

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nr.: 2-21203010-00020.11 (investiv), 3-21203010-000020.11 (konsumtiv)

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Planungs- und Bezirksamt Altona
Entwurfstdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Altona
Fachamt MR - Fachbereich Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Veloroute 1, A11

Teilbaumaßnahme: A11.1 - Bleickenallee Ost (zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee)

Ausführungsunterlage - Bau - nach § 57 LHO

Baulänge: 0,18 km
Länge der Anschlüsse: - km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

- 1. Allgemeines**
- 2. Planungsrechtliche Grundlagen**
- 3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme**
- 4. Umweltbelange**
- 5. Grunderwerb**
- 6. Anmerkungen zur Finanzierung**
- 7. Sonstiges**

VORBEMERKUNG:

Die Maßnahme A11 auf der Veloroute 1 umfasst zwei Abschnitte:

- Teilabschnitt A11.1: Bleickenallee, Tönsfeldstraße bis Fischers Allee
- Teilabschnitt A11.2: Othmarscher Kirchenweg, Othmarscher Mühlenweg bis Grünebergstraße sowie Bleickenallee, Grünebergstraße bis Hohenzollernring

In der vorliegenden 1. Verschickung wird Teilabschnitt A11.1 behandelt. Der zweite Teilabschnitt wird gesondert verschickt.

1. Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme

Zur Erleichterung der täglichen Fahrradnutzung im Stadtgebiet Hamburg wurde ein Netz von Velorouten ausgearbeitet, das nun schrittweise realisiert wird (vgl. Abb. 1). Hierbei verbinden zwölf sternförmig verlaufende Routen das Stadtzentrum (Rathausmarkt) mit den äußeren Stadtteilen und Bezirken (Velorouten 1 bis 12). Hinzu kommen zwei Ringverbindungen zur Erschließung der Wohngebiete im inneren und äußeren Stadtgebiet (Velorouten 13 und 14). Die Velorouten verlaufen überwiegend abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Radverkehrsführung erfolgt oftmals auf der Fahrbahn, zum Beispiel in Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen. Velorouten sollen bei sämtlichen Witterungsbedingungen und auch bei Dunkelheit attraktiv sowie sicher und zügig befahren werden können. Bis 2020 sollen die Velorouten mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km den aktuellen Standards entsprechend ausgebaut und beschildert werden.



Abb. 1: Veloroutennetz (Quelle: BWVI)

Im Bezirk Altona, Stadtteil Ottensen, plant die Freie und Hansestadt Hamburg die Umgestaltung des Straßenzuges Bleickenallee / Othmarscher Kirchenweg als Teil der Veloroute 1. Die Veloroute 1 verläuft aus der City über Altona, Othmarschen und Blankenese bis nach Rissen (vgl. Abb. 2).

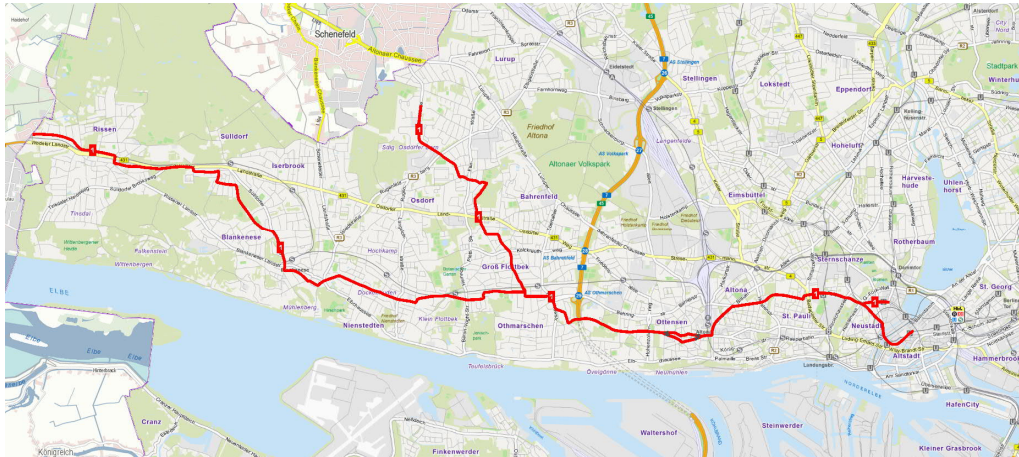


Abb. 2: Verlauf der Veloroute 1 (Quelle: Geoportal Hamburg)

Teil der vorliegenden Maßnahme A 11 ist zum einen der östlich des signalisierten Knotenpunktes Hohenzollernring / Bleickenallee befindliche Streckenabschnitt der Bleickenallee zwischen der Tönsfeldtstraße und Fischers Allee. Hierbei handelt es sich um eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung, die Teil des Linienbusnetzes ist und auf der bereits heute eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt in diesem Abschnitt ca. 200 Meter. Der Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee selbst stellt die Maßnahme A 10 der Veloroute 1 dar. An der Kreuzung Bleickenallee / Fischers Allee beginnt Maßnahme A 9.

Zum anderen soll auch der westlich des Knotenpunktes Hohenzollernring gelegene Straßenzug der Bleickenallee sowie des Othmarscher Kirchenweges (vom Hohenzollernring kommend bis einschließlich der Einmündung Griegstraße) umgestaltet werden. Dieser Bereich ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Es handelt sich um eine Bezirksstraße. Die Länge der Baustrecke beträgt hier ca. 550 Meter.

Diese Erstverschickung beinhaltet den Teilbereich A11.1 östlich des signalisierten Knotenpunktes Hohenzollernring / Bleickenallee. Die Erstverschickung des zweiten Abschnittes der Bleickenallee im Bereich zwischen Hohenzollernring und Griegstraße erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt, da zu diesem Abschnitt noch Vorabstimmungen durchgeführt werden.

Die folgende Abb. 3 zeigt das Umfeld des Untersuchungsgebietes. Westlich des Hohenzollernrings grenzen unter anderem das Gymnasium Altona sowie das Altonaer Kinderkrankenhaus an das Planungsgebiet an. Östlich des Hohenzollernrings befinden sich noch das Oberstufengebäude des Gymnasiums sowie ein Sportplatz und ein Friedhof. Einige Kindertagesstätten liegen weiter östlich der Kreuzung Fischers Allee im Abschnitt A 9 der Veloroute 1.

Der Hohenzollernring und die im Norden parallel zur Bleickenallee verlaufende Behringstraße gehören zum Hauptverkehrsstraßennetz. Südlich verläuft mit der Bernadottestraße eine weitere Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung parallel zur Bleickenallee.



Abb. 3: Umfeld des Planungsgebietes

1.2 Begründung des Vorhabens

Zu begründen ist das Vorhaben primär mit dem Ausbau des Veloroutennetzes. So sollen im Zuge der Maßnahme auf dem vorliegenden Teilabschnitt der Veloroute 1 sichere und attraktive Anlagen für den Radverkehr geschaffen werden. Darüber hinaus sollen im Zuge der Baumaßnahme aber auch weitere Optimierungen und Neuordnungen der weiteren Nutzungsansprüche im Straßenraum erfolgen. Zudem wird die Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte gewährleistet.

Die vorliegende Infrastruktur im Abschnitt A 11 ist für den Radverkehr nur mäßig attraktiv. Im östlichen Abschnitt der Bleickenallee zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee gibt es bereits Radfahrstreifen. Diese sind jedoch nach aktuellem technischen Standard deutlich zu schmal ausgebildet und verfügen über keinen Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden Längsparkständen.

Die Gehwege werden zum Teil vom Radverkehr mitgenutzt. Darüber hinaus sind sie teilweise zu schmal oder nicht befestigt. An Einmündungen, Überquerungsstellen usw. fehlen die erforderlichen Elemente der Barrierefreiheit. An einigen Grundstückszufahrten stehen keine ausreichenden Sichtdreiecke zur Verfügung. Darüber hinaus weisen die vorhandenen Pflaster- und Asphaltdecken an einigen Stellen Schäden auf.

1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Der Realisierungs- und Bedarfsträger für den Ausbau des Straßenzuges Bleickenallee / Othmarscher Kirchenweg im Zuge der Veloroute 1 ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Grundlage für die Maßnahme ist das Senatsprogramm Ausbau der Velorouten (hier Veloroute 1) im Zuge der Förderung des Radverkehrs in Hamburg, begründet durch die Vereinbarung „Bündnis für den Radverkehr“ vom 23.06.2016.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die folgenden Bebauungspläne bzw. Baustufenpläne sind im Planungsgebiet unmittelbar gültig bzw. schließen an das Planungsgebiet an:

- Baustufenplan Ottensen
- Bebauungsplan Ottensen 41
(östlich Hohenzollernring, nördlicher Straßenraum)

Die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien sind im Lageplan dargestellt.

3. Technische Beschreibung der bestehenden Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Allgemeines

(Knotenpunktform / Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen)



Abb. 6: Untersuchungsgebiet

(Quelle Kartengrundlage: Geoportal Hamburg)

Der signalisierte Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee sowie der östlich angrenzende Abschnitt der Bleickenallee bis einschließlich der Einmündung Tönsfeldtstraße stellen die Maßnahme A 10 der Veloroute 1 dar und werden im vorliegenden Erläuterungsbericht daher nicht behandelt.

Im östlichen Abschnitt stellt die Bleickenallee als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung die Vorfahrtsstraße dar und ist somit unter anderem gegenüber der Tönsfeldtstraße vorfahrtberechtigt.

Den bestehenden Straßenquerschnitt der Bleickenallee im östlichen Streckenabschnitt zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee zeigt Abb. 7. Die Bleickenallee verfügt hier über einen begrünten Mittelstreifen mit Bäumen entlang beider Fahrbahn­ränder. Die Gehölze stehen teilweise sehr nah an den vorhandenen Borden. Der Kfz-Verkehr wird auf einstreifigen Richtungsfahrbahnen nördlich und südlich des Mittelstreifens geführt. Die Fahrstreifenbreite im Kfz-Verkehr beträgt ca. 3,40 m bis 3,60 m. Die angrenzenden Radfahrstreifen sind mit einer Breite von jeweils ca. 1,55 m zu schmal. Darüber hinaus besteht kein Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden, ca. 2,00 m breiten Längsparkständen. Die Gehwege sind derzeit recht breit (ca. 4,00 m), im Süden allerdings nicht durchgehend befestigt und jeweils durch Bügel eingengt.

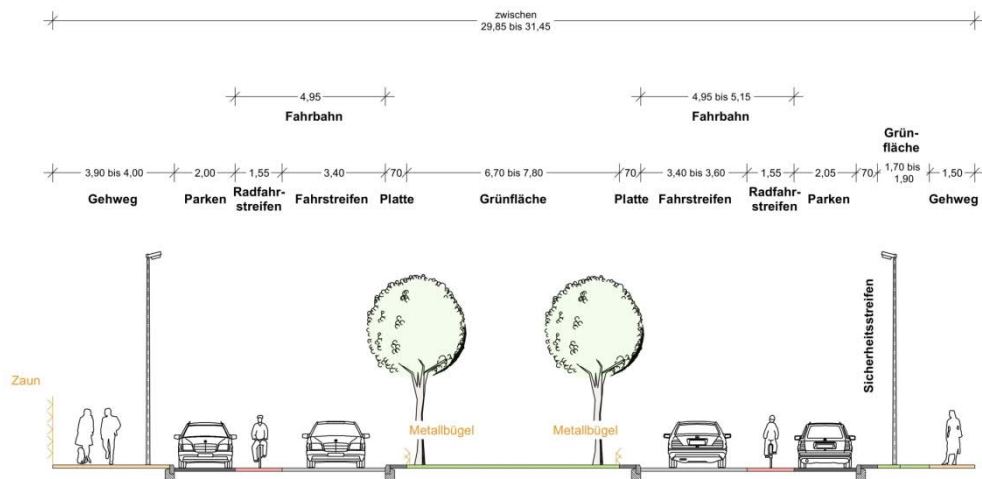


Abb. 7: Straßenquerschnitt Bestand – Bleickenallee Ost



Abb. 8: Fotos Bestand – Bleickenallee Ost
 (südlicher Bereich: oben; nördlicher Bereich: unten)

Verkehrsbelastung

Für das Planungsgebiet liegen die Ergebnisse einer Verkehrszählung vom 07.07.2016 vor. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abb. 9 getrennt zwischen Kfz- und Radverkehr zusammengefasst.

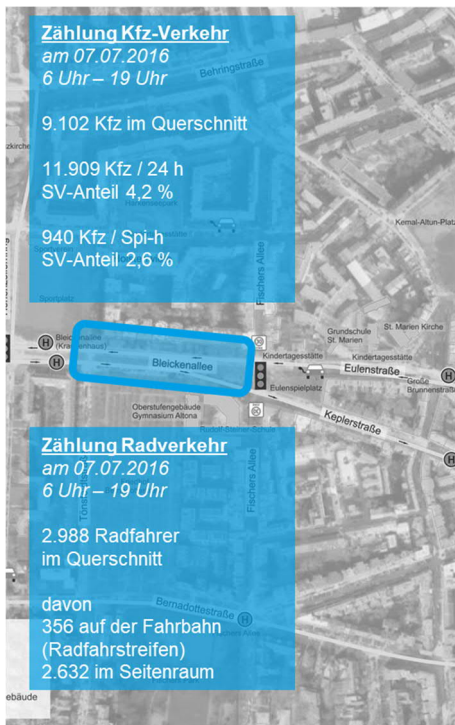


Abb. 9: Ergebnisse verschiedener Verkehrszählungen
(Quelle Daten: Freie und Hansestadt Hamburg)

Östlich des Hohenzollernrings ist die Bleickenallee als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung ausgewiesen. Die Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr betragen in diesem Abschnitt laut einer Verkehrszählung aus dem Juli 2016 11.909 Kfz/24 h. Die Fahrtrichtung Westen (Hohenzollernring) war hierbei mit 7.143 Kfz/24 h die maßgebliche. In Gegenrichtung fahren nur 4.766 Kfz/24 h. Der unter anderem aus dem Linienbusverkehr resultierende Schwerverkehrsanteil liegt bei 4,2 %. Er war in Fahrtrichtung Westen (ca. 4,0 %) und Osten (ca. 4,6 %) vergleichbar. Die maximale stündliche Verkehrsbelastung wurde für den gesamten Knotenpunkt (zwischen 17:30 Uhr und 18:30 Uhr) sowie für den östlichen Streckenzug der Bleickenallee (von 17:15 Uhr bis 18:15 Uhr) im späten Nachmittag festgestellt. In der Spitzenstunde waren im östlichen Abschnitt der Bleickenallee 940 Kfz/h unterwegs, davon 614 Kfz/h in Fahrtrichtung Westen. Im Rahmen einer Radverkehrszählung wurden für diesen Abschnitt zwischen 6 Uhr und 19 Uhr insgesamt 2.988 Radfahrer/innen ermittelt. Anders als im Kfz-Verkehr ging die maßgebende Belastung im Radverkehr in Fahrtrichtung Osten (1.586 Radfahrer/innen). Nach Westen fahren 1.402

Radfahrer/innen. Auffällig war in beiden Fahrtrichtungen, vor allem aber in Richtung Osten, der große Anteil an Radfahrenden im Seitenraum.

MIV

Für den MIV steht in der Bleickenallee zwischen den Knotenpunkten Tönsfeldtstraße und Fischers Allee jeweils eine Richtungsfahrbahn nördlich und südlich der Mittelstreifen zur Verfügung. Die Abmessungen der Fahrstreifen können Abb. 7 entnommen werden.

ÖPNV

Der östlich des Hohenzollernrings gelegene Abschnitt der Bleickenallee ist Teil des Linienbusnetzes. Zwischen dem Hohenzollernring und der Tönsfeldtstraße befinden sich die Bushaltestellen „Bleickenallee (Kinderkrankenhaus)“. Diese werden im Zuge der Maßnahme A 10 der Veloroute 1 mit überplant. An der Haltestelle „Bleickenallee (Kinderkrankenhaus)“ halten folgende Linien:

Linie 1 (montags bis sonntags zumeist sechs Fahrten pro Stunde und Richtung; zwischen Bahnhof Altona sowie Schenefelder Holt, S Blankenese, Sieversstücken und S Rissen),
Linie 250 (montags bis sonntags zumeist drei Fahrten pro Stunde und Richtung; zwischen Bahnhof Altona sowie S Neugraben und Fischbeker Heideweg) und Linie 601 (Nachtbuslinie; zwischen Rathausmarkt sowie S Blankenese, Sieversstücken, Rissener Dorfstraße und S Wedel)

Im Zuge der vorliegenden Planung ist für die Belange des ÖPNV im ca. 200 m langen Abschnitt der Bleickenallee zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee vorwiegend ein ausreichend breiter Kfz-Fahrstreifen vorzusehen. Im Planungsgebiet gibt es ansonsten keine Lichtsignalanlagen oder Bushaltestellen.

Radverkehr

Östlich des Hohenzollernrings erfolgt die Radverkehrsführung bereits heute auf Radfahrstreifen (vgl. Abb. 7). Diese sind mit ca. 1,55 m jedoch deutlich zu schmal. Darüber hinaus bestehen keine Sicherheitstrennstreifen zwischen den Radfahrstreifen und den angrenzenden Längsparkständen. Werden hier auf der Fahrerseite parkender Kfz die Türen geöffnet, so stellt dies unmittelbar ein Unfallrisiko für Radfahrende auf dem Radfahrstreifen dar.

Fußverkehr

Der östliche Abschnitt der Bleickenallee weist im Norden einen ca. 4,00 m breiten sowie durchgehend befestigten Gehweg auf (vgl. Abb. 7). Parallel zum Fahrbahnrand stehen Knieschutzgitter, die das Parken auf dem Gehweg vermeiden sollen und darüber hinaus auch zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden. Die Breite des südlichen Seitenraumes ist vergleichbar. Allerdings sind größtenteils nur drei Plattenreihen entlang der Grundstücksgrenzen in einer Breite von 1,50 m befestigt. Dies entspricht nicht einmal dem Lichtraumprofil von zwei Fußgänger/innen (Breite 1,80 m) gemäß Bild 20 der RAS 2006. Entlang des Fahrbahnrandes verläuft ein Streifen mit Begrünung bzw. wassergebundener Decke. Parallel zum Fahrbahnrand sind dort ebenfalls Knieschutzgitter aufgestellt.

Barrierefreiheit

Die an den östlichen Streckenabschnitt angrenzenden Einmündungen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee, der Knotenpunkt Hohenzollernring sowie die Bushaltestellen „Bleickenallee (Kinderkrankenhaus)“ weisen im Bestand Defizite im Hinblick auf die Barrierefreiheit auf. So fehlen neben einem Blindenleitsystem auch entsprechende Bordhöhenabwicklungen. Diese Abschnitte werden im Zuge der Planungen zu den Maßnahmen A 9 und A 10 der Veloroute 1 barrierefrei ausgebildet. Darüber hinaus befinden sich im östlichen Planungsabschnitt der Maßnahme A 11 keine Überquerungsstellen, Einmündungsbereiche oder Bushaltestellen.

Ruhender Verkehr

Im Planungsraum erfolgt Längsparken an beiden Fahrbahnrändern. Die im Zuge von Ortsbegehungen durchgeführten Beobachtungen lassen im Planungsgebiet auf verhältnismäßig wenige Parkwechselforgänge schließen. In der Bleickenallee gibt es zwischen den Kreuzungen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee insgesamt 56 Längsparkstände, davon 30 am nördlichen und 26 am südlichen Fahrbahnrand. Dabei ist anzumerken, dass die Parkstände nicht baulich eingefasst sind. Die erforderlichen Sichtbeziehungen, zumindest in Form von reduzierten Sichtdreiecken nach ReStra (Kapitel 6.3.9.3, Seite 30), werden im Bestand folglich nicht eingehalten. Einige Parkstände im Bereich der Container sind mit einem eingeschränkten Haltverbot beschildert.

Straßenbegleitgrün

Das Straßenbaumkataster ist in Abb. 10 dargestellt.



Abb. 10: Straßenbaumkataster (Quelle: Geoportal Hamburg)

Die Bleickenallee verfügt über begrünte Mittelstreifen jeweils mit zwei Baumreihen. Die Straßenbäume stehen hier teilweise sehr nah an den vorhandenen Borden. Im Abschnitt der Bleickenallee zwischen Tönfeldtstraße und Fischers Allee gibt es insgesamt 33 Bäume. Hinzu kommen weitere Baumstandorte auf den privaten Grundstücken und in den einmündenden Straßen.

LSA

Im Planungsgebiet befinden sich keine Lichtsignalanlagen (LSA). Die benachbarten LSA am Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee sowie am Knotenpunkt Bleickenallee / Fischers Allee sind Gegenstand der Maßnahmen A 10 bzw. A 9 der Veloroute 1.

Beleuchtung

In der Bleickenallee befinden sich sowohl entlang der nördlichen als auch an der südlichen Richtungsfahrbahn Leuchten mit Peitschenmasten. Diese stehen im Gehwegbereich, parallel zum Fahrbahnrand bzw. zum Längsparken. Die vorhandenen Leuchtenstandorte können den Vermessungsdaten aus den Lageplänen entnommen werden.

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt in aller Regel über Trümmen und Einleitung in die vorhandenen Siele. Die entsprechenden Bestandsleitungspläne von HamburgWasser (HSE) liegen vor. Das auf dem Grandweg des Mittelstreifens anfallende Niederschlagswasser versickert in den seitlichen Grünflächen.

In einigen Bereichen liegen augenscheinlich entwässerungsschwache Bereiche vor.

Wasserwirtschaftliche Belange

Entfällt.

Grundstückszufahrten

Im gesamten Planungsgebiet sind an den Einmündungen und Grundstückszufahrten nur unzureichende Sichtbeziehungen gegeben. Dies resultiert insbesondere daraus, dass sich die am Fahrbahnrand parkenden Kfz bis unmittelbar zur Einmündung bzw. Zufahrt aufstellen können. Die Vorgabe der ReStra (s.o.) nach reduzierten Sichtdreiecken wird im Bestand nicht eingehalten.

Die Grundstückszufahrten sind aus unterschiedlicher Materialität, wie Wabensteinpflaster oder Natursteinpflaster, hergestellt.

Ausstattung / Möblierung

Im gesamten Planungsgebiet ist der Straßenraum mit verkehrsregelnder Beschilderung, Fahrbahnmarkierung, Begrünung, Straßenbeleuchtung und technischen Einrichtungen der Versorgungsunternehmen ausgestattet. Der Übergang zu den privaten Grundstücken erfolgt über Mauern, Zäune und Hecken auf Privatgrund.

Zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee wird der Mittelstreifen durch einen durchlaufenden Metallzaun (h=40 cm; früher durch Eichenspaltpfähle) gegen Parken abgesichert. An den nördlichen und südlichen Gehwegen sind einzelne Kniegitter angeordnet, die ebenfalls ein Parken auf den Gehwegen unterbinden sollen und darüber hinaus zum Anlehnen und Anschließen von Fahrrädern genutzt werden. Darüber hinaus gibt es in diesem Abschnitt keine weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten. Am südlichen Fahrbahnrand stehen westlich der Einmündung Tönsfeldtstraße insgesamt sechs

Container. Auf dem Mittelstreifen befindet sich östlich, am Übergang zum Abschnitt A 9, eine Litfaßsäule.

Versorgungsanlagen

Es liegen Informationen über verschiedene Versorgungsleitungen vor:

- Gas (Leitungsträger: Gasnetz Hamburg)
- Trinkwasser (Leitungsträger: HamburgWasser/HWW)
- Elektrizität (Leitungsträger: Stromnetz Hamburg)
- Kommunikation (Leitungsträger: Deutsche Telekom, Dataport, Vodafone Kabel Deutschland, GlobalConnect, ServTec, willy.tel/wilhelm.tel)

Im Zuge des Planungsprozesses wird eine gesonderte Beteiligung der Leitungsträger erfolgen.

Mängelanalyse

Auf Basis der Ausführungen in Kapitel 3.1 können für den Planungsraum folgende Mängel zusammengefasst werden:

Kfz-Verkehr

- bauliche Schäden an der Fahrbahn
- entwässerungsschwache Bereiche
- schlechte Sichtbeziehungen an Einmündungs- und Zufahrtsbereichen

Ruhender Kfz-Verkehr

- hohe Auslastung des bestehenden Parkraumes
- Parkverstöße zu beobachten (z. B. Parken in Eckausrundungen)

Radverkehr

- Radfahrstreifen beidseitig zu schmal, fehlende Sicherheitstrennstreifen zum angrenzenden Längsparken
- bereichsweise fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten
- schlechte Sichtbeziehungen, unübersichtlicher Knotenpunkt (s.o.)

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr
- Gehwege bereichsweise zu schmal sowie nicht durchgehend befestigt
- durchgehendes Längsparken stellt ein Risiko für querenden Fußverkehr, insbesondere auch Schulkinder im Bereich des Gymnasiums, dar
- fehlende Barrierefreiheit (gerade an Querungsstellen und Einmündungen): fehlendes Blindenleitsystem, keine entsprechende Bordhöhenabwicklung
- Natursteinpflaster in einigen Grundstückszufahrten gerade für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen schlecht begeh- bzw. berollbar

Aufenthaltsqualität

- fehlende Ausstattungselemente (Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter etc.)

3.2 Variantenuntersuchung

Die Bleickenallee im Planungsraum ist eine Bezirksstraße gesamtstädtischer Bedeutung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist aber auf 30 km/h begrenzt. Hier kommen grundsätzlich verschiedene Führungsformen des Radverkehrs in Betracht. Wie Abb. 11 zeigt, ergibt sich aus der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belastungsbereich II nach ERA 2010. Somit wären z. B. auch Schutzstreifen möglich.

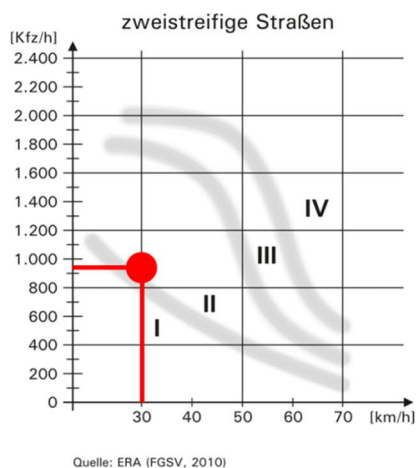


Abb. 11: Definition des Belastungsbereiches im Zuge der Wahl einer Führungsform im Radverkehr (Quelle: ERA 2010)

Aufgrund des erhöhten Attraktivitätsanspruches im Zuge der Veloroute 1, des recht hohen Schwerverkehrsanteils und der Tatsache, dass ein Schutzstreifen (vgl. Abb. 12, links) gewissermaßen eine „Verschlechterung“ der Führungsform im Vergleich zu den heutigen

Radfahrstreifen darstellen würde, wurde die Variante verworfen. Stattdessen werden Radfahrstreifen empfohlen. Hinzu kommt, dass auch im Falle von Schutzstreifen Sicherheitstrennstreifen zum angrenzenden Längsparken angeordnet werden müssten und somit eine Änderung der nördlichen und südlichen Bordlagen erforderlich wäre. Dies würde ebenfalls einen größeren baulichen Eingriff mit sich bringen und die wirtschaftlichen Vorteile im Vergleich zu der Vorzugsvariante mit Radfahrstreifen aufheben. Gegen eine Variante mit einem straßenbegleitenden Radweg spricht die Maßgabe der Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg, den Radverkehr auf Fahrbahnniveau zu führen. Darüber hinaus würden sich bei dieser Lösung mehr Konflikte mit Kfz im Bereich von Grundstückszufahrten sowie mit Fußgängern einstellen. Bei einer Führung auf Fahrbahnniveau werden die Radverkehrsflächen zwar beim Einparken beansprucht. Allerdings wurden in diesem Abschnitt eher wenige Parkwechsellvorgänge vor Ort beobachtet.

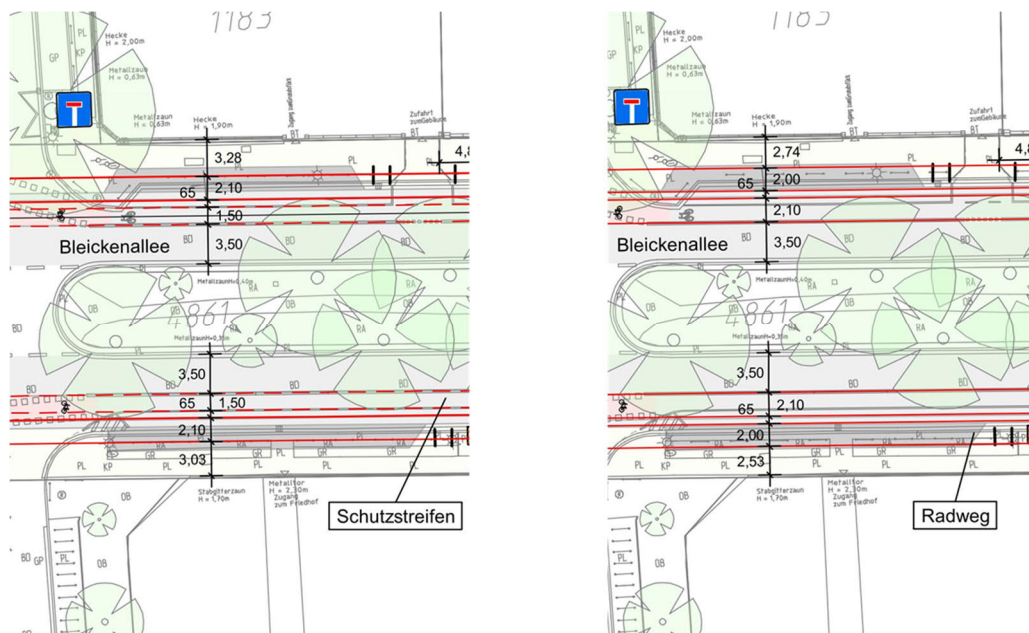


Abb. 12: Variantendiskussion - Radverkehrsführung Bleickenallee

3.3 Geplanter Zustand

Für die Umgestaltung des Straßenzuges Bleickenallee Ost im Zuge der Veloroute 1, Maßnahme A 11 werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Verlauf der Veloroute durch die Bleickenallee, Schaffung attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen
- neue räumliche Gliederung des Straßenraumes mit eindeutiger Nutzungszuweisung (insbesondere Radverkehr / ruhender Verkehr / Fußverkehr)

- Erhalt der bestehenden Bäume
- vollständig barrierefreie Gestaltung der Seitenräume
- Verbesserung von Sichtbeziehungen
- Erleichterungen von Querungen
- Berücksichtigung der Belange der Schule (und des Krankenhauses)
- weitest mögliche Aufrechterhaltung des Parkangebotes

In Kapitel 3.2 wurde die Variantenuntersuchung beschrieben. Hierbei wurden auch einige Varianten dargestellt, die im Planungsprozess verworfen wurden. Aus der Variantendiskussion ist die auf den verkehrstechnischen Lageplänen dargestellte Vorzugsvariante entstanden, die an dieser Stelle erläutert wird.

Allgemeines

(Knotenpunktform / Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen)

Der geplante Straßenquerschnitt für die Bleickenallee zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee ist in Abb. 13 dargestellt. Die Borde am bestehenden Mittelstreifen werden erhalten, um auch die dortigen Bäume erhalten zu können. Der Straßenquerschnitt wird nach außen hin neu entwickelt. Für den Kfz-Verkehr, unter anderem den Linienbusverkehr, wird gemäß ReStra bzw. RASSt 2006 eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m benötigt. Die Radfahrstreifen werden gemäß ReStra sowie den Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg 2,25 m breit geplant. Zwischen den Radfahrstreifen und den Längsparkständen wird ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet. Die nördliche und südliche Bordlage wird im Zuge der Maßnahme verändert, die Längsparkstände werden neu hergestellt. Die Verbreiterung der Radverkehrsanlagen erfolgt primär zu Lasten der Gehwegbreiten sowie der Fahrbahnbreite für den motorisierten Individualverkehr. Allerdings werden die Gehwege auch zukünftig fast durchgehend über die nach ReStra bzw. RASSt 2006 geforderten Mindestbreiten verfügen. Die Einschränkung der nutzbaren Beite im Bestand wird durch Wegnahme der Kniegitter minimiert.

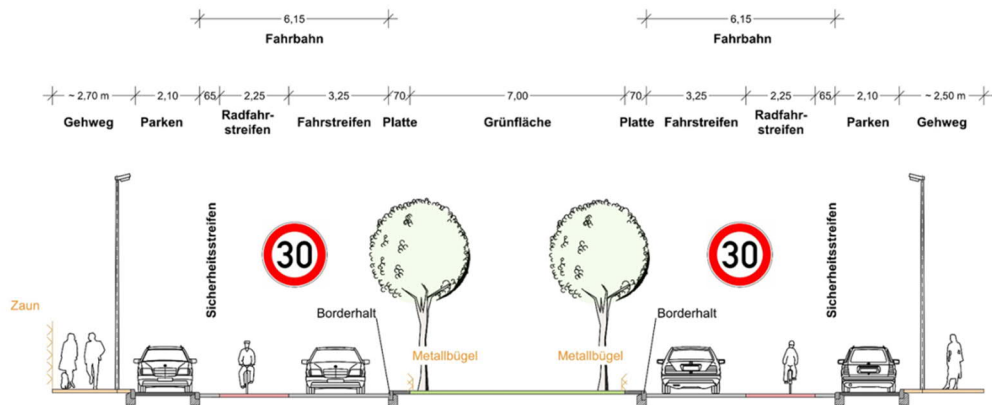


Abb. 13: Straßenquerschnitt Planung – Bleickenallee

MIV

Für den MIV steht auch zukünftig jeweils ein Richtungsfahrstreifen nördlich und südlich der Mittelstreifen zur Verfügung, die Fahrstreifenbreite beträgt 3,25 m.

ÖPNV

Die Fahrstreifenbreite von 3,25 m entspricht den Vorgaben der ReStra bzw. RAS 2006 für Straßen mit Linienbusverkehr. Weitere Belange des ÖPNV sind im vorliegenden Abschnitt der Veloroute 1 nicht betroffen.

Radverkehr

Die Radverkehrsführung zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee wird dahingehend aufgewertet, dass die Radfahrstreifen zukünftig von ca. 1,55 m auf 2,25 m verbreitert werden und darüber hinaus ein Sicherheitstrennstreifen (Breite 0,65 m) zwischen Radfahrstreifen und Längsparkständen vorgesehen wird, um die Gefahr von Dooring-Unfällen zu reduzieren. Die Radverkehrsführung auf Radfahrstreifen wird in den sich derzeit ebenfalls in Planung befindenden Maßnahmen im Westen (Maßnahme A 10: Knotenpunkt Hohenzollernring) und Osten (Maßnahme A 9: Keplerstraße / Eulenstraße) analog fortgeführt.

Im Planungsgebiet (sowie darüber hinaus; vgl. Maßnahme A 9) wird somit eine durchgehende und einheitliche Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn – entweder als Fahrradstraße oder Radfahrstreifen – geschaffen. Dies entspricht auch dem Ansatz der Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg.

Im gesamten Untersuchungsgebiet werden neue Fahrradbügel vorgesehen.

Darüber hinaus profitiert auch der Radverkehr von weiteren Veränderungen, wie beispielsweise der Berücksichtigung zumindest reduzierter Sichtdreiecke an Grundstückszufahrten und Einmündungen.

Fußverkehr

Die Gehwegbreiten werden zugunsten der Aufwertung der Radverkehrsanlagen reduziert. Die Mindestbreiten gemäß dem geltenden Regelwerk (ReStra bzw. RASSt 2006) werden dennoch annähernd durchgehend eingehalten. Der südliche Gehweg wird darüber hinaus durchgehend in Pflasterbauweise befestigt – heute sind größtenteils nur drei Plattenreihen (50x50 cm) vorhanden. Um die zur Verfügung stehende Breite nicht weiter einzuschränken, wird zudem vorgeschlagen, die heute vorhandenen Kniegitter im Gehwegbereich zukünftig nicht mehr vorzusehen.

Signalisierte Überquerungsstellen gibt es am Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee und am Knotenpunkt Bleickenallee / Fischers Allee.

Barrierefreiheit

Im Zuge der Ausführungsplanung wird auf eine im Hinblick auf die Längs- und Querneigungen barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes geachtet.

Die Querungsbeziehungen am Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee sowie am Knotenpunkt Bleickenallee / Fischers Allee werden in den benachbarten Streckenabschnitten der Veloroute 1 berücksichtigt. Entlang des 200 m langen östlichen Abschnittes der Bleickenallee zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee steht für blinde und sehbehinderte Menschen entlang der Privatgrundstücke durchgehend eine innere Leitlinie zur Verfügung. Die Einmündung Tönsfeldtstraße im Abschnitt A 10 wird als Gehwegüberfahrt gestaltet.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet wird Längsparken am Fahrbahnrand vorgesehen. Die heutige Anzahl an Stellplätzen kann jedoch nicht erreicht werden. Die Stellplatzbilanz zeigt Tab. 1.

Tab. 1: Stellplatzbilanz

Streckenabschnitt	Bestand	Planung	Bilanz
Bleickenallee - Ost zwischen <i>Tönsfeldtstraße</i> und <i>Fischers Allee</i>	56	44 ²	- 12

¹ halbhohes Parken am nördlichen Fahrbahnrand nicht berücksichtigt

² zwei Parkstände davon im Bereich einer Ladezone

In der Bleickenallee entfallen zwölf der heutigen 56 Stellplätze. Einige Parkstände entfallen dadurch, dass neben den Grundstückszufahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit reduzierte Sichtfelder eingehalten werden müssen. Die vorhandenen Leuchten sollen an ihren heutigen Positionen erhalten werden. Darüber hinaus kann aufgrund der neuen Querschnittsaufteilung zukünftig nicht mehr neben den Containern gehalten werden.

Straßenbegleitgrün

Im Bereich der Maßnahme A 11 werden die Borde weitestgehend erhalten, um den Fortbestand der bestehenden Bäume nicht zu gefährden. Somit sind aufgrund des Entwurfes keine Fällungen erforderlich.

LSA

Im Planungsgebiet sind keine Lichtsignalanlagen (LSA) vorhanden. Die benachbarten LSA am Knotenpunkt Hohenzollernring / Bleickenallee sowie am Knotenpunkt Bleickenallee / Fischers Allee sind Gegenstand der Maßnahmen A 10 bzw. A 9 der Veloroute 1.

Beleuchtung

Die vorhandenen Leuchtenstandorte stehen auf Basis des aktuellen Planungsstandes nicht im Konflikt zu den geplanten Fahrbahnrandverläufen o.ä. Aus Sicht des Entwurfes könnten die Leuchten daher allesamt an ihren heutigen Positionen verbleiben. Die Längsparkstände werden zugunsten des Erhalts der vorhandenen Leuchten regelmäßig unterbrochen.

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt auch zukünftig über Trummen und Einleitung in Siele. Die Erstellung des Deckenhöhenplans mit Festlegung der Trummen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Die in Kapitel 3.1 genannten entwässerungsschwachen Bereiche sollen im Zuge der Maßnahme beseitigt werden.

Wasserwirtschaftliche Belange

Entfällt.

Grundstückszufahrten

Wie bereits in Kapitel 3.1 beschrieben, gibt es in der Bleickenallee verschiedene Grundstückszufahrten.

Die an den Zufahrtsbereichen heute ungenügenden Sichtbeziehungen werden zukünftig dahingehend verbessert, dass die Vorgaben aus der ReStra (Kapitel 6.3.9.3, Seite 30) zur Einrichtung reduzierter Sichtdreiecke von 4,85 m Länge links und rechts der Zufahrt eingehalten wird. Da in der Bleickenallee überwiegend Richtungsfahrbahnen mit nur einer Fahrtrichtung bestehen und Kraftfahrzeuge sowie Fahrräder daher ausschließlich von links kommen sollten, wird rechtsseitig der Zufahrten zur Schaffung weiterer Parkstände vereinzelt von der Vorgabe abgewichen und die Länge von 4,85 m unterschritten.

Da sämtliche Parkstände zukünftig mit Hochborden eingefasst werden sollen und im Bereich der für das Sichtdreieck freigehaltenen Flächen (s.o.) Fahrradbügel positioniert werden, dürfte das Parken im bzw. am Zufahrtsbereich weitestgehend ausgeschlossen werden.

Die Grundstückszufahrten werden zukünftig in der Regel aus Wabensteinpflaster hergestellt. An einigen Zufahrten zu den Baudenkmalern könnte anstelle des Wabensteinpflasters geschliffener Naturstein zum Einsatz kommen.

Ausstattung / Möblierung

Die in Kapitel 3.1 beschriebene Ausstattung und Möblierung bleibt zukünftig weitestgehend bestehen. Es wird neue Fahrbahnmarkierung aufgebracht, die verkehrsregelnde Beschilderung wird an den neuen Zustand angepasst.

Es wird vorgeschlagen, auf die Bügel im Gehwegbereich zu verzichten. Zwischen den Längsparkständen werden u.a. an den Leuchtenstandorten regelmäßig Fahrradbügel vorgesehen. Die Container verbleiben in etwa an ihrer heutigen Position.

Versorgungsanlagen

Auf Basis des vorliegenden Entwurfes kollidieren die geplanten Bordverläufe einiger Längsparkstände abschnittsweise mit vorhandenen Versorgungsleitungen, die dann gegebenenfalls verlegt werden müssten. Die vorhandene Überdeckung einiger Leitungen ist derzeit nicht bekannt.

Im Zuge der weiteren Planung erfolgt eine Abstimmung mit den Leitungsträgern. Dies dient auch dazu, mögliche weitere Bedarfe an Um- oder Neuverlegungen zu evaluieren.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Baugrund

Eine Bohrkernuntersuchung liegt vor. Einige weitere Aspekte sind im Zuge des weiteren Entwurfsprozesses noch zu klären.

Oberbaubemessung

Für das Planungsgebiet liegen Verkehrszahlen vor. Diese wurden in Kapitel 3.1 dieses Erläuterungsberichtes beschrieben.

Die Bemessung des Oberbaus erfolgt gemäß der ReStra in Anlehnung an die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2012) auf Basis von DTV(SV)-Werten, also durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken der Fahrzeugarten des Schwerverkehrs. Die Fahrzeugarten des Schwerverkehrs bestehen laut RStO 2012 aus „Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ohne und mit Anhänger, Sattelzüge und Kraftomnibusse mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz“.

In die Oberbaubemessung für die Bleickenallee, nördliche Richtungsfahrbahn in Richtung Westen, gehen gemäß Methode 1.2 der RStO 2012 ein:

Nutzungszeitraum **N = 30 Jahre**

DTV = 7.143 Kfz/24 h

SV-Anteil = 4,00 %

DTV^(SV) = 286 SV/24 h

Achszahlfaktor **f_A = 4,000**

(Straße mit SV > 3 % und < 6 %)

Lastkollektivkoeffizient $q_{Bm} = 0,250$ (Straße mit SV > 3 % und < 6 %)
Fahrstreifenfaktor $f_1 = 1,000$ (ein Fahrstreifen pro Richtung)
Fahrstreifenbreitenfaktor $f_2 = 1,100$ (Fahrstreifenbreite 3,25 m)
Steigungsfaktor $f_3 = 1,000$ (Längsneigung stets unter 2,00 %)
Zunahmefaktor $p = 0,010$ (keine Bundesautobahn / Bundesstraße)
Zuwachsfaktor $f_z = 1,159$ (in Abhängigkeit von n und P)

Anhand der Formel $B = N \times DTV^{(SV)} \times f_A \times f_1 \times f_2 \times f_3 \times f_z \times 365$ wird die dimensionierungsrelevante Beanspruchung $B_{1 \text{ bis } 30}$ zu **3,99 Mio.** äquivalenten 10-t-Achsübergängen bestimmt. Aus Tabelle 1 der RStO 12 resultiert die Belastungsklasse **Bk10**.

In Gegenrichtung (Fahrtrichtung Ost) ergibt sich wegen der geringeren Verkehrsstärke bei etwa gleichem SV-Anteil der DTV(SV) zu 220 SV/24 h und $B_{1 \text{ bis } 30}$ zu **3,07 Mio.** äquivalenten 10-t-Achsübergängen. Dies entspricht gerade noch der Belastungsklasse **Bk3,2**. Im Rahmen des weiteren Entwurfes ist sicherlich zu prüfen, die Belastungsklasse Bk10 aus der nördlichen Richtungsfahrbahn auch in Gegenrichtung anzuwenden.

Aufbau der Verkehrsflächen

Der Aufbau der Verkehrsflächen richtet sich nach der ReStra in Anlehnung an die RStO 2012. Die geplanten Asphalt- bzw. Pflasterflächen werden in den Bereichen des Vollausbaus entsprechend Tafel 1 bzw. Tafel 3 aufgebaut. Der Aufbau der Gehwege wird in Tafel 6 geregelt.

Randeinfassungen

Als Randeinfassungen kommen Hoch- und Tiefborde aus Naturstein bzw. aus Beton zum Einsatz. Hierbei werden einerseits die Vorgaben der ReStra zugrunde gelegt. Andererseits soll die Materialität auch mit dem Bestand sowie mit den angrenzenden Baudenkmalern etc. im Einklang stehen.

Kampfmittel

Eine Kampfmittelerkundung ist erfolgt. Im Planungsraum besteht kein Hinweis auf Blindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Maßnahme soll im Jahr 2020 umgesetzt werden. Der genaue Bauzeitpunkt sowie die Bauphasen- und Verkehrsführungspläne werden im Vorfeld abgestimmt. Ebenso erfolgt zuvor eine Beteiligung aller Leitungsträger.

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

4. Umweltbelange

Entfällt.

5. Grunderwerb

Nach aktuellem Planungsstand ist kein Grunderwerb erforderlich.

6. Anmerkungen zur Finanzierung


Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr bereitgestellte Mittel zum Ausbau der Velorouten (gem. jährlicher Vereinbarung).

7. Sonstiges




Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Am 07.05.2019 fand im Gymnasium Altona eine Informationsveranstaltung für Anliegerinnen und Anlieger sowie sonstige Interessierte statt.

Am 20.05.2019 wurde die Maßnahme im Verkehrsausschuss vorgestellt.


Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	■	Verfasst	31.07.2019	gez. i. A. ■
Projektleitung/ Sachbearbeitung	A/MR 2111	Bearbeitet	07.08.2019	gez. ■
Abschnittsleitung	A/MR 210	Fachtechnisch geprüft	09.08.2019	gez. Olshausen
Abteilungsleitung	A/MR 210	Aufgestellt	09.09.2019	gez. i.V. Olshausen



Planverfasser:  SHP Ingenieure	Datum Zeichen	
	bearbeitet 07/2019	
	gezeichnet 07/2019	
geprüft: 01.08.2019		gez. Janssen

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 und Gewässer



Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer



Baumaßnahme: **Bündnis für den Radverkehr, Veloroute 1**

Teilbaumaßnahme: **Maßnahme A11.1 - Bleickenallee zwischen Tönsfeldtstraße und Fischers Allee**

Bearbeitet:
 Datum: 07.08.2019
 gez. Koch
 Unterschrift, MR 2111

Fachtechnisch geprüft:
 Datum: 09.08.2019
 gez. Olshausen
 Unterschrift, MR 210

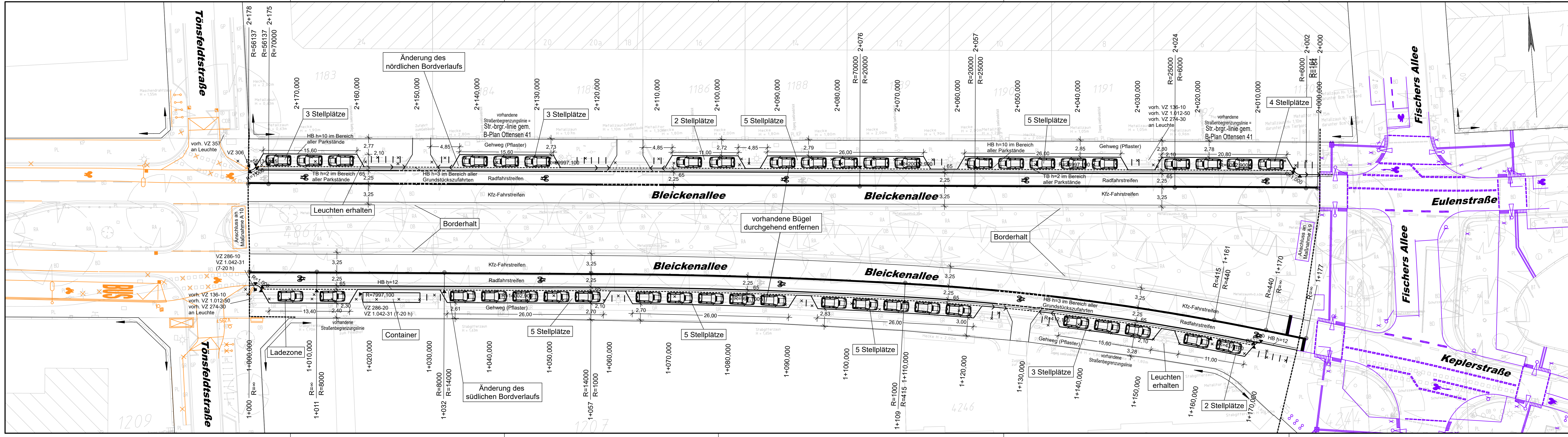
Aufgestellt:
 Datum: 09.09.2019
 gez. i.V. Olshausen
 Unterschrift, MR 210

Planinhalt: **Übersichtskarte**

Geprüft:
 Datum:
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Zeichnung Nr.: **2**
 Maßstab: **1:3.500**

Zugestimmt:
 Datum: 09.09.2019
 gez. Dettmer
 Unterschrift, MR-L



Planverfasser:	SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover Telefon 0511.3584-450 Telefax 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de	Datum	Zeichen
bearbeitet	07/2019		
gezeichnet	07/2019		
geprüft:	01.08.2019		gez. [Signature]

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 und Gewässer
---------------	--

Realisierungsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abteilung Straßen und Gewässer
----------------------	--

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr, Veloroute 1	Bearbeitet:	Datum: 07.08.2019
Teilbaumaßnahme:	Maßnahme A11.1 - Bleickenallee zwischen Tönselfeldstraße und Fischers Allee	gez. [Signature]	Unterschrift, MR 2111
		Fachtechnisch geprüft:	Datum: 09.08.2019
		gez. Olshausen	Unterschrift, MR 210
		Aufgestellt:	Datum: 09.09.2019
		gez. i.V. Olshausen	Unterschrift, MR 210

Planinhalt:	Lageplan	Geprüft:	Zeichnung Nr. 5/1
Datum:		gezeichnet:	Datum: 09.09.2019
Unterschrift, Technische Aufsicht:		gez. Dettmer	Unterschrift, MR-L
		Maßstab:	1:250