

Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahmen: Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße

INHALT

1	ANLASS DER PLANUNG	2
2	VORHANDENER ZUSTAND.....	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	3
2.3	Verkehrsbelastung.....	3
2.4	Straßenentwässerung	3
2.5	Ruhender Verkehr	4
2.6	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen	4
2.7	Öffentlicher Personennahverkehr.....	4
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	4
2.9	Straßenbegleitgrün	4
2.10	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	5
3	GEPLANTER ZUSTAND.....	5
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	5
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr.....	7
3.3	Ruhender Verkehr	7
3.4	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen	8
3.5	Barrierefreiheit	8
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	9
3.7	Grün- und Baumpflanzungen.....	9
3.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	9
3.9	Ver- und Entsorgungsleitungen	10
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	10
5	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT.....	10
5.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	10
5.2	Beitrag zum Hamburger Klimaplan.....	10
6	KAMPFMITTELRÄUMDIENST.....	10
7	UMSETZUNG DER PLANUNG	11
7.1	Grunderwerb.....	11
7.2	Finanzierung	11
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle	11
7.4	Realisierungstermin	11

1 ANLASS DER PLANUNG

Die Louise-Schroeder-Straße und die Große Bergstraße befinden sich im Fördergebiet Altona-Altstadt des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Die Louise-Schroeder-Straße, welche ursprünglich als Magistrale vorgesehen war, ist nicht als solche von den Bürger*innen angenommen worden. Mit ihren drei Fahrstreifen in Richtung Westen ist die Fahrbahn für das derzeit vorhandene Verkehrsaufkommen überdimensioniert. Die Folge ist, dass Autofahrende durch das geringe Verkehrsaufkommen und die breite Fahrbahn zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleitet werden. Zusätzlich zu den drei Fahrstreifen, schließen sowohl nördlich als auch südlich Schräg- und Längsparkstände an, sodass die Louise-Schroeder-Straße teils über ca. 18 m Breite mit Asphalt befestigt ist, was einen deutlichen Bruch im Grünzug Neu-Altona darstellt, der sich in Nord-Süd-Richtung erstreckt. Gegenüber der deutlich überdimensionierten Fahrbahn weisen die Geh- und Radwege zum Großteil nur Mindestbreiten auf oder sind untermaßig und entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Der Louise-Schroeder-Straße mangelt es auf gesamter Länge an unversiegelten Grünflächen und Bepflanzungen. Das Parken in dem ursprünglichen Abbiegearm unmittelbar westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße, welcher nun eine abgesperrte Nebenfahrbahn darstellt, ist derzeit nicht geordnet, sodass keine sicheren Verkehrswege für Fußgänger*innen und Radfahrende existieren. Die ursprünglich weit abgesetzte Furt am zuvor genannten Knoten über die Louise-Schroeder-Straße stellt eine Unfallhäufungsstelle zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen (Kfz) und querenden Radfahrenden und Zufußgehenden dar.

Ziel der Maßnahme Louise-Schroeder-Straße ist es, einen Straßenquerschnitt herzustellen, der dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen gerecht wird und gleichzeitig den nördlichen und südlichen Teil des Grünzugs Neu-Altona miteinander verbindet. Ebenso soll aber auch der restliche Abschnitt der Louise-Schroeder-Straße entsiegelt und begrünt werden. Für Radfahrende soll eine komfortable und zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur errichtet werden, die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert und der Verbindungsfunktion der Louise-Schroeder-Straße als Bezirksroute (Teil der Bezirksroute A) für den Radverkehr gerecht wird. Zudem sollen beidseitig durchgehende Gehwege hergestellt werden. Es erfolgt zudem der Lückenschluss zwischen dieser Baumaßnahme und dem westlich liegenden Kreisverkehr in der Virchowstraße. Bauliche Anpassungsarbeiten am Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße / Holstenstraße sollen aus Kostengründen für den Fall, dass der Knotenpunkt in näherer Zukunft überplant wird, so gering wie möglich gehalten werden.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Der zu überplanende Abschnitt der Louise-Schroeder-Straße und der Großen Bergstraße misst eine Länge von ca. 550 m und liegt im Stadtteil Altona-Altstadt im Bezirk Altona zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße. Der betroffene Straßenabschnitt ist eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung. Nördlich mündet von der Holstenstraße kommend die Unzerstraße in die Louise-Schroeder-Straße ein. Im Übergangsbereich, wo die Louise-Schroeder-Straße in die Große Bergstraße übergeht, mündet von Norden die Thedestraße ein. Südlich münden die Kleine Marienstraße (Sackgasse) und das Nobistor (Einbahnstraße in Richtung Westen) in die Louise-Schroeder-Straße ein. Das Nobistor wird im Rahmen einer weiteren Baumaßnahme zu einer Sackgasse aus Richtung Osten kommend umgebaut, sodass für den Kfz-Verkehr in Zukunft keine Anbindung mehr an die Louise-Schroeder-Straße besteht. Unmittelbar gegenüber der Thedestraße befindet sich südlich die

Blücherstraße, welche jedoch nur fußläufig mit der Louise-Schroeder-Straße und Großen Bergstraße verbunden ist.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Derzeit ist die Fahrbahn der Louise-Schroeder-Straße in einer Breite von ca. 12,5 m bis 18,0 m bituminös befestigt. Diese Fläche teilt sich zwischen der Holstenstraße und der Unzerstraße in einen Rechtsabbiege-, zwei Geradeausstreifen und sowohl nördlich als auch südlich liegende Parkstände auf. Nördlich der Parkstände befindet sich ein ca. 1,15 m breiter und mit Betongehwegplatten befestigter Sicherheitstrennstreifen und ein ca. 1,50 m breiter mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg. Ein Gehweg steht hier auf Straßenverkehrsfläche nicht zur Verfügung. Zufußgehende finden eine Wegeverbindung im Walter-Möller-Park vor, welche im Zuge der Umgestaltung des Grünzugs Neu-Altona zurückgebaut werden soll. Kurz vor der Einmündung Unzerstraße werden Radfahrende vom Radweg auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgeleitet, welcher sich unmittelbar bis zu dem Kreisverkehr Virchowstraße fortsetzt, bevor Radfahrende mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verflochten werden. Ab der Unzerstraße ist die Louise-Schroeder-Straße nur noch zweispurig und verzünkt sich wenige Meter vor der Einmündung Thedestraße auf eine Spur, die sich in der Großen Bergstraße bis zum Kreisverkehr Virchowstraße fortsetzt. Südlich schließt an die auf der Fahrbahn markierten Schräg- und Senkrechtparkstände ein ca. 0,65 m breiter, mit Betongehwegplatten befestigter Sicherheitstrenn-/ Überhangstreifen an. Parallel dazu verlaufen ein ca. 1,50 m breiter und mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg und ein ca. 1,50 m breiter mit Betongehwegplatten befestigter Gehweg. Sowohl die nördlichen als auch die südlichen Parkstände werden zwischen der Kleinen Marienstraße und der Thedestraße durch Grüninseln mit oder ohne Baumbestand unterbrochen. Östlich der Einmündung Louise-Schroeder-Straße / Unzerstraße befindet sich eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA) über die Louise-Schroeder-Straße. Unmittelbar westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße befindet sich nördlich der Louise-Schroeder-Straße ein ehemaliger Knotenarm, welcher jedoch in der Vergangenheit vom Knoten getrennt und abgeschränkt worden ist. Diese Nebenfahrbahn misst vom Knotenpunkt aus kommend eine Breite von ca. 9,00 m und verzünkt sich über eine Strecke von etwa 100 m auf ca. 2,75 m Breite. Sie dient hauptsächlich dem Parken, dies ist jedoch nicht durch Markierung geordnet. Auf der Nordseite wird teils in Senkrecht- teils in Schrägaufstellung geparkt. Die Nebenfahrbahn ist am Knoten durch eine ca. 30 m lange und 3,00 bis 6,00 m breite Mittelinsel vom südlich verlaufenden Kfz-Strom separiert.

2.3 Verkehrsbelastung

Gemäß der Verkehrszählung am Knotenpunkt Holstenstraße / Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße (K4979) vom 29.03.2007 wird die Louise-Schroeder-Straße am Tag von 9.387 Kfz/24h befahren. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt hier bei 2,2%. In der Spitzenstunde von 17:45 bis 18:45 Uhr wird die Louise-Schroeder-Straße von 749 Kfz/h befahren. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt hier bei 0,8%. Der höchste Verkehrsanteil kommt mit 573 Kfz/h aus der Simon-von-Utrecht-Straße. Bei einer Umlaufzeit von 90s und 40 Umläufen die Stunde, wird die Louise-Schröder-Straße von ca. 15 Kfz je Umlauf befahren.

2.4 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen am Fahrbahnrand, bzw. in den Parkständen. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Siele der Louise-Schroeder-Straße liegen in den nördlichen und südlichen Nebenflächen. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.5 Ruhender Verkehr

Es wird nahezu auf gesamter Länge der Louise-Schroeder-Straße und der Großen Bergstraße beidseitig auf bituminös befestigten Parkständen geparkt. Im nördlichen Bereich wird zwischen der Virchowstraße und der Hausnummer 17 in Längsaufstellung und anschließend bis zum Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße in Schrägaufstellung geparkt. Auf südlicher Seite wird zwischen der Thedestraße und der Kleinen Marienstraße in Schrägaufstellung geparkt. Im weiteren Verlauf bis zum o.g. Knotenpunkt wird in Senkrechtaufstellung geparkt. Aufgrund von Platzmangel ist eine kleine Anzahl von Parkständen vor dem Knoten in Längsrichtung angeordnet. In Bereichen von Einmündungen und Überfahrten befinden sich Sperrflächen, welche Großteils überparkt werden. Die Louise-Schroeder-Straße und die Große Bergstraße sowie die nördlich und südlich liegenden Straßen zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße sind Bestandteil des Bewohnerparkgebiets Altona-Altstadt, Abschnitt 103. Insgesamt sind fünf Parkscheinautomaten über die gesamte Länge der Louise-Schroeder-Straße verteilt. Südlich der Schrägparkstände zwischen der Thede- und Unzerstraße befindet sich eine E-Ladesäule von Stromnetz Hamburg.

2.6 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Die Gehwege in der Louise-Schroeder-Straße sind mit Betongehwegplatten befestigt, weisen Breiten von 1,50 bis 6,00 m auf und sind somit teils schmaler als die Regelbreite von 2,50 m. Auf nördlicher Seite zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße fehlt ein Gehweg gänzlich. Die Louise-Schroeder-Straße weist im mittleren Abschnitt nur eine Querungsmöglichkeit auf, welche sich auf Höhe der Station 0+240 zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße in Form einer FLSA befindet. Im Plangebiet sind keine Einrichtungen zur Barrierefreiheit, z.B. in Form von taktilen Leitelementen, vorhanden. Ebenso fehlen auf gesamter Länge der Louise-Schroeder-Straße Sitzmöglichkeiten.

Durchgehende Radverkehrsanlagen sind auf gesamter Länge des Planungsabschnittes vorhanden und weisen Breiten von 1,50 bis 2,50 m auf. Im kurzen Abschnitt der Großen Bergstraße werden die Radfahrenden auf der Südseite auf einer 2,50 m breiten Protected Bike Lane aus Asphalt geführt, welche im Rahmen der Herstellung des Kreisverkehrs Virchowstraße 2020/2021 hergestellt wurde. Die Radfahrenden werden auf Höhe der Thedestraße auf einen gepflasterten Radweg aufgeleitet. Aus Osten kommende Radfahrende werden bis zur Unzerstraße auf einem gepflasterten Radweg geführt, bevor diese vor dem Einmündungsbereich auf einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgeleitet werden. Der Radfahrstreifen zieht sich bis unmittelbar vor den Kreisverkehr Virchowstraße durch, bevor die Radfahrenden mit dem MIV verflochten werden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradanhängern sind im Straßenzug nicht vorhanden.

2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Louise-Schroeder-Straße wird lediglich von Nachtbussen befahren. Die Haltestelle Kleine Marienstraße befindet sich in der Louise-Schroeder-Straße auf nördlicher Nebenfläche auf Höhe der Station 0+430 und wird von den Linien 601, 609 und 688 befahren.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung in dem zu überplanenden Bereich besteht aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten. In der Louise-Schroeder-Straße stehen diese beidseitig am Fahrbahnrand.

Im Planungsbereich befindet sich keine wegweisende Beschilderung.

2.9 Straßenbegleitgrün

Im betrachteten Bereich sind 22 Bäume vorhanden.

2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Das Umfeld der Louise-Schroeder-Straße ist durch Mehrfamilienhausbebauung geprägt. Unmittelbar östlich der Einmündung Louise-Schroeder-Straße / Nobistor befindet sich die Alimaus (eine Tagesstätte für Obdachlose und bedürftige Menschen). Nördlich und südlich schließt der Walter-Möller-Park an, sowie südwestlich davon der Jüdische Friedhof Altona. Im westlichen Abschnitt zwischen Unzerstraße und der Virchowstraße befinden sich vermehrt Gewerbe.

3 GEPLANTER ZUSTAND

Die Planung ist in drei Abschnitte unterteilt. Der westliche Abschnitt stellt den Lückenschluss in der Großen Bergstraße und der Louise-Schroeder-Straße zwischen dem neuen Kreisverkehr in der Virchowstraße bis zu der Unzerstraße dar. Der mittlere Abschnitt zieht sich von der Unzerstraße bis zur Kleinen Marienstraße und liegt im Bereich des vertikalen Grünzugs. Der östliche und letzte Abschnitt erstreckt sich von der Kleinen Marienstraße bis zur Holstenstraße.

Es ist eine komplette Neustrukturierung des Straßenquerschnitts der Louise-Schroeder-Straße und Großen Bergstraße zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße vorgesehen. Zukünftig soll nur noch einer statt drei Fahrstreifen in Richtung Westen führen. Radfahrende sollen auf beidseitigen Protected Bike Lanes geführt und dadurch nicht nur einseitig von den Fußgänger*innen, sondern auch baulich vom parallel verlaufenden Kfz-Verkehr getrennt werden. Die Schneise, die die Verkehrsflächen durch den Grünzug Neu-Altona führt, soll durch großzügig breite Grüninseln mit einer Vielzahl von Neupflanzungen reduziert werden. Die Parkstände werden grundlegend neu sortiert und sind außerhalb des vertikalen Grünzugs im westlichen und östlichen Abschnitt vorgesehen. Neben der Begrünung des mittleren Abschnittes im Bereich des Grünzugs sollen auch der östliche und westliche Abschnitt mit Straßenbegleitgrün optisch aufgewertet und Flächen entsiegelt werden. Somit soll auch die Nebenfahrbahn westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße gänzlich zurückgebaut werden. An Stelle dessen finden großzügige Grünflächen inkl. Baumpflanzungen Platz, welche das Straßenbild aufwerten und Aufenthaltsflächen und ein Entree in den Bezirk Altona schaffen. Aufgrund der Unfallhäufungsstelle zwischen Radfahrenden und dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs aus der Holstenstraße, wird die westlich der Kreuzung liegende und ca. 10 m abgesetzte Dreistrichfurt bis an den Knoten herangeschoben.

3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Östlicher Abschnitt – Holstenstraße bis Kleine Marienstraße

Der Kfz-Verkehr der Louise-Schroeder-Straße soll zukünftig einspurig auf einer 3,50 m breiten und mit Asphalt befestigten Fahrbahn geführt werden. Hierfür soll aus der Simon-von-Utrecht-Straße nur noch der mittlere Fahrstreifen in die Louise-Schroeder-Straße führen. Der heutige kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegestreifen wird zu einem reinen Linksabbiegestreifen und der kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen wird zu einem reinen Rechtsabbiegestreifen. Die aus dem Mischverkehr kommenden Radfahrenden der Simon-von-Utrecht-Straße werden im Knotenpunkt auf Höhe der von Norden anschließenden Sperrfläche auf einen eigenen 3,00 m breiten Radfahrstreifen geleitet.

Im weiteren Verlauf der Louise-Schroeder-Straße werden Radfahrende beidseitig auf 3,00 m breiten Protected Bike Lanes geführt, die mit Asphalt befestigt sind und beidseitig baulich mit Hochborden zu den angrenzenden Flächen getrennt werden.

Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite ist zwischen der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr und der Protected Bike Lane ein mindestens 6,00 m breiter Grünstreifen geplant. Die Nebenfahrbahn unmittelbar westlich der Holstenstraße wird zurückgebaut. Durch den

gewonnenen Platz sind dort Grünflächen mit Neupflanzungen auf einer Breite von bis zu 9,00 m vorgesehen.

Um den Abbiegekonflikt zwischen rechts abbiegendem Verkehr aus der Holstenstraße und Richtung Süden fahrenden Radfahrenden zu entschärfen, wird die heute um ca. 10 m abgesetzte Dreistrichfurt unmittelbar bis an den Knoten verschoben, sodass Radfahrende parallel und im Blickfeld des Kfz-Verkehrs der Holstenstraße fahren und nicht verdeckt werden. Zusätzlich wird die Radfurt flächig rot markiert. Radfahrende aus der Simon-von-Utrecht-Straße können sowohl indirekt als auch direkt links abbiegen. Hierfür ist im südlichen Abschnitt der Holstenstraße eine Aufleitung für Radfahrende vorgesehen.

Zwischen Station 0+450 bis 0+518 ist auf der Nordseite ein 2,75 m breiter und mit Betonwabensteinpflaster befestigter Seitenstreifen zum Parken vorgesehen. Am westlichen Ende des Seitenstreifens ist ein eingeschränktes Halteverbot mit zeitlicher Beschränkung von Mo. – Fr. 7-20h vorgesehen, weil in diesem Bereich zukünftig sechs Depotcontainer stehen werden. Westlich an den Seitenstreifen schließt die Nachtbushaltestelle an, welche mit einem Bussonderbord mit einer Ansicht von 18 cm zur Nebenfläche getrennt wird. Im Bereich der Nachtbushaltestelle ist eine getrennte Querungsmöglichkeit über die Protected Bike Lane vorgesehen. Die entlang der Straßenbegrenzungslinie verlaufenden Gehwege erhalten Breiten zwischen 2,90 bis 3,75 m. Grundstückszufahrten in diesem Abschnitt werden mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Die Feuerwehrezufahrt auf Höhe der Station 0+418 wird im Bereich des Gehwegs mit Betonwabensteinpflaster und im Bereich der Grünflächen mit Rasengittersteinen befestigt und mit drei abschließbaren Absteckpfosten vor regelwidrigem Beparken gesichert. Ebenso werden sämtliche Grünflächen, die unmittelbar an die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs anschließen und regelwidrig beparkt werden könnten, mit Kniegittern gesichert.

Mittlerer Abschnitt – Kleine Marienstraße bis Unzerstraße

Die Kleine Marienstraße wird auch zukünftig über eine Einmündung an die Louise-Schroeder-Straße angebunden und bleibt verkehrsrechtlich untergeordnet.

Die 3,50 m breite Fahrbahn der Louise-Schroeder-Straße wird beidseitig auf gesamter Länge von 3,05 m breiten Grüninseln begleitet. An diese schließen wiederum 3,00 m breite Protected Bike Lanes an, welche auch in diesem Abschnitt baulich zu beiden Seiten mit Hochborden gesichert werden. An die nördliche Protected Bike Lane schließt ein neuer straßenbegleitender Gehweg mit einer Breite von 2,65 m an. Zwischen der südlichen Protected Bike Lane und dem 2,50 m breiten Gehweg befindet sich hingegen noch ein 3,40 m breiter Grünstreifen mit Baumbestand. Im Bereich der Kleinen Marienstraße wird die nördliche Grüninsel unterbrochen, sodass Radfahrenden das Querens der Louise-Schroeder-Straße ermöglicht wird. Auf Höhe der Station 0+360 ist in Flucht der Wegeverbindungen des vertikalen Grünzugs eine getrennte Querung über die Louise-Schroeder-Straße vorgesehen.

Vor der Alimaus auf Höhe der Station 0+310 ist eine 2,10 m breite und mit Betonwabensteinpflaster befestigte Ladezone mit Querungsmöglichkeit der südlichen Protected Bike Lane geplant. Auf Höhe der Station 0+270 in Flucht des Hauptweges des vertikalen Grünzuges ist sowohl eine getrennte Querung für Zufußgehende und Rollstuhlfahrende, sowie eine um ca. 5,00 m abgesetzte Zweirichtungs-Radfurt über die Louise-Schroeder-Straße vorgesehen. Südlich der Zweirichtungs-Radfurt erfolgt eine Aufleitung der Radfahrenden auf den in einer anderen Maßnahme geplanten 3,50 m breiten Zweirichtungsradweg im Nobistor, welcher ebenfalls mit Asphalt befestigt sein wird.

Während der Gehweg auf der Nordseite weiter parallel entlang der Straßenbegrenzungslinie auf einer Breite von 2,65 m verläuft, wird der 2,50 m breite südliche Gehweg, aufgrund des endenden Grünstreifens und südlichem Baumbestand an die Protected Bike Lane herangezogen. Der Gehweg erhält aufgrund von erhaltenswertem Baumbestand eine Mindestbreite von

2,15 m. Dies wird aufgrund des sich etwas weiter südlich befindenden Gehwegs, welcher auf das Nobistor zuläuft, als vertretbar eingestuft. Die Einmündungsbreite der Unzerstraße wird auf 5,50 m eingeengt. Westlich der Unzerstraße ist eine neue getrennte Querungsmöglichkeit über die Louise-Schroeder-Straße geplant und ebenso eine Unterbrechung des südlichen Grünstreifens, damit Radfahrende queren können.

Westlicher Abschnitt – Unzerstraße bis Kreisverkehr Virchowstraße

Ab der Unzerstraße bis zur Thedestraße weitet sich der Raum zwischen der 3,50 m breiten Fahrbahn und der 3,00 m breiten Protected Bike Lane von 3,05 m auf ca. 7,60 m Breite auf. An die Fahrbahn schließen beidseitig 2,10 m breite und mit anthrazitfarbener Wabe befestigte Zwischenstreifen bzw. Rangierstreifen an, um ein zügiges Ein- und Ausparken auf den daran anschließenden Schrägparkständen sicherzustellen. Eine Behinderung des fließenden Verkehrs wird somit unterbunden und die Zwischenstreifen fungieren gleichzeitig als Ladezonen.

Zwischen den 4,55 m tiefen Schrägparkständen und der Protected Bike Lane sind 0,925 m breite Sicherheitstrenn- bzw. Überhangstreifen vorgesehen. Vereinzelt werden die Schrägparkstände sowohl für neue, als auch alte Pflanzinseln unterbrochen.

Der nördliche Gehweg erhält eine Breite von 4,00 m und wird mit Betongehwegplatten befestigt. Sowohl die vorhandenen Grünflächen mit Baumbestand auf der Nordseite, als auch die Grüninsel auf der Südseite zwischen den Schrägparkständen wird großzügiger gestaltet.

Unmittelbar östlich der von Norden einmündenden Thedestraße wird es zukünftig eine neue getrennte Querung über die Louise-Schroeder-Straße geben. Auch die Einmündung der Thedestraße wird auf eine Breite von 5,50 m eingeengt. Schleppkurventechnisch muss der Sicherheitstrennstreifen zur Protected Bike Lane westlich der Thedestraße für ca. 14 m überfahrbar mit Tiefborden und Großpflaster hergestellt werden. Die Protected Bike Lane wird westlich der Einmündung Thedestraße zurück in Richtung der Fahrbahn verschwenkt und geht ca. ab Station 0+040 in einen 3,55 m breiten Radfahrstreifen über, bevor Radfahrende 20 m später aufgrund des anschließenden Kreisverkehrs mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden. Nördlich an den Radfahrstreifen in der Großen Bergstraße schließt zukünftig ein ca. 3,00 bis 5,00 m breiter Grünstreifen an, in dem ggf. noch Bänke vorgesehen werden. Der schon heutige Längsparkstreifen südlich der Fahrbahn wird auf einer Breite von 2,10 m mit Betonwabensteinpflaster befestigt und mit einem 1,325 m breiten Sicherheitstrennstreifen, mittels Hochborden zur südlichen Protected Bike Lane getrennt. Der nördliche Gehweg erhält eine Breite von 3,00 m. Der südliche Gehweg entlang der Großen Bergstraße bleibt bestehen. Erst ab der Thedestraße verjüngt sich der Gehweg auf eine Breite von 3,00 bis 3,50 m.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die nördlich gelegene Nachtbushaltestelle Kleine Marienstraße der Linien 601, 609, 641 und 688 auf Höhe der Station 0+430,000 wird zukünftig mit einem Bussonderbord von der Fahrbahn getrennt und mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Auf eine Befestigung der Haltefläche in Betonbauweise soll aufgrund der geringen Frequentierung verzichtet werden.

3.3 Ruhender Verkehr

In der Louise-Schroeder-Straße findet eine weitreichende Umstrukturierung der Parkstände statt. Hauptsächlich soll zukünftig im westlichen Abschnitt außerhalb des vertikalen Grünzugs geparkt werden. Die Parkstände im mittleren Abschnitt des Grünzugs entfallen gänzlich mit Ausnahme der Ladezone bei der Alimaus. Im östlichen Abschnitt ist auf der Nordseite ein neuer 2,75 m breiter Längsparkstreifen geplant, der gleichzeitig als Be- und Entladefläche für die neu positionierten Depotcontainer dient. Vor den Depotcontainern ist zum Be- und Entladen ein eingeschränktes Haltverbot, in den vom Bundesimmissionsschutzgesetz

zugelassenen Zeiten, vorgesehen. Außerhalb dieser Zeiten (d.h. zwischen 20:00 und 07:00 Uhr von Montag bis Freitag sowie ganztägig an Sonn- und Feiertagen) ist das Parken auch im Bereich der Depotcontainer zugelassen. Im westlichen Abschnitt wird zukünftig beidseitig in Schrägaufstellung geparkt. Die Parkstände erhalten eine Tiefe von 4,55 m und eine Breite von 2,45 m. Der jeweils westlichste Parkstand erhält eine Breite von 3,50 m und ist für mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschildert. Nutzer*innen ohne Bewohnerparkausweis müssen sich an den Parkscheinautomaten oder über entsprechende Smartphone-Apps Parkausweise lösen. Im weiteren Verlauf der Planung werden die neuen Standorte der Parkscheinautomaten mit dem LBV und der neue Standort für die E-Ladesäule mit der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) und Stromnetz Hamburg abgestimmt.

Bisher existierten im Planungsgebiet etwa 174 öffentliche Parkstände. Zukünftig sind noch 78 Parkstände vorhanden. Dies bedeutet einen Parkraumverlust von 96 Parkständen. Eine genaue Aufschlüsselung ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Abschnitt	Bestand	Planung	Differenz
Westlicher Abschnitt	85	71	-14
Mittlerer Abschnitt	49	0	-49
Östlicher Abschnitt	40	7	-33
Summe Σ	174	78	-96

Im Plangebiet sind sieben Standorte für 58 Fahrradanhänger eingeplant. Diese bieten Anschlussmöglichkeiten für insgesamt 116 Fahrräder. 11 Fahrradanhänger sind so eingeplant, dass dort Lastenräder abgestellt werden können.

3.4 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Für Fußgänger*innen sind zukünftig beidseitig durchgehende Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,65 m vorgesehen, welche mit Betongehwegplatten befestigt werden. Lediglich auf südlicher Straßenseite zwischen Unzerstraße und der Hauptquerung muss der Gehweg aufgrund von erhaltenswertem Baumbestand auf das Mindestmaß von 2,15 m verjüngt werden. Zur fußläufigen Verbindung des nördlichen und südlichen Bereichs des Walter-Möller-Parks sind zwei Querungen der Louise-Schroeder-Straße vorgesehen. Die erste befindet sich auf Höhe der Station 0+360,000. Eine weitere Querung folgt auf Höhe der Station 0+290,000. Diese sieht eine Querung für Fußgänger*innen vor und eine separat abgesetzte für Radfahrende.

Die FLSA über die Louise-Schroeder-Straße ist aufgrund der Einstreifigkeit nicht mehr erforderlich. Zusätzlich zu den zwei Querungen im Bereich des Grünzugs sind zwei weitere Querungen im Bereich der Unzer- und Thedestraße geplant. Alle Querungsstellen für Fußgänger*innen werden als getrennte Querung mit differenzierten Bordhöhen ausgebildet.

Für Radfahrende sind zukünftig durchgängig beidseitig 3,00 m breite Protected Bike Lanes geplant. Diese sollen die Verkehrsströme der Radfahrenden von denen der Fußgänger*innen, aber auch vom Kfz-Verkehr sicher trennen. Dies erfolgt durch die bauliche Abtrennung zu den angrenzenden Verkehrsflächen mittels Betonhochborden. Zu angrenzenden Parkständen beträgt die Breite der Sicherheitstrennstreifen mindestens 0,925 m. Zum parallel verlaufenden Kfz-Verkehr beträgt die Mindestbreite der Sicherheitstrennstreifen 0,55 m. Die Protected Bike Lanes werden mit Asphalt befestigt.

3.5 Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen

wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Überquerungsstellen werden mit einer getrennten Querung mit einer Ansicht von 0 cm bzw. 6 cm ausgestattet. Im Bereich der Überquerungsstellen und Bushaltestellen werden zudem taktile Leitelemente vorgesehen.

Die Straßenmöblierungen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und Höhen der Fahrbahnen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen. Die Höhenlage entspricht weitestgehend der vorhandenen. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in die vorhandenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Im Verlauf der weiteren Planung wird geprüft, ob das auf den Protected Bike Lanes anfallende Regenwasser in die angrenzenden Grünflächen entwässert werden kann. Hierfür muss zum einen sichergestellt sein, dass die Protected Bike Lanes im Winter mit abstumpfenden Mitteln gestreut werden. Andererseits muss sichergestellt sein, dass das zukünftige Quergefälle verhindert, dass das salzhaltige Tauwasser der Fahrbahn für Kfz, nicht auf die Protected Bike Lanes geleitet wird. Nur unter diesen Bedingungen kann auf Trummen in den Protected Bike Lanes verzichtet werden. Eine endgültige Entscheidung über das Einleiten von Regenwasser in die Grünflächen kann somit erst nach Fertigstellung der Ausführungsplanung und Rücksprache mit der Hamburger Stadtreinigung getroffen werden.

3.7 Grün- und Baumpflanzungen

Bei der Planung wurde Rücksicht auf den vorhandenen Baumbestand genommen. Aufgrund der neu geplanten Radwegbeziehungen sind drei Bäume nicht zu halten. Die drei Fällungen sind als vertretbar zu betrachten, weil im Planungsgebiet ca. 57 Neupflanzungen vorgesehen sind. Zwei Jungbäume werden im Zuge der Baumaßnahme umgepflanzt, die neuen Standorte werden im Rahmen des weiteren Pflanzkonzeptes abgestimmt. Die genaue Anzahl und Standorte der Neupflanzungen werden im weiteren Planungsverlauf abgestimmt. Eine genaue Aufschlüsselung aller Fällungen und Neupflanzungen kann folgender Tabelle entnommen werden:

Abschnitt	Bestand	Planung	Neu	Fällung	Differenz
Westlicher Abschnitt	11	16	+6	-1	+5
Mittlerer Abschnitt	6	25	+21	-2	+19
Östlicher Abschnitt	5	35	+30	0	+30
Summe Σ	22	76	57	-3	+54

3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss aufgrund der neuen Bordkantenverläufe auf nahezu gesamter Länge angepasst werden. Neue Standorte sind als erster Entwurf in der Planung mit eingetragen. Die finalen Standorte werden in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen festgelegt.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorhanden.

3.9 Ver- und Entsorgungsleitungen

Hamburg Wasser plant derzeit die Sanierung der Siele in der Louise-Schroeder-Straße mittels Inlinern. Voraussichtlich soll die Sanierung im Jahr 2022 durchgeführt und fertiggestellt werden.

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen für den Umbau des Straßenabschnittes der Louise-Schroeder-Straße umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Bereich der Baumaßnahme gelten die Bebauungspläne Altona-Altstadt 2 und Altona-Altstadt 25 sowie die Durchführungspläne D94, D365, D11A, D331, D27A und der Baustufenplan Altona-Altstadt. Der vorgesehene Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

5.2 Beitrag zum Hamburger Klimaplan

Die Bürger*innen Hamburgs sollen auch in Zukunft ein lebenswertes Stadtleben führen können. Aus diesem Grunde ist es Bestreben der Freien und Hansestadt Hamburg, ihren Teil zur Bewältigung des Klimawandels beizutragen. Mit dem Hamburger Klimaplan sollen Maßnahmen zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen eingeleitet und Vorbereitungen getroffen werden, um die Stadt auf die Auswirkungen des Klimawandels vorzubereiten.

Durch den Rückbau ehemaliger asphaltierter und gepflasterter Verkehrsflächen findet eine Entsiegelung von 3000 m² statt, die den angrenzenden Grünflächen zu Gute kommt. Die gewonnenen Grünflächen bieten Platz für eine Vielzahl von Neupflanzungen, welche vielfältige Emissionen filtern und einspeichern. Entsiegelungen tragen positiv zum Klima bei, weil Grünflächen weniger Wärme speichern und diese in der Nacht nicht wieder abgeben. In Ergänzung dazu bieten die neuen und enger aneinander stehenden Bäume mehr Schatten, produzieren zusätzlichen Sauerstoff und bewirken im Zusammenhang mit der zusätzlichen Verdunstung einen allgemein kühlenden Effekt und haben einen insofern positiven Einfluss auf das innerstädtische Mikroklima.

Die neuen Radverkehrsanlagen sollen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver machen und damit die Mobilitätswende fördern. Ziel ist ein Modal Shift zum Umweltverbund mit der damit einhergehenden Reduktion des Schadstoffausstoßes.

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST

Für den Großteil des Planungsgebiets besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Auf Höhe der Hausnummer 1 in der Louise-Schroeder-Straße befindet sich ein registrierter Verdachtspunkt und allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Unmittelbar nördlich der ENDO-Klinik sowie im Anschlussbereich der abgesperrten Nebenfahrbahn der Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße besteht aufgrund von Bombentrümmern allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Für eine schmale Schneise von der Virchowstraße bis in die Straße Nobistor bestehen keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Es

handelt sich um Flächen, die nach Fernerkundung/ Luftbilddauswertung freigegeben werden konnten.

Baubegleitende Sondierungen sind bei dieser Maßnahme notwendig.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

7.2 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Baukosten werden vorläufig auf 4.000.000 € (brutto) geschätzt.

Die Louise-Schroeder-Straße befindet sich im Fördergebiet Altona-Altstadt des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Die Maßnahme wird durch RISE, bezirkliche Mittel und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) finanziert.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Verkehrsplanung wurde durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

Die gestalterische Planung der Grünflächen in der Louise-Schroeder-Straße erfolgt durch das Büro MERA und das Bezirksamt Altona.

Die gestalterische Planung der Parkanlagen erfolgt durch das Büro Arbos Freiraumplanung.

7.4 Realisierungstermin

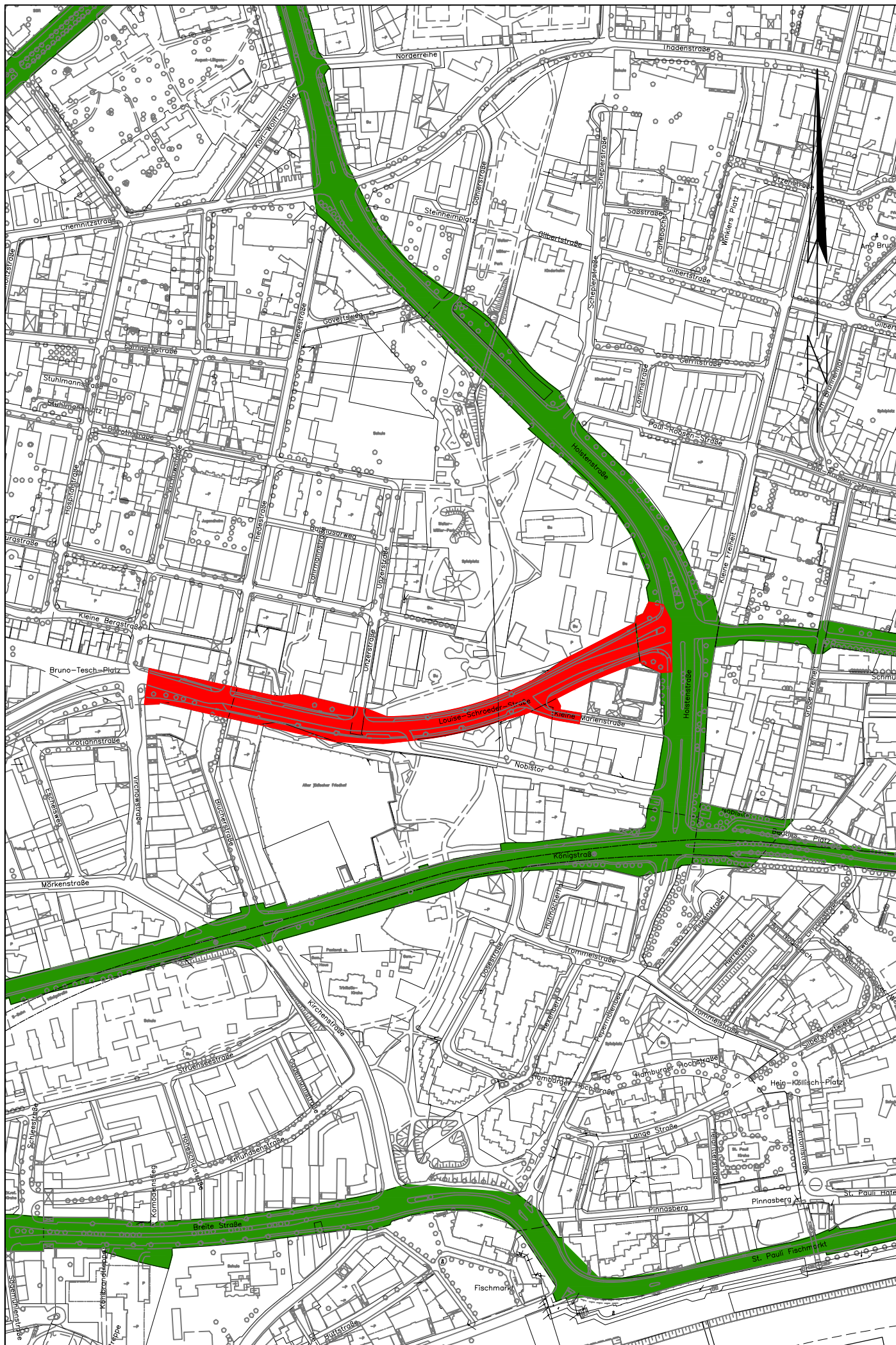
Die Realisierung der Maßnahme ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im Juni 2021

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

30.06.2021

gez. 



Legende

- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder 30.06.2021

Beratende Ingenieure für Bauwesen gez.

Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen

Bearbeitet: 06.07.2021
 Datum:
 gez.
 Unterschrift, M

Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße

Fachtechnisch geprüft:
 Datum:
 Unterschrift, MR 210

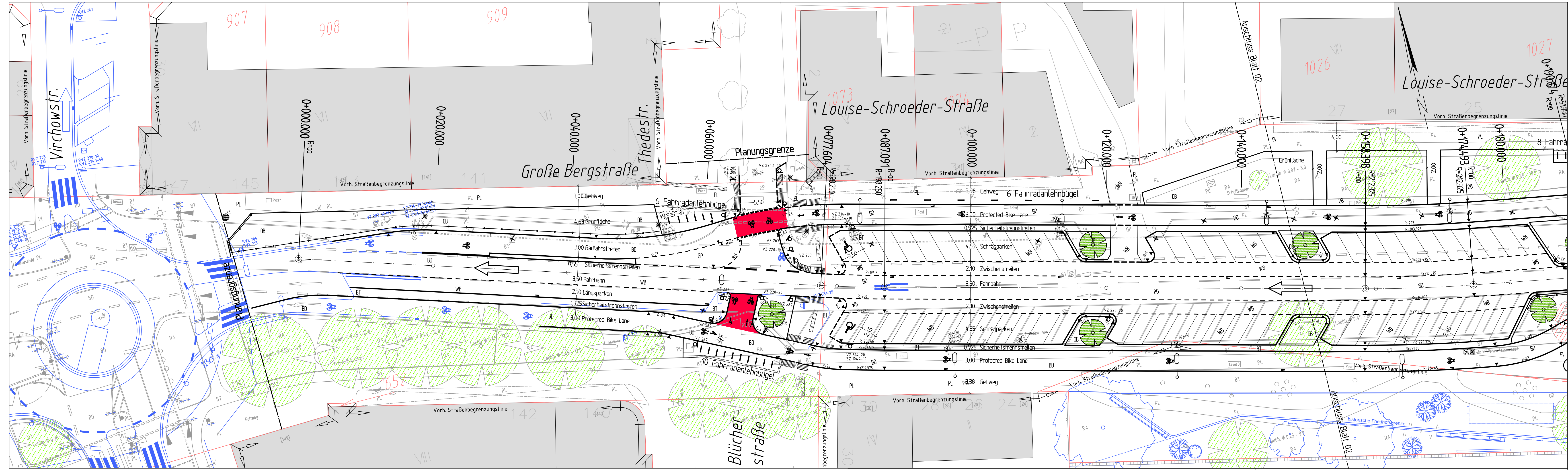
Planinhalt: Übersichtskarte

Aufgestellt:
 Datum:
 Unterschrift, MR 20

Geprüft: Zeichnungs-Nr.:
 Datum:
 Maßstab: 1:5000

Freigegeben:
 Datum:
 Unterschrift, MR-L

Datum: 02.04.2021, 10:00
 Speicher: H:\Projekte\1000\1000-1000-1000-Louise-Schroeder-Straße\CAD
 Layer: LP_250
 Plotdatum: 06.07.2021



- ### Legende
- Hochbord
 - abgesenkter Hochbord
 - Tiefbord
 - Bussonderbord
 - Tiefbord 8/20
 - Zufahrten / Zuwegungen
 - vorh. Straßenbegrenzungslinie
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
 - gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Kniegitter
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Lißfußsäule
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
 - gepl. Fahrradanhänger
 - vorh. / aufzuh. Absperrbügel
 - gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
 - BT** = Betonsteinpflaster
 - PL** = Betongehwegplatten
 - WB** = Betonwabensteinpflaster
 - OB** = Oberboden mit Rasenansaat
 - BD** = Asphalt
 - GP** = Granitgroßpflaster
 - RG** = Rasengittersteine

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder 30.06.2021
Beratende Ingenieure für Bauwesen gez. [Redacted]
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfs Träger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Bearbeitet: 06.07.2021
 Datum:
 gez. [Redacted]
 Unterschrift, MR 217

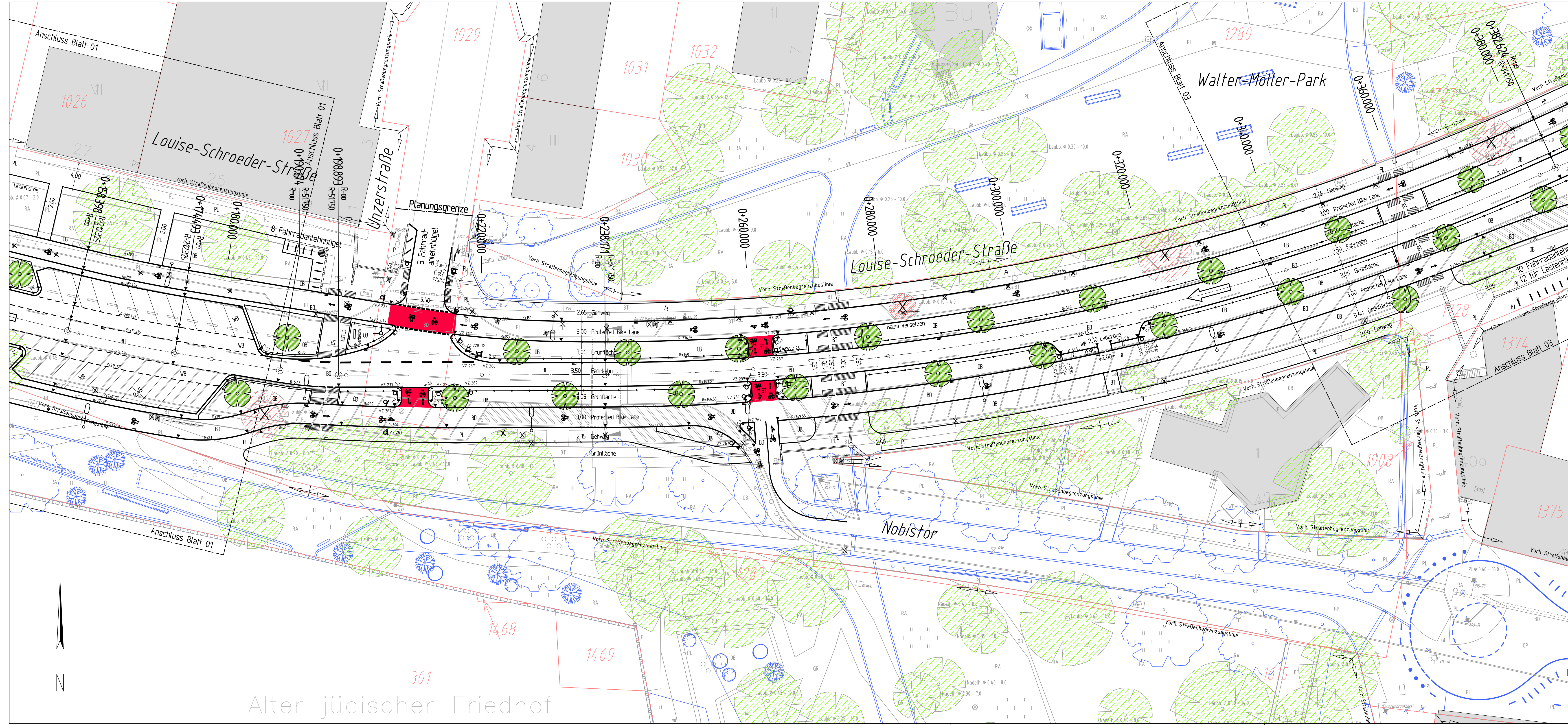
Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße
Fachtechnisch geprüft:
 Datum:
 Unterschrift, MR 210

Planinhalt: Lageplan 1/4
Aufgestellt:
 Datum:
 Unterschrift, MR 20

Geprüft: Zeichnungs-Nr.:
 Datum:
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Freigegeben:
 Datum:
 Unterschrift, MR-L

Maßstab: 1:250



Legende

	Hochbord
	abgesenkter Hochbord
	Tiefbord
	Bussonderbord
	Tiefbord 8/20
	Zufahrten / Zuwegungen
	vorh. Straßenbegrenzungslinie
	gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
	gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
	gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
	gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
	gepl. / vorh. / aufzuh. Kniegitter
	gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
	gepl. / vorh. / aufzuh. Lifaßsäule
	gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
	gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
	gepl. Fahrradanhänger
	vorh. / aufzuh. Absperribügel
	gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
	BT = Betonsteinpflaster
	PL = Betonwegplatten
	WB = Betonwabensteinpflaster
	OB = Oberboden mit Rasenansaat
	BD = Asphalt
	GP = Granitgroßpflaster
	RG = Rasengittersteine

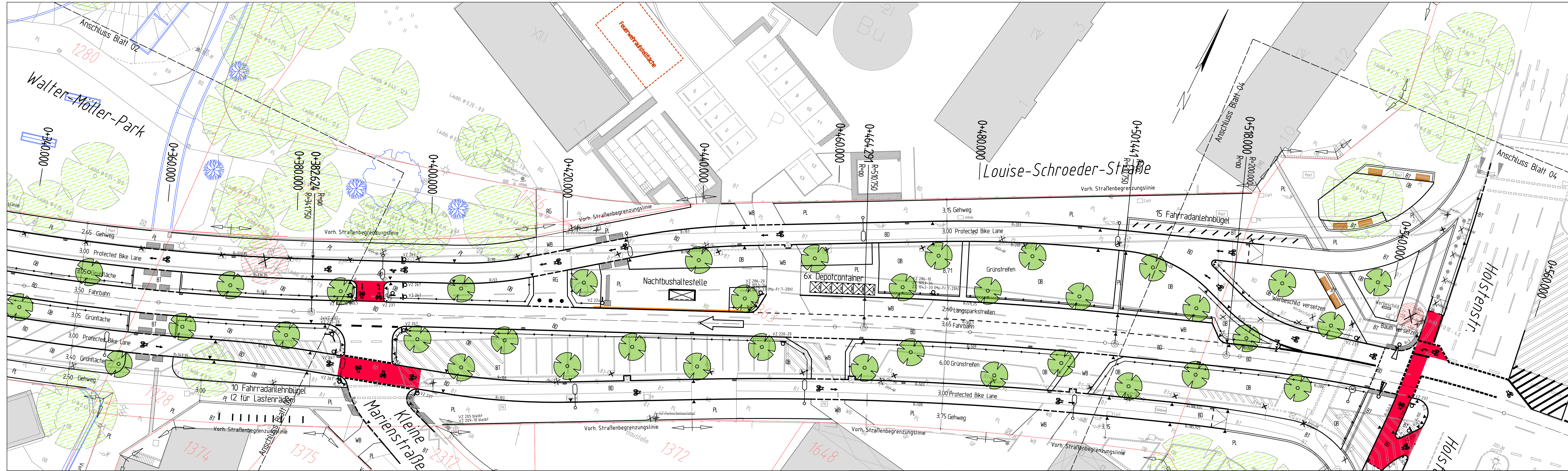
Ingenieurpartnerschaft Dierns Schröder
 Beratende Ingenieure für Bauwesen
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-nh.de

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

Bedarfsräger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Grundrindstandsetzung von Straßen	Bearbeitet: Datum: 06.07.2021 gez. [Signature] Unterschrift: MR 217
Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße	Fachtechnisch geprüft: Datum: [Date] Unterschrift: MR 210
Planinhalt: Lageplan 2/4	Aufgestellt: Datum: [Date] Unterschrift: MR 20
Geprüft: Datum: [Date]	Freigegeben: Datum: [Date] Unterschrift: MR-L
Zeichnungs-Nr.:	Maßstab: 1:250



Legende

- Hochbord
- - - abgesenkter Hochbord
- - - Tiefbord
- Bussonderbord
- - - Tiefbord 8/20
- ▲ Zufahrten / Zuwegungen
- ▲ vorh. Straßenbegrenzungslinie
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Kniegitter
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Lißsäule
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
- ⊗ gepl. Fahrradlehnbügel
- ⊗ vorh. / aufzuh. Absperrbügel
- ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
- BT = Betonsteinpflaster
- PL = Betongehwegplatten
- WB = Betonwabensteinpflaster
- OB = Oberboden mit Rasenansaat
- BD = Asphalt
- GP = Granitgroßpflaster
- RG = Rasengittersteine

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder 30.06.2021
Beratende Ingenieure für Bauwesen gez. [Signature]
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfs Träger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen
 Datum: 06.07.2021
 gez. [Signature]

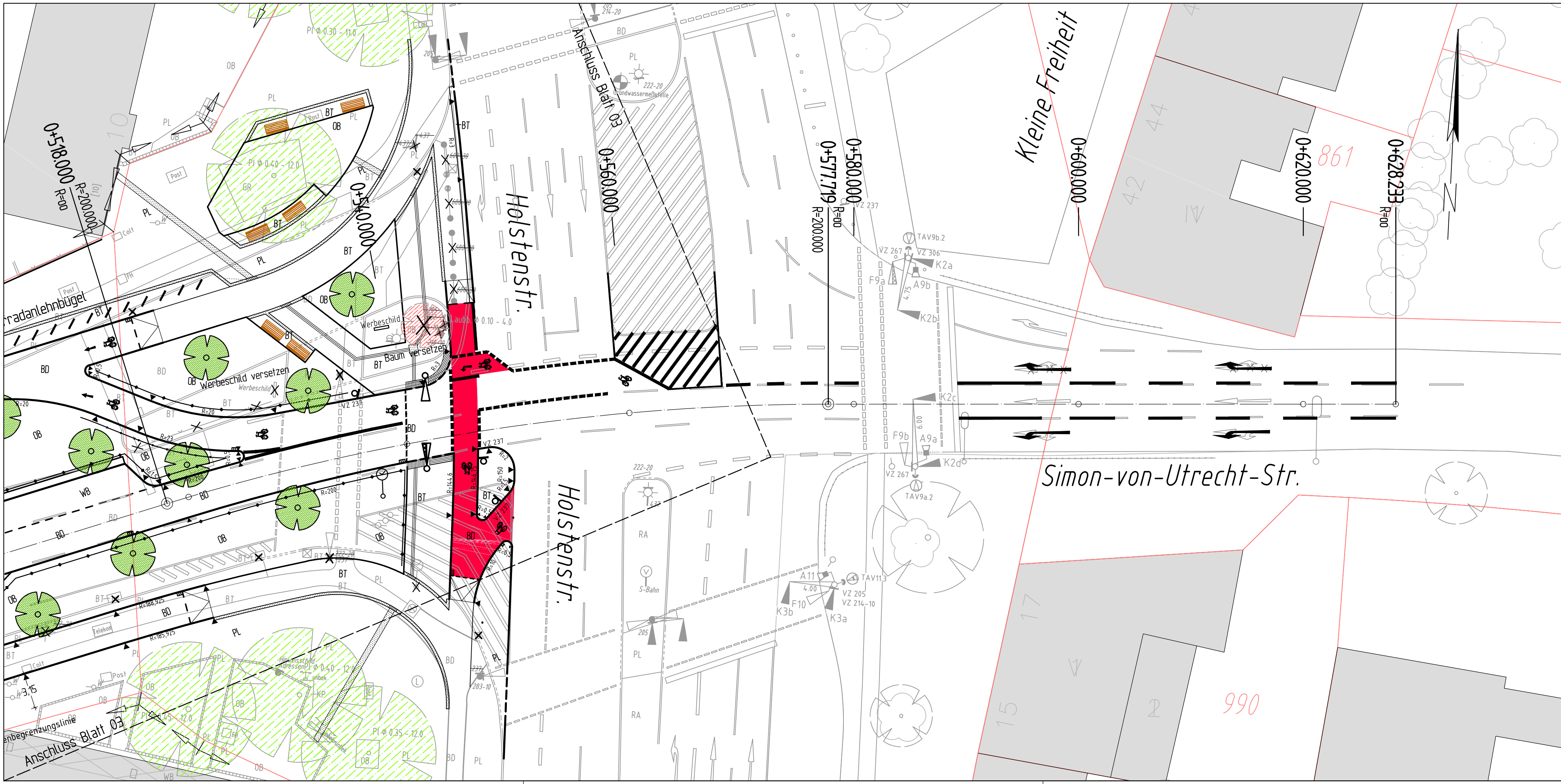
Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße
 Fachtechnisch geprüft:
 Datum: []
 Unterschrift, MR 210

Planinhalt: Lageplan 3/4
 Datum: []
 Unterschrift, MR 20

Geprüft: []
 Datum: []
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Zeichnungs-Nr.: []
Maßstab: 1:250
 Datum: []
 Unterschrift, MR-L

Dateiname: 1027A02_L1P5.dwg
 Speicherort: H:\Projekte\1000-1291\102-Knoten_Virkowstrasse\1027A02-Louise-Schroeder-Strasse\CAD
 Layout: LP_250
 Plotdatum: 06.07.2021



Legende

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord
- Bussonderbord
- Tiefbord 8/20
- Zufahrten / Zuwegungen
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
- gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
- gepl. / vorh. / aufzuh. Kniegitter
- gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
- gepl. / vorh. / aufzuh. Litfaßsäule
- gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
- gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
- gepl. Fahrradantlehnbügel
- vorh. / aufzuh. Absperrbügel
- gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
- BT = Betonsteinpflaster
- PL = Betongehwegplatten
- WB = Betonwabensteinpflaster
- OB = Oberboden mit Rasenansaat
- BD = Asphalt
- GP = Granitgroßpflaster
- RG = Rasengittersteine

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder 30.06.2021
Beratende Ingenieure für Bauwesen *gez.* [Redacted]
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen	Bearbeitet: Datum: 06.07.2021 <i>gez.</i> [Redacted] Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße	Fachtechnisch geprüft: Datum: Unterschrift, MR 210
Planinhalt: Lageplan 4/4	Aufgestellt: Datum: Unterschrift, MR 20
Geprüft: Datum: Unterschrift, Technische Aufsicht	Zeichnungs-Nr.: Maßstab: 1:250
Freigegeben Datum: Unterschrift, MR-L	