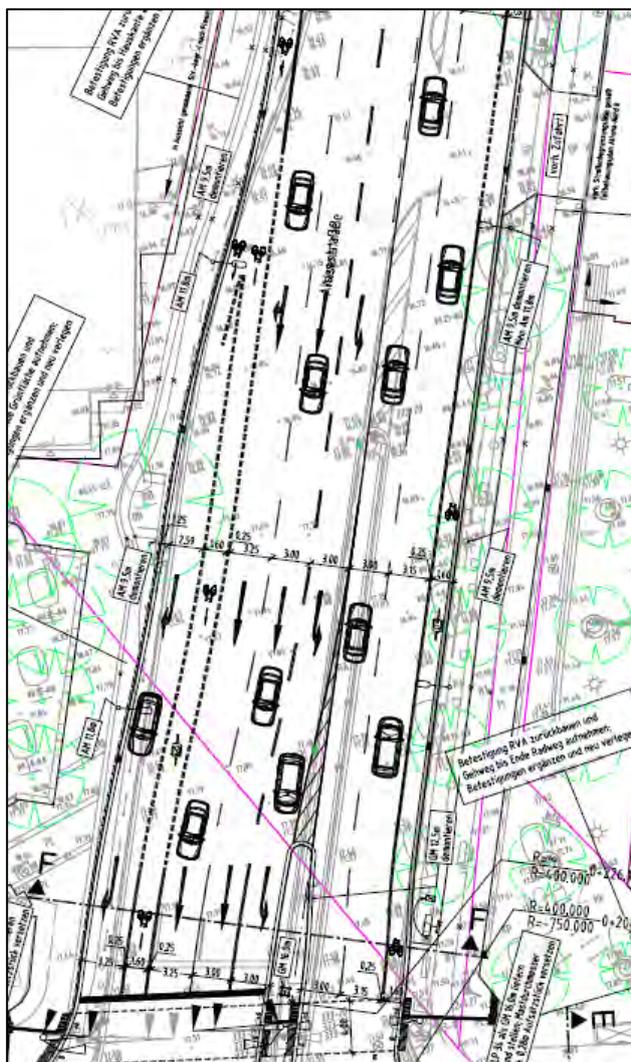
Lageplanausschnitt Stresemannstraße/Alsenstraße /Holstenplatz - Überarbeitete Planung

Mit der Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen in den Zufahrten Holstenplatz und Alsenstraße ist es erforderlich, neue Radfahrfurten über den Knotenpunkt zu realisieren. Gleichzeitig werden Aufstellenflächen für das indirekte Abbiegen der Radfahrenden markiert. Um für den Radverkehr die Wechselwirkungen der Fahrbeziehungen mit der Stresemannstraße herzustellen, war es auch erforderlich die Radfahrerführung der Stresemannstraße im Knotenbereich den neuen Anforderungen anzugleichen. Die Radfahrfurten über die Zufahrten Holstenplatz und Alsenstraße werden mit den Fußgängerfurten entkoppelt. Die Ableitung erfolgt direkt von der Nebenanlage mit einem abgesenkten Bordstein. Der Radverkehr wird dann analog zur der Achse Holstenplatz - Alsenstraße an den Mittelinsel vorbeigeführt und am Ende der Querung direkt wieder auf die Nebenanlage über einen abgesenkten Bord aufgeleitet. Mit der Entkopplung der Furten ergibt sich gleichzeitig die Möglichkeit, auch in dieser Achse Aufstellflächen für indirektes Abbiegen vorzusehen. Die Signalsteuerung des Knotenpunktes wird den neuen Anforderungen angepasst und soll in ein Zweiphasensystem umgewandelt werden. Infolge der Zweiphasigkeit entfällt, wie noch in der Schlussverschickung dargestellt, die Notwendigkeit gesonderte Signale für das indirekte Linksabbiegen vorzusehen.

Die Radfahrerfurten und die Aufstellflächen zum Linksabbiegen werden wie am anderen Knotenpunkt rot eingefärbt, um die Aufmerksamkeit der Kfz-Führer zu stärken, dass sie mit parallel fahrenden Radverkehr rechnen müssen.

Knotenarm Alsenstraße

In der Zufahrt Alsenstraße wurde der Radfahrstreifen in Mittellage einer Überprüfung unterzogen, ob dieser an den Rand verlegt werden kann. Aufgrund der nachfolgenden Bushaltestellensituation unter der S-Bahnbrücke, wo sich Radverkehr und Busverkehr entsprechend verflechten müssen, wird es als günstiger bewertet, wenn die Verflechtungssituation Radverkehr/Busverkehr räumlich zusammen bleibt und nicht auseinandergezogen wird. Der Sichtkontakt zwischen Radfahrenden und Busverkehr kann bei dem Radfahrstreifen in Mittellage die gesamte Zeit aufrechterhalten werden, sodass die Verflechtung bei Einfahrt in die Bushaltestelle bestmöglich abgewickelt werden kann. Bei einem Radfahrstreifen in Rechtsrandlage würde der Abstand zwischen Bus und Radverkehr vergrößert. Es ist zu erwarten, dass der Sichtkontakt zwischen Busfahrer und Radfahrenden durch die wartenden rechtsabbiegenden Kfz im Rechtsabbiegefahrstreifen beeinträchtigt wird. Würde der Radfahrstreifen in Rechtsrandlage verschoben, könnte zudem die Verflechtung mit dem Busverkehr erst in Knotenpunktmitte kurz vor der Einfahrt in die Bushaltestelle, wenn sich die beiden Führungen der Radfahrfurt und der des rechten Fahrstreifen wieder angenähert haben, erfolgen. Aus genannten Gründen wurde die Mittellage aufrechterhalten. Der ursprünglich 2,10 breite Radfahrstreifen wurde auf 2,50m verbreitert und wird ebenfalls rot eingefärbt.



Lageplanausschnitt Zufahrt Alsenstraße Schlussverschickung links, Überarbeitete Planung rechts

Knotenarme Stresemannstraße

Mit Herausnahme der Stresemannstraße aus der Baumaßnahme reduzieren sich die baulichen Tätigkeiten in der Stresemannstraße auf die Einkürzung des westlichen Fahrbahnteilers, um den sich verbreiternden Radfahrstreifen anzulegen. Zudem werden die ursprünglichen Radfahrerfurten demarkiert. In der östlichen Zufahrt wird die ursprüngliche Radfahrerfurt der Fußgängerfurt zugeschlagen, deren Breite sich auf 7,30m erhöht. Eine Verbreiterung der westlichen Fußgängerfurt lässt sich aufgrund der geometrischen Randbedingungen nicht umsetzen.

Die in der Schlussverschickung dargestellte Änderung der Querschnittsaufteilung gegenüber des Bestands entfällt mit dem Anschluss an den Bestand. Das bedeutet, die vorhandene Mittelinsel im östlichen Abschnitt wird nicht in ihrer Lage verändert und auch die Umwandlung des Linksabbiegestreifens zu einem Rechtsabbiegefahrstreifen wird zurückgestellt.

Strecke Alsenstraße

In der Alsenstraße ergeben sich ausschließlich Änderungen durch die geforderte Verbreiterung der Radfahrstreifen auf 2,25m Breite. Infolge der östlich liegenden Baumreihe bzw. der daraus resultierenden Notwendigkeit den Bordkantenverlauf dort anzuhalten, ließ sich die Verbreiterung nur über eine Umverteilung der Fahrstreifenbreiten und eine Ausdehnung in westliche Richtung realisieren. Da bereits im schlussverschickten Planungsstand die nach Norden führenden Fahrstreifen mit 3,15m und 3,00m Breite ein reduziertes Breitenmaß aufwiesen, war es unumgänglich die Straßenachse in ihrer Lage anzupassen und etwas nach Westen zu verschieben.

Die für die Radfahrstreifen benötigte Breite wurde zum einen über die Verschmälerung des nach Süden verlaufenden Hauptfahrstreifens, der von 3,25m analog zur Gegenrichtung auf 3,15m verringert wurde, und zum anderen über die Wegnahme von Flächen der westlichen Nebenanlage gewonnen. Die Folge dieser Neuaufteilung ist, dass die ursprünglich geplante Anpflanzung von Bäumen und die Anlage von Längsparkbuchten nicht mehr realisiert werden kann. Baumstandorte und Parkstände entfallen nahezu ersatzlos. Einzig kurz vor der FLSA Höhe Gefionsstraße kann eine Ladezone angelegt werden, die die Erreichbarkeit der Gebäude für Lieferdienste und in Falle von Umzügen sicherstellt. Der Straßenraum ist in diesem Bereich etwas großzügiger. Allerdings ist im Bereich der Ladezone eine Reduzierung der Breite des anliegenden Radfahrstreifens auf die ursprünglich geplanten 1,85m hinzunehmen.

Neben dieser Änderung korrigiert dieser Nachtrag zur Schlussverschickung, dass das Linkseinbiegen aus der Zufahrt zum Parkhaus der Neuen Flora wieder zugelassen wird. In der schlussverschickten Planung hat eine durchgezogene Markierung diese Fahrbeziehung unterbunden.



Lageplanausschnitt Alsenstraße Schlussverschiebung



Lageplanausschnitt Alsenstraße Überarbeitete Planung

3 Baum-, Parkraum- und Radabstellanlagenbilanz

Baumbilanz

Die Bilanz der Bäume ändert sich in der vorliegenden Planung im Vergleich zur schlussverschickten Planung. In der Schlussverschickung wurde von 7 entfallenden Baumstandorten und 11 Neupflanzungen ausgegangen. Die Bilanz der Schlussverschickung rangierte bei +4. Infolge der beschriebenen Maßnahmen müssen in der überarbeiteten Planung weiterhin 7 Baumstandorte entfallen. Infolge von Konflikten mit Leitungen bzw. nicht mehr zur Verfügung stehenden Flächen lassen sich in der überarbeiteten Planung lediglich 8 Neupflanzungen realisieren. Das bedeutet, die Bilanz reduziert sich damit um drei Bäume auf +1 Baum.

Baumbilanz	Schlussverschickung	Überarbeitete Planung
Vorhanden	78 Bäume	
Neupflanzung	11 Bäume	8 Bäume
Baumfällung	7 Bäume	7 Bäume
Bilanz	+4 Bäume	+1 Baum

Trotz gleichbleibender Anzahl der entfallenden Baumstandorte und Verringerung der Anzahl an Neupflanzungen fällt die Baumbilanz mit +1 weiterhin positiv aus.

Parkraumbilanz

Infolge der überarbeiteten Planung kommt es zu einer weiteren Änderung in der Parkraumbilanz.

Am Beginn der Haubachstraße entfallen die drei im Bestand vorhandenen Senkrechtparkstände, die ursprünglich in Schrägparkstände umgewandelt werden sollten, ersatzlos. Darüber hinaus entfallen auf der gegenüberliegenden Seite durch die Anlage des Radfahrstreifens und der Abbiegefahrstreifen 6 Längsparkstände. Die neutrale Bilanz der Haubachstraße verschlechtert sich sichtlich ins Negative.

In der Holstenstraße bedingt die vorzeitige Ableitung des Radverkehrs in der westlichen Zufahrt, dass der Längsparkstreifen um vier Parkstände eingekürzt werden muss. Die ursprüngliche vorgesehene Neuanlage einer Parkbucht mit drei Parkständen auf der gegenüberliegenden Seite lässt sich infolge der Fahrbahnverbreiterung nicht mehr realisieren. Die Folge ist, dass die positive Bilanz in der Holstenstraße sich umkehrt und einen negativen Wert annimmt.

Die Parkraumsituation auf dem Holstenplatz bleibt im Vergleich zur Schlussverschickung unverändert, allerdings bedingte hier die schlussverschickte Planung bereits, dass 5 Parkstände entfallen.

In der Stresemannstraße sah die schlussverschickte Planung den Entfall von 13 Parkständen vor. Mit Herausnahme der Stresemannstraße aus der Baumaßnahme bleibt die Situation des ruhenden Verkehrs unverändert und die 13 Parkstände bleiben zunächst weiterhin erhalten.

In der Alsenstraße sah die Schlussverschickung lediglich den Wegfall einer Parkbucht mit vier Parkständen vor. Die anderen drei Parkbuchten mit ihren 12 Parkständen sollten verschoben werden. In der überarbeiteten Planung bedingt die Querschnittserweiterung, dass nahezu alle Parkbuchten zwischen Stresemannstraße und Gefionstraße entfallen. Eine Parkbucht kann zwar im nördlichen Teil wiederangelegt werden, allerdings wird diese als Ladezone für die anliegenden Gebäude eingerichtet und steht damit dem ruhenden Verkehr nicht mehr dauerhaft zur Verfügung. Aus diesem Grund sind diese Parkstände ebenfalls negativ in der Parkraumbilanz zu werten.

Parkraumbilanz	Bestand	Schlussverschickung		Überarbeitete Planung	
		Bilanz	Anzahl	Bilanz	Anzahl
[Parkstände]	Anzahl	Bilanz	Anzahl	Bilanz	Anzahl
Haubachstraße	10	±0	10	-9	1
Holstenstraße	18	+3	21	-4	14
Holstenplatz	5	-5	0	-5	0
Stresemannstr.	25	-13	12	±0	25
Alsenstraße	16	-4	12	-16	0
Gesamtbilanz	74	-19	55	-34	40

Die Gesamtanzahl der im Planungsgebiet befindlichen Parkstände reduziert sich mit dem Wegfall von 34 Parkständen, exklusive der Stresemannstraße deren 26 Parkstände unverändert bleiben, von 74 Parkständen einschneidend auf 40 Parkstände und umfasst damit noch etwas mehr als die Hälfte der im Bestand vorhandenen Parkstände. Öffentliches oberirdisches Parken wird in diesem Bereich nur noch schwer möglich sein. Der motorisierte Individual Verkehr kann aber ersatzweise auf das anliegende Parkhaus der Neuen Flora ausweichen.

Darüber hinaus stellen in der Alsenstraße und Holstenstraße Ladezonen die Erschließung der anliegenden Gebäude sicher. Diese können einerseits von Lieferverkehren und andererseits für Umzüge genutzt werden können.

Radabstellanlagenbilanz

Im Gegensatz zur Parkraumbilanz kommt es mit Umsetzung der Maßnahme zu einer positiven Änderung bei der Bilanz der Radabstellanlagen. Mit der vorgenommenen Wegnahme von Parkständen des Kfz-Verkehrs infolge der Radfahrstreifenverbreiterungen ergeben sich Flächen, die für die Errichtung von Radabstellanlagen genutzt werden können.

In der Haubachstraße befinden sich im Bestand nicht ein Fahrradbügel. In der Schlussverschickung sind 8 Bügel vorgesehen gewesen. Im Zuge der überarbeiteten Planung ergibt sich mit Wegfall der Parkstände die Möglichkeit 28 Bügel vorzusehen. Damit ergibt sich eine weitere deutliche Zunahme.

In der Holstenstraße sind im Bestand ebenfalls keine klassischen Fahrradbügel vorhanden. Hier werden zum Teil Absperrbügel gegen falschparkende Kfz Zweckentfremdet. Im Zuge der Schlussverschickung waren bereits 20 Bügel geplant, die sich gleichmäßig auf den östlichen und westlichen Teil verteilten. Mit der vorgenommenen Planungsänderung sind 23 Bügelstandorte berücksichtigt. Diese konzentrieren sich allerdings überwiegend auf den westlichen Teil. Das Verhältnis westlicher und östlicher Teilabschnitt der Holstenstraße verändert sich von 1:1 auf 5:1.

Auf dem Holstenplatz sind ohne Beachtung der Bügel im Bereich Holstenplatz Platz keine Fahrradbügel vorhanden. Die Schlussverschickung und der Nachtrag zur Schlussverschickung sehen jeweils 16 Bügelstandorte vor. Hierbei sind beiden Planungsstände identisch.

In der Stresemannstraße stehen im Bestand bereits 24 Bügel zur Verfügung. In der Schlussverschickung waren weitere 39 Bügelstandorte vorgesehen, die das Angebot verzweieinhalbfacht hätten. Mit Herausnahme der Stresemannstraße aus der Baumaßnahme bleibt die Anzahl der Bügel in der überarbeiteten Planung unverändert.

In der Alsenstraße sind aktuell 11 Fahrradabstellbügel vorhanden. Die Schlussverschickung sah eine Angleichung der Standorte und eine Ergänzung um drei Fahrradbügel vor. Mit der Wegnahme der Kfz-Parkstände im Zuge der überarbeiteten Planung lassen sich insgesamt 26 Abstellbügel integrieren. Die Erhöhung in der Bilanz verfünffacht sich damit auf +15 Bügel.

Radbügelbilanz	Bestand	Schlussverschickung		Überarbeitete Planung	
[Radbügel]	Anzahl	Bilanz	Anzahl	Bilanz	Anzahl
Haubachstraße	0	+8	8	+28	28
Holstenstraße	0	+20	20	+23	23
Holstenplatz	0*	+16	16	+16	16
Stresemannstr.	24	+39	63	±0	24
Alsenstraße	11	+3	14	+15	26
Gesamtbilanz	35	+86	121	+82	117

* im direkten Planungsgebiet ohne Flächen von SwitchHH und Platzgestaltung

Im Vergleich der schlussverschickten Planung und der überarbeiteten Planung wird deutlich, dass allgemein ein deutlicher Zuwachs bei den Fahrradabstellanlagen zu verzeichnen sein wird und die Situation im Ruhenden Radverkehr sich verbessert. Die Anzahl der Bügel in der schlussverschickten Planung ist geringfügig höher als bei der überarbeiteten Planung. Hierbei ist aber zu beachten, dass der Abschnitt Stresemannstraße, mit einem großen Potential weitere Abstellanlagen zu schaffen, vollständig herausgelöst wurde. Dieser Sachverhalt verdeutlicht die geschaffene Zunahme an Fahrradabstellmöglichkeiten in den anderen Straßenabschnitten.

4 Sonstiges

Im Vorfeld der Ergänzung der Schlussverschickung wurden eine Vielzahl an Dienststellen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Alle nicht konsultierten Träger öffentlicher Belange werden mit diesem Nachtrag zur Schlussverschickung über die notwendig gewordenen Änderungen in Kenntnis gesetzt.

Verfasst:

IPO Hamburg GmbH
Marienthaler Straße 147
20535 Hamburg

Aufgestellt:

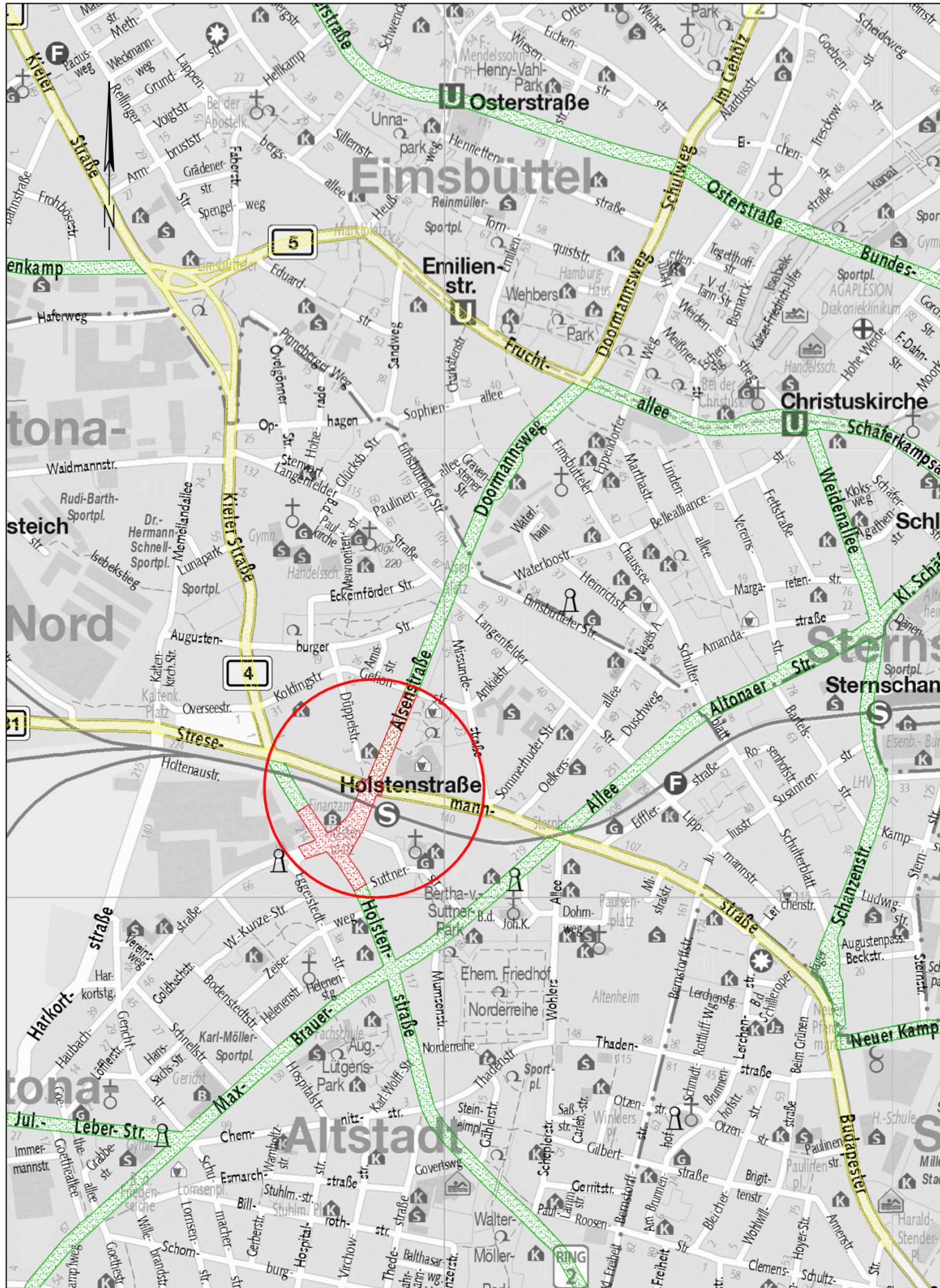
LSBG S2 Planung
Infrastrukturanlagen Individualverkehr

Hamburg, den 26.07.2021

Hamburg, den 30.07.2021

gez. 





LEGENDE

- überplanter Straßenabschnitt
- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße

Planverfasser:

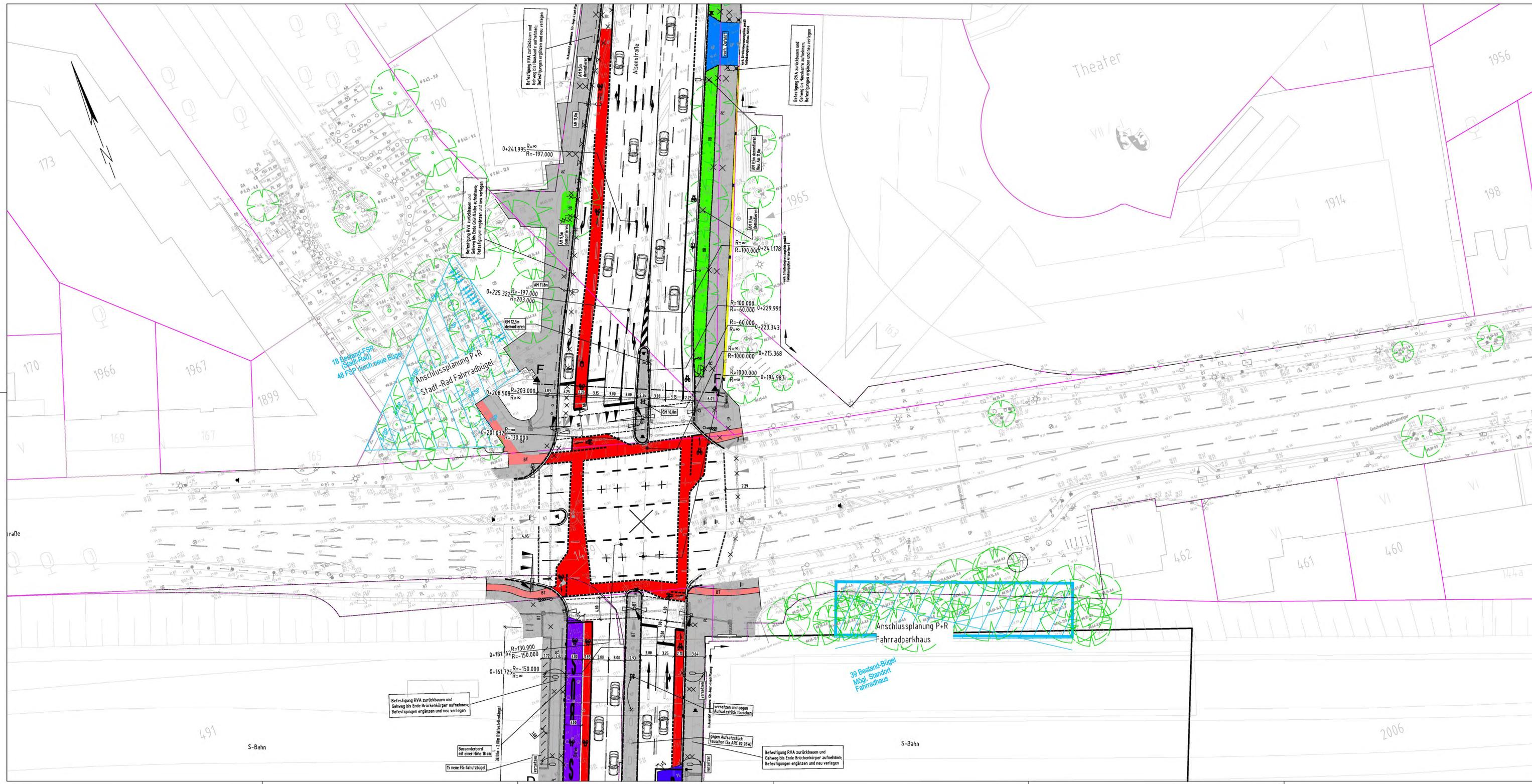
IPO Hamburg GmbH
 INGENIEURPLANUNG & ORGANISATION
 Marienthaler Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(40)611690-16 • Fax: +49(40)53306906
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

	Datum	Name
bearbeitet	Juli 2021	[Redacted]
gezeichnet	Juli 2021	[Redacted]
geprüft	Juli 2021	[Redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum
a	Änderungen im Zuge des Nachtrages zur Schlussverschickung	[Redacted]	[Redacted]	30.07.21

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Geschäftsbereich Straßen
 S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

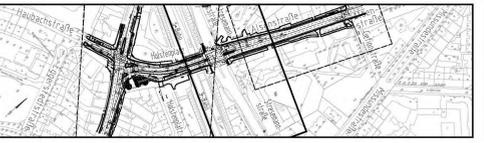
Baumaßnahme: <p style="text-align: center;">Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen</p>	Bearbeitet: - S 2 - [Redacted]
Teilbaumaßnahme: <p style="text-align: center;">Abschnitt 1 Holstenstraße bis Gefionstraße</p>	Datum 30.07.2021 Aufgestellt: - S 2 / PL - [Redacted]
Planinhalt: <p style="text-align: center;">Nachtrag Schlussverschickung Übersichtskarte</p>	Datum 30.07.2021 Freigegeben: - S2/TL - [Redacted]
Zeichnungs-Nr.: <p style="text-align: center;">13-12279-02-01_a</p>	Datum 30.07.2021
Maßstab: <p style="text-align: center;">1: 10.000</p>	



Legende Verkehrsplanung

Legende Straßenaufbau

	Bsk. 10; ReStra; RS10 12; Abs. 3, Tafel 1
	RS10 12; Abs. 5, Tafel 6
	RS10 12; Abs. 5, Tafel 6
	RS10 12; Abs. 5, Tafel 6
	RS10 12; Abs. 5, Tafel 6
	Bsk. 0,3; ReStra; RS10 12; Abs. 3, Tafel 3
	Bsk. 1,8; ReStra; RS10 12; Abs. 3, Tafel 3
	Bsk. 0,3; ReStra; RS10 12; Abs. 3, Tafel 3
	Bsk. 1,8; ReStra; RS10 12; Abs. 3, Tafel 3
	Bsk. 10; ReStra; RS10 12; Abs. 2, Tafel 2
	Bsk. 32; ReStra; RS10 12; Abs. 2, Tafel 2
	Bsk. 32; ReStra; RS10 12; Abs. 2, Tafel 2



Planverfasser: **IPO Hamburg GmbH**
 INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
 Marienhofer Str. 147 • 20253 Hamburg
 Telefon: +49(0)11 690-16 • Fax: +49(0)33 0909 6
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

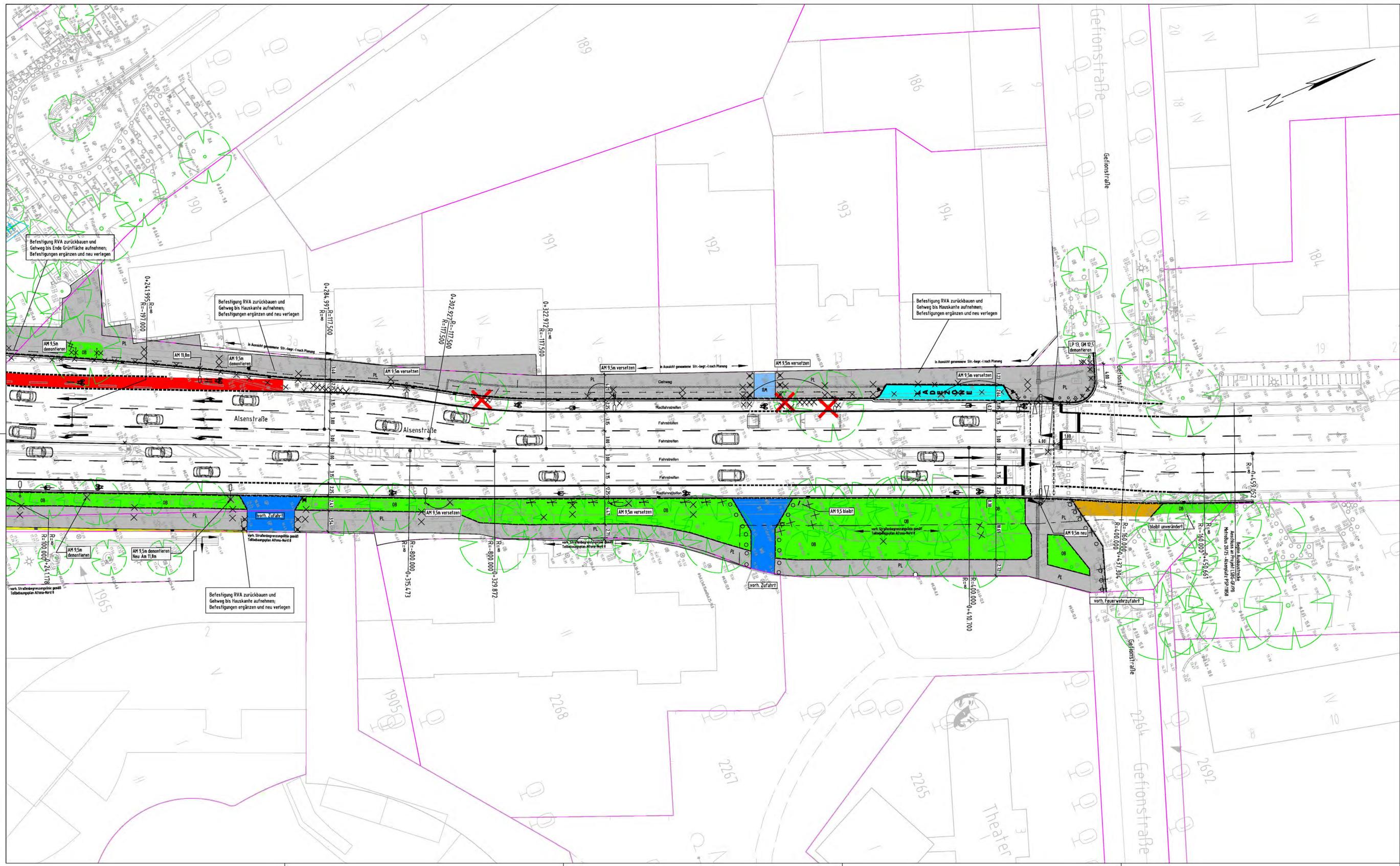
Datum	Name
bearbeitet: Juli 2021	
gezeichnet: Juli 2021	
geprüft: Juli 2021	

Indes.	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeiter	Leitzichen LSBC	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Geschäftsbereich Straßen
 S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Bestandnahme: Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Bearbeitet: - S 2 -
Teilbestandsnahme: Abschnitt 1 Holstenstraße bis Gefionstraße	Datum: - S2 / PL -
Planinhalt: Nachtrag Schlussverschiebung verkehrstechnischer Lageplan - farbig	Datum: - S20 -
Zeichnungs-Nr.: 13-12279-04-02_a	Freigegeben: - S20 -
Maßstab: 1:250	Datum: - S20 -

M:\Projekte\Hamburg\213091\Pläne\SB\Abschnitt_1_Nachtrag_Schlussverschiebung\Zeichnungen\IPO.dwg

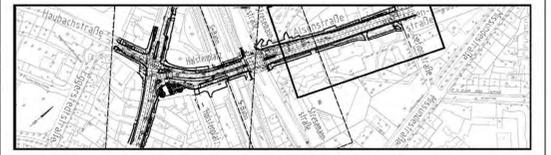


Legende Verkehrsplanung

	Heubord		Straßengrenzlinie
	Heubord, abscise		Fahrdielebegrenzung
	Tafelrand, Beton		Bestandfläche zu versetzen
	Rasenbord, Beton		Trassen
	Heubord als Anfahrbord		Mist mit Signalgeber
	Baum Planung		Abschub
	Baum Bestand		Planung Dritter
	vorh. Baum wegfäll		

Legende Straßenaufbau

	Bussperrspur mit Asphaltdeckschicht Bkl. 10, ReStra, RS10 12, Abs. 3, Tafel 1
	Gaßasphalt
	PL Gehweg in Anlehnung an ReStra, RS10 12, Abs. 5, Tafel 6
	BT Radweg in Anlehnung an ReStra, RS10 12, Abs. 5, Tafel 6
	Rohrfeinführung der Radfahrräder
	Gehweg Betonstein ReStra, RS10 12, Abs. 5, Tafel 6
	Überhangstreifen ReStra, RS10 12, Abs. 5, Tafel 6
	WB Überfahrten -3.5 m, Wabensteine, Bkl. 0,3, ReStra, RS10 12, Abs. 3, Tafel 3
	WB Überfahrten -3.5 m, Wabensteine, Bkl. 1,8, ReStra, RS10 12, Abs. 3, Tafel 3
	WB Parkplätze -3.5 m, Wabensteine, Bkl. 0,3, ReStra, RS10 12, Abs. 3, Tafel 3
	WB Parkplätze -3.5 m, Wabensteine, Bkl. 1,8, ReStra, RS10 12, Abs. 3, Tafel 3
	BM Busbuchtl / Haltestelle in Busanlage, Beton, Bkl. 10, ReStra, RS10 12, Abs. 2, Tafel 2
	BM Busbuchtl / Haltestelle in Busanlage, Beton, Bkl. 32, ReStra, RS10 12, Abs. 2, Tafel 2
	BM Haltestelle am Fahrbahnrand, Bkl. 32, ReStra, RS10 12, Abs. 2, Tafel 2
	GP Parkplatz Großpflaster
	GP Feuerwehrzufahrt Großpflaster
	OB Oberboden- und Unterbodensubstrat_Neu
	OB Oberboden- und Unterbodensubstrat



Planverfasser: **IPO Hamburg GmbH**
 INGENIEURPLANUNGSORGANISATION
 Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(40)81 1690-16 • Fax: +49(40)53308906
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

bearbeitet	Datum	Name
<input checked="" type="checkbox"/>	Juli 2021	
<input checked="" type="checkbox"/>	Juli 2021	
<input checked="" type="checkbox"/>	Juli 2021	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzahlen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Geschäftsbereich Straßen
 S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme:	Veloroute 13 Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen	Bearbeitet:	- S 2 -
Teilbaumaßnahme:	Abschnitt 1 Holstenstraße bis Gefionstraße	Datum:	
Planinhalt:	Nachtrag Schlussverschiebung verkehrstechnischer Lageplan - farbige	Aufgestellt:	- S2 / PL -
Zeichnungs-Nr.:	13-12279-04-03_a	Datum:	
Maßstab:	1:250	Freigegeben:	- S20 -

Verteiler Planverschickungen

Projekt: PSP 12279 Veloroute 13 – Abschnitt 1 Holstenplatz, von Holstenstraße bis Gefinonstraße

Beitragsanforderung für die Haushalts- und Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO

Für die Aufstellung der Haushalts- und Ausführungsunterlage – Bau nach § 57 LHO der o.g. Baumaßnahme sind Beiträge von den im Verteiler mit # markierten Dienststellen erforderlich.

Es wird gebeten, die Beiträge auf der Basis der Verkehrsplanung dieser Schlussverschickung entsprechend der folgenden Hinweise dieser Anlage zu erstellen. Detaillierte Informationen zur Baumaßnahme sind dem Erläuterungsbericht des Nachtrag/Ergänzung zur Schlussverschickung zu entnehmen.

Soweit Kosten für Unterhaltung und Betrieb anfallen, sind die durch die Baumaßnahme ausgelösten Folgekosten (Mehr- und Minderkosten) zu nennen.

Hinweise zum Inhalt der Stellungnahmen bzw. Teilunterlagen:

Die nachstehend aufgeführten Angaben und Aussagen erfassen den Regelfall. Sofern über diese Angaben hinaus noch weitere Belange berührt werden, wird um Berücksichtigung im Beitrag gebeten.

Stadtreinigung Hamburg - SRH - TS 2

- Folgekosten für die Straßenreinigung
- Kosten für bauzeitliches Versetzen von Depotcontainern

Bezirksamt Altona

- Management des öffentlichen Raums - MR
 - Hinweis auf bestehende **Sondernutzungen**
 - Hinweis auf bestehende und genutzte, aber nicht genehmigte **Gehwegüberfahrten**
- Verbraucherschutz, Gewerbe, Umwelt - VS
 - Angaben über Schadstoffablagerungen

BVM, Amt für Verkehr - VE 2

- Angabe über Zählschleifen, Kosten für Zählschleifen

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für
 - Neubau von Lichtsignalanlagen
 - Umbau von Lichtsignalanlagen
 - Zwischenzustände während der Bauzeit
- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für Neubau, Umbau und Provisorien von
 - Beleuchtung
 - Leuchtverkehrszeichen
 - Beleuchtete Vorwegweisung
- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für Neubau, Umbau und Provisorien von
 - Parkleitsystem Neue Flora

Landesbetrieb für Verkehr / Parkraumbewirtschaftung, GÜA, RÜA

- Angabe über Kosten für (das bauzeitliche Versetzen von) Parkscheinautomaten, GÜA, RÜA