

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

**Betr.: Bündnis für den Radverkehr
Veloroute 5 – Reesestraße - Hufnerstraße
(Weidestraße - Flachland)**

hier: 2. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation.....	3
3	Geplanter Zustand	6
3.1	Planungsansatz	6
3.2	Einzelheiten der Planung.....	6
4	Planungsrechtliche Grundlagen	10
5	Umsetzung der Planung	11
5.1	Grunderwerb.....	11
5.2	Kosten, Nutzen und Finanzierung	11
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	11
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	11

1 ANLASS DER PLANUNG

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in den zwanziger Jahren auf 25% zu steigern. Im Rahmen des im Juni 2016 geschlossenen Bündnis für den Radverkehr (BfdR) sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Das bezirks- und stadtteilübergreifende Netz des Hamburger Veloroutennetzkonzeptes bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Zur Zielerreichung ist u.a. der Ausbau der Veloroute 5 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 5 führt vom Stadtzentrum über Uhlenhorst, Barmbek, Bramfeld und Poppenbüttel nach Duvenstedt und ist insgesamt 22,7 km lang.

Der überplante Streckenabschnitt der Reesestraße und Hufnerstraße ist eine schon heute oft von Radfahrenden benutzte Wegeverbindung, die jedoch Optimierungsbedarf aufweist.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Planungsbereich bieten weder die nötige Verkehrssicherheit, noch den Komfort und werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Der ca. 480 m lange betrachtete Abschnitt der Reesestraße und Hufnerstraße liegt im Stadtteil Barmbek-Süd im Bezirksamtbereich Hamburg-Nord.

Die Hufnerstraße beginnt an der Hellbrookstraße und verläuft in Richtung Süden bis sie am Knoten Reesestraße / Brucknerstraße in Richtung Osten abknickt und schließlich an der Straße Barmbeker Markt endet. Zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße ist die Hufnerstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südosten. Die Reesestraße beginnt am Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße und verläuft Richtung stadteinwärts, bis sie am Knoten Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt endet. Der hier betrachtete Abschnitt befindet sich zwischen den Knoten Hufnerstraße / Flachland im Norden und Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt im Süden.

Nördlich der hier betrachteten Planung gibt es zwei weitere Anschlussplanungen vom Bezirk Hamburg-Nord. Es handelt sich hierbei jeweils um einen Abschnitt der Hufnerstraße: Hufnerstraße (zwischen Hufnertwiete und Krüsisstraße) und Hufnerstraße (zwischen Flachland und Hufnertwiete). Alle drei Abschnitte sind Teil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Brucknerstraße beträgt 8.963 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 3,4%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.571 Radfahrende / 6:00 Uhr – 19:00 Uhr (Verkehrszählung vom 24.05.2018).

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Reesestraße / Lohkoppelstraße beträgt 9.349 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,9%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 930 Radfahrende/24h (Verkehrszählung vom 21.01.2020).

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. Zwischen den Knoten Hufnerstraße / Flachland und Hufnerstraße / Brucknerstraße befindet sich eine Kita. Zudem befindet sich zwischen der Hufnerstraße / Brucknerstraße und der Reesestraße / Lohkoppelstraße die Adolph-Schönfelder-Schule, eine Modellschule für kooperative Ganztagsarbeit.

Im Knotenbereich Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt befindet sich eine Filiale von Matratzen Concord.

2.2 Verkehrssituation

Hufnerstraße / Flachsland – Hufnerstraße / Brucknerstraße

In diesem Abschnitt ist die Fahrbahn in einer Breite von ca. 13,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Die Fläche teilt sich auf in jeweils zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden bzw. Süden. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich ca. 2,7 m breite mit Wabensteinpflaster befestigte Längsparkbuchten, welche durch mehrere Gehwegüberfahrten unterbrochen werden. Insgesamt befinden sich in den Längsparkbuchten ca. 22 Parkstände. Zwischen dem Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße und der Station 0+680 wird auf dem östlichen Fahrstreifen geparkt. Hier befinden sich ca. neun Parkmöglichkeiten, welche nicht straßenverkehrsbehördlich angeordnet sind und deswegen auch nicht zur Parkstandsbilanz hinzugezogen werden.

Die östliche Nebenfläche besteht aus einem zwischen ca. 0,6 m und 3,0 m breiten Sicherheitstrennstreifen, welcher teilweise mit Gehwegplatten aus Beton befestigt ist. An manchen Stellen befinden sich Rasenflächen im Bereich des Sicherheitstrennstreifens. Der sich anschließende Radweg ist in einer Breite von ca. 1,15 m teilweise bituminös, teilweise mit Betonsteinpflaster befestigt. Der Gehweg in den östlichen Nebenflächen weist eine Breite zwischen ca. 1,5 m und 2,1 m auf und ist mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. In den östlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt neun Absperrbügel.

Westlich schließen sich an die Längsparkbucht ein ca. 0,5 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Sicherheitstrennstreifen, ein ca. 1,15 m breiter teilweise bituminös, teilweise mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg sowie ein zwischen ca. 2,2 m und 3,0 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an. Nördlich der Parkbucht sowie im Sicherheitstrennstreifen befindet sich vereinzelter Baumbestand. Auf Höhe der Station 0+605 befindet sich eine Infotafel der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Alt-Barmbek. Zwischen den Parkbuchten und dem Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße bestehen die Nebenflächen aus einem zwischen ca. 1,6 m und 2,2 m breiten Sicherheitstrennstreifen, welcher teilweise mit Gehwegplatten aus Beton und teilweise mit Oberboden befestigt ist. Es befinden sich mehrere Bäume im Bereich des Sicherheitstrennstreifens. Es schließt sich ein zwischen ca. 1,1 m und 1,6 m breiter Radweg an, welcher abschnittsweise bituminös bzw. mit Betonsteinpflaster befestigt ist. Der sich anschließende Gehweg ist ca. 1,55 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt.

Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße

Am betrachteten Knoten gibt es im Bestand einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiege – sowie einen Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Süden. In Fahrtrichtung Norden gibt es einen Geradeausfahrstreifen, einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie einen zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen. Die Richtungsfahrstreifen werden jeweils durch eine Mittelinsel, welche teilweise mit Gehwegplatten aus Beton, teilweise mit Betonsteinpflaster befestigt ist, getrennt. Auf der Nordseite hat diese eine Breite von ca. 4,2 m, auf der Südseite eine Breite von ca. 2,4 m.

In der Brucknerstraße ist die Fahrbahn in einer Breite von ca. 10,2 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese Fläche teilt sich auf in einen Fahrstreifen in Richtung Westen, einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen und einen Linksabbiegefahrstreifen.

In der Hufnerstraße Ost ist die Fahrbahn in einer Breite von ca. 9,9 m bituminös befestigt und ebenfalls mit Hochborden aus Granit eingefasst. Die Fläche teilt sich auf in einen Fahrstreifen in Richtung Osten, einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen und einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen, welcher ca. vor Hausnummer 8 / hinter den abmarkierten Längsparkständen auf der Fahrbahn durch eine Markierung vom anderen Fahrstreifen, kurz vorm Knoten abgetrennt wird.

Der Radverkehr findet im Knotenbereich auf separaten Radwegen in den Nebenflächen statt. Diese sind ca. 1,2 m breit und mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. In der Hufnerstraße Ost sind ebenfalls schmale (ca. 1,15 m) Asphaltwege in den Nebenflächen vorhanden. In der Brucknerstraße findet der Radverkehr auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Radfahrfur-

ten sind an allen vier Knotenarmen vorhanden, obwohl in der Hufnerstraße Ost eine Tempo-30-Zone angeordnet ist und der Radverkehr dementsprechend im Mischverkehr fährt.

Im gesamten Knotenbereich befinden sich zwischen ca. 1,5 m und 2,15 m breite Gehwege, welche teilweise mit Gehwegplatten aus Beton, teilweise mit Betonsteinpflaster befestigt sind.

In den westlichen Nebenflächen des Knotens befindet sich abschnittsweise Baumbestand. In der Hufnerstraße Ost befindet sich beidseitig in den Nebenflächen jeweils ein Baumstandort. Teilweise sind die Bäume durch Baumschutzbügel geschützt.

Der Knoten ist lichtsignalgeregelt (LSA 1132).

Hufnerstraße / Brucknerstraße – Reesestraße / Lohkoppelstraße

Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 13,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Pro Richtung sind im Bestand jeweils zwei Fahrstreifen vorhanden. Ca. 100 m vor dem Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße beginnt die Fahrbahn sich aufzuweiten. Hier kommt der separate Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Brucknerstraße hinzu. Die östlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 2,4 m breiten mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigten Längsparkstreifen, einem ca. 0,75 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 1,0 m breiten teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigtem Radweg und einem ca. 2,2 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg. Östlich der Fahrbahn befinden sich ca. 23 Längsparkstände.

Westlich der Fahrbahn schließt sich ein ca. 1,25 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Sicherheitstrennstreifen, ein ca. 1,0 m breiter teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigter Radweg sowie ein zwischen ca. 1,6 m und 2,65 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an.

Auf Höhe der Station 0+760 befindet sich die Zufahrt zu einer Nebenfahrbahn, in welcher sich mehrere Schrägparkstände befinden. Auf Höhe der Station 0+860 befindet sich die Ausfahrt der Nebenfahrbahn. Die Gehwegüberfahrten sind mit Wabensteinpflaster aus Beton, die Fahrbahn der Nebenfahrbahn bituminös befestigt. Zwischen den Schrägparkständen der Nebenfahrbahn und dem Gehweg in den westlichen Nebenflächen befindet sich eine große Grünfläche mit erhaltenswertem Baumbestand, sowie einer Erinnerungsstätte mit Gedenkstein an den alten Barmbeker Dorfplatz.

Knoten Reesestraße / Lohkoppelstraße

Am betrachteten Knoten befinden sich auf der Reesestraße, wie im weiteren Verlauf auch, jeweils zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Das Links- sowie Rechtsabbiegen ist in alle Richtungen erlaubt. Die Reesestraße ist bevorrechtigt, das bedeutet, dass Fahrzeuge aus der Lohkoppelstraße, denen aus der Reesestraße, Vorfahrt gewähren müssen. Die Fahrbahn der Lohkoppelstraße Ost ist in einer Breite von ca. 7,2 m bituminös befestigt und teilt sich in jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf. Im weiteren Verlauf der Straße ist die Fahrbahn mit Großsteinpflaster befestigt. Die Lohkoppelstraße Ost ist eine Sackgasse.

Die Lohkoppelstraße West ist ebenfalls in einer Breite von ca. 7,2 m bituminös befestigt und besteht aus jeweils einem Fahrstreifen pro Richtung.

Für Radfahrende gibt es über die Lohkoppelstraße West bzw. Ost jeweils eine Furt.

Im gesamten Knotenbereich sind zwischen ca. 1,5 m und 2,6 m breite mit Gehwegplatten aus Beton befestigte Gehwege vorhanden.

In beiden Straßenzügen der Lohkoppelstraße findet der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Zudem ist eine Tempo-30-Zone in der Lohkoppelstraße West angeordnet.

In den Nebenflächen der Lohkoppelstraße Ost befindet sich beidseitig jeweils ein Baumstandort.

Der betrachtete Knoten ist nicht lichtsignalgeregelt.

Reesestraße / Lohkoppelstraße – Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt

Die Fahrbahn in diesem Bereich ist in einer Breite von ca. 13,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Es sind weiterhin jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Der östliche Fahrstreifen in Richtung Norden wird derzeit zum Parken genutzt. Hier sind ca. elf Parkmöglichkeiten vorhanden. Im Knotenbereich weitet sich die Fahrbahn auf, sodass ein Rechtsabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Weidestraße hinzukommt. Die Fahrtrichtungen

sind im Knotenbereich durch eine Dreiecksinsel getrennt. Diese wird von Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zur Querung der Reesestraße genutzt.

Die östlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 2,0 m breiten Sicherheitstrennstreifen, welcher teilweise mit Gehwegplatten aus Beton befestigt, teilweise mit Oberboden abgedeckt ist. Daran schließen sich ein ca. 1,0 m breiter teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigter Radweg und ein ca. 2,6 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an. In dem Grünstreifen befinden sich mehrere Baumstandorte. Teilweise sind die Bäume durch Baumschutzbügel geschützt.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 1,0 m breiten teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigtem Radweg und einem ca. 2,9 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg.

Der Knoten Reesestraße / Weidestraße ist lichtsignalgeregelt (LSA 1130).

Rad- und Fußgängerverkehre

Fußgänger können im gesamten Planungsbereich Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,5 m und ca. 3,0 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind.

Der Radverkehr findet im gesamten Planungsgebiet auf separaten Radwegen in den Nebenflächen statt. Diese sind zwischen ca. 1,0 m und 1,6 m breit und teilweise mit rotem Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigt. Die untermaßigen Radwege im betrachteten Bereich sind größtenteils nicht benutzungspflichtig. Lediglich der Abschnitt zwischen den Knoten Reesestraße / Lohkoppelstraße und Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt in Fahrtrichtung Süden ist benutzungspflichtig.

In beiden Abschnitten der Lohkoppelstraße findet der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich befinden sich insgesamt 45 Parkstände in Längsparkbuchten. Zusätzlich wird im Abschnitt zwischen Station 0+680 und dem Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße auf der Fahrbahn geparkt. Hier gibt es ca. neun Parkmöglichkeiten. Im Abschnitt zwischen Reesestraße / Lohkoppelstraße und Station 0+980 wird ebenfalls auf der Fahrbahn geparkt. Hier befinden sich ca. elf Parkmöglichkeiten.

Im gesamten Planungsbereich befinden sich keine Fahrradabstellanlagen.

Sonstiges

Die Entwässerung der Hufnerstraße erfolgt über beidseitig der Fahrbahn angeordnete Trummen im Fahrbahnbereich, welche das Oberflächenwasser in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) leiten.

Die Bordsteinansichten an den Querungen sind teilweise sehr gering, sodass diese nicht mit dem Langstock ertastet werden können. Im Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Das Planungsgebiet ist nicht barrierefrei nutzbar.

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche im Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Flachland und Reesestraße / Lohkoppelstraße beidseitig der Fahrbahn in den Nebenflächen stehen. Südlich der Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn stehen die Beleuchtungsmaste in den östlichen Nebenflächen.

In der Brucknerstraße stehen die Beleuchtungsmasten in den nördlichen, in der Hufnerstraße Ost in den südlichen Nebenflächen.

In der Lohkoppelstraße stehen die Beleuchtungsmasten in den südlichen Nebenflächen.

Der ÖPNV ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Nahe des Knotens Hufnerstraße / Flachland sowie auf Höhe der Hufnerstraße 22 befinden sich in den östlichen Nebenflächen Verteilerkästen. Im Bereich der Lohkoppelstraße befindet sich ein Verteilerkasten in den östlichen Nebenflächen. In der Reesestraße befindet sich ein Verteilerkas-

ten auf Höhe der Hausnummer 2. Im Bereich Ecke Hufnerstraße / Brucknerstraße befindet sich ebenfalls ein Verteilerkasten.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Radfahrende sollen auf den Streckenabschnitten der Velorouten zügig, sicher, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Diese Maßnahme wird im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr gefördert.

Variantenvergleich

Es wurden im Vorwege zur hier vorliegenden Planung mehrere Varianten betrachtet, untersucht und abgewogen. Es wurde untersucht, ob die Einmündungen der Lohkoppelstraße beidseitig als normale Einmündungen oder als Gehwegüberfahrten angebunden werden. Um den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten möglichst heraus zu halten und auf andere geltende Höchstgeschwindigkeiten hinzuweisen, wurde sich dazu entschieden die Lohkoppelstraße beidseitig als Gehwegüberfahrt anzubinden.

Im gesamten Planungsabschnitt (Drosselstraße – Weidestraße) wurde zudem untersucht, ob der Radverkehr auf separaten Radwegen in den Nebenflächen stattfinden kann. Da zukünftig auf fast gesamter Strecke jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung weniger entsteht, wäre der Platz in den Nebenflächen theoretisch ausreichend hierfür. Auch hier geht dies jedoch mit einigen Baumfällungen oder alternativ einer unsteten Radverkehrsführung einher, sodass sich für einen durchgängigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn entschieden. Dieser muss lediglich im Bereich der Hufnerstraßenbrücke unterbrochen und auf einen Radweg in den Nebenflächen geleitet werden, da die Bordkanten im Brückenbereich nicht verändert werden können und entsprechend nicht ausreichend Platz für Radfahrende und den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn in diesem Bereich vorhanden ist.

3.2 Einzelheiten der Planung

Zukünftig wird es im Straßenzug Reesestraße / Hufnerstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) jeweils einen 3,25 m breiten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung geben. Aufgrund der gewonnenen Breite ist es möglich den Radverkehr beidseitig niveaugleich auf überbreiten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,50 m zu führen. Dies minimiert zum einen die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden und zum anderen verbessert es die Sichtbeziehungen und Sicherheitsabstände zwischen Radfahrenden und dem MIV, was der Verkehrssicherheit zuträglich ist. Das Abweichen von Regelbreiten der Radfahrstreifen wurde im Hinblick auf die Verkehrszahlen und die geplante Förderung des Radverkehrs (durch zuvor genannte Vorteile) unter Rücksprache mit dem PK entschieden.

Das Büro Schlothauer und Wauer ist für diese Maßnahme mit der Signalzeitenberechnung der LSA beauftragt. Eine grobe Prüfung der Leistungsfähigkeit der in der Planungsmaßnahme vorhandenen Knotenpunkte hat stattgefunden. Das Ergebnis ist, dass die Knoten auch in der jeweils geplanten Variante leistungsfähig sind.

Hufnerstraße / Flachland – Hufnerstraße / Brucknerstraße

In diesem Abschnitt gibt es zukünftig jeweils einen 3,25 m breiten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Beidseitig schließen sich an diese Fahrstreifen jeweils 2,5 m breite Radfahrstreifen an. Ebenfalls beidseitig befinden sich abschnittsweise 2,1 m breite mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigte Längsparkbuchten, welche von mehreren Überfahrten unterbrochen werden. Insgesamt befinden sich hier 17 Längsparkstände, wobei ein Parkstand gegenüber der Hausnummer 24c eingeschränkt nutzbar ist. Dieser ist aufgrund des Bring- und Holverkehrs sowie der Essensanlieferung für die angrenzende Kita mit einem zeitlich beschränkten (Mo - Fr, 7:00 Uhr - 17:00 Uhr) eingeschränkten Halteverbot ausgestattet. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Längsparkbucht und Radfahrstreifen beträgt jeweils 0,75 m.

Die sich anschließenden Gehwege weisen eine Mindestbreite von 2,65 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) auf und sind mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigt.

Im Bereich der Flurstücke 6394 und 6395 befindet sich eine langfristig genehmigte Sondernutzungsfläche. An dieser Stelle sind die Nebenflächen entsprechend schmaler als im übrigen Bereich.

Zwischen den Stationen 0+660 und 0+680 befindet sich zukünftig eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Poppenhusenstraße, welche für einen 19 m-Bus ausgelegt wird. Die Bushaltestelle wird mit Bussonderborden und taktilen Leitelementen ausgestattet. Zudem wird ein Fahrgastunterstand aufgestellt. Die Betonfläche wird in einer Länge von 39,0 m (15,0 m für die Aufnahme der Schubkräfte, 19,0 m für den Bus und 5,0 m um die höhere Belastung der Fahrbahn beim Anfahren des Busses abzufangen) und einer Breite von 3,0 m befestigt. Hier sollen im Rahmen des Hamburg Takts zukünftig Busse halten.

Beidseitig in den Nebenflächen befinden sich mehrere Standorte für Fahrradanhänger, in denen sich insgesamt 15 Fahrradanhänger befinden, was 30 Abstellmöglichkeiten entspricht. Zudem befindet sich auf Höhe der Haunsummer 24c ein Fahrradabstellbügel für Lastenräder (zwei Abstellmöglichkeiten). Insgesamt ist es geplant in diesem Abschnitt drei seniorengerechte Sitzbänke aufzustellen.

Die Grünflächen der Bestandsbäume sind zukünftig großzügig gestaltet.

Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße

Zukünftig wird es sowohl in Fahrtrichtung Süden als auch in Fahrtrichtung Norden einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Linksabbiegefahrstreifen geben. Rechts des Fahrstreifens für den MIV schließt sich beidseitig ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen an. Radfahrende, die links in die Hufnerstraße Ost bzw. Brucknerstraße abbiegen möchten, können entweder Radfahrertaschen im Knotenbereich nutzen oder direkt im Mischverkehr links abbiegen, was den Radfahrenden durch eine entsprechende Markierung und ein Fahrradpiktogramm verdeutlicht wird.

In der Hufnerstraße Ost ist die Fahrbahn in einer Breite von ca. 7,10 m bituminös befestigt. In der Brucknerstraße beträgt die Breite der Fahrbahn zukünftig 6,5 m und ist ebenfalls bituminös befestigt. In beiden Straßen ist jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden. Die Brucknerstraße ist Teil eines stark frequentierten Schulwegs. Zukünftig wird die Breite der Fahrbahn im Knotenbereich auf 6,5 m reduziert. Das VZ 274 (Tempo-30-Zone) wird zukünftig etwa 20 m westlich des Knotens Hufnerstraße / Brucknerstraße platziert. Etwa 20 m südlich des VZ 274 entsteht eine Fahrbahneinengung, welche verdeutlicht, dass man sich in einer Tempo-30-Zone befindet. Auf der Fahrbahneinengung ist eine Baumpflanzung vorgesehen. Jeweils beidseitig der Fahrbahn befinden sich Längsparkbuchten mit insgesamt 12 Parkständen.

Die Einmündung der Hufnerstraße Ost wird zukünftig etwas schmaler gestaltet. In den nordöstlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt elf Fahrradanhänger, was 22 Fahrradabstellmöglichkeiten entspricht, sowie zwei Fahrradanhänger für Lastenräder (4 Abstellmöglichkeiten) und ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank. Im Eckbereich Hufnerstraße Ost / Reesestraße entsteht eine Grünfläche mit einem neuen Baumstandort. Außerdem muss ein Verteilerkasten versetzt werden.

Im Bereich Hufnerstraße / Brucknerstraße entsteht ebenfalls eine Grünfläche mit einem neuen Baumstandort. Außerdem befindet sich hier ein Standort für zwei seniorengerechte Bänke.

Die LSA (Nummer 1132) wird an die Planung angepasst.

Der Asphaltweg in der Hufnerstraße zwischen den Knoten Hufnerstraße / Brucknerstraße und Hufnerstraße / Barmbeker Markt wird zugunsten des Gehwegs zurückgebaut. Der Radverkehr findet zukünftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt, da es sich um eine Tempo-30-Zone handelt und Radverkehrsanlagen hier nicht erforderlich sind. Die Gehwege werden ebenfalls erneuert. In den nördlichen Nebenflächen wird zukünftig ein Standort für insgesamt fünf Fahrradanhänger (zehn Abstellmöglichkeiten), zwei Fahrradanhänger für Lastenräder (vier Abstellmöglichkeiten) sowie eine seniorengerechte Bank entstehen.

Hufnerstraße / Brucknerstraße – Reesestraße / Lohkoppelstraße

Die Fahrbahn besteht aus jeweils einem 3,25 m breiten Fahrstreifen pro Richtung. Beidseitig schließt sich ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen an. An die Fahrbahn schließen sich beidseitig mehrere 2,1 m breite Längsparkbuchten an (insgesamt 29 Parkstände), welche mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigt sind. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Längsparkbucht und Radfahrstreifen beträgt 0,75 m. Zwischen dem Längsparkstreifen und dem Gehweg befindet sich ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen. Der sich anschließende Gehweg weist eine Mindestbreite von 2,65 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) auf und ist mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigt.

Unmittelbar südlich des Knotens Hufnerstraße / Brucknerstraße befindet sich die Zufahrt zu einer Nebenfahrbahn. Diese wird auch zukünftig über Gehwegüberfahrten an die Reesestraße angeschlossen. Die Gehwegüberfahrten werden an die Planung angepasst. Direkt angrenzend entsteht ein Standort für insgesamt sechs Fahrradabstellbügel, was 12 Abstellmöglichkeiten entspricht. Zudem werden zwei seniorengerechte Sitzbänke eingeplant.

Südlich der Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn entsteht ein weiterer Standort für insgesamt sieben Fahrradabstellbügel, was 14 Fahrradabstellmöglichkeiten entspricht. Zudem wird ein Fahrradabstellbügel für Lastenräder (zwei Abstellmöglichkeiten) aufgestellt.

Jeweils beidseitig kurz vor den Einmündungen der Lohkoppelstraße entstehen Standorte für insgesamt sieben Fahrradabstellbügel, was 14 Abstellmöglichkeiten entspricht.

Zwischen den Stationen 0+760 und 0+780 befindet sich zukünftig eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden, welche im Rahmen des Hamburg Takts befahren werden soll. Die Bushaltestelle wird für einen 19 m-Bus ausgelegt und mit Bussonderborden und taktilen Leitelementen ausgestattet. Zudem wird ein Fahrgastunterstand aufgestellt. Die Betonfläche wird in einer Länge von 39,0 m (15,0 m für die Aufnahme der Schubkräfte, 19,0 m für den Bus und 5,0 m um die höhere Belastung der Fahrbahn beim Anfahren des Busses abzufangen) und einer Breite von 3,0 m befestigt.

Knoten Reesestraße / Lohkoppelstraße

Dieser Knoten ist auch zukünftig nicht lichtsignalgeregt. Es gilt weiterhin, dass die Fahrzeuge aus der Lohkoppelstraße denen aus der Reesestraße Vorfahrt gewähren müssen.

Die Einmündungen der Lohkoppelstraße werden beidseitig als Gehwegüberfahrt an die Reesestraße angeschlossen und etwas schmaler gestaltet. Die Gehwegüberfahrten werden aufgrund hoher Frequentierung durch zu Fuß Gehende mit taktilen Leitelementen in grau ausgestattet.

Reesestraße / Lohkoppelstraße – Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt

In Fahrtrichtung Süden wird es zukünftig einen Fahrstreifen geben, welcher sich etwa 50 m nördlich des Knotens Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt auffächert, sodass am Knoten analog zum Bestand jeweils ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen, ein Geradeausfahrstreifen und ein kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen vorhanden ist. In Fahrtrichtung Norden gibt es einen Fahrstreifen. Beidseitig schließt sich an die Fahrbahn ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen an. Dieser wird in Fahrtrichtung Süden kurz vor der Auffächerung der Fahrstreifen auf einen Radweg in den Nebenflächen geleitet. In Fahrtrichtung Norden befindet sich die Ableitung aus den Nebenflächen unmittelbar nördlich des Knotens. Die alten Asphaltwege sollen hierbei, gemäß dem Ergebnis aus der Vorabstimmung, zum einen zurückgebaut und zum anderen direkt bei der Aufleitung auf die Nebenflächen vor dem Knoten Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt neu gepflastert werden.

Beidseitig der Fahrbahn schließen sich 2,1 m breite mit Wabenstein aus Beton befestigte Längsparkbuchten (insgesamt zehn Parkstände) bzw. Grünflächen mit erhaltenswertem Baumbestand an. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Längsparkbucht und Radfahrstreifen beträgt 0,75 m. Zwischen dem Längsparkstreifen und dem Gehweg befindet sich ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen.

In den östlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt sieben Fahrradanhänger (14 Abstellmöglichkeiten) sowie ein neuer Baumstandort. In den westlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt acht Fahrradanhänger, was 16 Abstellmöglichkeiten entspricht. In den östlichen Nebenflächen befindet sich zudem ein Standort für eine seniorengerechte Bank.

Die Borde am Knoten Reesestraße / Weidestraße / Barmbeker Markt werden im Knotenarm Reesestraße am Fahrbahnrand auf 3 cm abgesenkt und mit taktilen Leitelementen ausgestattet (gemeinsame Querung). Es wurde sich bewusst dafür entschieden diesen Bereich nicht zu einer getrennten Querung auszubauen, da hierfür die LSA versetzt werden müsste, was erhebliche Kosten mit sich bringt. Die taktilen Leitelemente auf der Mittelinsel sollen in diesem Bereich geklebt werden, sodass diese Maßnahme als Provisorium angesehen wird.

Rad- und Fußgängerverkehre

Die Planung weist erhebliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr auf. Im gesamten Planungsgebiet sind 2,5 m breite Radfahrstreifen vorhanden. In den einmündenden Straßen findet der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Zu Fuß Gehenden stehen überall mindestens 2,0 m breite mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehwege zur Verfügung. Alle im Bestand vorhandenen Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Die Querungsstellen werden richtlinienkonform zu getrennten Querungen (Ansicht 0 cm bzw. 6 cm) umgebaut und mit taktilen Leitelementen versehen.

Insgesamt ist es geplant 60 Fahrradanhänger aufzustellen, was 120 Fahrradstellplätzen entspricht. Zudem sind vier Fahrradanhänger für Lastenräder geplant; dies entspricht acht Abstellmöglichkeiten.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsbereich befinden sich beidseitig der Fahrbahn Längsparkbuchten.

Art des ruhenden Verkehrs	Bestand	Planung	Bilanz
Kfz Parkstände	69	68	-1
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	66 Bügel 132 Fahrräder	+66 +132
Fahrrad Anlehnbügel für Lastenräder 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	6 Bügel 12 Fahrräder	+6 +12

Grün- und Baumpflanzungen

Es sind keine Baumfällungen vorgesehen.

Es sind insgesamt 11 Baumstandorte geplant.

Bestand	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
37	0	11	+11

Vor der Brucknerstraße 4a soll in der Nebenfläche eine größere Grünfläche entstehen. In Abstimmung mit N/MR 3 würde es sich hier anbieten, aufgrund ausreichender Belichtungsverhältnisse, eine frühlingsblühende Wiese herzustellen mit Geophyten (Wild-Crocus, Blaustern, Wild-Narzissen).

Sonstiges

In der Hufnerstraße 23 befindet sich eine Feuerwehrezufahrt. Hierbei handelt es sich um eine Sondernutzung des öffentlichen Grundes, welche etwa 38 m² groß ist. Dem Bezirk liegt ein

öffentlich-rechtlicher Vertrag vom 12.06.2014 vor, welcher die Sondernutzungsgenehmigung bis zum 30.06.2089 enthält. Die Befahrbarkeit der Überfahrt durch die Feuerwehr wird durch die minimale Anpassung des Bordes nicht beeinträchtigt. Dies wurde durch einen entsprechenden Schleppkurvennachweis geprüft.

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 werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Straßenmöblierung (Pfosten, Verkehrszeichen, Papierkörbe etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Insgesamt sind neun Standorte für seniorenrechtliche Sitzbänke vorgesehen.

Die Straßenentwässerung erfolgt in Trummen, die sich beidseitig der Fahrbahn befinden. Beidseitig der Fahrbahn werden neue Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. Die finalen Standorte der Trummen werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Örtlichkeit z.T. zu versetzen, zu erneuern und insgesamt den heutigen Bedürfnissen entsprechend anzupassen.

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 10.03.2020 besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung für einen Großteil der Flächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Teilweise besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche. In diesen Bereichen sind baubegleitende Kampfmittelsondierungen notwendig. Für die übrigen Flächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In diesen Bereichen sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen hat speziell Stromnetz Hamburg umfangreiche Leitungsarbeiten angekündigt. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf den Nebenflächen. Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, wird im weiteren Ablauf der Planung durch eine Leitungsbesprechung festgestellt.

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

Der Umbau stellt keinen erheblichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahrstreifen vorgesehen sind und die Fahrbahn nicht näher an die angrenzende Bebauung verlegt wird. Aus Lärmschutzgründen (Wohnen) kann die Betriebsform 2 (Ausnutzung der gesamten „hellen“ Tageszeit etc.) nicht weiterverfolgt werden.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Bebauungsplan Barmbek-Nord7-Barmbek-Sued6, festgestellt am 20.06.1996
- Bebauungsplan Barmbek-Sued-14, festgestellt am 23.10.2008
- Bebauungsplan Barmbek-Sued-20, festgestellt am 09.03.1968
- Durchführungsplan D102, festgestellt am 21.05.1958
- Durchführungsplan D269, festgestellt am 10.07.1956
- Durchführungsplan D269-1, festgestellt am 19.08.1958
- Durchführungsplan D284, festgestellt am 24.06.1957

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Der Ausbau findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM, ehemals BWVI) und dem Bezirk Nord v. 15.07.2020. Die Finanzierung erfolgt u.a. durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-22003010-20009.24 (investiv) und 3-22003010-200031.28 (konsumtiv).

Die vorliegende Maßnahme wurde zudem beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes angemeldet. Die Förderfähigkeit wurde bereits final durch den Bund und die BVM bestätigt.

Gemäß der Kostenschätzung aus dem August 2021 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 4.168.653,25 €.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau – Planen und Bauen – N/MR2.

Mit der Bearbeitung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme ist für das 2. Quartal 2022 geplant.

Es wird angestrebt die Straße halbseitig zu bauen, sodass der Verkehr in Fahrtrichtung Innenstadt zu jeder Zeit aufrechterhalten werden kann.

Verfasst: August 2021

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder

Beratende Ingenieure für Bauwesen



Legende

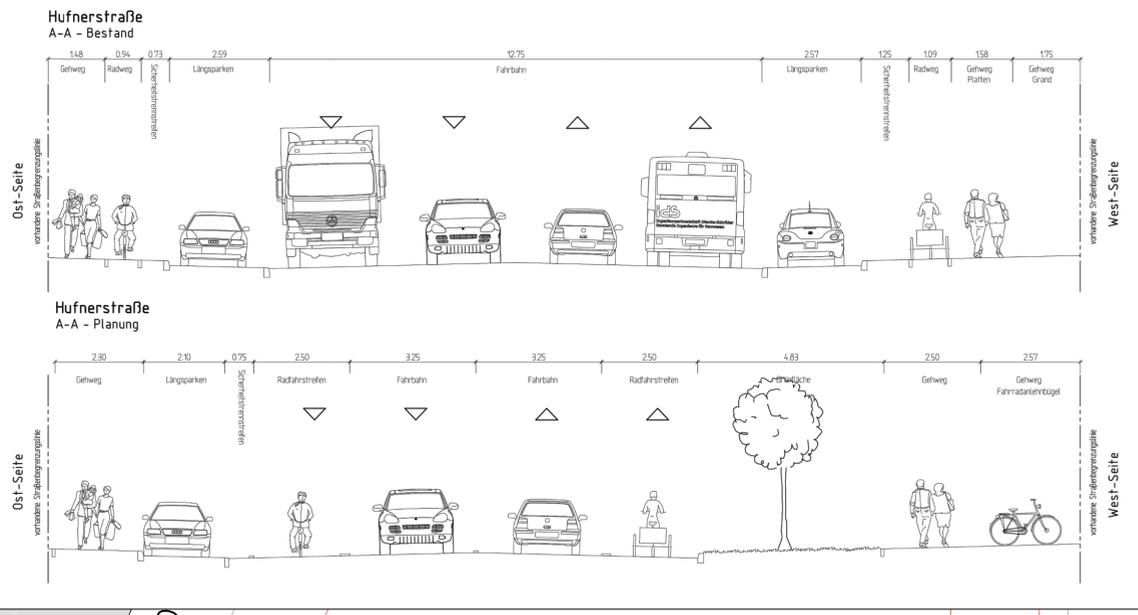
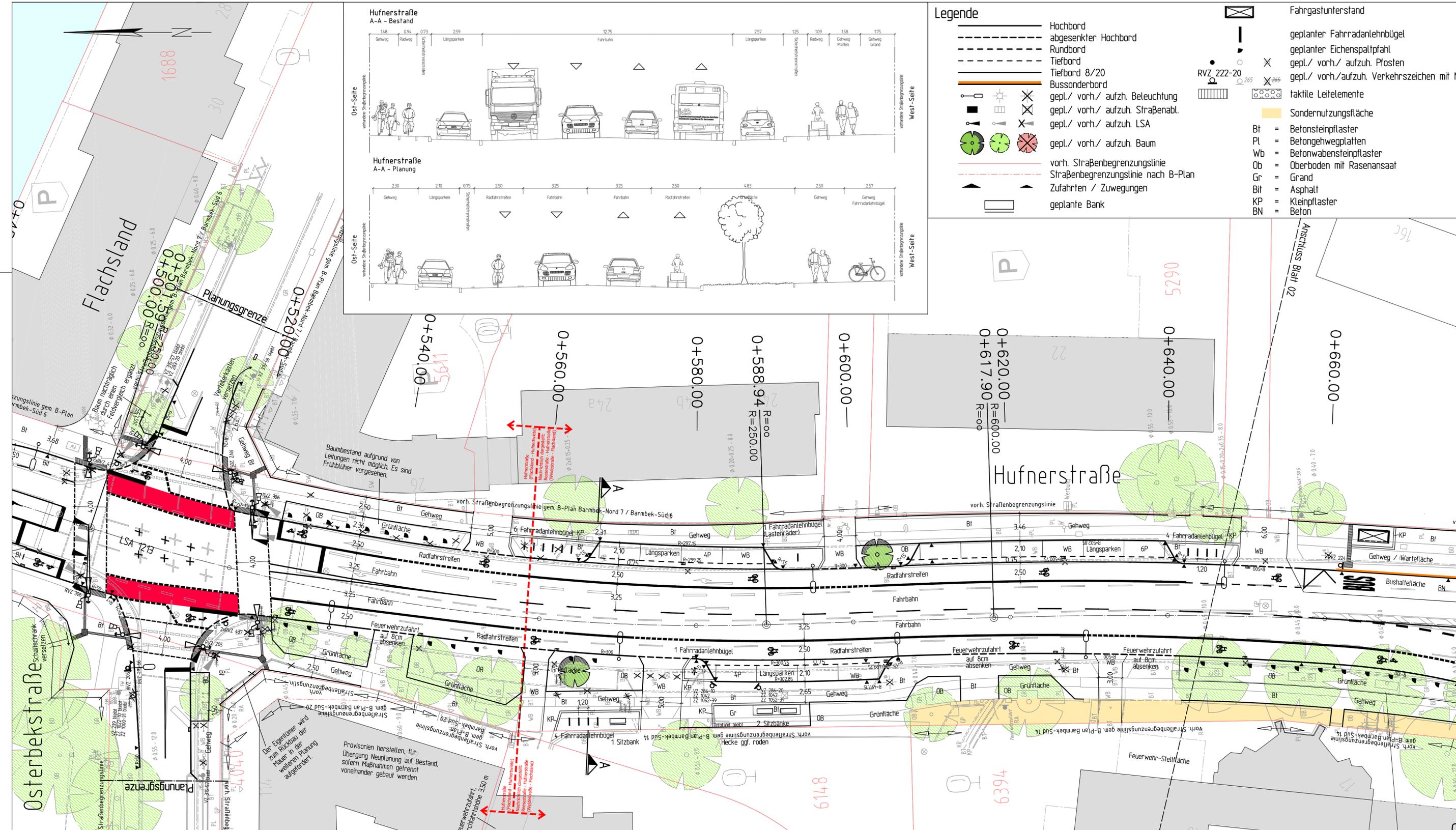
- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen

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

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr		Datum: 1 Bearbeitet
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Reesestraße - Hufnerstraße (Weidestraße - Flachsland)	 Unterschrift, N/MR 2231
Planinhalt: Übersichtskarte		Datum: Aufgestellt:
Zeichnung Nr: N/MR22-2019-008-ÜK-01	Maßstab: 1 : 5.000 Unterschrift, N/MR 20 V
Datum: Geprüft:	Datum: Freigegeben:
..... Unterschrift, Technische Aufsicht	 Unterschrift, N/MR-L



- ### Legende
- Hochbord
 - abgesenkter Hochbord
 - Rundbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Bussonderbord
 - gepl./ vorh./ aufz. Beleuchtung
 - gepl./ vorh./ aufz. StraBenabl.
 - gepl./ vorh./ aufz. LSA
 - gepl./ vorh./ aufz. Baum
 - vorh. StraBenbegrenzungslinie
 - StraBenbegrenzungslinie nach B-Plan
 - Zufahrten / Zuwegungen
 - geplante Bank
 - Fahrgastunterstand
 - geplanter Fahrradanhänger
 - geplanter Eichenspaltpfahl
 - gepl./ vorh./ aufz. Fahren
 - gepl./ vorh./ aufz. Verkehrszeichen mit Nr.
 - taktile Leitelemente
 - Sondernutzungsfläche
 - Bt** = Betonsteinpflaster
 - Pl** = Betongehwegplatten
 - Wb** = Betonwabensteinpflaster
 - Ob** = Oberboden mit Rasensaat
 - Gr** = Grand
 - Bit** = Asphalt
 - KP** = Kleinpflaster
 - BN** = Beton

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schrö
 Beratende Ingenieure für Bauwesen

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

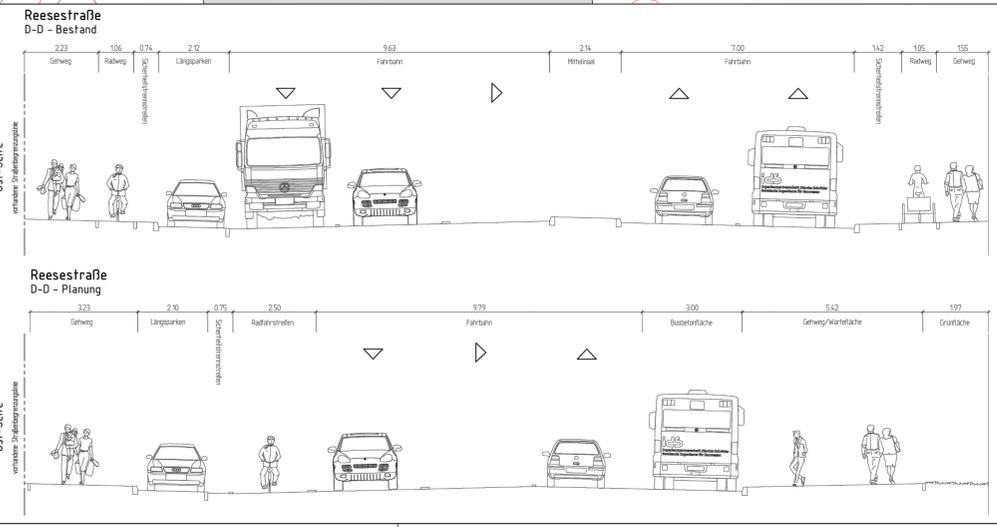
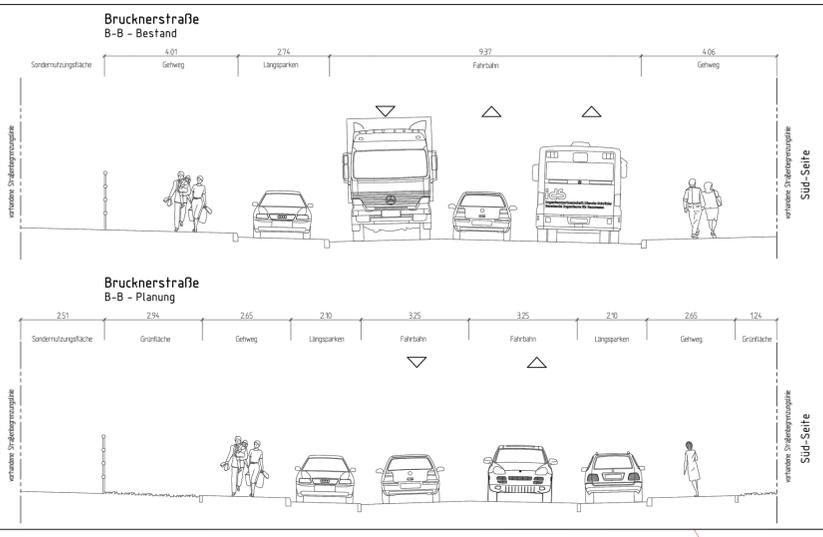
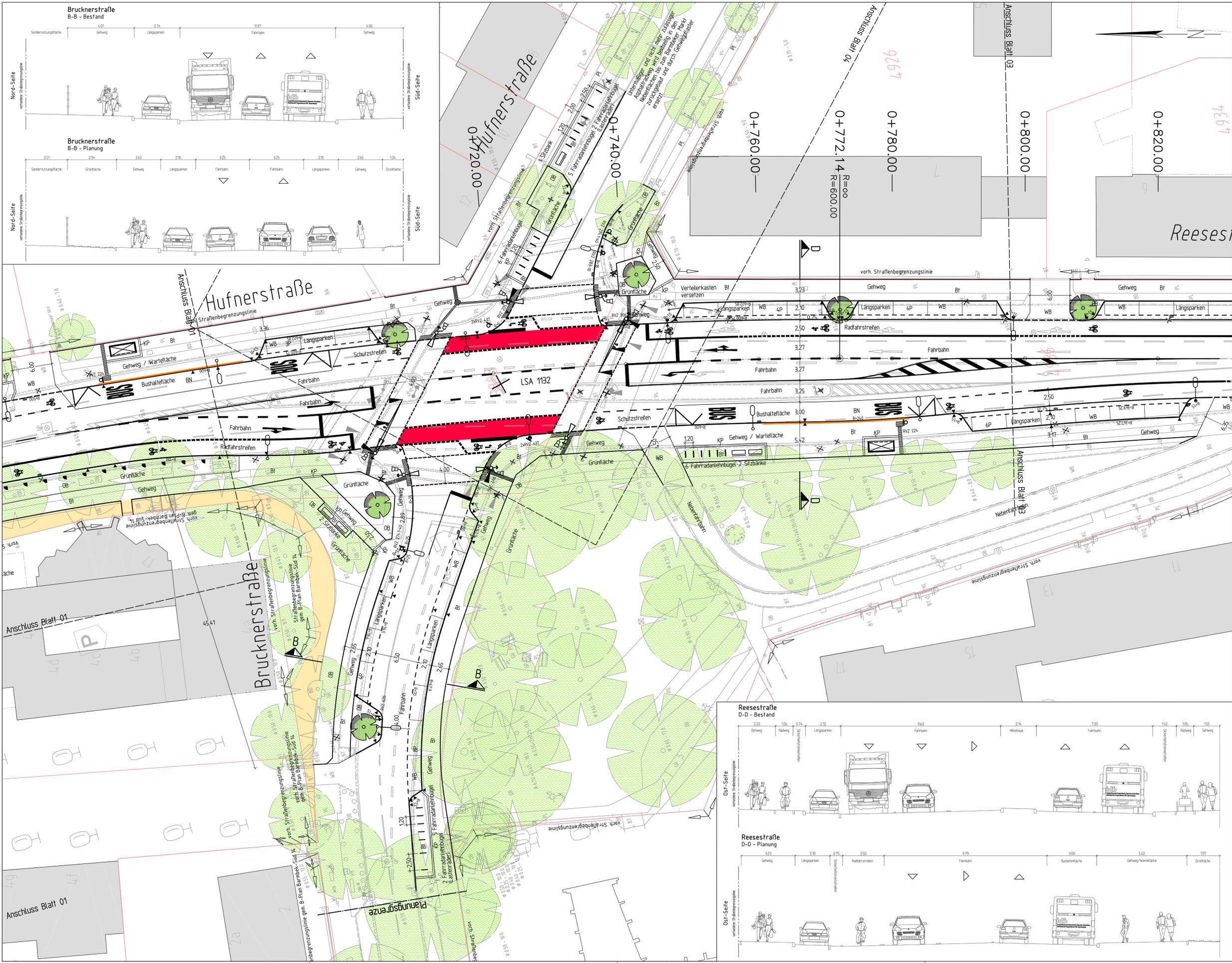
Übersicht:

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

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

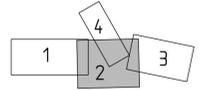
Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr		
Teilbaumaßnahme:	Veloroute 5 - Reesestraße - Hufnerstraße (Weidestraße - Flachsländ)		
Planinhalt:	Lageplan 1/4		
Zeichnung Nr:	N/MR22-2019-008-LP-01	Maßstab:	1 : 250
Datum:		Datum:	Freigegeben
Geprüft:		Unterschrift:	N/MR-L
Unterschrift, Technische Aufsicht:			



- ### Legende
- Hochbord
 - abgesenkter Hochbord
 - Rundbord
 - Tiefbord
 - Bussonderbord
 - gepl./ vorh./ aufz. Beleuchtung
 - gepl./ vorh./ aufz. Straßenabl.
 - gepl./ vorh./ aufz. LSA
 - gepl./ vorh./ aufz. Baum
 - vorh. Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan
 - Zufahrten / Zuwegungen
 - geplante Bank
 - Fahrgastunterstand
 - geplanter Fahrradlehnbügel
 - geplanter Eichenspaltpfahl
 - gepl./ vorh./ aufz. Pfosten
 - gepl./ vorh./ aufz. Verkehrszeichen mit Nr.
 - taktile Leitelemente
 - Sondernutzungsfläche
 - BT** = Betonsteinpflaster
 - PT** = Betongehwegplatten
 - WB** = Betonwabensteinpflaster
 - Ob** = Oberboden mit Rasenansaat
 - Gr** = Grasd
 - Bit** = Asphalt
 - KP** = Kleinpflaster
 - BN** = Beton

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

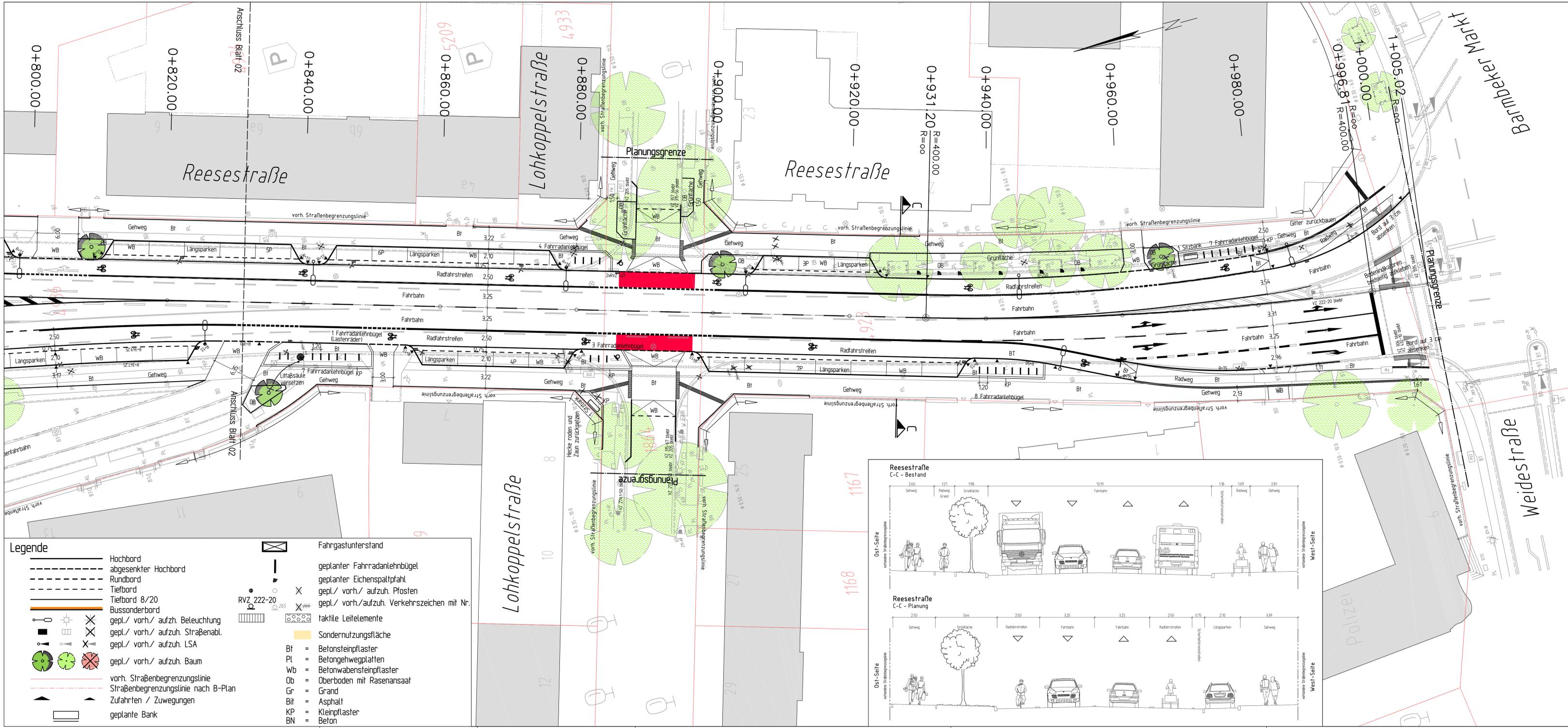


Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

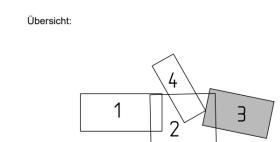
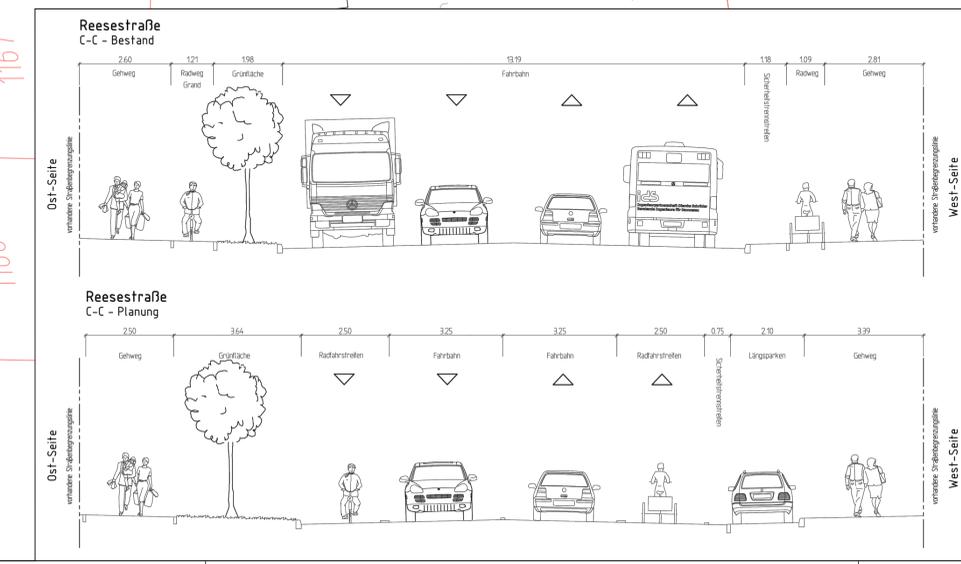
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr	
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Reesestraße - Hufnerstraße (Weidestraße - Flachsland)	
Planinhalt: Lageplan 2/4	
Zeichnung Nr.: N/MR22-2019-008-LP-02	
Maßstab: 1 : 250	
Datum Geprüft:	Datum Freigegeben:
Unterschrift, Technische Aufsicht:	Unterschrift, N/MR-L:



Legende

	Hochbord		Fahrgastunterstand
	abgesenkter Hochbord		geplanter Fahrradlenkbügel
	Rundbord		geplanter Eichenspaltpfahl
	Tiefbord		gepl./vorh./aufzuh. Pfosten
	Tiefbord 8/20		gepl./vorh./aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
	Bussonderbord		taktile Leitelemente
	gepl./vorh./aufzuh. Beleuchtung		Sondernutzungsfläche
	gepl./vorh./aufzuh. Straßenabl.		Bt = Betonsteinpflaster
	gepl./vorh./aufzuh. LSA		Pl = Betongehwegplatten
	gepl./vorh./aufzuh. Baum		Wb = Betonwabensteinpflaster
	vorh. Straßenbegrenzungslinie		Ob = Oberboden mit Rasenansaat
	Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan		Gr = Grand
	Zufahrten / Zuwegungen		Bit = Asphalt
	geplante Bank		KP = Kleinpflaster
			BN = Beton



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

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

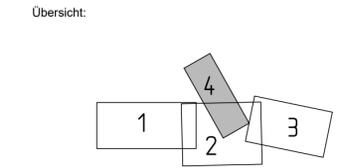
Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Reesestraße - Hufnerstraße (Weidestraße - Flachsland)
Planinhalt: Lageplan 3/4

Zeichnung Nr.: N/MR22-2019-008-LP-03	Maßstab: 1 : 250	Datum: Freigegeben:
Datum: Geprüft:	Datum: Freigegeben:	Unterschrift: N/MR-L
Unterschrift, Technische Aufsicht:		



Legende

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Rundbord
- Tiefbord
- Tiefbord 8/20
- Bussonderbord
- gepl./ vorh./ aufzh. Beleuchtung
- gepl./ vorh./ aufzh. Straßenabl.
- gepl./ vorh./ aufzh. LSA
- gepl./ vorh./ aufzh. Baum
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan
- Zufahrten / Zuwegungen
- geplante Bank
- Fahrgastunterstand
- geplanter Fahrradlennbügel
- geplanter Eichenspaltpfahl
- gepl./ vorh./ aufzh. Pfosten
- gepl./ vorh./ aufzh. Verkehrszeichen mit Nr.
- taktile Leitelemente
- Sondernutzungsfläche
- BT** = Betonsteinpflaster
- PL** = Betongehwegplatten
- Wb** = Betonwabensteinpflaster
- Ob** = Oberboden mit Rasensaat
- Gr** = Grand
- Bit** = Asphalt
- KP** = Kleinpflaster
- BN** = Beton



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

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Reesestraße - Hufnerstraße (Weidestraße - Flachsland)

Planinhalt: Lageplan 4/4

Zeichnung Nr.: N/MR22-2019-008-LP-04
 Maßstab: 1 : 250

Datum:	Datum:
Geprüft:	Freigegeben:
Unterschrift, Technische Aufsicht	Unterschrift, N/MR-L