

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

Betr.: Bündnis für den Radverkehr

Veloroute 5 – Hufnerstraße (Flachsland - Hufnertwiete)

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	11
5	Umsetzung der Planung	11
5.1	Grunderwerb.....	11
5.2	Kosten, Nutzen und Finanzierung	11
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	12
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	12

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 Veloroutennetzkonzepts bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrssarmen 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 Hufnerstraße ist eine schon heute oft von Radfahrenden benutzte Wegeverbindung, die jedoch Optimierungsbedarf aufweist. Auch die Freizeitroute 2 verläuft durch den hier vorliegenden Planungsabschnitt Osterbekweg – Hufnerstraße – Osterbekstraße, Richtung Hamburger Innenstadt oder entgegengesetzt Richtung Volksdorfer Wald.

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

Im Vergleich zur 1. Verschickung wurde das Planungsgebiet um die Poppenhusenstraße, von Hufnerstraße bis Wiesendamm, erweitert. Die weitere Überplanung und Umsetzung dieses Abschnittes kann nur erfolgen, wenn die Finanzierung sichergestellt ist – siehe hierzu Punkt 5.2. Alle nachfolgenden Ausführungen zur Planung stehen somit unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Der ca. 200 m lange betrachtete Abschnitt der Hufnerstraße liegt in den Stadtteilen Barmbek-Nord und Barmbek-Süd im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord.

Die Hufnerstraße beginnt an der Hellbrookstraße und verläuft dann in Richtung Süden bis sie am Knoten Hufnerstraße / 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. Der hier betrachtete Abschnitt befindet sich zwischen den Knoten Hufnerstraße / Hufnertwiete im Norden und Hufnerstraße / Flachsland im Süden. Östlich der Hufnerstraße befindet sich die U- und S-Bahn-Station Barmbek.

Die Poppenhusenstraße befindet sich im Stadtteil Barmbek-Nord und ist etwa 220 m lang. Sie ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden.

Die Richtungsverläufe der Veloroute 5 sind im betrachteten Abschnitt getrennt. In Fahrtrichtung stadteinwärts verläuft sie von der Fuhlsbüttler Straße über die Hufnerstraße / Reesestraße weiter in Richtung City. In Fahrtrichtung stadtauswärts verläuft die Veloroute über die Reesestraße / Hufnerstraße und Poppenhusenstraße zur Fuhlsbüttler Straße.

Jeweils nördlich und südlich der hier betrachteten Planung gibt es eine weitere Anschlussplanung vom Bezirk Hamburg-Nord. Es handelt sich hierbei um folgende Abschnitte: Hufnerstraße (zwischen Hufnertwiete und Krüsisstraße) und Reesestraße - Hufnerstraße (zwischen Weidestraße und Flachsland). Alle drei Abschnitte sind Teil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Poppenhusenstraße beträgt 11.742 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,5%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.480 Radfahrende / 24h.

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Flachland / Osterbekstraße beträgt 13.216 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,3%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 2.161 Radfahrende / 24h.

Die Verkehrszahlen stammen vom 21.01.2020.

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. An der Ecke Hufnerstraße Nord / Flachland befindet sich das „Haus der Baugenossenschaften“. Direkt am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße befindet sich eine Parkanlage. Zudem befindet sich westlich der Hufnerstraße und südlich des Osterbekkanals der Osterbekpark.

In der Poppenhusenstraße befinden sich das Kundenzentrum Barmbek-Uhlenhorst und die Zentralverwaltung der SAGA.

2.2 Verkehrssituation

Hufnertwiete – Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Der Abschnitt zwischen Wiesendamm und Poppenhusenstraße ist als Einbahnstraße in Richtung Süden eingerichtet. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 10,5 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese Fläche teilt sich in zwei Fahrstreifen in Richtung Süden auf. Zudem sind beidseitig der Fahrbahn zwischen ca. 2,2 m und 2,5 m breite Streifen zum Parken abmarkiert. Hier befinden sich ca. 17 Parkstände. Etwa 25,0 m nördlich des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wird die Fahrbahn um einen Linksabbiegefahrstreifen in die Poppenhusenstraße erweitert.

Die östlichen Nebenflächen weisen Breiten zwischen ca. 3,4 m und ca. 4,5 m auf und sind mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Abschnittsweise befinden sich Grünflächen mit Baumbestand in den östlichen Nebenflächen, welche den Gehweg teilweise auf ca. 2,0 m einengen. Im Baumbereich ist der Gehweg teilweise mit Grand befestigt.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 0,6 m breiten teilweise mit Gehwegplatten aus Beton teilweise mit Betonsteinpflaster befestigten Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 2,0 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigtem Zweirichtungsradweg sowie einem ca. 1,9 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Gehweg. Im Abschnitt zwischen Wiesendamm und Poppenhusenstraße ist der Zweirichtungsradweg in Fahrtrichtung Norden benutzungspflichtig.

Die Hufnertwiete ist eine Einbahnstraße in Richtung Nordosten. Des Weiteren befindet sich die Hufnertwiete in einer Tempo-30-Zone.

Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Die Fahrbahnfläche im Knotenbereich ist in einer Breite von ca. 9,8 m bituminös befestigt. Die Fläche teilt sich auf in zwei Rechtsabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Flachland sowie einen Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Poppenhusenstraße. In der Hufnerstraße Süd ist ein Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Poppenhusenstraße vorhanden.

Die Poppenhusenstraße ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden und in einer Breite von ca. 6,1 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Derzeit wird am westlichen Fahrbahnrand auf der Fahrbahn geparkt. Östlich der Fahrbahn befindet sich ein bituminös befestigter Längsparkstreifen, sowie ein Behindertenparkstand und zwei abmarkierte Parkstände mit einer Elektroladesäule. Zudem befindet sich die Poppenhusenstraße in einer Tempo-30-Zone.

Mittig des Knotens befindet sich eine Dreiecksinsel, welche die Fahrstreifen voneinander trennt. Östlich des Knotens ist der Osterbekweg über eine Gehwegüberfahrt angebunden. Die Zufahrt zum Osterbekweg ist mit insgesamt vier Pfosten mit B-Schließung versehen, sodass diese nur von Wartungsfahrzeugen genutzt werden kann, denn hier befindet sich ein Pumpwerk der Hamburger Stadtentwässerung für das unterirdische Mischwasserrückhaltebecken. Nördlich neben der Überfahrt befindet sich eine Litfaßsäule, welche sich jedoch nicht innerhalb der Straßenbegrenzungslinie befindet. Südlich der Überfahrt befindet sich ein Verteilerkasten.

Fußgänger können die Hufnerstraße Nord, Hufnerstraße Süd sowie die Poppenhusenstraße unabhängig von der Dreiecksinsel lichtsignalgeregelt queren.

Der Radverkehr findet auf einem separaten Radweg in den westlichen Nebenflächen statt. Dieser ist ab dem Knoten in Richtung Norden als Zweirichtungsradweg ausgewiesen und weist eine Breite von ca. 2,0 m auf. In Fahrtrichtung Norden ist der Zweirichtungsradweg benutzungspflichtig. In den östlichen Nebenflächen ist ein zwischen ca. 1,5 m und 2,0 m breiter mit rotem Betonsteinpflaster befestigter Radweg vorhanden. Dieser führt von der Hufnerstraße Süd in die Poppenhusenstraße, wo der Radverkehr über einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn in den Mischverkehr geleitet wird. Radfahrende gelangen über die Radfahrfurt im Bereich Hufnerstraße Süd auf den Zweirichtungsradweg in Richtung Norden.

Im Bereich der Zufahrt zum Osterbekweg befindet sich ein Absperrbügel auf dem Straßenflurstück.

Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten 1214).

Poppenhusenstraße

Die Fahrbahn der Poppenhusenstraße ist in einer Breite von ca. 10,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden zu den Nebenflächen abgegrenzt. Jeweils beidseitig der Fahrbahn parken Kfz am Fahrbahnrand. Im Abschnitt zwischen der Hufnerstraße und der in die Poppenhusenstraße einmündende Straße Roggenkamp passiert dies beidseitig in Längsaufstellung. Im Abschnitt zwischen Roggenkamp und Wiesendamm stehen die Autos in den westlichen Nebenflächen in Schrägaufstellung, östlich der Straße in Längsaufstellung.

Die östlichen Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 3,4 m teilweise wassergebunden (Grand), teilweise mit Gehwegplatten aus Beton befestigt.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,7 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg. Die übrigen Nebenflächen sind im Abschnitt zwischen Roggenkamp und Wiesendamm mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigt und zum Schrägparken vorgesehen. Die Parkstände werden durch Baumstandorte unterbrochen. Im Bereich der Baumscheiben ist der Gehweg mit Betonsteinpflaster befestigt. Die Bäume sind durch Baumschutzbügel geschützt.

Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Der Radverkehr wird im Einmündungsbereich Hufnerstraße / Poppenhusenstraße über einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn geleitet. Die Poppenhusenstraße ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

In der Poppenhusenstraße befinden sich mehrere Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen, welche teilweise personengebunden sind.

Hufnerstraße / Poppenhusenstraße – Hufnerstraße / Flachsland

Zwischen den genannten Knoten befindet sich die Hufnerstraßenbrücke, welche über den Osterbekkanal führt. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 9,75 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese teilen sich auf in zwei Geradeausfahrstreifen in Richtung Süden sowie einen Geradeausfahrstreifen in Richtung Norden.

Die östlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,0 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 1,1 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigten Radweg sowie einem ca. 2,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg.

Westlich der Fahrbahn schließt sich ein ca. 1,0 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Sicherheitstrennstreifen, ein ca. 2,0 m breiter mit rotem Betonsteinpflaster befestigter Radweg sowie ein ca. 2,65 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an.

Knoten Hufnerstraße / Flachsland

Am betrachteten Knoten sind im Bestand jeweils ein kombinierter Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen und ein Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Süden vorhanden. In Fahrtrichtung Norden gibt es einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen. In den Straßen Flachsland und Osterbekstraße ist

jeweils ein Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Des Weiteren sind in beiden einmündenden Straßen Kontaktschleifen in der Fahrbahn vorhanden. Südlich des Knotens befindet sich in den westlichen Nebenflächen eine Parkbucht zum Längsparken mit insgesamt zwei Parkständen.

Fußgänger können die Straße an allen vier Knotenarmen lichtsignalgeregelt queren. Im gesamten Knotenbereich sind mit Gehwegplatten aus Beton befestigte Gehwege vorhanden, welche Breiten zwischen ca. 1,75 m und 3,3 m aufweisen.

Der Radverkehr findet in der Hufnerstraße jeweils auf separaten Radwegen in den Nebenflächen statt. Diese sind zwischen ca. 1,2 m und 2,0 m breit und größtenteils mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Im Bereich Hufnerstraße Süd / Osterbekstraße ist der Radweg teilweise bituminös befestigt. Radfahrfurten sind im Bestand nur in den Straßen Flachsland und Osterbekstraße vorhanden. Ein Linksabbiegen in die Straßen Flachsland bzw. Osterbekstraße ist derzeit nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn, verkehrswidrig über die vorhandenen Fußgängerfurten oder schiebend möglich. Die Straßen Flachsland und Osterbekstraße befinden sich jeweils in Tempo-30-Zonen, der Radverkehr findet entsprechend im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Im Bereich Hufnerstraße Süd / Osterbekstraße befindet sich vereinzelter Baumbestand, welcher teilweise mit Baumschutzbügeln gesichert ist.

Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten 1213).

Rad- und Fußgängerverkehre

Fußgänger können im gesamten Planungsbereich Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,75 m und ca. 4,5 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind. Teilweise sind die Gehwege im Bereich von Bäumen mit Grand befestigt.

Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und Poppenhusenstraße findet der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen statt. Dieser ist zwischen der Poppenhusenstraße im Süden und dem Wiesendamm im Norden benutzungspflichtig in Fahrtrichtung Norden.

In der übrigen Hufnerstraße sind jeweils beidseitig separate Radwege in den Nebenflächen vorhanden, welche Breiten zwischen ca. 1,1 m und ca. 2,0 m aufweisen und größtenteils mit rotem Betonsteinpflaster befestigt sind.

In der Poppenhusenstraße findet der Radverkehr vom Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße kommend auf einem Schutzstreifen statt, welcher Radfahrende später in den Mischverkehr leitet.

Die Straßen Flachsland und Osterbekstraße befinden sich jeweils in Tempo-30-Zonen. Der Radverkehr findet entsprechend im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Der parallel zur Osterbekstraße verlaufende Grandweg ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Westen freigegeben.

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und Poppenhusenstraße sind auf der bituminös befestigten Fahrbahn Parkstände abmarkiert. Insgesamt befinden sich im Planungsgebiet 19 Parkstände in Längsaufstellung.

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich keine Fahrradanhängerbühel.

Sonstiges

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

In den östlichen Nebenflächen der Hufnerstraße befindet sich zwischen Hufnertwiete und dem Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße vereinzelter Baumbestand. Teilweise sind die Bäume durch Baumschutzbügel geschützt.

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. Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und dem Knoten Hufnerstraße / Flachland stehen diese in den östlichen Nebenflächen. Im Knotenbereich Hufnerstraße / Flachland sind auch in den westlichen Nebenflächen Masten vorhanden.

Zur Zeit verläuft keine Buslinie durch die Hufnerstraße und Poppenhusenstraße.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und motorisierten Individualverkehrs sowie des ÖPNV. 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. Nördlich und südlich der hier betrachteten Planung schließt sich jeweils eine weitere Planung des Bezirks Hamburg-Nord an. Die Schnittstellen dieser drei Planungen werden miteinander koordiniert, um eine aufeinander abgestimmte Planung gewährleisten zu können.

Variantenvergleich

Es wurden im Vorwege zur hier vorliegenden Planung mehrere Varianten betrachtet, untersucht und abgewogen. Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wurden die Varianten LSA-Steuerung und Minikreisverkehr untersucht. In der 1. Verschickung war noch die Variante LSA-Steuerung geplant. Aufgrund des Wunsches nach Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung von mehreren Dienststellen und dem damit verbundenen Anschluss des Radverkehrs an den Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wurde diese jedoch verworfen. Ein unkomplizierter und logischer Anschluss sowohl des aus der Poppenhusenstraße kommenden Radverkehrs als auch des Radverkehrs aus der Hufnerstraße Süd in Richtung der Protected Bike Lane ist mit einem LSA-gesteuerten Knoten nicht möglich. Deutlich leichter und intuitiver fällt dieser Anschluss mit dem Bau eines Minikreisverkehrs, weswegen sich in der hier vorliegenden 2. Verschickung dafür entschieden wurde.

Im Bereich der Hufnerstraßenbrücke wurde untersucht, ob der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder auf einem Radweg in den Nebenflächen stattfinden soll. Da es für die Leistungsfähigkeit des Knotens Hufnerstraße / Flachland / Osterbekstraße von Vorteil ist, einen möglichst langen Linksabbiegefahrstreifen aus der Hufnerstraße in diese Straße Flachland zu haben, wurde sich letztendlich dafür entschieden, den Radverkehr auf diesem Abschnitt auf einem Radweg in den Nebenflächen zu führen. Die Bordsteine können im Brückenbereich nicht verändert werden. In Fahrtrichtung Poppenhusenstraße wurde sich dafür entschieden, den Radfahrstreifen unmittelbar vor dem Brückenbauwerk auslaufen zu lassen und den Radfahrenden in den Mischverkehr zu führen, damit dieser am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße die Kreisfahrbahn nutzen kann.

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 in der 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.

Hufnertwiete – Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße wird die Hufnerstraße auch zukünftig als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden ausgewiesen. Anders als im Bestand, wird es jedoch nur einen Fahrstreifen für den MIV sowie einen 2,5 m breiten Radfahrstreifen geben. In Fahrtrichtung Norden findet der Radverkehr zukünftig auf einer Protected Bike Lane statt, welche durch eine 0,925 m breite Mittelinsel vom MIV getrennt wird. Die Protected Bike Lane wird in einer Breite von 2,5 m mit Asphalt befestigt. Im Vorwege der Verschickung hat ein Vor-Ort-Termin mit der Feuerwehr stattgefunden, um sich der Problematik der Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr im Hinblick auf die Einrichtung der Protected Bike Lane anzunehmen. Es ist vorgesehen die Mittelinsel analog zu Feuerwehruzufahrten mit einer Kantenhöhe von 8 cm auszustatten. Dieses wurde mit der Dienststelle Gefahrenvorbeugung der Feuerwehr vorab kommuniziert und geklärt.

Die Erschließung der Häuser Hufnerstraße 32/34 unter anderem für Lieferdienste / „Essen auf Rädern“, Pflegedienste und Krankentransporte ist stark eingeschränkt. Dies ist aufgrund der politischen Vorgaben für den Radverkehr nicht vermeidbar und wird bei dieser Planung in Kauf genommen.

Westlich schließen sich an die Fahrbahn zwei jeweils 2,1 m breite mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigte Längsparkstreifen an, welcher etwa 30 m vorm Knoten endet. Der Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen hat eine Breite von 0,75 m. Hier befinden sich insgesamt neun Parkstände. Gegenüber der Einmündung Hufnertwiete ist ein Längsparkstand für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Dieser hat eine Breite von 3,50 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) und eine Länge von 7,50 m. Der Gehweg wird an dieser Stelle entsprechend schmaler. Der sich an die Parkbuchten anschließende Gehweg hat eine Breite von 3,00 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen). Im Abschnitt, in dem keine Parkbucht vorhanden ist, weitet sich der Gehweg entsprechend auf. In diesem Bereich befinden sich insgesamt vier Fahrradanhängerbühel, was acht Abstellmöglichkeiten entspricht und eine seniorengerechte Sitzbank.

Die östlichen Nebenflächen bestehen aus mehreren Grünflächen mit Baumbestand. Um diese Grünflächen, aufgrund bereits vorhandener Wurzelproblematik, so großzügig wie möglich zu gestalten, hat der mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehweg in diesen Bereichen eine Breite von 2,0 m. Zwischen den Grünflächen befinden sich mehrere Standorte für Fahrradanhängerbühel, in dem sich sechs Fahrradanhängerbühel (12 Abstellmöglichkeiten) befinden. Außerdem befinden sich hier insgesamt sechs Fahrradanhängerbühel für Lastenräder, was ebenfalls 12 Abstellmöglichkeiten entspricht. Zudem befindet sich in diesem Bereich ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank.

Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entsteht zukünftig ein Minikreisverkehr. Der vorgesehene Minikreisverkehr hat einen Außendurchmesser von 20,00 m. Die Mittelinsel wird überfahrbar in Beton hergestellt, sodass größere Fahrzeuge den Minikreisverkehr problemlos passieren können. Auf eine Einfassung der Mittelinsel mit Rundborden wird bewusst verzichtet. Dies hängt damit zusammen, dass in Hamburg bezirksübergreifend die Erfahrung gemacht wurde, dass die Rundborde der ausgesetzten Belastung nicht standhalten und schon absehbar frühzeitig erneuert werden müssen. Die Abgrenzung der Kreisfahrbahn zur Mittelinsel erfolgt über einen Höhenversatz von 5 cm. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von 5,00 m und wird bituminös

befestigt. An den dreiarmigen Minikreisverkehr werden die Hufnerstraße und die Poppenhusenstraße angeschlossen. Es sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der Radverkehr findet zukünftig auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr statt. Der Radverkehr, welcher aus der Hufnerstraße Nord in die Hufnerstraße Süd fährt, wird auf einem separaten Radfahrstreifen geführt, da dies die Hauptverkehrsrichtung ist. Der Radfahrstreifen wird durch eine Mittelinsel vom MIV getrennt. Damit der Radverkehr aus dem Kreisverkehr auf den Radfahrstreifen gelangen kann, wird die Mittelinsel unterbrochen.

Es wurden im Vorwege der zweiten Verschickung mehrere Varianten für den Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße untersucht. Auf Grund der gewollten Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung wird der Minikreisverkehr jedoch als einfachste und sicherste Lösung angesehen. Sollten die Mittel für den Umbau der Poppenhusenstraße im Zuge dieser Baumaßnahme nicht zur Verfügung stehen und die Poppenhusenstraße entsprechend nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, kann dies zu einem späteren Zeitpunkt mit geringem Aufwand nachgeholt werden. Die Qualitätsstufe des Minikreisverkehrs wurde gemäß HBS (2015) auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen inklusive einer Prognose für den zukünftig im Rahmen des Hamburg Takts stattfindenden Busverkehr am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße berechnet. Es wird die Qualitätsstufe B erreicht.

Die Poppenhusenstraße wird zukünftig für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Entsprechend kann der Radverkehr aus der Poppenhusenstraße in den Kreisverkehr einfahren. Die Einfahrt für den Kfz-Verkehr in die Poppenhusenstraße und die Ausfahrt für den Radverkehr aus der Poppenhusenstraße wird durch eine kleine Insel getrennt.

An den Knotenarmen werden jeweils Fußgängerüberwege angeordnet. In der Hufnerstraße Nord und Süd werden diese jeweils durch eine mindestens 2,55 m breite Mittelinsel unterbrochen. In der Poppenhusenstraße ist der Platz für eine Mittelinsel nicht ausreichend.

Die Protected Bike Lane, welche Radfahrende entgegengesetzt der Einbahnstraße entlang der Hufnerstraße führt, startet am Minikreisverkehr. Sie ist an den Kreisverkehr angeschlossen.

Die Gehwegüberfahrt, über welche der Osterbekweg angeschlossen ist, wird zukünftig an den Kreisverkehr angeschlossen.

Poppenhusenstraße

Die Fahrbahn der Poppenhusenstraße wird zukünftig in einer Breite von 4,50 m bituminös befestigt. Dies hängt damit zusammen, dass die Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wird. Zudem ist geplant, dass die Poppenhusenstraße im Rahmen des Hamburg Takts von Bussen befahren wird. Um den Radverkehr in Gegenrichtung entsprechend ohne großes Risiko zu ermöglichen, wurde sich für eine Fahrbahnbreite von 4,50 m entschieden.

Das Parken wird zukünftig geordnet, sodass dies in Parkbuchten und nicht mehr am Fahrbahnrand stattfindet. In den östlichen Nebenflächen kann zukünftig im gesamten Bereich der Poppenhusenstraße schräg geparkt werden. Es entstehen sechs Schrägparkbuchten mit insgesamt 39 Schrägparkständen, wovon zwei bereits bestehende Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen bleiben. Die Parkbuchten werden regelmäßig durch Gehwegüberfahrten oder neue geplante Grünflächen unterbrochen. In den östlichen Nebenflächen sind insgesamt sechs Baumpflanzungen vorgesehen. Im Bereich vor dem Kundenzentrum soll zukünftig ein Platz mit insgesamt zehn Fahrradabstellbügeln entstehen, was insgesamt 20 Abstellmöglichkeiten entspricht. Dies soll dazu anregen, auf das Auto zu verzichten und dieses Ziel mit dem Fahrrad anzufahren. Der sich an die Parkstände anschließende Gehweg hat eine Breite von 2,80 m und wird mit Betonsteinpflaster befestigt.

In den westlichen Nebenflächen entstehen Längsparkbuchten zwischen den vorhandenen Baumstandorten. Es entstehen sieben Parkbuchten mit insgesamt 12 Parkständen, wovon zwei bereits bestehende, personenbezogene Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen erhalten bleiben. Zudem werden insgesamt elf Fahrradabstellbügel an drei Standorten aufgestellt, was 22 Abstellmöglichkeiten entspricht. Der sich anschließende mit Betonsteinpflaster

befestigte Gehweg hat eine Breite von 2,40 m, wird jedoch im Bereich der Baumscheiben auf 1,50 m eingengt.

Die Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen bleiben in Lage und Umfang erhalten.

In der Poppenhusenstraße befinden sich zwei Standorte für jeweils eine seniorengerechte Sitzbank.

Hufnerstraße / Poppenhusenstraße – Hufnerstraße / Flachsland

Zwischen diesen Knoten befindet sich die Hufnerstraßenbrücke, entsprechend können in diesem Bereich die Bordsteine nicht verändert werden. Die ca. 9,75 m breite bituminös befestigte Fahrbahn teilt sich zukünftig auf in einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen und einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Süden sowie einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens Hufnerstraße / Flachsland zu gewährleisten, ist es wichtig einen möglichst langen separaten Linksabbiegefahrstreifen in die Straße Flachsland zu haben.

Aus diesem Grund findet der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden in diesem Bereich auf einem separaten 2,0 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigten Radweg in den Nebenflächen statt. Auf diesen wird der Radverkehr kurz hinter dem Kreisverkehr geleitet. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn hat eine Breite von 0,65 m. Der sich anschließende Gehweg wird mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigt und ist zwischen 2,45 m bzw. 2,5 m breit.

In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr kurz vorm Brückenbauwerk vom Radfahrstreifen in den Mischverkehr geleitet. Die Nebenflächen haben eine Breite zwischen 3,70 m und 5,20 m.

Knoten Hufnerstraße / Flachsland

Zukünftig wird es in Fahrtrichtung Süden einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in die Straße Flachsland geben.

In Fahrtrichtung Norden gibt es einen Fahrstreifen für alle Fahrtrichtungen. Beidseitig schließt sich an den rechten Fahrstreifen jeweils ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen an. Kurz vorm Knoten wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden vom Radweg auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet.

In den einmündenden Straßen Flachsland und Osterbekstraße befindet sich jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Der Radverkehr findet hier auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

Die LSA am Knoten 1213 wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Rad- und Fußgängerverkehre

Die Planung weist erhebliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr auf. Der Zweirichtungsradweg zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße wird aufgehoben. Radfahrende können zukünftig sicher entgegen der Einbahnstraße auf einer Protected Bike Lane fahren. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr auf einem großzügigen 2,5 m breiten Radfahrstreifen geführt. Im Bereich der Hufnerstraßenbrücke ist in den westlichen Nebenflächen ein 2,0 m breiter mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg geplant. Eine durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist aufgrund des Brückenbauwerks und der damit festgelegten Lage der Hochborde nicht möglich.

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 28 Fahrradlehnenbügel aufzustellen, was 56 Fahrradstellplätzen entspricht. Zudem werden sechs Stellplätze für Lastenräder vorgesehen (12 Abstellmöglichkeiten).

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Hufnertwiete und Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entstehen westlich der Fahrbahn zwei Längsparkbuchten mit insgesamt neun Längsparkständen. In der Poppenhusenstraße entstehen insgesamt 51 Parkstände.

Art des ruhenden Verkehrs	Bestand	Planung	Bilanz
Kfz Parkstände	83	60	-23
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	31 Bügel 62 Fahrräder	+31 +62
Fahrrad Anlehnbügel für Lastenräder 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	6 Bügel 12 Fahrräder	+6 +12

ÖPNV

Die Hochbahn plant zukünftig eine Buslinie durch die Hufnerstraße aus Richtung US Barmbek in Richtung U Dehnhaide und umgekehrt verkehren zu lassen. In Fahrtrichtung Norden verkehrt diese auf dem Straßenzug Reesestraße – Hufnerstraße – Poppenhusenstraße – Wiesendamm. In Gegenrichtung verläuft die Buslinie über den Straßenzug Hufnerstraße – Reesestraße. Südlich dieses Planungsabschnitts im Bereich des Knotens Hufnerstraße / Reesestraße / Brucknerstraße entstehen hierzu zwei neue Haltepunkte für 19 m-Busse.

Grün- und Baumpflanzungen

Es sind keine Baumfällungen vorgesehen. In der Poppenhusenstraße sind insgesamt sechs Baumpflanzungen vorgesehen.

Bestand	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
17	0	6	+6

Sonstiges

Die private Mauer auf öffentlicher Wegefläche am Knoten Hufnerstraße / Flachland auf dem Flurstück 4040 (Osterbekstraße 114) muss zurückgebaut werden, da diese Fläche für einen barrierefreien Gehweg benötigt wird.

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.

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 09.03.2020 besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung für einen Großteil der Flächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht bzw. allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerflä-

che. 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 sind keine Baumaßnahmen genannt worden. Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden.

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

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Bebauungsplan Barmbek-Nord7-Barmbek-Sued6, festgestellt am 20.06.1996
- Bebauungsplan Barmbek-Sued-20, festgestellt am 08.03.1968
- Bebauungsplan Barmbek-Nord34, festgestellt am 22.06.2006
- Bebauungsplan Barmbek-Nord26, festgestellt am 06.05.1969
- Baustufenplan Barmbek-Süd-Uhlenhorst, festgestellt am 10.09.1954
- 2. Änderung des Baustufenplanes Barmbek-Nord, festgestellt am 11.10.1960

Zudem wird in dem Bereich Hufnerstraße – Osterbekkanal – Westgrenzen der Flurstücke 275 und 2073, West- und Nordgrenze des Flurstücks 1966 der Gemarkung Barmbek ein vorhabenbezogener Bebauungsplan Barmbek-Nord 38 erarbeitet. Bestandteil des Bebauungsplans ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan. Auch in der Poppenhusenstraße wird derzeit ein neuer Bebauungsplan Barmbek-Nord 40 erarbeitet. Dieser umfasst die Flurstücke 4918, 4899, 4898, 6105 sowie einen Teil des Flurstücks 6296 der Gemarkung 0453.

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 2-22003010-20009.25 (investiv) und 3-22003010-200031.29 (konsumtiv).

Erweiterung der Planung um die Poppenhusenstraße

Die Umplanung der Poppenhusenstraße, inklusive der Freigabe des gegenläufigen Radverkehrs in Richtung des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wird von der Bezirkspolitik seit 2018 gemäß Drucksache 20-5792 und Drucksache 20-5449 gefordert. Auch die Stellungnahmen zur 1. Verschickung dieser Maßnahmen und der Wunsch von BVM/SV, die Poppenhusenstraße in die aktuelle Veloroutenplanung zu integrieren, zeigen die Dringlichkeit und Bedeutsamkeit einer Überplanung des Straßenabschnittes zur Radverkehrsförderung. Um zusätzlich finanzielle Mittel einzuwerben, wurde u.a. die hier vorliegende Maßnahme inklusive der Poppenhusenstraße beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes angemeldet. Gemäß der Förderrichtlinien des

Bundes ist die Poppenhusenstraße jedoch nicht förderfähig, da keine Radverkehrsanlagen geplant werden, sondern der Radverkehr zukünftig in der Tempo-30-Zone in beiden Richtungen im Mischverkehr geführt werden soll. Markierungen von Radverkehrsanlagen sind hier nicht zulässig.

Damit die Erweiterung der Planung um die Poppenhusenstraße vom Bezirk Hamburg-Nord planerisch weiterverfolgt werden kann, wird eine Finanzierung durch die BVM benötigt, die bisher nicht in Aussicht gestellt werden konnte. Der Bezirk Hamburg-Nord behält sich dementsprechend vor, in Anbetracht der derzeitigen unklaren Finanzierungssituation und nicht ausreichender vorhandener, bezirklicher Rahmenduweisungen, die Poppenhusenstraße nach der 2. Verschickung planerisch vorläufig nicht weiter zu betrachten und einen Anschluss an den Bestand herzustellen.

Gemäß der Kostenschätzung aus dem August 2021 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 2.722.902,06 €.

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.

Der Umbau stellt keinen erheblichen baulichen 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.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

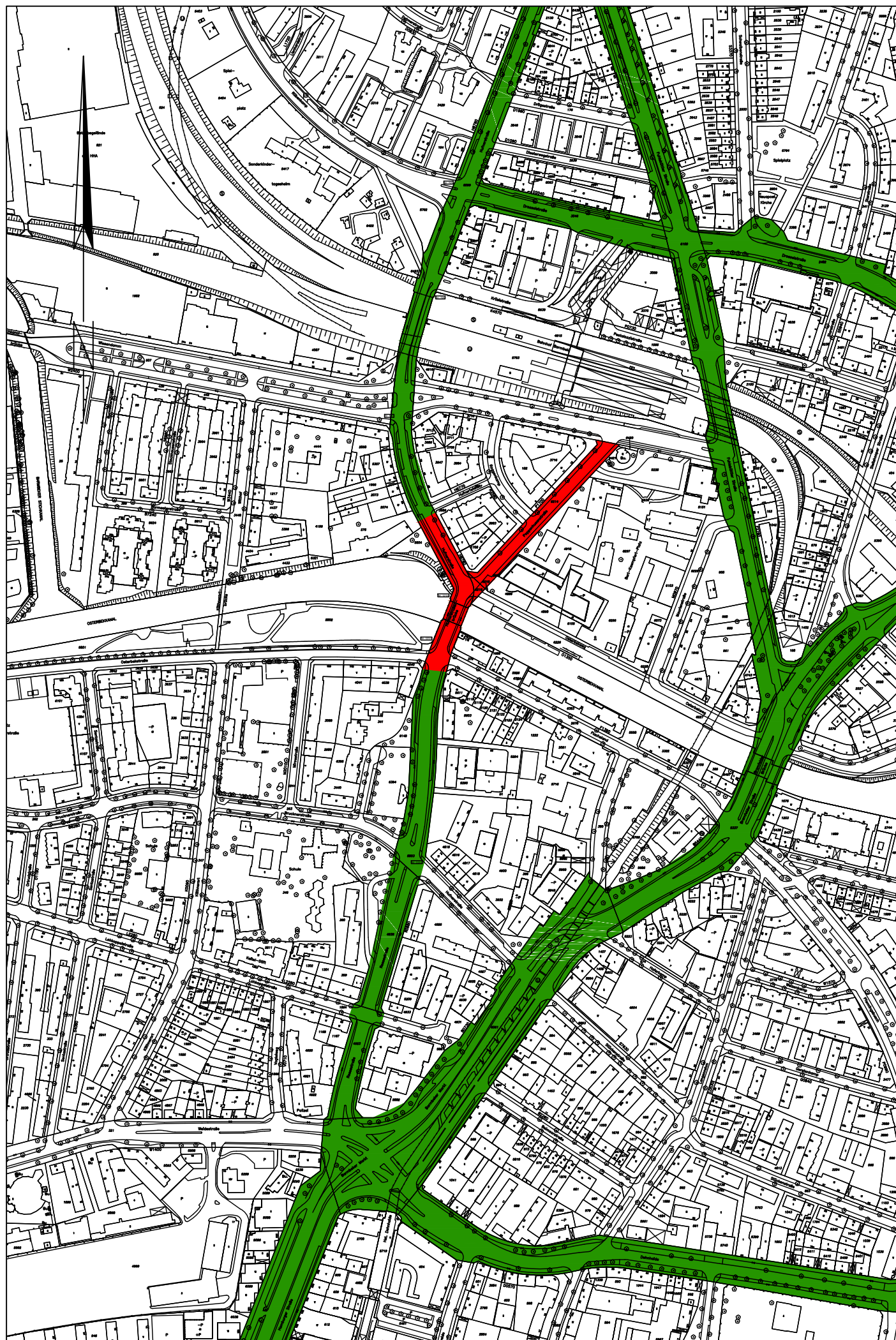
Die Umsetzung der Maßnahme ist für das 2. Quartal 2022 geplant.

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

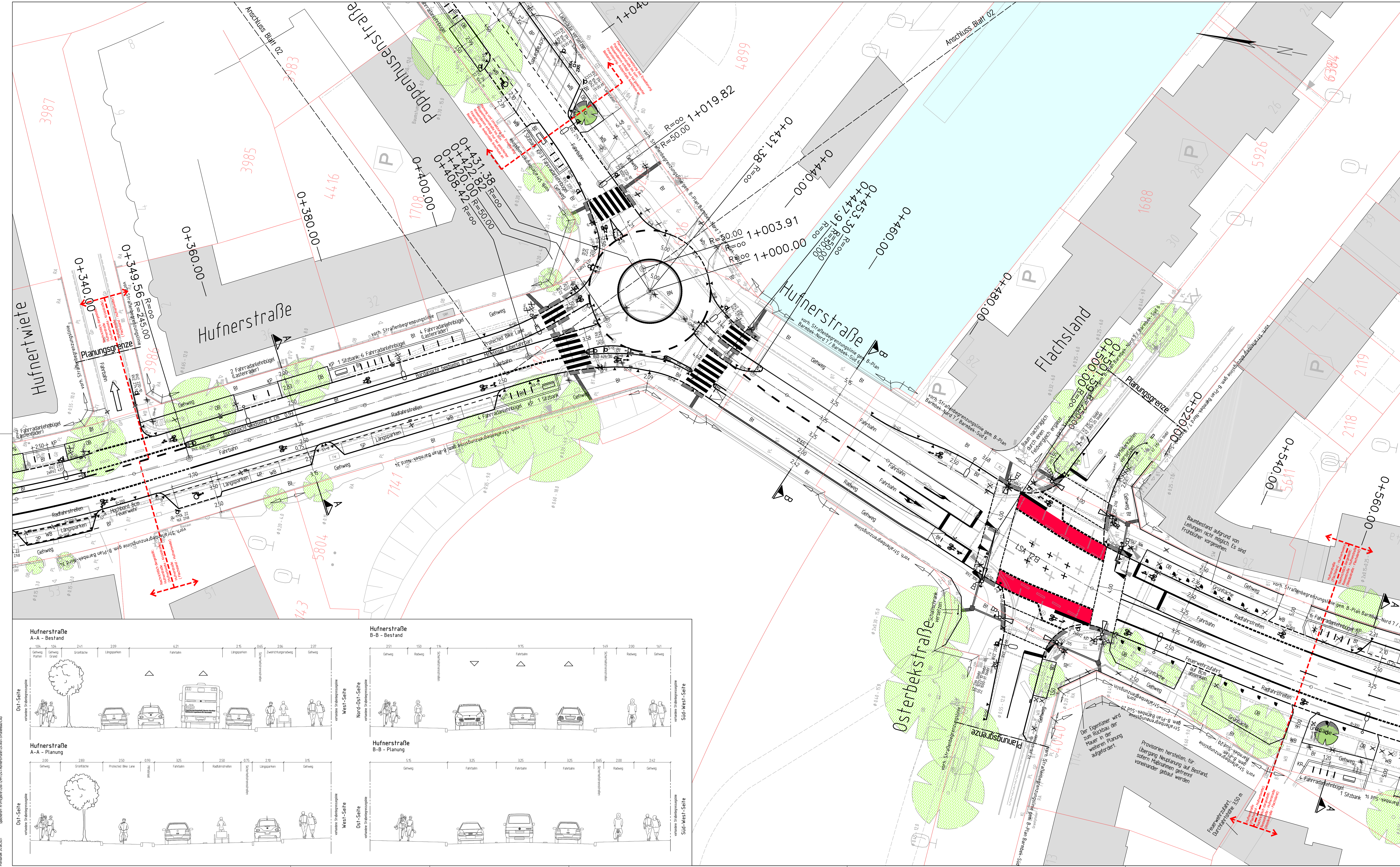
- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen

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

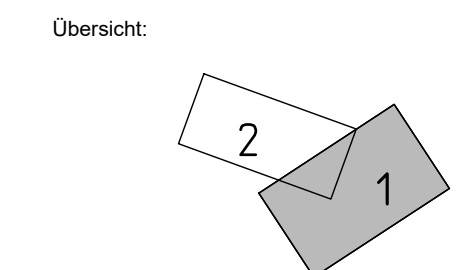
Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr	Datum: <u>10.08.2021</u> Bearbeite Unterschrift, N/MR 2231
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Hufnerstraße (Flachland - Hufnertwiete)	Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, N/MR 220
Planinhalt: Übersichtskarte	Datum: Aufgestellt: Unterschrift, N/MR 20
Zeichnung Nr: N/MR22-2019-021-ÜK-01	Maßstab: 1 : 5.000
Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht	Datum: Freigegeben: Unterschrift, N/MR-L



Legende

	Hochbord
	abgesenkter Hochbord
	Rundbord
	Tiefbord
	Tiefbord 8/20
	Bussonderbord
	gepl./ vorh./ aufzh. Beleuchtung
	gepl./ vorh./ aufzh. Straßenaht
	gepl./ vorh./ aufzh. LSA
	gepl./ vorh./ aufzh. Baum
	vorh. Straßenbegrenzungslinie
	Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan
	Zufahrten / Zuwegungen
	geplante Bank
	Fahrgastunterstand
	geplanter Fahrradlenkbügel
	geplanter Eichenspaltpfahl
	gepl./ vorh./ aufzh. Pfosten
	gepl./ vorh./ aufzh. Verkehrszeichen mit Nr.
	RVZ 222-20
	taktiler Leitelemente
	Sondernutzungsfläche
Bt	= Betonsteinpflaster
Pl	= Betonwegpflaster
Wb	= Betonwabensteinpflaster
Ob	= Oberboden mit Rasensaat
Gr	= Grärd
Bt	= 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

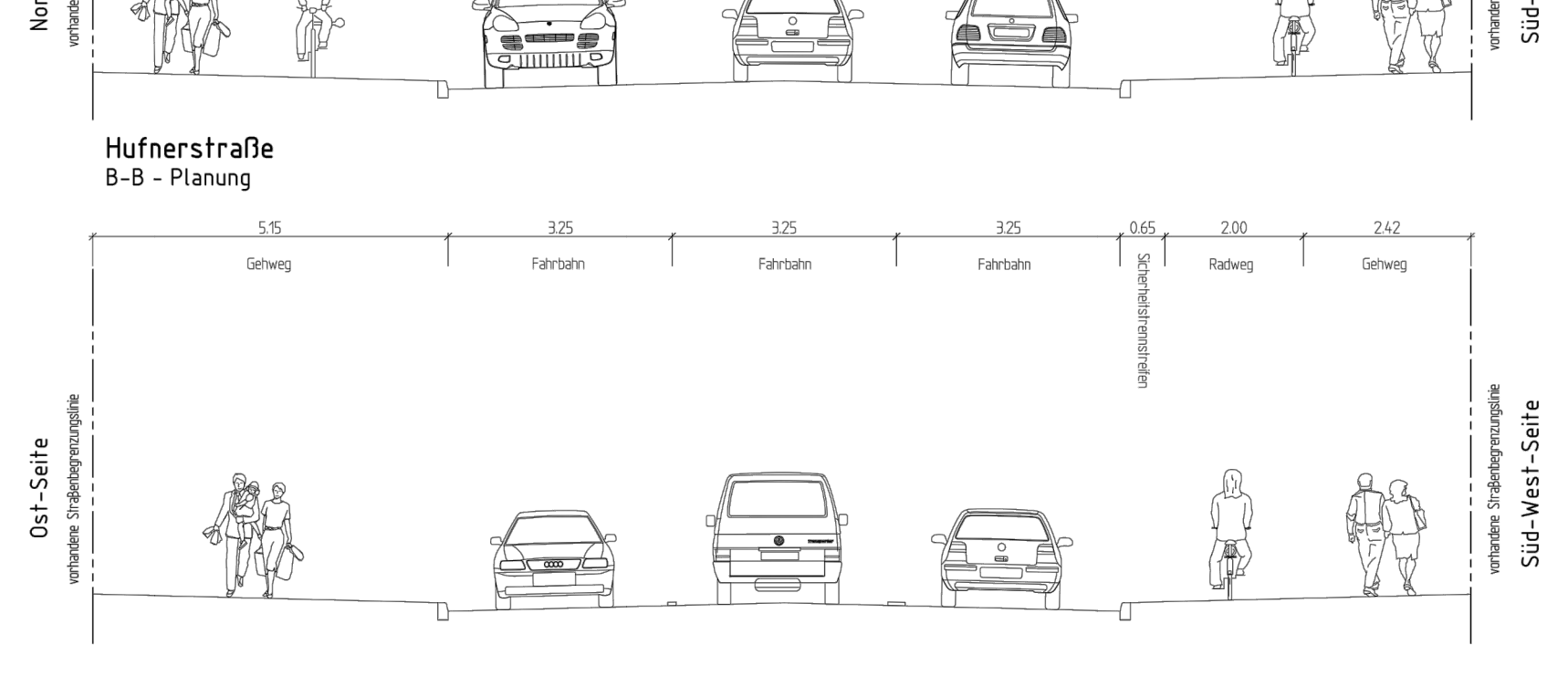
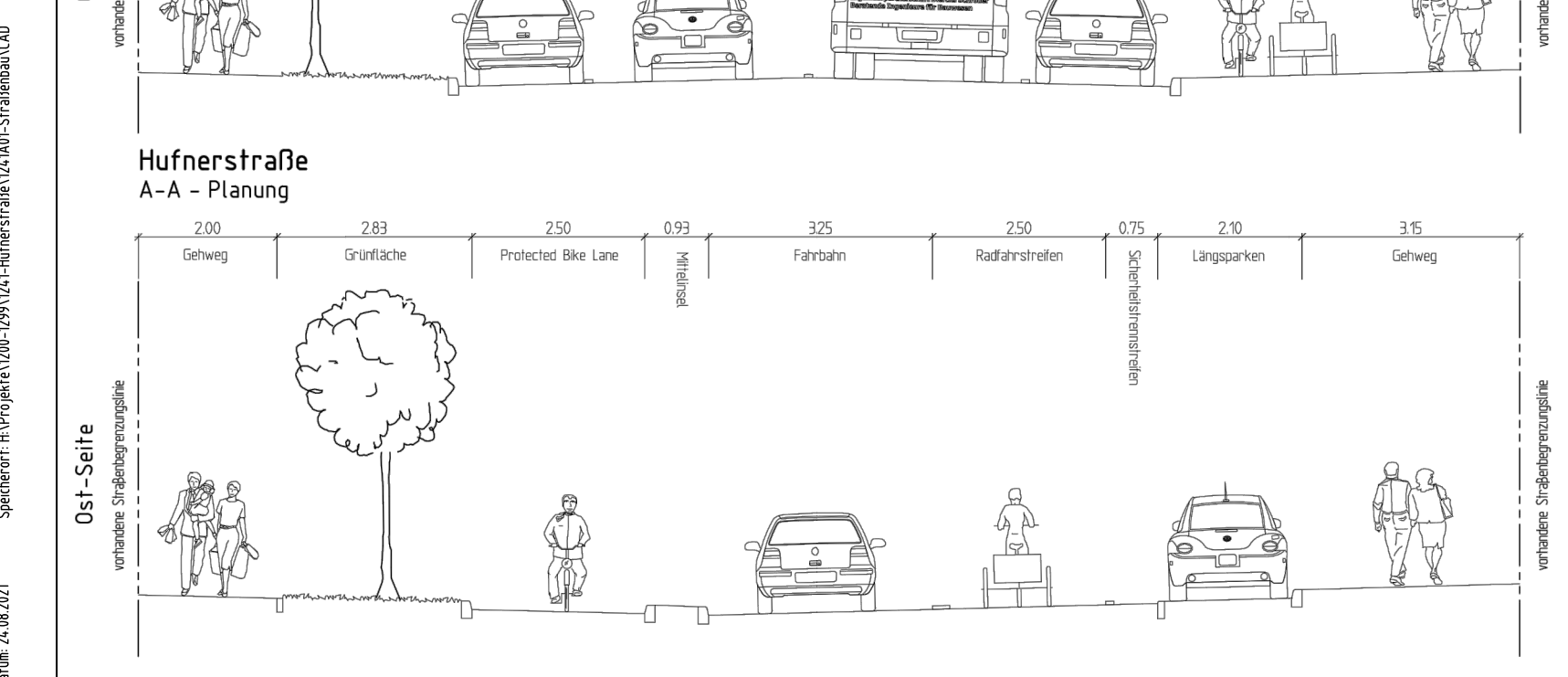


Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit./ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

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

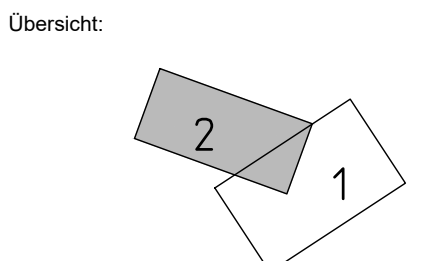
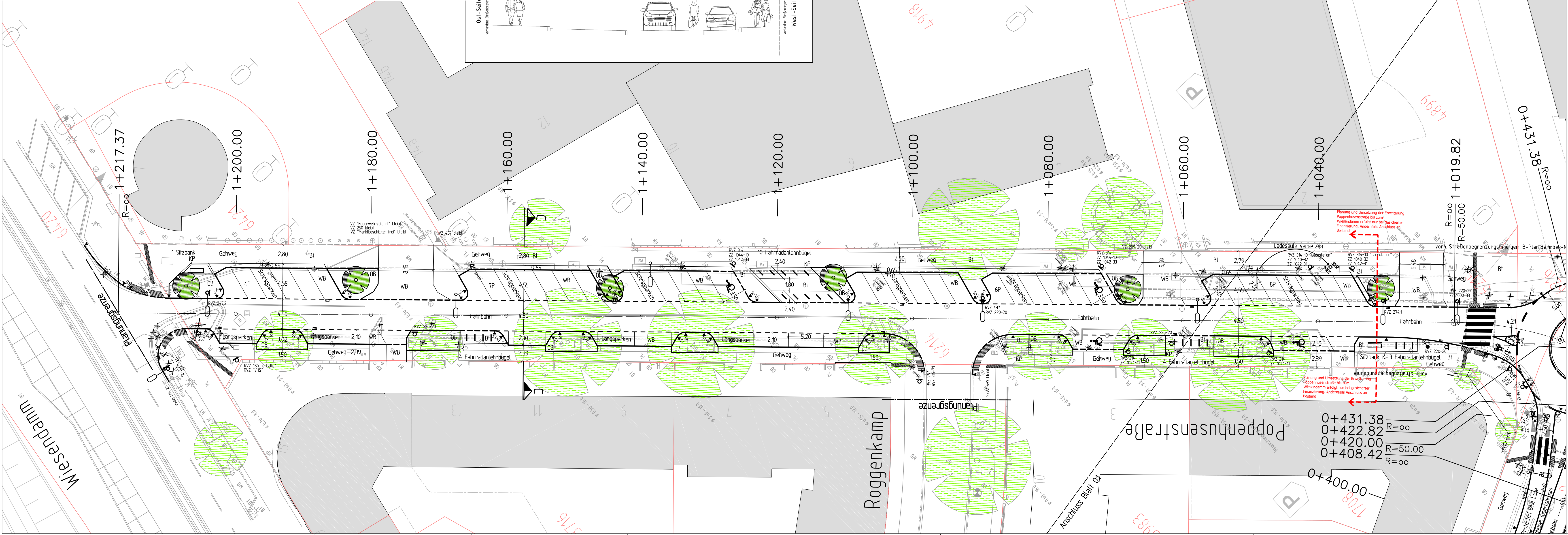
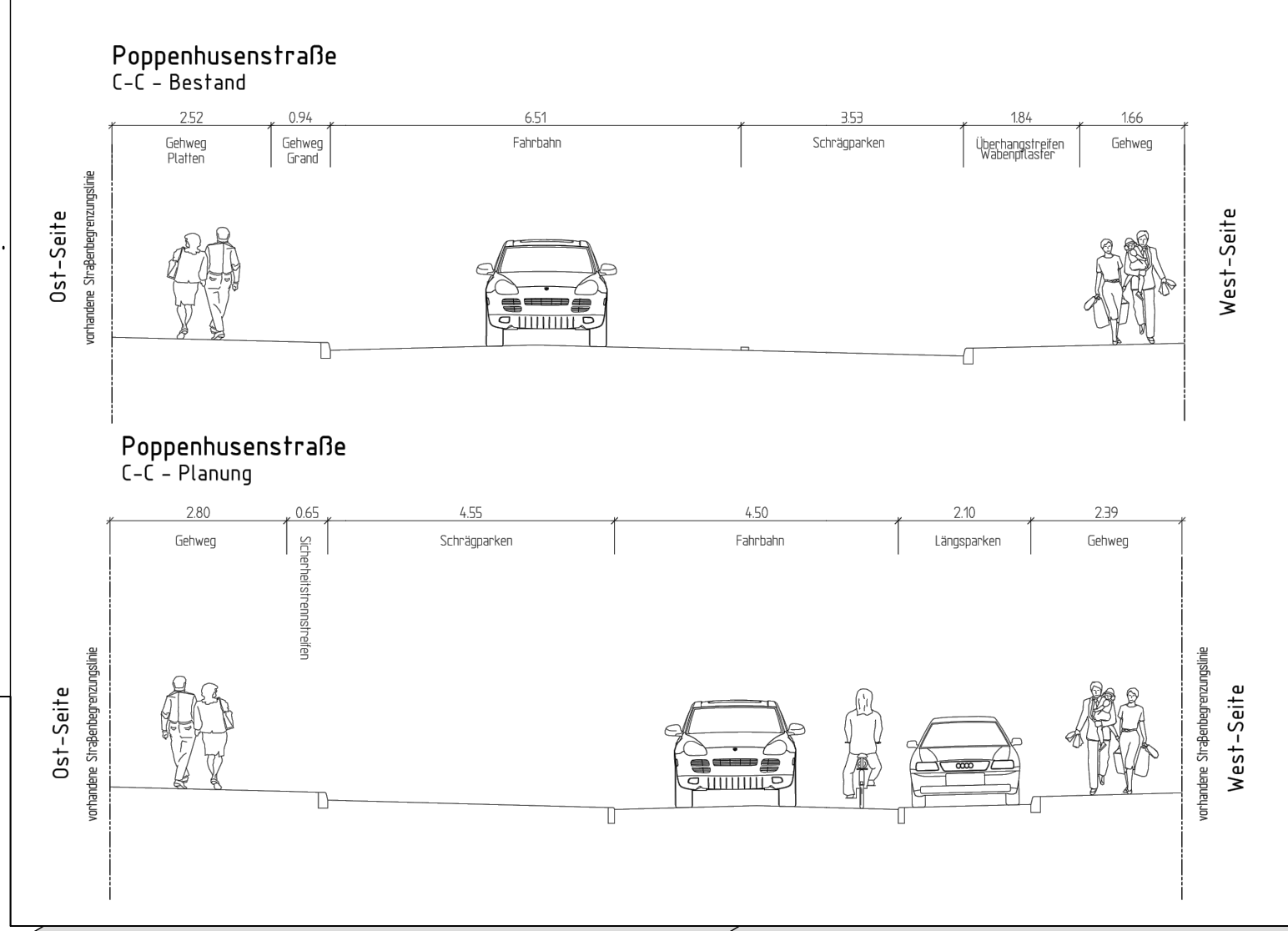
Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr
Teilbaumaßnahme:	Veloroute 5 - Hufnerstraße (Flachstand - Hufnertwiete)
Planinhalt:	Lageplan 1/2
Zeichnung Nr.:	N/MR22-2019-021-LP-01
Maßstab:	1 : 250
Geprüft:	
Unterschrift, Technische Aufsicht:	
Unterschrift, N/MR 20:	
Unterschrift, N/MR-L:	



Datum: 04.01.2019
 Projektnummer: 22083-HM-001
 Zeichnung: Lageplan 1/2
 Blatt: 1 von 1

Legende

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Rundbord
- Tiefbord
- Tiefbord 8/20
- 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 Fahrradlenkbügel
- geplanter Eichenspaltpfahl
- gepl./ vorh./ aufz. Pfosten
- gepl./ vorh./aufz. Verkehrszeichen mit Nr.
- taktile Leitelemente
- Sondernutzungsfläche
- Bt = Betonsteinpflaster
- Pt = 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 - Hufnerstraße (Flachland - Hufnertwiete)
Planinhalt:	Lageplan 2/2
Zeichnung Nr:	N/MR22-2019-021-LP-02
Datum:	04.08.2021
Geprüft:	
Unterschrift, Technische Aufsicht:	
Datum:	
Freigegeben:	
Unterschrift, N/MR-L:	