

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nr.: 2-21203010-00020.1 (investiv)/
3-21203010-00020.10 (konsumtiv)

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

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

Baudienststelle: Bezirksamt Altona
Fachamt MR – Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Teilbaumaßnahme: A10 VR1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring

Schlussverschickung

VERKEHRSTECHNISCHER ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhalt

1	Anlass der Planung	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines.....	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz.....	3
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	3
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	5
2.1.4	Kampfmittelfreiheit	5
2.2	Verkehrssituation.....	5
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	5
2.2.2	MIV.....	7
2.2.3	ÖPNV.....	7
2.2.4	Fußgänger- und Radverkehr	7
2.2.5	Ruhender Verkehr.....	8
2.2.6	Ver- und Entsorgungsleitungen	8
2.2.7	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung.....	8
2.2.8	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
2.2.9	Straßenbegleitgrün	9
3	Geplanter Zustand	9
3.1	Planungsansatz	9
3.1.1	Variantenprüfung.....	9
3.1.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts	18
3.1.3	MIV	19
3.1.4	ÖPNV	20
3.1.5	Fußgänger- und Radverkehr	20
3.1.6	Ruhender Verkehr.....	21
3.1.7	Straßenbegleitgrün	21
3.1.8	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	21
3.1.9	Barrierefreiheit	22
3.1.10	Oberflächenentwässerung.....	22
3.1.11	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung.....	22
3.1.12	Ver- und Entsorgungsleitungen	22
3.1.13	Umweltbelange.....	22
4	Planungsrechtliche Grundlagen.....	23
5	Umsetzung der Planung	23
5.1	Grunderwerb.....	23
5.2	Wirtschaftlichkeit.....	23
5.3	Kosten und Finanzierung	23
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle.....	23
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	24

1 Anlass der Planung

Seit Juni 2016 fördert das so genannte „Bündnis für Radverkehr“ den Ausbau von Velorouten. Im Rahmen dieses Programmes wurde der Ausbau der Veloroute 1 in Altona veranlasst, zu der diese Maßnahme gehört.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Hohenzollernring und die Bleickenallee liegen im Stadtteil Ottensen des Bezirkes Hamburg Altona. Der Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring ist nach dem Knotenpunkt Behringstraße/Hohenzollernring der zweite Knotenpunkt, an dem sich die Verkehre von und in Richtung BAB 7 sammeln und verteilen. Der Hohenzollernring ist eine Hauptverkehrsstraße, die Bleickenallee dient der Erschließung und der örtlichen Verbindung. Richtung Osten bindet die Bleickenallee Ottensen an Altona an.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Für den Knoten wurde am 07.07.2016 folgende Verkehrsbelastung gezählt:

2016_07_07_Morgenspitze (08:00-09:00 Uhr)

von/nach	1	2	3	4
1		354	647	19
2	316		34	9
3	494	14		9
4	23	84	12	

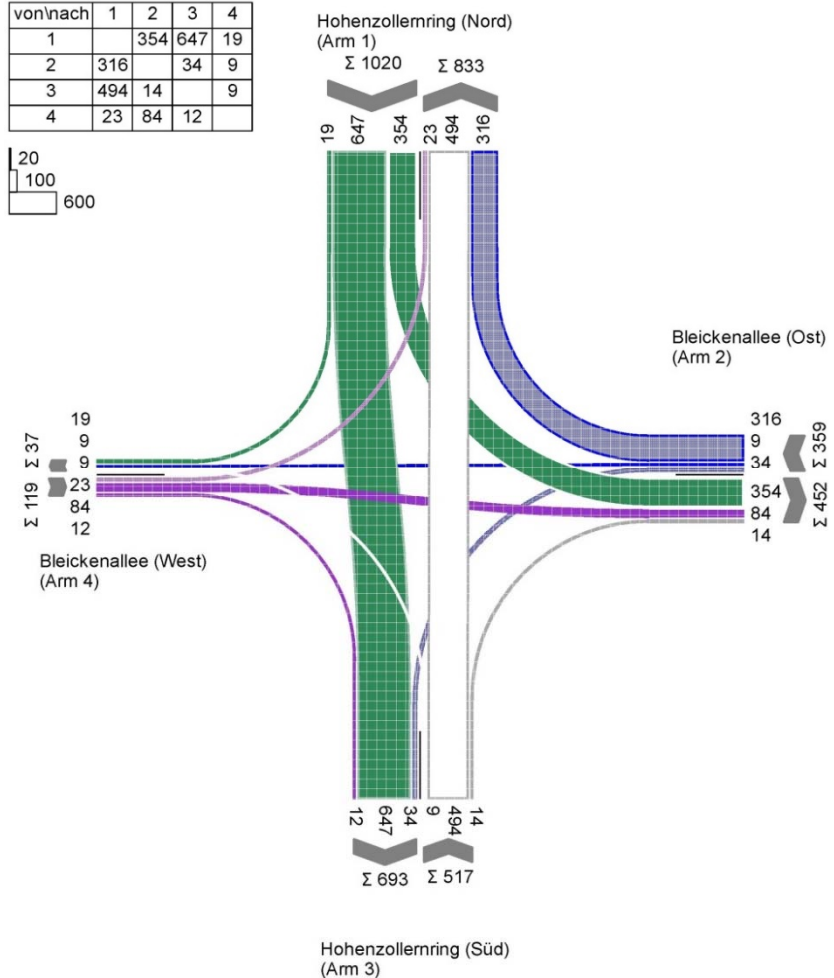


Abbildung 1: Verkehrsströme zur Morgenspitze

2016_07_07_Abendspitze (17:30-18:30 Uhr)

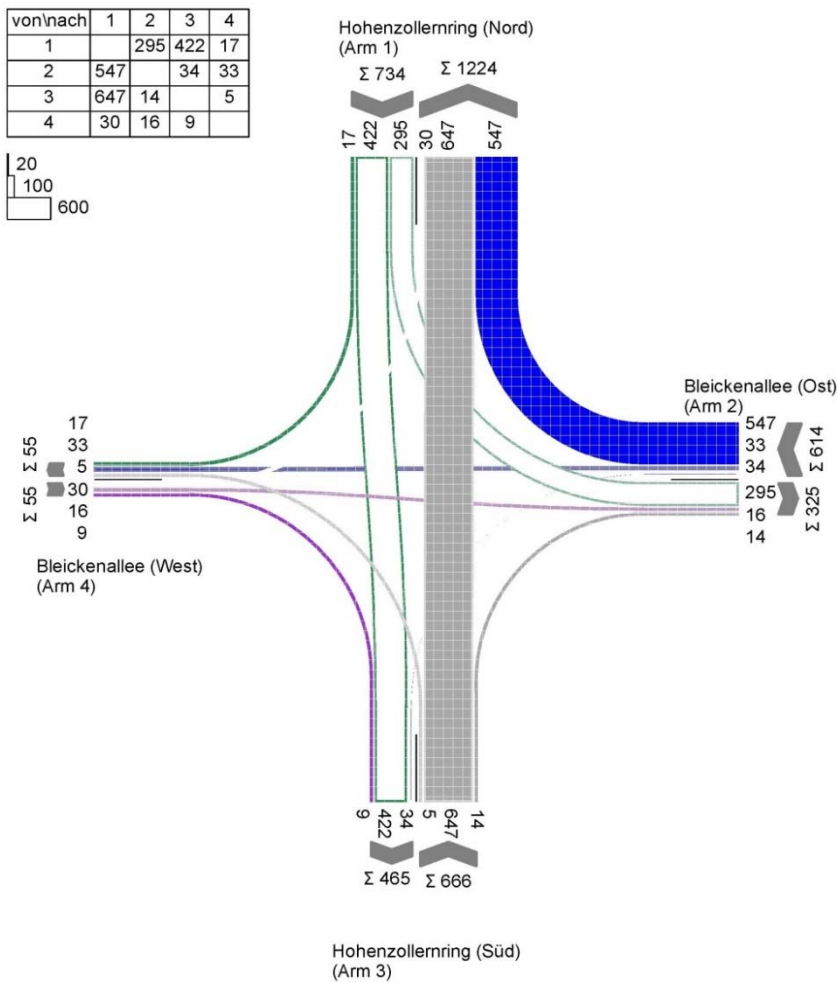


Abbildung 2: Verkehrsströme zur Abendspitze

Für 24 h ergibt sich daraus folgende Gesamtbelastung des Querschnitts:

Tabelle 1: Gesamtbelastung des Querschnitts in 24 h

Straßenarm	Gesamtbelastung Querschnitt in KZF / 24 h	LKW-Anteil in %
Hohenzollernring Nord	25.754	3,9
Bleickenallee Ost	11.909	4,2
Hohenzollernring Süd	15.090	3,6
Bleickenallee West	1.831	1,3

Zusätzlich wurde am 07.07.2016 eine Zählung des Radverkehrs durchgeführt (s. Abbildung 3). Demzufolge nutzen über 2.000 Radfahrer täglich die Veloroute.

Tabelle 2: Radfahrer entlang der Veloroute pro Tag (Zählung am 07.07.2016, 06:00-19:00 Uhr)

Querschnitt Bleickenallee	Westlicher Arm	Östlicher Arm
Fahrtrichtung West	1.121	1.398
Fahrtrichtung Ost	1.014	1.590
Gesamt	2.135	2.988

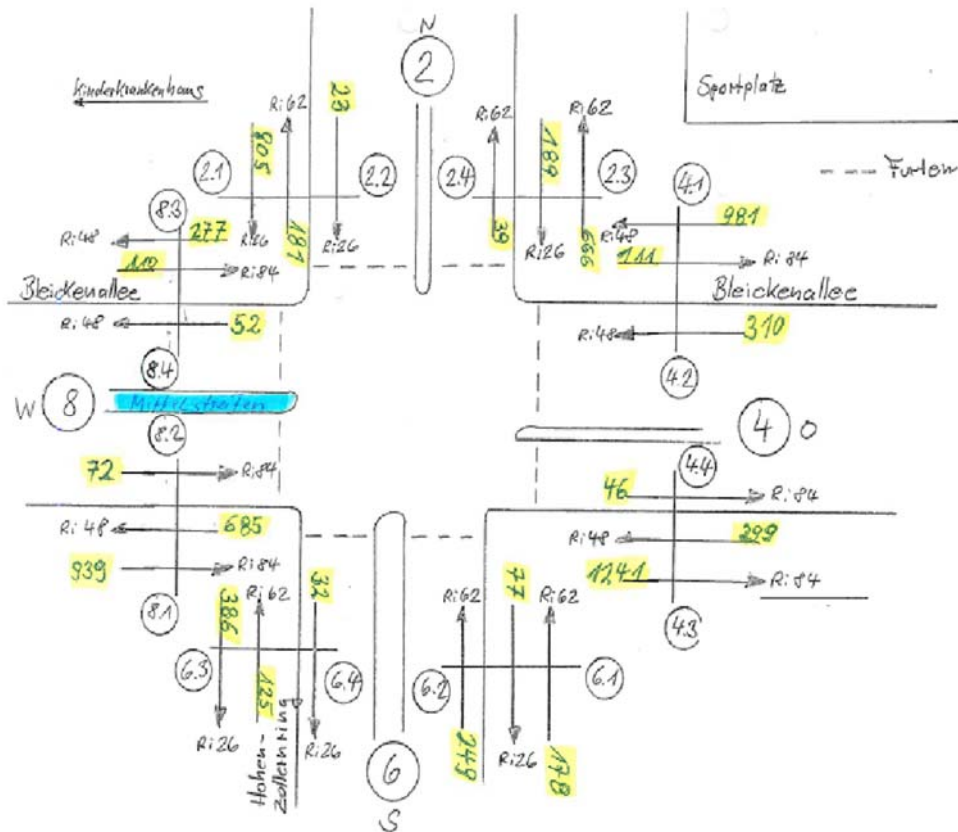


Abbildung 3: Ergebnis der Radverkehrszählung vom 07.07.2016 (06:00-19:00 Uhr)

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Auf der Südseite des Knotens befindet sich ausschließlich Wohnbebauung. An der nordwestlichen Seite des Knotens, hinter einer rd. 60 m breiten Grünfläche, einem Gartendenkmal, hat das Gymnasium Altona seinen Standort. Rd. 300 m westlich vom Knoten entfernt befindet sich das Altonaer Kinderkrankenhaus. Rd. 300 m östlich des Knotens liegt die Rudolf-Steiner-Schule (Unter- bis Oberstufe).

Nordöstlich des Knotens befindet sich der „Gottfried-Tönsfeldt-Platz“, der Fußballplatz des FC Teutonia 05. Zwischen Sportplatz und Bleickenallee ist zudem „Die Bedürfnisanstalt“ vorzufinden. Ursprünglich eine Wartehalle (Fahrgastunterstand) mit Toiletten im Untergeschoss, dient das Gebäude heute als Ausstellungsraum. Das von Gustav Oelsner entworfene Gebäude steht unter Denkmalschutz.

2.1.4 Kampfmittelfreiheit

Eine Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung ist für den Knoten ist erfolgt. Es besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Blindgänger.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Sowohl im Hohenzollernring als auch in der Bleickenallee sind die Fahrstreifen durch begrünte Mittelstreifen/Mittelseln getrennt. Im Hohenzollernring wird der Verkehr zweistreifig geführt.

Bleickenallee Ost (vgl. Schnitt A-A im Lageplan)

Nord:	Gehweg einschl. Sicherheitstrennstreifen (Platten)	rd. 4,10 m
	Fahrbahn (Asphalt/Beton): <i>inkl. zwei Rechtsabbiegestreifen, Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Beton)</i>	rd. 9,20 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 4,10 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,00 m
	Fahrbahn (Großpflaster): <i>Busbucht</i>	rd. 3,00 m
	Wartefläche (Platten)	rd. 2,20 m
	Radweg (Betonpflaster)	rd. 1,25 m
Süd:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 1,75 m</u>
	Gesamt	rd. 29,60 m

Bleickenallee West (vgl. Schnitt B-B im Lageplan)

Nord:	Gehweg einschl. Sicherheitstrennstreifen (Platten)	rd. 2,95 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 5,50 m
	Mittelstreifen (Grünstreifen, Baumbestand)	rd. 2,75 m
	Gehweg (Grant)	rd. 2,50 m
	Mittelstreifen (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 2,75 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 6,05 m
	Parkfläche (Platten)	rd. 2,50 m
Süd:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 1,80 m</u>
	Gesamt	rd. 26,80 m

Hohenzollernring Nord (vgl. Schnitt C-C im Lageplan)

West:	Gehweg (Platten)	rd. 1,65 m
	Radweg (Betonpflaster)	rd. 1,20 m
	Sicherheitstrennstreifen (Platten) einschl. Absperrgitter	rd. 1,20 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i>	rd. 13,05 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 2,70 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,55 m
	Sicherheitstrennstreifen (Platten) einschl. Bügel	rd. 1,20 m
	Radweg (Betonpflaster)	rd. 1,20 m
Ost:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 2,45 m</u>
	Gesamt	rd. 31,15 m

Hohenzollernring Süd (vgl. Schnitt D-D im Lageplan)

West:	Gehweg (Platten)	rd. 3,55 m
	Radweg (Betonpflaster)	rd. 1,55 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,40 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 8,45 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,25 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 1,60 m
Ost:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 2,15 m</u>
	Gesamt	rd. 29,95 m

2.2.2 MIV

Im Hohenzollernring sowie der Bleickenallee Ost bis zur Tönsfeldtstraße ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen, östlich der Tönsfeldtstraße wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. In der Bleickenallee West ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

2.2.3 ÖPNV

An der Bleickenallee Ost befinden sich je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle der Linie 1, 250 und 601. Die Linie 1 hält wochentags ca. alle 10 min, die Linie 250 ca. alle 20 min.

2.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr wird mittels Furten mit Mittelinseln über die Fahrbahnen geführt. Entlang der Bleickenallee befindet sich auf der Mittelinsel ein Gehweg mit wassergebundener Wegedecke (westlich der Kreuzung) bzw. Trampelpfad (östlich der Kreuzung ab Tönsfeldtstraße) in der Grünfläche.

Der Knoten ist mit akustischen Warnsignalen ausgestattet. Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

Der Radverkehr wird folgendermaßen geführt:

Bleickenallee, Fahrtrichtung West

Vor dem Knoten wird der Radfahrer auf einem 1,35 m breiten Radfahrstreifen geführt. Ab der Tönsfeldtstraße ist Mischverkehr mit der optionalen Nutzung des Gehweges (Servicelösung / VZ 239 mit ZZ 1022-10) angeordnet. Die teilweise noch bestehende Markierung im Bereich der Querung führt den Radweg auf die Nebenfläche. Da die Grünzeit für Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt in der Querung Hohenzollernring Süd rd. 40 Sekunden länger ist als auf der Nordseite, fährt der Radverkehr mehrheitlich ab Tönsfeldtstraße auf der südlichen Nebenfläche und damit in falscher Fahrtrichtung auf dem baulichen Radweg.

Nach der Überquerung des Hohenzollernrings wird auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg im Mittelstreifen gefahren. Dieser ist rd. 2,5 m breit, mit gebundener Wegedecke befestigt und das Radfahren ist zugelassen (ZZ 1022-10).

Bleickenallee, Fahrtrichtung Ost

Vor dem Knoten wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt. Zudem wird der Gehweg auf der Mittelinsel und in der Nebenfläche genutzt.

Nach dem Knoten befindet sich ein angeordneter Radweg in der Nebenfläche. An der Tönsfeldtstraße wird der Radverkehr auf einen rd. 1,30 m breiten Radfahrstreifen geleitet.

Hohenzollernring, in Fahrtrichtung Nord

Vor dem Knoten befindet sich ein rd. 1,25 m breiter Radfahrstreifen. Hinter dem Knoten wird der Radverkehr auf einen rd. 1,20 m breiten, angeordneten Radweg in der Nebenfläche geleitet.

Hohenzollernring, in Fahrtrichtung Süd

Vor dem Knoten fährt der Radfahrer auf einem angeordneten Radweg in der Nebenfläche. Nach dem Knoten wird er auf die Fahrbahn zur Fahrt im Mischverkehr abgeleitet. Das Fahren auf dem Gehweg ist zugelassen (Servicelösung / VZ 239 mit ZZ 1022-10).

2.2.5 Ruhender Verkehr

In der Bleickenallee wird jeweils vor und hinter der Planungsgrenze in Längsaufstellung am Fahrbahnrand geparkt. Am südlichen Fahrbahnrand der Bleickenallee Ost ist Gehwegparken östlich der Bushaltestelle zugelassen.

In der Tönsfeldtstraße sind Parktaschen vorhanden. Nördlich der Bleickenallee ist am östlichen Rand Gehwegparken zugelassen. Am westlichen Fahrbahnrand südlich der Bleickenallee wird auf der Fahrbahn geparkt. Im Einmündungsbereich zur Bleickenallee behindern häufig widerrechtlich abgestellte PKW den Rettungsweg in die südliche Tönsfeldtstraße.

Im Planungsabschnitt befinden sich keine Parkstände für Mobilitätseingeschränkte.

2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Oktober 2017 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand bzw. gepl. Maßnahmen abgefragt. Demnach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Regen-, Misch- und Schmutzwassersieie der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Die Straßenabläufe sind an ein Mischsiedel der HSE angeschlossen.

2.2.7 Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung ist beidseitig an den Fahrbahnrandern angeordnet. An den Inselköpfen der Mittelinseln befindet sich zusätzliche Beleuchtungsmasten.

An den Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten im Hohenzollernring bei Stat. ~0+055 und Stat. 0+060 befinden sich zwei Wegweiser (VZ 432 „Kinderkrankenhaus Altona“).

2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Verkehr am Knoten ist vollständig durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Der Radverkehr ist zusammen mit dem Fußgängerverkehr signalisiert.

Der auf der Ostseite des Hohenzollernrings in einem Radfahrstreifen geführte Radverkehr wird gemeinsam mit dem MIV signalisiert. Der Radfahrstreifen wird im Knotenbereich nach rechts an die Fußgängerfurt Bleickenallee Ost verschwenkt und dort in den angeordneten Radweg in der Nebenfläche aufgeleitet.

Innerhalb eines Umlaufs werden im Signalprogramm drei Phasen geschaltet.

Die Signalisierung erfolgt busbeeinflusst und verkehrsabhängig. Die LSA ist mit Akustiksignalen ausgestattet. Taktile Leitelemente sind nicht vorhanden. Alle Fußgängerfurten werden über Mittelinseln geführt.

Es befinden sich keine weiteren LSA im Planungsabschnitt.

2.2.9 Straßenbegleitgrün

Innerhalb der Straßenfläche stehen im Planungsgebiet insgesamt 21 Bäume. Im Hohenzollernring befinden sich hauptsächlich Platanen und in der Bleickenallee stehen vorwiegend Spitz- und Silberahorne. Alle Baumstandorte befinden sich in den Mittelinseln und drei Baumstandorte stehen in ungünstiger Lage der Furten zur LSA. In der Mittelinsel Hohenzollernring Süd steht ein Baum direkt am Fahrbahnrand mittig in der Fußgängerfurt.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Es ist eine zukunftsorientierte Planung für die Bleickenallee und den Hohenzollernring unter Berücksichtigung von städtebaulichen Konzepten zu schaffen. Dabei sollen auch die alltäglichen Bedürfnisse der heutigen Zeit nicht unberücksichtigt bleiben. Die Aufenthaltsqualität soll nicht nur für Radfahrer, sondern auch für Fußgänger und den motorisierten Individualverkehr insgesamt verbessert werden.

Zur Steigerung der Attraktivität der Veloroute 1 wird eine Durchgängigkeit für den Radverkehr angestrebt. Hierfür sind für den Radverkehr Fahrstreifen auf der Fahrbahn und eine eigenständige Signalisierung vorgesehen. Neben der Erneuerung der Fahrbahn und einer möglichst ununterbrochenen Radverkehrsführung wird auch der Zustand der Nebenflächen verbessert. Die baulichen Radwege werden zugunsten einer barrierefreien Fußgängerführung zurückgebaut.

3.1.1 Variantenprüfung

Variante 1: Keine Mittelinsel

In dieser Variante wurden die für alle Fahrbeziehungen erforderlichen Fahrstreifen für den MIV und Radverkehr im Querschnitt der Bleickenallee vorgesehen. Diese Variante erfordert den Rückbau der Mittelinsel in der Bleickenallee auf der Ostseite des Knotens, um alle erforderlichen Verkehrsflächen innerhalb der Straßenbegrenzung herzustellen. Die Fahrbahnbreite beträgt rd. 22,9 m.

Auf der Westseite des Knotens wird der vorhandene Mittelstreifen im Knotenpunktbereich zurückgebaut, Radverkehrsflächen werden am rechten Fahrbahnrand vorgesehen. Eine alternative Überleitung in den bzw. aus dem Mittelstreifen erfolgt abgesetzt vom Knoten (s. Abbildung 4).



Abbildung 4: Variante 1

Variante 2: Vorbeifahrstreifen

Der Radverkehr von der Bleickenallee Ost in Richtung Hohenzollernring Nord nutzt bei dieser Variante mit dem Busverkehr eine gemeinsame Verkehrsfläche (überbreite Busspur). Die Lage der Haltestelle wird gegenüber dem aktuellen Standort um rd. 12 m zurückverlegt. Der MIV kann sich erst nach der Bushaltestelle in den zweiten Fahrstreifen für den Rechtsabbieger einordnen (s. Abbildung 5).

Der Radverkehr in Richtung Bleickenallee West und Hohenzollernring Süd erhält frühzeitig die Möglichkeit zum Fahrstreifenwechsel. Der Radfahrstreifen ist ab der Einmündung Tönsfeldstraße geplant und erst 40 m danach wird der Fahrstreifen für den MIV aufgeweitet. Der Radfahrstreifen wird bis in eine Aufstellfläche vor der LSA geführt.

Auf der Südseite der Bleickenallee Ost ist eine weitere Haltestelle vorgesehen, die es dem Radverkehr ermöglicht, am haltenden Fahrzeug vorbeizufahren.



Abbildung 5: Variante 2



Abbildung 6: Variante 3.1

Variante 3.1: Busverlagerung

Die Bushaltestelle Bleickenallee / Kinderkrankenhaus (stadtauswärts) wird in den Hohenzollernring verlegt (s. Abbildung 6). Dies folgt dem Planungsansatz aus der Busbeschleunigung, die Haltestelle hinter dem Lichtsignal anzuordnen, um eine Unabhängigkeit von der LSA-Regelung zu erlangen. Hier wurde dieser Ansatz verwendet, um mögliche Konflikte zwischen Radverkehr und haltendem Bus im Verlauf der Veloroute zu minimieren.

Die Haltestelle befindet sich in der geänderten Lage rd. 18 m vor der Haltelinie des nächsten Lichtsignals. Zum Bestandteil der Regelung des Lichtsignals gehört die Option der Fahrzeuglenker der Buslinien, in das Programm einzugreifen und zu Gunsten des Busverkehrs zu beeinflussen.

Der rechtsabbiegende Radverkehr von der Bleickenallee Ost auf den Hohenzollernring Nord wird abkürzend von einem Radfahrstreifen zum anderen über die Nebenfläche geführt (vgl. Eck-Überleitung Variante 5.1), sodass der Radfahrer räumlich von den gleichzeitig abbiegenden Kfz getrennt ist. Dem gegenüber steht das Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußgängerverkehr.



Abbildung 7: Variante 4

Variante 4: Mittellage

In der Bleickenallee West nutzt der überwiegende Teil der Radfahrer den freigegebenen Gehweg im Mittelstreifen und entlang der Bleickenallee sind weitestgehend Mittelinseln vorhanden. Der Radverkehr wird in dieser Variante vollständig in Mittellage auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Ebenso wird ein Gehweg in Mittellage hergestellt (s. Abbildung 7). Für die Querung des Knotens in Mittellage ist eine zusätzliche Phase im Signalprogramm einzurichten.

Variante 5.1: Eck-Überleitung

Bei dieser Variante wird der Radverkehr in der Bleickenallee Ost bis zum Knoten am rechten Fahrbahnrand geführt. Erst vor dem Knoten erfolgt die Aufleitung in Richtung Hohenzollernring Nord. Für den Radverkehr in Richtung Hohenzollernring Süd wird eine Aufstellfläche im Knoten vorgesehen (s. Abbildung 8).

Direktes Linksabbiegen für den Radverkehr ist bei einer Herausnahme des Geradeausverkehrs MIV in der Bleickenallee möglich.



Abbildung 8: Variante 5.1

Variante 5.2: Schleuse

Die Radverkehrsführung entspricht in etwa der Variante 5.1, aber im nordöstlichen Eckbereich wird für den Radverkehr eine Querung der Bleickenallee vor dem Lichtsignal vorgesehen. So erhält der Radverkehr in Richtung Bleickenallee West und Hohenzollernring Süd über ein eigenes Signal die Möglichkeit sich geschützt einzuordnen bzw. in eine Aufstellfläche zu gelangen. Der Radverkehr in Richtung Hohenzollernring Nord wird auf den Radweg aufgeleitet (s. Abbildung 9).

Die Haltelinie in der Bleickenallee für den Rechtsabbieger in den Hohenzollernring wird bei dieser Variante rd. 10 m von der aktuellen Markierung abgerückt. Der Abstand bis zum westlichen Fahrbahnrand des Hohenzollernrings beträgt dann rd. 22 bis 25 m statt jetzt rd. 14 m.



Abbildung 9: Variante 5.2

Variante 5.3: Kombination der Varianten 3.1 und 5.1

Abweichend zu Variante 5.1 werden am Beginn der Bleickenallee Ost in östlicher Fahrtrichtung der Bus- und Radverkehr zur besseren Trennung die Verkehre zunächst auf separaten Spuren geführt, bevor der Bus die Haltestelle am südlichen Fahrbahnrand anfährt. Im gleichen Zuge wird die Mittelinsel so nach Süden vergrößert, dass die Spuren gerade (statt mit einer leichten Verschwenkung wie im Bestand) geführt werden.

Des Weiteren entfällt die Aufleitung des nach rechts abbiegendem Radfahrer westlicher Fahrtrichtung von der Bleickenallee auf den Hohenzollernring, da hier zu viele Konfliktpunkte zwischen Radfahrern und Fußgängern gesehen werden. Stattdessen bleibt der Radfahrer auf der Fahrbahn.

Dem auf der Bleickenallee aus Osten kommenden Radverkehr wird durch eine Strich-Lücke-Markierung das direkte Linksabbiegen auf den Hohenzollernring ermöglicht.



Abbildung 10: Variante 5.3

Variante 6: Kreisverkehr

Eine Verkehrsführung im Kreisverkehr wurde nur rechnerisch geprüft. Die Bewertung der Fahrbeziehungen für den Hohenzollernring Nord / Bleickenallee Ost ergab die Qualitätsstufe E, sodass diese Variante nicht weiterverfolgt wird.

Variante 7.1: Mittelinseln

Die Mittelinseln entlang der Bleickenallee und dem Hohenzollernring werden umgebaut und auf der Kreuzung wird eine weitere große sowie eine kleine Mittelinsel angelegt. Dadurch entfällt die schwach ausgeprägte Geradeausfahrbeziehung der Bleickenallee sowie alle Linksabbiegebeziehungen außer der dominanten von Hohenzollernring Nord auf die Bleickenallee Ost (vgl. Kapitel 2.1.2), sodass eine Ampelphase entfällt. Die Hauptfahrbeziehungen Hohenzollernring Nord – Hohenzollernring Süd sowie Hohenzollernring Nord – Bleickenallee Ost werden so bevorzugt, wodurch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens erreicht werden soll. Der geradeaus fahrende MIV der Bleickenallee wird stattdessen über Wendekehren nördlich und südlich des Knotens geleitet. Die Mittelinseln im Hohenzollernring werden hierfür so breit ausgeführt, dass die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen je Richtung verengt wird.

Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen geführt. Die Querung des Hohenzollernrings entlang der Veloroute erfolgt über die große Mittelinsel auf der Kreuzung. In westliche Fahrtrichtung wird der Radverkehr nach dem Knoten in den Mischverkehr geleitet. In östliche Fahrtrichtung ist der Rechtsabbiegestreifen vom Hohenzollernring Süd auf die Bleickenallee Ost zu queren, um auf den Radfahrstreifen zu gelangen.

Die Fußgängerfurten über den Hohenzollernring nördlich und südlich des Knotens werden aufgegeben, die Fußgänger werden stattdessen ebenfalls über die große Mittelinsel geführt. Die Bushaltestelle stadtauswärts wird wie in Variante 3.1 hinter die LSA in den Hohenzollernring verlegt.



Abbildung 11: Variante 7.1

Variante 7.2

Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 7. Der Radverkehr in der Bleickenallee östlich des Knotens wird er jedoch mit dem Bus auf einem gemeinsamen Fahrstreifen (überbreite Busspur) geführt (östliche Fahrtrichtung sowie Rechtsabbieger in westlicher Fahrtrichtung). Der Geradeausverkehr in westlicher Fahrtrichtung wird hinter der Tönsfeldtstraße auf einen Radfahrstreifen in Mittelage geführt.

Des Weiteren werden Modifikationen an den Mittelinseln auf der Kreuzung vorgenommen. Die kleine Mittelinsel auf der Kreuzung wird durch eine Sperrfläche ersetzt und die große Insel so verändert, dass der Radverkehr entlang der Bleickenallee auf der Fahrbahn bleiben kann.

Variante 7.3

In dieser Variante werden gegenüber Variante 7.1 und 7.2 die Wartetaschen für wartende, abbiegende Radfahrer so verschoben, dass sie die Nebenflächen nicht einschränken. In östlicher Fahrtrichtung wird der Radfahrer zunächst senkrecht über den Rechtsabbiegestreifen auf die Nebenfläche geführt und wenig später wieder auf die Fahrbahn geleitet.

Bewertung der Varianten

Für die Bewertung der Varianten wurde eine Matrix erstellt (s. Tabelle 4). Die Untervarianten der Variante 7 wurden wegen ihrer Ähnlichkeit gesammelt betrachtet.

Variante 5.3 und 7 stellten sich im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung als favorisierte Planungen heraus. Für den direkten Vergleich wurde die Leistungsfähigkeit genauer geprüft. Anhand der 2016 gezählten Verkehrsbelastung wurden Lichtsignalpläne erstellt, Freigabezeiten ermittelt und deren Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) im Vergleich zum Bestand ermittelt. In der folgenden Tabelle sind die Freigabezeiten für den Radverkehr entlang der Veloroute sowie die QSV zusammengefasst:

Tabelle 3: Ergebnisse der ersten signaltechnischen Berechnung (Auszug)

Variante	Freigabezeit Radfahrer		QSV
	Bleickenallee Ost -> West	Bleickenallee West -> Ost	
5.3	19 s	46 s	B
7	ca. 24 s	ca. 24 s	A / B
Bestand	8 s	50 s	B / C

Folglich wird durch beide Varianten eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit erzielt. Variante 7 wird ohne die Berücksichtigung der durch die erforderlichen Wendungen wiederkehrenden Kfz zwar als etwas effizienter als Variante 5.3 eingestuft. Für die Geradeausverkehre des MIV auf dem Hohenzollernring ist jedoch eine lange Freigabezeit von 50 s erforderlich, die die geforderte Umlaufzeit von 90 s sowie die reale Leistungsfähigkeit gefährdet. Bei langen Grünphasen wird in der Praxis langsames Fahren beobachtet, sodass weniger Kfz als berechnet den Knoten überqueren.

Aufgrund der komplexen Verkehrsführung der Variante 7 war das Vereinfachen der Berechnung erforderlich. Durch den Wegfall von einem Fahrstreifen im Hohenzollernring und die Kfz, die in den Kehren wenden und sich in den fließenden Verkehr neu einordnen, somit den Knoten also doppelt passieren müssten, wird ein Rückstau erwartet, der nicht berücksichtigt werden konnte.

Die Verkehrsführung der Variante 7 entspricht nicht der in Hamburg an Knotenpunkten üblichen. Sie wird als schwer begreifbar und unübersichtlich bewertet. Zusätzliche Wegweisung wäre notwendig, v.a. für die wegfallenden Fahrbeziehungen, die über die Kehren umgeleitet werden.

Auf der Mittelinsel treffen Radfahrer aus fünf Fahrbeziehungen auf alle Fußgänger, die den Knoten überqueren wollen. Hier wird ein großes Konfliktpotential gesehen. Zudem zeigen Erfahrungen aus anderen Maßnahmen wie z.B. dem Umbau des Horner Weges zur Fahrradstraße, dass der Wegfall direkter Fußgängerfurten mit dem dadurch entstehenden Umweg über die Mittelinsel öffentlich nicht akzeptiert wird – selbst dann, wenn die Kreuzung in einer Grünphase überquert werden kann.

Die Auswertung der Freigabezeiten zeigt, dass entlang der Veloroute die Variante 5.3 den bestehenden Zustand verbessert, während die Freigabezeit von West nach Ost in Variante 7 etwa halbiert wird.

Im Gesamten geht **Variante 5.3** als beste hervor, sodass sie als Vorzugsvariante weiterverfolgt wird. Aus Variante 7 wird der Entfall der Geradeaus- und Linksfahrbeziehung von der Bleickenallee Ost in die Bleickenallee West bzw. den Hohenzollernring Süd übernommen, um ausreichende Radverkehrsflächen bei gleichzeitiger Erhaltung der Leistungsfähigkeit sowie der Bäume in der Mittelinsel Bleickenallee Ost zu erreichen. Die Fahrbeziehung wird stattdessen über eine Wendemöglichkeit am Knoten Hohenzollernring / Bülowstraße / Holstentwiete ermöglicht.

Tabelle 4: Variantenbewertung

Nr.	Kriterien	Variante 6 Kreisverkehr	Variante 1 keine Mittelinsel	Variante 2 Vorbeifahr- streifen	Variante 4 Mittellage	Variante 3.1 Busverlagerung	Variante 5.1 Eck-Überleitung	Variante 5.2 Schleuse	Variante 5.3 Kombi 3.1 + 5.1	Variante 7 Mittelinseln
1.	Straßenraum	-1	-1	0	0	-1	0	-1	-1	0
	Querschnitt	0	-	0	0	0	0	-	0	+
	Nachhaltigkeit/ Erweiter- barkeit/ Ausbaumöglich- keit	-	0	0	0	-	0	0	-	-
2.	Umweltverträglichkeit	1	0	0	0	0	1	1	1	1
	Baumbilanz (Stck)	-2?	-9	-8	-8	-8	-7	-7	-7	-7
	Baumbilanz (Bewertung)	+	0	0	0	0	+	+	+	+
3.	Verkehrsablauf	0	1	1	-3,5	1	1	-0,5	0,5	1
	Wartezeit MIV	+	0	0	-	0	0	0	0	+
	Wartezeit Radverkehr	+	+	+	-	+	-	-	-	-
	Wartezeit FG	0	0	0	-	0	0	0	0	-
	Leistungsfähigkeit	-	0	0	0/-	-	0	0/+	0/+	+
	ÖPNV	-	0	0	0	+	0	0	+	+
4.	Verkehrssicherheit	2,5	-3	-2	1,5	-2	-1,5	-4	2	-4
	Begreifbarkeit	+	0	0	0/-	0	0/-	-	+	-
	Übersichtlichkeit	0/+	-	0	0	0	0	-	0	-
	Konfliktpunkte	0	-	-	+	-	-	-	0	-
	Radverkehr	+	-	-	+	-	0	-	+	-
5.	Wirtschaftlichkeit	0	-0,5	0	0	-1	0	0	-1	-1
	Flächenbedarf/ Unterhal- tungs-/ Betriebskosten	0	0/-	0	0	-	0	0	-	-
	Punkte	2,5	-3,5	-1	-2	-3	0,5	-4,5	1,5	-3
	Rang	entfällt	7	3	4	5	2	8	1	5

3.1.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts

Die begrünteten Mittelinseln zwischen den Fahrstreifen des Hohenzollernrings sowie der Bleickenallee bleiben weitestgehend unverändert erhalten.

Folgende Querschnitte werden hergestellt:

Bleickenallee Ost (vgl. Schnitt A-A im Lageplan)

Nord:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 2,95 - 4,65 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 2,25 - 3,45 m
	Fahrstreifen MIV (Asphalt)	rd. 6,25 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 4,50 m
	Fahrstreifen MIV/ÖPNV (Asphalt)	rd. 6,75 m
	Radfahrstreifen/Schutzstreifen	rd. 2,25 - 1,50 m
Süd:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 3,55 m</u>
	Gesamt	rd. 29,45 m

Bleickenallee West (vgl. Schnitt B-B im Lageplan)

Nord:	Gehweg einschl. Radparken (Platten)	rd. 5,05 m
	Fahrstreifen MIV (Asphalt)	rd. 3,40 m
	Mittelstreifen (Grünstreifen, Baumbestand)	rd. 2,75 m
	Gehweg (Grant)	rd. 2,50 m
	Mittelstreifen (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 2,75 m
	Fahrstreifen MIV (Asphalt)	rd. 3,20 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 2,75 - 2,00 m
Süd:	<u>Gehweg einschl. Radparken(Platten)</u>	<u>rd. 4,30 m</u>
	Gesamt	rd. 26,80 m

Hohenzollernring Nord - südlich der Bushaltestelle (vgl. Schnitt C-C in Lageplan)

West:	Gehweg einschl. Schutzgitter (Platten)	rd. 2,35 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 2,25 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i>	rd. 12,75 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 2,70 m
	Fahrstreifen MIV (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,50 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 1,70 m
Ost:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 3,10 m</u>
	Gesamt	rd. 31,75 m

Hohenzollernring Nord - nördlich der Bushaltestelle

West:	Gehweg (Platten)	rd. 2,00 m
	Grünstreifen	rd. 2,70 m
	Radweg (Betonpflaster)	rd. 1,20 m
	Sicherheitstreifen (Platten) einschl. Bügel	rd. 1,20 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>einstreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i>	rd. 9,75 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 8,80 m
	----- Planungsgrenze -----	
	Fahrstreifen MIV (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,50 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 2,25 m
Ost:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 2,20 m</u>
	Gesamt	rd. 36,60 m

Hohenzollernring Süd (vgl. Schnitt D-D im Lageplan)

West:	Gehweg (Platten)	rd. 2,85 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 2,25 m
	Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,40 m
	Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand)	rd. 8,45 m
	Fahrstreifen MIV (Asphalt): <i>zweistreifig</i>	rd. 6,25 m
	Radfahrstreifen (Asphalt)	rd. 1,60 m
Ost:	<u>Gehweg (Platten)</u>	<u>rd. 2,15 m</u>
	Gesamt	rd. 29,95 m

3.1.3 MIV

In der Bleickenallee Ost wird der Fahrstreifen der Fahrtrichtung geradeaus und links aufgehoben. Ziele in dieser Fahrtrichtung können über eine Umfahrung am Knoten Hohenzollernring/Holstenwiese/Bülowstraße angesteuert werden. Geplant ist die vorh. Verkehrsfläche zwischen den Fahrbahnen Hohenzollernring nach Norden zu erweitern und zur Trennung der Fahrtrichtungen/Fahrströme eine überfahrbare Mittelinsel aus Rundborden und Großpflaster herzustellen. Für ÖPNV und MIV ist danach in der Bleickenallee Ost als zulässige Fahrtrichtung nur noch das Abbiegen rechts vorgesehen. Einzig Rettungsfahrzeuge mit Ziel Altonaer Kinderkrankenhaus fahren mit Sonderrechten geradeaus über den Hohenzollernring.

In der Gegenrichtung wird der linke, nördliche Fahrbahnrand begradigt und der Fahrstreifen durchgängig 3,25 m breit. Damit verliert er seine aktuelle Breite von rd. 4,0 bis 3,75 m und wird nicht erst im Bereich der Bushaltestelle/des Radfahrstreifens neben dem Bus auf das Maß von 3,25 m reduziert.

Im Hohenzollernring Nord wird vor dem Knoten ein Geradeausfahrstreifen von 3,25 m auf 3,00 m Breite reduziert. Im Übergang vom Misch- zum getrennten Verkehr in der Bleickenallee West werden Trenninseln hergestellt, durch die eine unterschiedliche Signalisierung von Radverkehr und MIV realisiert werden kann und der MIV in einem steileren Winkel auf die Radfurt zufährt. An der weiteren Führung des MIV sind darüber hinaus keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen.

3.1.4 ÖPNV

Die Bushaltestelle am nördlichen Fahrbahnrand der Bleickenallee wird hinter die Lichtsignalanlage in den Hohenzollernring Nord verlegt. Die Haltestelle wird mit Sonderborden ausgestattet und ist für zwei gleichzeitig haltende Busse (18,0/19,0 m und 12,0 m) vorgesehen. Für den Fahrgastunterstand wird eine Fläche auf dem angrenzenden Sportplatz in Anspruch genommen.

In Fahrtrichtung Altonaer Bahnhof ist auf der Südseite der Bleickenallee zwischen Hohenzollernring und Tönsfeldtstraße für den ÖPNV und Radverkehr ein überbreiter Busfahrstreifen geplant. Die Haltestelle wird um rd. 45 m nach Osten verlegt. Auch hier ist der gleichzeitige Halt zweier Busse vorgesehen. Dabei ist ein Maststandort der öffentlichen Beleuchtung im Haltestellenbereich unvermeidbar und das Sonderbord ist an dieser Haltestelle deshalb 2 m länger geplant, als die für 2 Buslängen (18,0/19,0 m und 12,0 m) erforderliche Bordlänge. Die Haltestelle kann dadurch so angefahren werden kann, dass die Türbereiche vom Maststandort freigehalten werden.

Der mögliche Konflikt zwischen Rad- und Busverkehr bei der Einfahrt in den Busfahrstreifen kann durch eine verkürzte Freigabe des Radverkehrs in der Bleickenallee West für den Fall einer Busanmeldung am Signal unterbunden werden. Diese Verkürzung ist im Signalzeitenplan noch nicht vorgesehen und kann bei Bedarf nachgerüstet werden.

3.1.5 Fußgänger- und Radverkehr

Fußverkehr

In den Nebenflächen entfällt zukünftig - abgesehen von den Regelungen für Kinder - der Radverkehr.

Der Fußverkehr erhält in den Nebenflächen durch den Rückbau der baulichen Radwege mehr Fläche. Taktile Elemente als Abgrenzung der Verkehrsflächen Fuß-/Radverkehr sind durch die Trennung nicht mehr erforderlich. An den signalisierten Furten des Hohenzollernrings wird ein Teil der Radverkehrsfurten dem Fußverkehr zugeschlagen. An der Querung Hohenzollernring Nord und am Übergang zum Planungsabschnitt A11 an der Tönsfeldtstraße sind jeweils zwei Sitzbänke geplant.

Radverkehr Bleickenallee - Veloroute

In der Bleickenallee wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geführt. In den anschließenden Abschnitten wird der Radverkehr, am Bestand orientiert, in den Mischverkehr (Bleickenallee West) bzw. auf Radfahr-/Schutzstreifen (Bleickenallee Ost) geleitet. Die Ausgestaltung der anschließenden Streckenabschnitte ist Gegenstand einer gesonderten Planung.

In *Fahrtrichtung Ost* wird der Radverkehr in einen Radfahrstreifen überführt, der durch eine Trenninsel von dem MIV-Fahrstreifen getrennt wird. Grund hierfür ist die getrennte Signalisierung der beiden Verkehre. Der Radverkehr erhält hier gegenüber dem MIV eine längere Freigabezeit parallel zur Freigabe des Fußverkehrs über den Hohenzollernring Süd, um die vorhandene, lange Freigabezeit von 50 s mit 44 s nahezu zu erhalten. Die fehlende Freigabezeit wird durch die schnellere Quermöglichkeit kompensiert (aufgehobener Konflikt mit Fußgängern, ebene Querung auf Asphalt).

Am Übergang zum Hohenzollernring in der Bleickenallee West (Südseite) ist eine weitere Trenninsel vor der Radfurt vorgesehen. Hier soll eine Überfahrt des Radfahrstreifens im schleifenden Schnitt durch den MIV unterbunden werden und die Fahrzeuge in eine Aufstellung gebracht werden, die steiler auf die Radfurt zuführt.

Die Inseln am Fahrbahnrand der Bleickenallee Ost trennen den Busverkehr - rd. 10 Anfahrten der Haltestelle pro Stunde - vom Radverkehr.

In der Bleickenallee Ost wird der Bus-/Radfahrstreifen 4,60 m breit ausgeführt, sodass der Radverkehr am haltenden Bus vorbeifahren kann.

In *Fahrtrichtung West* wird der 2,0 m breite Radfahrstreifen rd. 15 m vor dem Knoten aufgeweitet, um die Radverkehre geradeaus und rechts zu trennen. Für beide Radverkehre ist eine eigene Signalisierung vorgesehen. Der Radverkehr rechts fährt während der Freigabe Radverkehr geradeaus und in der anschließenden Freigabezeit (MIV rechts). Die Freigabezeit entlang der Veloroute (Radverkehr geradeaus) kann mehr als verdoppelt werden (19 s statt 8 s).

Radverkehr Hohenzollernring

Im Hohenzollernring Nord in *Fahrtrichtung Nord* wird der bestehende Radweg auf der Westseite Stat. ~0+045 bis ~0+120 durch einen Radfahrstreifen ersetzt und danach an der Einmündung Holstentwiete auf den vorh. Radweg übergeleitet.

An der Haltestelle im Hohenzollernring Nord ist der Fahrstreifen 4,85 m breit. Hier resultiert die Breite aus der Fahrbahnbreite insgesamt, die für zwei MIV-Fahrstreifen + Radverkehrsfläche vorgesehen ist. Auch hier ist dadurch die Vorbeifahrt am haltenden Bus durch den Radverkehr möglich.

In *Fahrtrichtung Süd* wird rd. 20 m vor dem Signal von dem baulichen Radweg auf einen Radfahrstreifen von 2,0 m Breite übergeleitet. Nach dem Knoten wird durch eine Aufleitung die bestehende Servicelösung (VZ 239 und ZZ 1022-10) aufrechterhalten und die optionale Mitbenutzung des Gehweges ermöglicht.

Für den gesamten Knoten ist indirektes Linksabbiegen vorgesehen, aus den drei Zufahrten Hohenzollernring Nord, Süd und Bleickenallee West ist direktes Linksabbiegen möglich. Trenninseln im nordöstlichen Bereich des Knotenpunktes sollen den rechtsabbiegenden Radverkehr zum rechtsabbiegenden MIV absichern. Hier ist auch der Aufstellbereich für den indirekt rechtsabbiegenden Radfahrer aus dem Hohenzollernring Süd vorgesehen.

22 neue Fahrradbügel sind in der Tönsfeldtstraße (Nord), der Bleickenallee West und an der Holstentwiete gegenüber der Zufahrt zum Fußballplatz geplant.

3.1.6 Ruhender Verkehr

Durch den geplanten Umbau entfallen am südlichen Rand der Bleickenallee rd. drei Parkstände auf dem Gehweg.

3.1.7 Straßenbegleitgrün

Im Verlauf der Bleickenallee sind zwei abgängige Bäumen zu fällen. Der übrige Baumbestand bleibt erhalten.

3.1.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die bestehende Lichtsignalanlage wird um Radsignale erweitert und gemäß den Anforderungen zur Barrierefreiheit ausgestattet.

Wegen der zurückverlegten Hochborde ändern sich die Standorte der LSA-Maste und in der Mittellinie Bleickenallee Ost kann wegen des entfallenden Fahrstreifens ein Auslegermast gegen einen geraden Mast ausgetauscht werden. Die kombinierten Streuscheiben Fußverkehr/Radverkehr der Querungen sind gegen einfache Scheiben für Fußverkehr auszutauschen.

Aufgrund der vorgenommenen Modifikationen der Variante 5.3 (s. S. 13; Wegfall zweier Fahrbeziehungen und dadurch erforderliche Wendefahrten) ist eine weitere signaltechnische Berechnung vorgenommen worden. Die Ergebnisse sind in Tabelle 5 dargestellt und den Ergebnissen der Variantenuntersuchung (Tabelle 3, S. 16) gegenübergestellt.

Mit der vorliegenden Planung bleibt die Leistungsfähigkeit des Bestands erhalten. Die in der Variantenbewertung (s. S. 16) ermittelten Radverkehr-Freigabezeiten der Variante 5.3 ändern sich durch

den Wegfall des Geradeaus- und Linksabbiegestreifens in der Bleickenallee Ost nur geringfügig, sodass die Durchgängigkeit für den Radverkehr nach wie vor verbessert wird.

Tabelle 5: Ergebnisse der zweiten signaltechnischen Berechnung (Auszug) im Vergleich zur ersten Berechnung (Tabelle 3)

Variante	Freigabezeit Radfahrer		QSV
	Bleickenallee Ost -> West	Bleickenallee West -> Ost	
Planung	19 s	45 s	B / C
5.3	19 s	46 s	B
7	ca. 24 s	ca. 24 s	A / B
Bestand	8 s	50 s	B / C

Die Einmündungen der Tönsfeldtstraße an der Bleickenallee sollen zu gepflasterten Gehwegüberfahrten umgebaut werden. Damit wird der Vorrang des Fußverkehrs verdeutlicht, die Erfordernisse taktiler Leitelemente reduziert und die vorfahrtsregelnde Beschilderung nicht mehr erforderlich.

Der Knotenpunkt Hohenzollernring/Holstentwiete/Bülowstraße wird in Richtung Norden für die Wendefahrt aufgeweitet und mit einem überfahrbaren Mittelinsel versehen.

3.1.9 Barrierefreiheit

An den Querungen des Knotenpunktes sind taktile Bodenindikatoren gem. ReStra 2017 vorgesehen.

Die Umrüstung/Erneuerung der vorh. LSA berücksichtigt die Anforderungen an die Barrierefreiheit (Akustische Signale, taktile Hinweisgeber, gesonderte Steuerung auf Anforderung).

3.1.10 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen. Die Straßenabläufe und Anschlussleitungen sind den geänderten Bordsteinführungen anzupassen. In der Bleickenallee Ost Fahrtrichtung Altona ist der Neubau einer rd. 80 m langen Straßenentwässerungsleitung erforderlich.

3.1.11 Öffentliche Beleuchtung/wegweisende Beschilderung

Die bestehende Beleuchtung wird nur geringfügig verändert, Maststandorte an die veränderten Bordverläufe angepasst. Die Beleuchtung in der Bleickenallee Ost erfordert einen Maststandort im Bereich der Haltestelle, um eine gleichmäßige Beleuchtung zu gewährleisten.

Im Lageplan sind die künftigen Beleuchtungsmaste eingetragen.

Die vorh. wegweisende Beschilderung (VZ 432 „Kinderkrankenhaus Altona“) wird nicht verändert. Die geänderte Führung des MIV in der Bleickenallee Ost wird über eine Tafel bei Station ~0 + 021,0 angekündigt.

3.1.12 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.1.13 Umweltbelange

Lärmschutz

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die gegenwärtige Lärmsituation. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV

dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Für den Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring gilt der Bebauungsplan Ottensen 41 sowie der Baustufenplan Altona (14.01.1955).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Planung ist kein Grunderwerb von Dritten erforderlich. Die für die Verlegung der Straßenbegrenzungslinie erforderlichen Flächen (Ecke Hohenzollernring Nord – Bleickenallee West und Fahrgastunterstand Hohenzollernring Nord) befinden sich in städtischem Eigentum (sonstiges Verwaltungsvermögen) und müssen umgeschlüsselt werden.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Hamburger Standardbauweisen zur Ausführung. Die Maßnahme wurde entsprechend den „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

5.3 Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BWVI und dem Bezirk Altona. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes sowie durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Das PSP-Element der Maßnahme lautet investiv 2-21203010-00020.10 und konsumtiv 3-21203010-000020.10.


Die Baukosten werden auf ca. 2,4 Mio. € brutto geschätzt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes – A/MR.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Planung in der Bleickenallee ist abhängig von diversen Baumaßnahmen an der A7 (Deckel Schnelsen) und naheliegenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. Elbchaussee, Lessingtunnel). Die Bauausführung ist ab Frühjahr 2020 geplant.

Verfasst: Hamburg, im September 2019
LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH
für Bauen und Umwelt
gez. 

Aufgestellt: A/MR 210
Projektleiter, TA E13
29.10.19, gez. Olshausen

Ausbau der Veloroute 1: A10 – Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring

Abwägung der zur Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 19.12.2018 eingegangenen Stellungnahmen

1.	BIS-VD 5 und PK 21.....	3
2.	BIS- WF14 (Feuerwehr)	5
3.	BIS - GEKV (Gefahrenerkundung).....	5
4.	HHVA – ÖB.....	5
5.	LSBG S	6
6.	LSBG GF/IVS 1 (Verkehrssteuerung) und GF/PB	6
7.	BWVI-V	12
8.	BWVI-IT 25 (E-Mobilität)	12
9.	Finanzbehörde – Bezirksverwaltung / Anliegerbeiträge.....	12
10.	Stadtreinigung.....	12
11.	BSW-LP 14	13
12.	LSBG-KOST	14
13.	Senatskoordination Gleichstellung	14
14.	BKM-K3225 (Denkmalschutz).....	14
15.	Hamburger Hochbahn AG/HVV.....	14
16.	VHH.....	14
17.	ADFC Altona	15
18.	FUSS e.V.....	16
19.	ADAC.....	17
20.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	17
21.	LAGH.....	18
22.	Seniorenbeirat Altona	18
23.	Ströer.....	18
24.	Wall	18

25. Steg Hamburg.....	19
26. Hamburger Wasserwerke	19
27. Hamburg Energie.....	20
28. Hamburger Stadtentwässerung	20
29. servTEC	20
30. Versatel	21
31. Dataport	21
32. PrimaCom.....	21
33. Leitungsträger ohne Leitungen	22

Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
1. BIS-VD 5 und PK 21	<p><i>Allgemeines:</i></p> <p>Die Verkehrsdirektion 5 (VD51-Rad, VD 52) nimmt in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 21 zu den untersandten Unterlagen wie folgt Stellung:</p> <p>Die Entscheidung für die Variante 5.3 als Vorzugsvariante wird grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Folgendes bitte VD 52 zu berücksichtigen:</p> <p>Für die durch Lichtzeichen geregelten Bereich kann erst nach Vorliegen aller signaltechnischer Unterlagen, inklusive LZA-Lagepläne, eine abschließend straßenverkehrsbehördliche Anordnung erteilt werden.</p>	Wird berücksichtigt.
	<p>Gegebenenfalls in den Lageplänen eingetragene Verkehrszeichen und Einrichtungen in Bezug auf die Wegweisung sind durch VD 513 (Herrn Webs) zu prüfen und anzuordnen.</p>	Wird berücksichtigt.
	<p>Verkehrszeichen zur Radwegbenutzungspflicht, Verkehrseinrichtungen gem. § 42 (1) StVO (wie z.B. Parkscheinautomaten, Absperrpfosten, Schranken, Bügel, Fußgängerschutzgitter usw.) und dem ruhenden Verkehr dienenden Verkehrszeichen werden nach Prüfung durch das zuständige PK 21 angeordnet.</p>	Wird berücksichtigt.

	<p><i>Zum Lageplan 01, gez. 17.12.2018:</i></p> <p>Die Verkehrsführung aus der Bleickenallee West in Richtung Hohenzollernring wird nicht zugestimmt.</p> <p>Der MIV und Radfahrende werden kurz vor dem Erreichen des Knotens mittels einer Insel getrennt und nach unterschiedlicher Signalisierung wieder zusammengeführt. Durch diese Trennung und der zurück verlegten Aufstellfläche für Radfahrer besteht die Gefahr, dass im Besonderen nach rechts abbiegende Fahrzeugführer geradeaus fahrende Radfahrer nicht mehr im Blickfeld und Bewusstsein haben und es zu Unfällen kommt. Besser wäre es nach unserer Meinung, wenn die Fahrbahn zur Kreuzung hin eingeengt, MIV und Radfahrer im Mischverkehr geführt und die Aufstellfläche für Radfahrende vorverlegt würde.</p>	<p>Der Radverkehr erhält eine längere Grünzeit als der MIV, sodass eine Trennung der beiden Verkehre notwendig ist. Die Radverkehrsfläche wird näher an die Fußgängerfurt gerückt und damit wird näherungsweise die Radverkehrsführung des Bestands neu hergestellt.</p> <p>Eine zusätzliche Trenninsel soll den MIV mehr frontal auf die Radverkehrsfurt ausrichten.</p>
	<p>Die nordöstliche Aufstelltasche für nach links abbiegende Radfahrer wird seitens der VD 52 als nicht zustimmungsfähig betrachtet.</p> <p>Zunächst fehlt in Knotenmitte eine klare Führung zu ihr hin. Aus Richtung Süden kommende Radfahrer könnten durch die Gabelung der Radverkehrsführung verwirrt werden. Teilt man dem Radfahrer mittels Piktogramms mit, dass der nach rechts abgeknickte Fahrstreifen dem Abbiegend nach links dient, könnten unsichere Radfahrer versuchen, noch vor der Linksabbiegetasche, über die Fahrradmarkierung von Ost nach West, abzubiegen, was im Konflikt zum Süd-/Nordverkehr steht.</p> <p>Radfahrer, welche die nordöstliche Aufstelltasche erreichen, kommen von dieser nicht wieder weg, von ihr gibt es keine Führung in Richtung Bleickenallee West. Sie sind gezwungen ordnungswidrig über die Fußgängerfurt, oder die Fahrbahntrennung zu den Rechtsabbiegern aus Richtung Osten, zu fahren.</p>	
	<p>Darüber hinaus sollte die soeben erwähnte Fahrbahntrennung (VZ 295) baulich hergestellt werden, da diese zu leicht von Großfahrzeugen überfahren werden kann und dahinter befindliche Radfahrer gefährdet werden könnten.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>

	<p>Die Verkehrsdirektion/VD513 hat die nach hier übersandten Unterlagen auf die Anpassung verkehrslenkender Einrichtungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass die vorgelegten Unterlagen keinerlei oder unzureichende Aussagen zu etwaigen Anpassungen vorhandener verkehrslenkender Einrichtungen (Netzbeeinflussungsanlagen, statische/dynamische Wegweisungen, Parkleitsysteme, Ortstafeln) enthalten. Es wird gebeten, die Planungsunterlagen (Erläuterungsbericht und ggf. Pläne) diesbezüglich zu konkretisieren und den Vorgang erneut zur Prüfung vorzulegen! Die Abgabe einer verbindlichen Stellungnahme erfolgt erst nach Vorlage der hiermit angeforderten Unterlagen.</p> <p><i>Bis zur Vorlage/Prüfung vorstehend angeforderter Unterlagen gilt die Zustimmung zu etwaigen Maßnahmen der verkehrslenkenden Beschilderung als nicht erteilt.</i></p>	Wird berücksichtigt.
2. BIS- WF14 (Feuerwehr)	Keine Stellungnahme.	
3. BIS - GEKV (Gefahrenerkundung)	Keine Stellungnahme. Eine Kampfmittelauskunft liegt vor.	
4. HHVA – ÖB	<p>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg“ sowie des „Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Revision 1“ angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umstellen von vier AM 9,5m mit Langfeldleuchte 1x58W. Die Maste sind aufgrund ihres Baujahres abgängig. - Umstellen von drei GM 12,5m mit Kofferleuchte 2x150W. Die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. 	Wird berücksichtigt.

	<p>Hinweis zu den Schutzabständen:</p> <p>Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (Lichte Maßgabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßgabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßgabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt eines Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p>Hinweis zum Bodenhöheniveau:</p> <p>Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden.</p> <p>Wir haben Ihnen daher zu Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich der bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, das die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
5. LSBG S	Keine Stellungnahme.	
6. LSBG GF/IVS 1 (Verkehrssteuerung) und GF/PB	<p>Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich.</p> <p>Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Die verkehrsabhängige Steuerung mit Busbeeinflussung ist den neuen Gegebenheiten entsprechend anzupassen.</p> <p>Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG GF/IVS 1 haben wir zurzeit leider nicht.</p>	Wird berücksichtigt.

	<p>Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
	<p>LSA 1346 Bleickenallee/Hohenzollernring</p> <p>Der LSBG hat die erstverschickte Planung zum Umbau des Knotenpunktes Hohenzollernring/ Bleickenallee fachlich geprüft und ist bei der Variantenbewertung und der anschließenden Abwägung zu anderen Ergebnissen gekommen.</p> <p>Der LSBG sieht die Umsetzung der vom Bezirk favorisierten Variante 5.3 vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit kritisch.</p> <p>Im Einzelnen:</p>	
	<p>1.) Die Fußgänger über den Hohenzollernring–Nord– können je nach Signalprogramm gerade mit der Mindestgrünzeitstartzeit von 10 sec versorgt werden. Die Wartezeit wird dann bei 80sec liegen.</p>	<p>Dies trifft bereits im Bestand zu und kann wegen des Vorranges der anderen Verkehrsteilnehmer sowie der hohen Verkehrsbelastung nicht verbessert werden.</p>
	<p>2.) Die Fußgängerschaltungen (Progressive Schaltung) bestimmen die Dauer der Phase und damit die Grünzeit parallel geführter Verkehrsströme. Eine Verkürzung dieser Phasen, um den Bussen flexible Busvorrangschaltungen zu ermöglichen, würde zu Lasten der Fußgängerschaltung gehen, mit der Folge, dass für Fußgänger noch kürzere Grünstartzeiten und noch längere Wartezeiten entstehen. Signaltechnisch ist so ein Zustand nicht zu vertreten.</p>	<p>Die Mindestfreigabezeiten für die Fußgänger werden eingehalten. Durch die Busvorrangschaltung werden die Freigabezeiten verschoben, jedoch nicht verkürzt. Dadurch evtl. verlängerte Wartezeiten sind bei einer Vorrangschaltung nicht ungewöhnlich und werden in Kauf genommen.</p>

	<p>3.) Der Radverkehr aus der Bleickenallee–West– wird zeitgleich mit dem Linksabbieger aus dem Hohenzollernring –Nord– geschaltet. Damit ergeben sich überschneidende/kreuzende Verkehrsabläufe von Radfahrern mit Fahrzeugen (Busse und auch MIV) die die Haltestelle Bleickenallee–Ost– anfahren. Aus Sicht der Signaltechnik wird dies sehr kritisch und als verkehrsunsicher beurteilt.</p>	<p>Die LSA-Steuerung wird angepasst. Bei einer Anforderung durch den Bus erhält der Radverkehr aus der Bleickenallee West eine angepasste Signalisierung, sodass der Bus die Haltestelle konfliktfrei anfahren kann. Der linksabbiegende MIV wird durch die Bussonderspur vom Radverkehr getrennt, sodass hier keine Gefährdung besteht.</p>
	<p>4.) Der MIV Verkehr aus der Bleickenallee–West– ist bedingt verträglich zu dem gegenläufigen MIV und Radfahrern aus der Bleickenallee–Ost– geschaltet, wie auch zu den Fußgängern, die die Bleickenallee–Nord– queren. Die Situation ist insbesondere für MIV Linksabbieger unübersichtlich, weil wartende Rechtsabbieger aus der Bleickenallee–Ost– zum einen die Sicht auf die Radfahrer verdecken können und zum anderen der Linksabbieger auf bis zu 4 unterschiedliche Kollisionspunkte achten muss. Die Verkehrssicherheit ist unter diesen Gesichtspunkten nicht mehr gewährleistet.</p>	<p>Durch den Wegfall des Geradeaus- und Linksabbiegestreifens in der Bleickenallee Ost wird der beschriebene, an Knotenpunkten übliche Konflikt entschärft. Zudem erhalten die Rechtsabbieger vor dem Ost-West-Verkehr die Freigabe, sodass außerhalb der Stoßzeiten keine wartenden Rechtsabbieger die Sicht behindern.</p>
	<p>5.) Der zweistreifig geführte Rechtsabbieger (Bus wie MIV) fährt zeitgleich mit dem rechts abbiegenden Radfahrer. Dieser wird über einen rechtsseitig markierten Radfahrstreifen geführt. Es ist sicher zu stellen, dass LKW und Busse nicht in den Radfahrstreifen der rechts abbiegenden Radfahrer schleppen. Die Haltestelle unmittelbar hinter der LSA bedingt, dass dort haltende Busse Radfahrer und MIV zwingen sich miteinander zu verflechten, ggf. auf den linken Rechtsabbieger Fahrstreifen ausweichen. Dies gilt ebenso, wenn im Mischverkehr Busse die Haltestelle anfahren und überkreuzende Fahrlinien mit den Radfahrern haben.</p>	<p>Der mögliche Konflikt beim Rechtsabbiegen wird durch eine geänderte Planung berücksichtigt. Der mögliche Verflechtungsverkehr wird als grundsätzlicher Mangel der Bushaltestellenlage gesehen. Hierbei handelt es sich um einen Konflikt, der nicht weggeplant werden kann, wenn der Busverkehr bzw. –halt die Sonderverkehrsfläche Radfahrstreifen unterbricht.</p>

	<p>6.) Radfahrer aus der Bleickenallee–Ost– müssen, weil sie zu unterschiedlichen Zeiten signalisiert werden, entsprechend ihrer Fahrziele über ausreichend große Aufstellflächen verfügen. Das ist mit der Planung nicht gewährleistet. Die Gefahr ist, dass sich Radfahrer gegenseitig behindern und ggf. auf die Kraftfahrzeugfahrstreifen ausweichen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
	<p>7.) Die Ampelsteuerung lässt keinen Freiraum für eine flexible Busvorrangschaltung, es sei denn, dass Grünzeiten für Fußgänger reduziert werden und zugleich sich deren Wartezeiten erhöhen (siehe Pkt. 2.).</p>	<p>Siehe 2.)</p>
	<p>8.) Für das dortige Fußgängeraufkommen (Schule, Sportplatz, Kulturstätte, Wohnhäuser, Bushaltestellen) sind die Nebenflächen in mehreren Abschnitten zu schmal.</p>	<p>Wird berücksichtigt. In der überarbeiteten Variante können teilweise größere Gehwegbreiten erreicht werden.</p>
	<p>Planungsalternative zur Variante 7:</p> <p>Angesichts der Verkehrsunsicherheiten einerseits und der extrem starren Ampelschaltung, die mit der Planungsvariante 5.3 verbunden sind, schlägt der LSBG (IVS 1 und GF/PB) eine Weiterentwicklung der Planungsvariante 7 vor (s. Anlage).</p> <p>In dieser Planungsalternative treten die o.a. Verkehrssicherheitsprobleme nicht mehr auf. Die Grünstartzeiten für Fußgänger/Radfahrer sind im Vormittagsprogramm deutlich länger. Die Wartezeiten demzufolge reduziert. Die Phasenfolgen und die Auslastungen der jeweiligen Verkehrsströme bieten Reserven für eine flexiblere Busvorrangschaltung, ohne die maßgebenden Fußgänger/Radfahrer Startzeiten einkürzen zu müssen. Dieses LSA-Programm bietet Fußgängern und Radfahrern von Ost nach West die Möglichkeit ca. 20 Sekunden lang die Kreuzung ohne Zwischenhalt zu überqueren. Die Startgrünzeit für Radfahrer ist dann sogar geringfügig länger und die Startgrünzeit für Fußgänger annähernd doppelt so lang als in Planungsvariante 5.3. Damit werden die Belange der Veloroute und auch die Ansprüche zu Zeiten des Schulbeginns besser berücksichtigt.</p> <p>Zudem ist ein 60 sec Umlauf möglich, der auch zu den Verkehrsspitzenstunden geschaltet werden kann. Damit sind zwar kurze Grünzeiten geschaltet, aber die Wartezeiten reduzieren sich um 30 Sekunden im Vergleich zu einem 90 sec Umlauf. Dieses Programm könnte nachmittags geschaltet werden. Radfahrer von West nach Ost können jederzeit die Kreuzung ohne Zwischenhalt komplett überqueren.</p>	

	<p>Des Weiteren wurden in dieser Variante die Verkehrsräume optimiert. Im Bereich der Ein- und Ausfahrt Bleickenallee –West– kann aufgrund des geringen Kfz-Aufkommens eine Aufpflasterung geplant werden. Das bedeutet, dass alle Radfahrer und Fußgänger vor dem MIV Vorrang haben. Im Kreuzungsbereich sind Aufstelltaschen für indirekt links abbiegende Radfahrer vorgesehen, so dass auf der Dreiecksinsel sich überschneidende Radverkehrsströme reduzieren. Fußgänger und Radfahrer werden durch die Anpassung nun gradliniger geführt, so dass weitere Schnittpunkte zwischen Fußgängern und Radfahrern entfallen. Zudem können links abbiegende Kraftfahrzeuge aus dem Hohenzollernring Süd kommend nun direkt und ohne Umfahrung nach Westen abbiegen.</p> <p>Diese und noch weitere Punkte zur Abwägung zwischen den beiden Varianten würden wir gerne mit Ihnen persönlich besprechen.</p>	<p>Bewertung der vorgelegten Variante siehe folgende Seite</p>
--	---	--

Vorbemerkung: Der Stellungnahme lagen bei: „13 – VU – Konzept 7 Var 2“, Dateiname 20190128144305143.pdf und Handskizze o.M., Überarbeitung von Variante 7, Dateiname 20190128143511176.pdf. Auf diese beiden Dokumente bezieht sich die folgende Bewertung. Im Dokument „13 – VU – Konzept 7 Var 2“ stimmen die Richtungspfeile aller Fahrrad-Signalgruppen nicht mit den Fahrrichtungen, die gemäß Lageplan von den jeweiligen Signalgebern gesteuert werden, überein.

Da der Ausbau der Veloroute 1 der vorliegende Hauptanlass ist, am Knotenpunkt Bleickenallee / Hohenzollernring planerisch tätig zu werden, wird u.a. die Vereinbarung „Velorouten in Hamburg – Grundlagen und Leitlinien“ (Stand: Februar 2017) zur qualitativen Bewertung der Planung herangezogen. Diese führt die Standards aus, die im Zuge der Velorouten angewendet werden sollen. Im Sinne der Verkehrssicherheit soll die Radverkehrsführung demnach „**übersichtlich**“ sein, hinsichtlich Befahrbarkeit werden „**Trennung vom Fußverkehr**“ und „**möglichst kurze Wartezeiten**“ genannt. Speziell auf Knotenpunkte bezogen soll eine „**geradlinige, fahrbahnahe Führung**“ vorgesehen werden. Die Führung des Rad- und Fußverkehrs „über Eck“ in Variante 7 erfüllt die Kriterien der Übersichtlichkeit und der Geradlinigkeit nicht und führt zu längeren Querungswegen, was wiederum in dieser Variante erreichbare, längere Freigabezeiten relativiert. Zudem ist in weiten Teilen des Signalprogramms mit einer zweiten Wartezeit zu rechnen. Der blau dargestellte Bereich westlich des Knotenpunktes (gem. Stellungnahme eine Aufpflasterung) ist nicht genau definiert: Eine klare, vom Fußverkehr getrennte (und damit in diesem Zusammenhang konfliktfreie) Radverkehrsführung ist nicht erkennbar.

Im südlichen Ast des Knotenpunktes: Der Verschwenk der Kfz-Richtungsfahrbahn von Süd nach Nord (Signalgruppe K5) führt zu einer sehr spitzwinkligen Geometrie, aus der sich der Rechtsabbieger (Signalgruppe K4) entwickelt. Die spitzwinklige Querung des Gradeaus-Radstreifens ist nicht verkehrssicher.

Der aus Sicht der Veloroute kritische Radverkehrsstrom ist die Fahrtrichtung stadtauswärts auf der Bleickenallee, von Ost nach West. In der vorliegenden, überarbeiteten Variante 7 wird dieser Verkehrsstrom über die Freigabe an den Signalgebern R9 (Bleickenallee Ost bis zur Mittelinsel) und R7 (Mittelinsel bis Bleickenallee West) über den Knotenpunkt geführt. In **Signalprogramm 1** erfolgt die Freigabe von R7 32 Sekunden später als die Freigabe von R9. In **Signalprogramm 3** beträgt diese Zeit 40 Sekunden. In diesen 32 bzw. 40 Sekunden muss die Fahrrad-Fläche auf der Mittelinsel sämtlichen ankommenden Radverkehr aufnehmen können, bevor dieser über die Freigabe von R7 nach Westen abfließen kann. Zusätzlich zum Radverkehr aus Osten muss sich der linksabbiegende Radverkehr von Süden (über K5 kommend) am Rand der Insel aufstellen (um dann ebenfalls über R7 abzufließen), was die verfügbare Fläche für die Hauptrichtung der Veloroute – je nachdem wie sich die einzelnen Nutzer/innen dort verhalten – weiter einschränkt.

Eine Überlappung der Grünzeiten von R9 und R7, die dazu führt, dass der Radverkehrsstrom von Ost nach West den Knoten ohne zweite Wartezeit überqueren kann, beträgt in **Signalprogramm 1** 19 Sekunden, in **Signalprogramm 3** gibt es keine Überlappung. Zum Vergleich: In der verschickten Variante 5.3 können nach Überarbeitung des Signalprogramms hier 21 Sekunden Freigabe erreicht werden; innerhalb dieser Zeit kann der Knotenpunkt vollständig und ohne zweite Wartezeit überquert werden.

In der vorgelegten Variante 7 entfallen die direkten Fußgängerfurten über den nördlichen und den südlichen Ast des Knotenpunktes. Eine Querung des Knotens ist nur noch aus dem Mittellage (Alleebereich westlich) möglich. Diese Geometrie führt dazu, dass **drei der vier** querenden Fußverkehrsströme über die Mittelinsel geführt werden.

Insbesondere der Aufstellbereich nördlich der in orange dargestellten Fahrrad-Fläche auf der Insel kann den Fußverkehr zu Schulbeginn nicht aufnehmen. Im Ergebnis sind hier – trotz des Versuchs, getrennte Flächen für Rad- und Fußverkehr auf der Mittelinsel einzurichten – Konflikte zwischen diesen Verkehrsarten zu erwarten. Zudem findet der Entfall der direkten Fußgängerfurt insbesondere auch beim anliegenden Gymnasium Altona keine Akzeptanz, da hier die kürzeste Verbindung zwischen Schule und Bushaltestelle bzw. Sportplatz liegt, welcher von der Schule regelhaft genutzt wird. Durch den Wegfall der direkten Querungsmöglichkeit wird eine regelwidrige und nicht verkehrssichere Querung des Knotenpunktes sowohl auf dem Schulweg als auch während des Schulalltags befürchtet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehenden (nachträglich nicht erweiterbaren) Flächen auf der Mittelinsel nicht ausreichen. Insbesondere ein zukünftig wachsender Radverkehr, der hier erwartet wird, kann nicht abgewickelt werden. Über die genannten verkehrlichen Aspekte hinaus wird bei der Variantenabwägung auch der aktuelle Baumbestand berücksichtigt. Zwei Bäume im Plangebiet sind bereits abgängig. In der überarbeiteten Variante 5.3 ist zusätzlich die Fällung eines Baumes nötig, während die Umsetzung von Variante 7 die Fällung von 8 weiteren (davon 5 großkronigen) Bäumen nach sich ziehen würde.

7. BWVI-V	BWVI/Amt V nimmt zu oben angegebener Maßnahme wie folgt Stellung:	
	1. Die gewählte Variante zur grundsätzlichen Knotenpunktgestaltung wird befürwortet.	
	2. Es sollte insgesamt noch einmal geprüft werden, die Aufstelltaschen für Linksabbieger größer zu markieren, um mehr Raum für abbiegende Radfahrer zu schaffen.	Wird berücksichtigt.
	3. Die Breite des linken Geradeausfahrstreifens im Hohenzollernring (Fahrtrichtung Süden) sollte auf drei Meter reduziert werden, um den schmalen Gehweg zu verbreitern.	Wird berücksichtigt.
	4. Es sollte geprüft werden, die Markierung der Radverkehrsanlage vor Beginn der Bushaltestelle in der Bleickenallee-Ost früher enden zu lassen, um Radfahrer nicht zu sehr an den Rand zu drängen.	Wird berücksichtigt.
	5. Die Markierung am Ende des Radfahrstreifens in der Bleickenallee-West (Fahrtrichtung Othmarschen) sollte regelkonform erfolgen.	Wird berücksichtigt.
8. BWVI-IT 25 (E-Mobilität)	Keine Stellungnahme.	
9. Finanzbehörde – Bezirksverwaltung / Anliegerbeiträge	Die Erschließungsanlagen Hohenzollernring und Bleickenallee sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die geplanten Baumaßnahmen werden keine Beiträge erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
10. Stadtreinigung	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Maßnahmen zum Ausbau der Veloroute 1 im Bereich Hohenzollernring – Bleickenallee zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.	Wird berücksichtigt.
	Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme – hier in der Bleickenallee angrenzend am Baufeld, Standplatz mit fünf Depotcontainern – müssen den Bürgerinnen	Wird berücksichtigt

	<p>und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandort informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.</p>	
	<p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	Wird berücksichtigt
11. BSW-LP 14	<p>Aus Sicht von BSW-LP ist der Baumbestand des Mittelstreifens stadtgestalterisch von hoher Bedeutung. Daher sehen wir das Fällen von drei mittel- bis großkronigen Bäumen im östlichen Teil der Bleickenallee kritisch und möchten Sie bitten zu prüfen, ob der jetzige Baumbestand nicht gehalten werden kann - sei es durch eine leichte Verschiebung der Fahrspuren nach Norden (zu Lasten des nördlichen Fußgängerwegs), durch eine Reduzierung der Fahrspurbreiten oder gar durch Weglassen einer der beiden Rechtsabbiegespuren.</p> <p>Wird durch den Wegfall des Geradeaus- und Linksabbiegestreifens berücksichtigt.</p>	Wird berücksichtigt.
	<p>Im Gesamtvergleich aller Varianten erscheint die Auswahl der Variante 5.3 nachvollziehbar.</p>	

12. LSBG-KOST	Keine Stellungnahme.	
13. Senatskoordination Gleichstellung	Keine Stellungnahme.	
14. BKM-K3225 (Denkmalschutz)	<p>Das Denkmalschutzamt stimmt den Planungen im Grundsatz zu, weist aber auf die zwei besonders betroffenen Denkmäler hin. Das ehemalige Toilettenhaus an der Nordostecke darf nicht noch weiter seines Vorfeldes beraubt werden als nun vorgesehen.</p> <p>Insbesondere muss der Eingriff in die denkmalgeschützte Grünanlage an der Nordwestecke (Schulvorfeld) so gering wie möglich und im Detail abgestimmt sein. Die Grünanlage ist im vollen Umfang wie geschützt zu erhalten. Große Flächenverluste sind nicht möglich.</p>	Dem geplanten Eingriff in die Grünanlage an der Ecke Bleickenallee West / Hohenzollernring Nord wurde nach weiterer Abstimmung zugestimmt.
15. Hamburger Hochbahn AG/HVV	Gemeinsame Stellungnahme mit VHH.	
16. VHH	<p>Gemeinsam mit HVV und HOCHBAHN nehmen wir Stellung:</p> <p>Der Knoten 1346 ist mit einer wirksamen Busbeeinflussung ausgerüstet. Diese Busbeeinflussung muss in ihrer heutigen Qualität erhalten bleiben. Weiterhin bitten wir um Ergänzung der Anlage mit den Signalgebern „A“ zur Bestätigung der Signalanforderung.</p>	Wird berücksichtigt.
	<p>Im Rahmen der Vorbesprechungen wurden Verkehrssituationen/LSA-Schaltungen besprochen, wo der Radverkehr aus der Bleickenallee (West) gleichzeitig seine Freigabe zum Linksabbieger aus dem Hohenzollernring in die Bleickenallee (Ost) erhalten sollte. Es ist für uns hier nicht ersichtlich, ob dies hier weiterhin vorgesehen ist. Falls ja, lehnen wir dies aus Gründen der Verkehrssicherheit ganz klar ab, da es hier zu Unfällen zwischen Bus und Radverkehr kommen kann, deren Fahrwege sich in der Zufahrt zur Haltestelle in Fahrtrichtung Bf. Altona kreuzen.</p>	Bei Anforderung erhält der Radverkehr in der Bleickenallee West eine angepasste Signalisierung, die die Freigabe des Radverkehrs verzögert.
	In der Planung gibt es im Bereich des Knotenpunktes des doppelte Rechtsabbiegers	Eine zusätzliche Markierung ist wegen der eindeutigen

	<p>Bleickenallee - Hohenzollernring keine Markierungen mehr. Diese sind aber für das parallele Abbiegen auf zwei Fahrstreifen grundsätzlich sehr hilfreich. Hier sollte überprüft werden, ob hier neben den Radfahrerfurten auch diese Markierungen aufgebracht werden können. Hierbei sind die Schleppkurven von 15m- und 21m-Gelenkbussen zu berücksichtigen, da die Gefahr besteht, dass beim Rechtsabbiegen der Radfahrstreifen auf der Kurveninnenseite unfreiwillig mitgenutzt wird. Das gilt es zu vermeiden.</p>	<p>Markierung der Radfurt nicht möglich.</p>
	<p>Die Haltestelle im Hohenzollernring in Fahrtrichtung Norden bedarf einer nutzbaren Länge von 33m, so dass auch gleichzeitig ein Solo- und ein Gelenkbus halten können. Wir bitten um entsprechende Verlängerung des Sonderbordes nach Süden.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
	<p>Die Haltestelle in der Bleickenallee in Fahrtrichtung Osten bedarf einer nutzbaren Länge von 33m, so dass auch gleichzeitig ein Solo- und ein Gelenkbus halten können. Wir bitten um entsprechende Verlängerung des Sonderbordes nach Westen. Der am Ostende der Haltestelle vorhandene Breitstrich des Radfahrstreifens müsste u.E. unterbrochen werden, um von der Haltestelle abfahrenden Bussen dessen Überfahung zuzulassen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>17. ADFC Altona</p>	<p>Leider fehlen in Ihrer Statistik die Zahlen für die Fußgänger*innen, die ein- und aussteigenden HVV-Fahrgäste sowie die Radfahrer*innen. Gerade aufgrund der Nähe des Gymnasium Altona und des Kinderkrankenhauses gehe ich hier von erheblichen Schüler*innen bzw. Besucher*innenzahlen aus.</p>	<p>Die Radverkehrszählung vom 07.07.2016 wird im Erläuterungsbericht ergänzt. Zu den Fußgängern liegen keine Daten vor.</p>
	<p>Einen weiteren Punkt möchte ich ebenfalls vermerken, die Straßen in Ottensen sind jetzt schon überlastet, was den MIV betrifft. Daher ist davon auszugehen, dass das in absehbarer Zeit dazu führen könnte, das Ottensen als sogenannter Superblock eingerichtet wird, damit wäre die hier in der Planung angestrebte Leistungskapazität der Kreuzung für den MIV hinfällig. Ihnen ist sicherlich bekannt, dass es jetzt schon massive Bürger*innenproteste wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung gibt. Außerdem seien hier die Klimaziele, der Luftreinhalteplan und der Lärmschutzplan genannt, die der Senat umsetzen muss.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>In dieser Planung wurden sehr viele Varianten vorgestellt, bei einigen wie z. B. der Mittelinsel würde ich mir wünschen, das Beispiele genannt werden, wo diese Lösungsansätze schon umgesetzt und evaluiert sind.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Zu der von Ihnen favorisierten Variante 5.3 muss ich leider feststellen, dass, solange die Anschlussplanung in westlicher Richtung nicht vorliegt, für mich eine Beurteilung dieser Planung nicht möglich ist. Sollte die Anschlussplanung die Fortführung der Veloroute auf dem Grandweg in der Mitte vorsehen, kommen die Radfahrenden in Konflikt mit dem geradeausfahrenden MIV, weil sie dann die Fahrbahn queren müssen. Gleiches gilt, wenn sollte das Kopfsteinpflaster nicht gegen Asphalt ausgetauscht werden, das würde zu Gehwegradeln oder zu der bereits erwähnten Konfliktsituation führen.</p>	<p>Derzeitiges Ziel ist das Führen des Radverkehrs im Mischverkehr. Weitere Planungen erfolgen mit der Anschlussmaßnahme.</p>
	<p>Die Verlegung der Bushaltestelle in den Hohenzollernring sollte zwingend dann auch eine Tempo30 Anordnung nach sich ziehen, neben der bereits erwähnten Schule gibt es in unmittelbarer Nähe einen Sportplatz, eine Kita sowie eine Kirche.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Die Radverkehrslösung für das Rechtsabbiegen in den Hohenzollernring Richtung Norden entschärft die Konflikte, weil hier der Fußverkehr vom Radverkehr getrennt ist. Für den Radverkehr, der geradeaus die Bleickenallee in Richtung Westen befahren möchte, fehlen mir ausreichende Aufstellflächen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
	<p>Leider konnte in den uns per Email zugesandten Unterlagen keine Maße erkennen, (Seite 25 bis 27 sind in der Darstellung auf meinem Tablet leider nicht zu sehen). Eine detaillierte Betrachtung wird von unserer Seite dann bei der 2. Verschickung erfolgen.</p>	
<p>18. FUSS e.V.</p>	<p>Leider ist das eine sehr unübersichtliche Planungsunterlege und für uns als Laien kaum zu erkennen. Deshalb sehen wir uns nicht in der Lage, zu Details Stellung zu nehmen. Bei der ausgewählten Variante 5.3. steht unter Bleickenallee Ost (S. 21) unter Nord "Radweg 2.25". Im Plan sieht es aus wie ein Radstreifen. Wir sprechen uns auf jeden Fall dafür aus, alle Wege für Radfahrer*innen auf die Fahrbahn zu verlegen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
	<p>Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.</p>	<p>Im Planungsbereich sind - abgesehen von den Sitzgelegenheiten in den Fahrgastunterständen - keine anderen geeigneten Stellen vorhanden.</p>

19. ADAC	Keine Stellungnahme.	
20. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	<p>Das „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ wird vom Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg, der Hamburger LAG und dem Verein „Barrierefrei Leben“ gemeinsam getragen und nimmt derzeit seine Tätigkeit auf. Die Stellungnahmen werden zwischen den Trägervereinen abgestimmt. Insofern erfolgt von dort keine eigene Stellungnahme.</p> <p>Zu o.g. Vorhaben möchten wir wie folgt anmerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es fehlen Angaben zu Parkplätzen für Schwerbehinderte. - Die LSA müssen mit akustischen und taktilen Hinweisgebern ausgestattet werden (im EB sind nur akustische erwähnt). - Der FgU an der Bushaltestelle zwischen Tönsfeldtstraße und Hohenzollernring engt den Gehweg stark ein, hier sollte auf einen FgU verzichtet werden. - An der Einmündung des Hohenzollernrings ist eine sehr weit gespannte Y-Lösung der Bodenindikatoren verlegt. Hier wären getrennte Auffindestreifen wesentlich besser. 	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Hier ist wie im Bestand ein Fahrgastunterstand mit verkürzten Seitenscheiben und ausgelagertem Werbeträger vorgesehen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

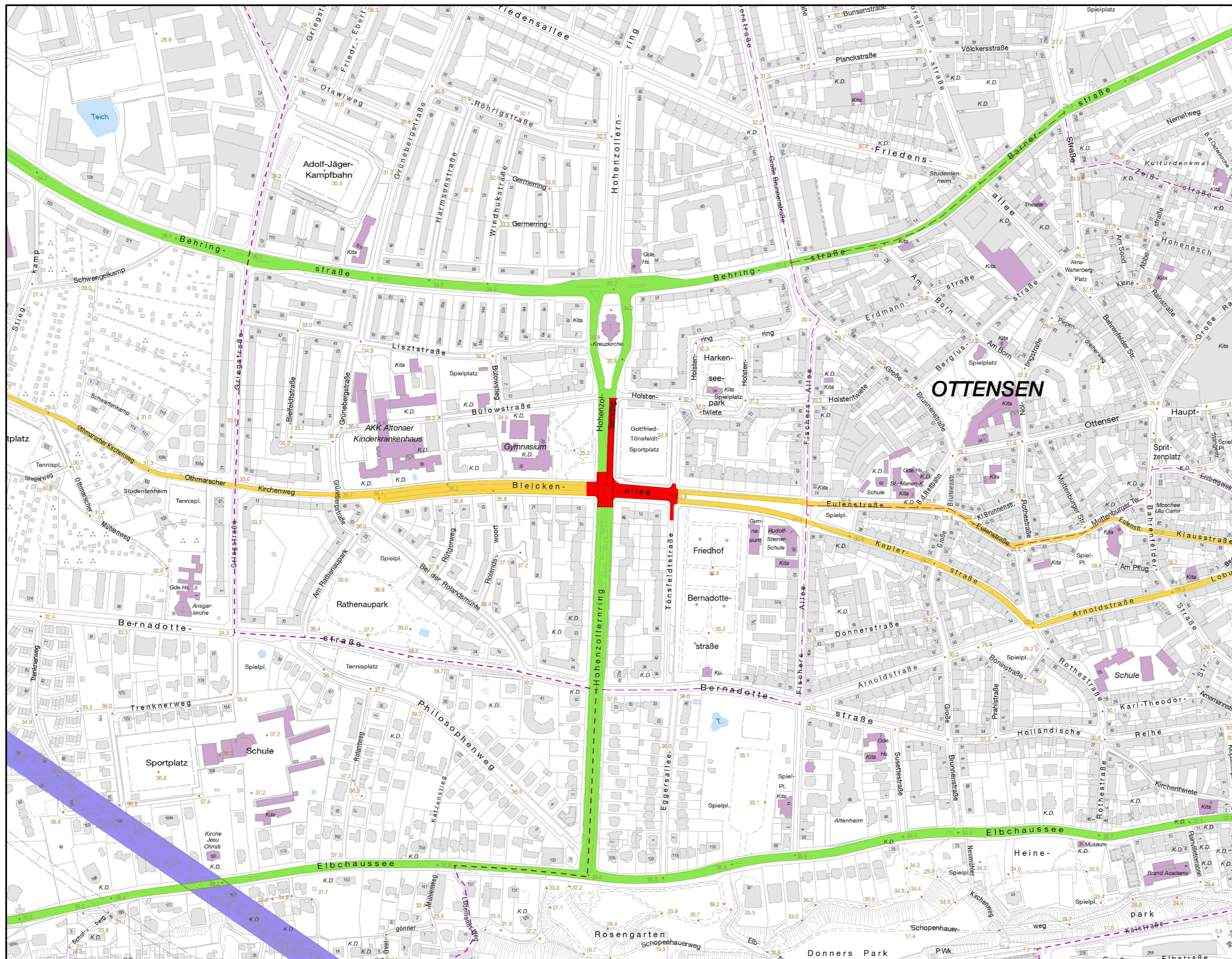
21. LAGH	Keine Stellungnahme.	
22. Seniorenbeirat Altona	Keine Stellungnahme.	
23. Ströer	Keine Stellungnahme.	
24. Wall	<p>Zu der oben genannten 1. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>1. FGU14186, Hst. Bleickenallee (Kinderkrankenhaus), Fahrtrichtung Max-Brauer-Allee Mit der geplanten Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte ohne Werbeträger 4000x1300 und 2 x 0,6 m Seitenscheiben ein.</p> <p>2. SIA zu FGU14186, Bleickenallee vor Tönsfeldtstraße, Fahrtrichtung Max-Brauer-Allee Auf Grund der unübersichtlichen Sichtbeziehung zwischen Fahrradfahrer und Autofahrer die aus der Tönsfeldtstraße herausfahren möchten ist dieser Ersatzstandort aus unserer Sicht nicht optimal. Wir suchen einen neuen Standort.</p> <p>3. FGU14053, Hst. Bleickenallee (Kinderkrankenhaus), Hohenzollernring Mit der geplanten Versetzung unseres Fahrgastunterstandes in den Hohenzollernring sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000x1550 und 1 x 0,8 m Seitenscheiben ein. Abstand Dach/Bord ca. 2,50 m</p> <p>Ansonsten verweisen wir noch auf die Stellungnahme der VHH. Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

25. Steg Hamburg	Keine Stellungnahme.	
26. Hamburger Wasserwerke	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
	<p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. ▪ Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten ▪ Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen ▪ Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet <p>Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden</p>	Wird berücksichtigt.
	<p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Im Bereich Bleickenallee 13 muss im Vorwege die Versorgungsleitung (ca. 60 m DN100 GGG) erneuert werden. Die Regulierung der Straßenkappen im Straßenbaubereich erfolgt durch die Straßenbaufirma.</p>	Wird berücksichtigt.

27. Hamburg Energie	Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	Wird zur Kenntnis genommen.
28. Hamburger Stadtentwässerung	<p>Im Bereich der geplanten Baumaßnahme Bleickenallee/Hohenzollernring sind Misch- und Regen- und Schmutzwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. ▪ Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. ▪ Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). ▪ Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. ▪ Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. ▪ Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. ▪ Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. 	Wird zur Kenntnis genommen.
29. servTEC	Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten.	Wird zur Kenntnis genommen.

30. Versatel	<p>Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigegeführten Planauszug.</p> <p>Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszug erhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind.</p> <p>Die Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden.</p> <p>Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
31. Dataport	<p>Soweit wir erkennen können, ergibt sich außer evtl. Schachtregulierungen für uns keine Betroffenheit. Unser Kabelschacht KS13941 (Hohenzollernring Ecke Holstentwiete) sitzt wohl weiter in den Nebenflächen als in unseren Planunterlagen dargestellt. Jedenfalls sieht dieses gem. Google-Maps und ihren Planunterlagen so aus, sodass dieser wohl an Ort und Stelle bleiben kann.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
32. PrimaCom	<p>Es bestehen unsererseits keine Einwände, wenn folgende Punkte beachtet werden: Eine Überbauung unserer Anlagen ist nicht gestattet. Kreuzungen sind nur mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand statthaft. Unsere Kabel liegen meist in einer Tiefe von 0,4-0,6 m im Gehwegbereich und in 0,6-1,2 m Tiefe im Straßenkörper, entsprechend den örtlichen Vorgaben. Bei Bohrungen sind die Bohrprotokolle zu beachten. Mit Minderdeckung ist jedoch zu rechnen. Die genaue Lage der Leitungen ist durch Querstiche festzustellen. Im Näherungsbereich unserer Kabel ist unbedingt Handschachtung erforderlich! Es ist ein Schutzbereich von 0,50 m links und rechts der Trasse einzuhalten. Bei Bohrungen ist ein Schutzbereich von 1 m links und rechts der Trasse einzuhalten. Sollten Sie dennoch ein Koaxial-Kabel bzw. LWL-Kabel beschädigen, so benachrichtigen Sie bitte das Network Operation Center der Tele Columbus Gruppe (24x7) unter der Tel.-Nr.: 0341/60952-450. (Diese Telefonnummer ist ausschließlich für Meldungen dieser Art geschaltet!)</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

33. Leitungsträger ohne Leitungen	Folgende Leitungsträger wurden informiert, unterhalten aber keine betroffenen Leitungen im Planungsgebiet: <ul style="list-style-type: none">- BT (Germany)- euNetworks- Eurofiber Nederland- Gasunie Deutschland- GENEFF- GLH & MTI- ImmoMediaNet- Telefónica Germany- TK-Kabelanlagen DB AB- Verizon Deutschland- BÜMVT-Netz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	Wird zur Kenntnis genommen.
--	---	-----------------------------



Zeichenerklärung

- Veloroute 1
- Hauptverkehrsstraße
- Autobahn BAB 7
- Baufeld

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt
 Beratung · Planung · Bauleitung · E-Mail: info@lehne-ing.de · www.lehne-ing.de
 Tel. 040 / 2849916 - 0 · Fax 040 / 2849916 - 11 · Danziger Str. 35a · 20099 Hamburg

gez. Meyn

Datum : 23.09.2019 Bearbeitet : Lehmann Gezeichnet : St

Datum	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: Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Teilbaumaßnahme: A10 VR.1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring
 1. Verschickung

Bearbeitet:
 Datum:
 Unterschrift, MR 2111

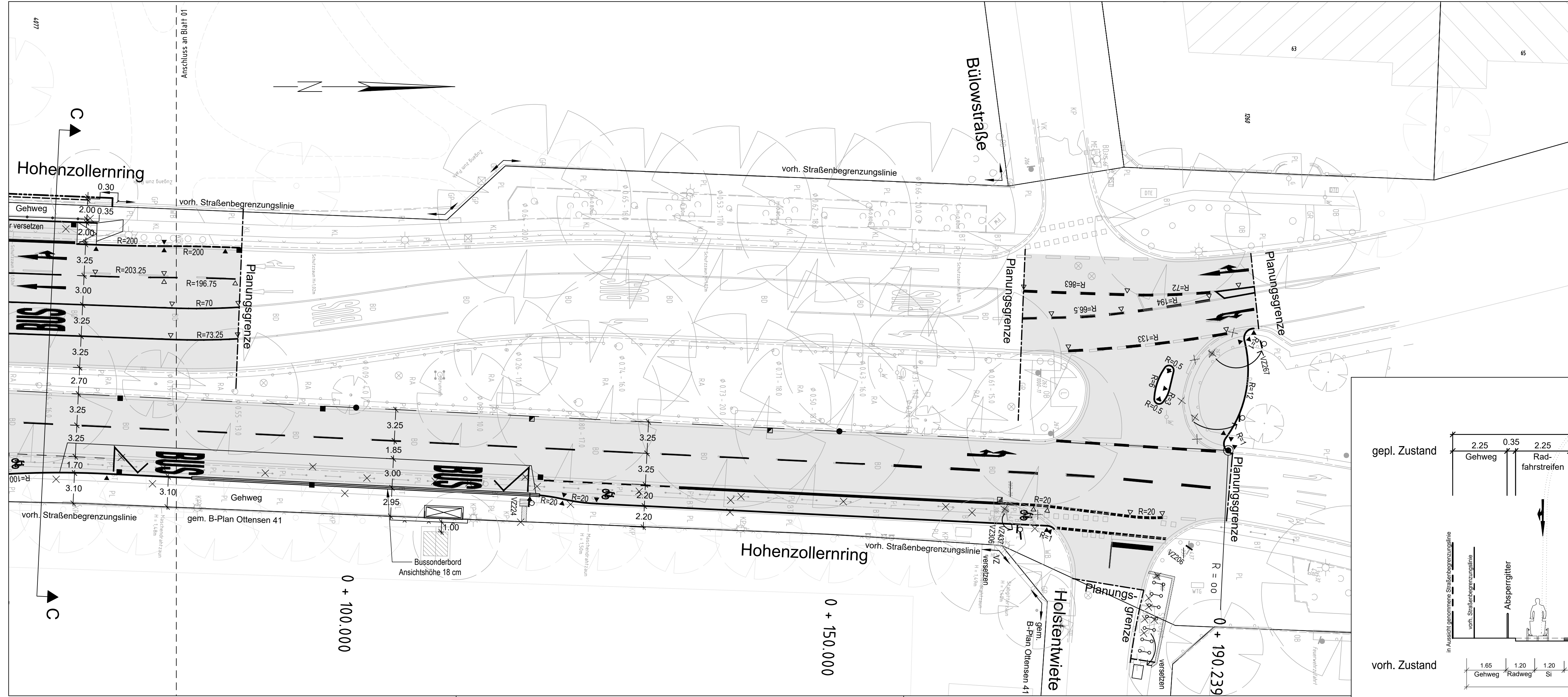
Fachtechnisch geprüft:
 Datum:
 Unterschrift, MR 213

Aufgestellt:
 Datum:
 Unterschrift, MR 20

Zugestimmt:
 Datum:
 Unterschrift, MR-L

Planinhalt: Übersichtsplan Blatt 1/1

Zeichnungs-Nr.: 00 **Maßstab:** 1:5.000



Plangrundlage:

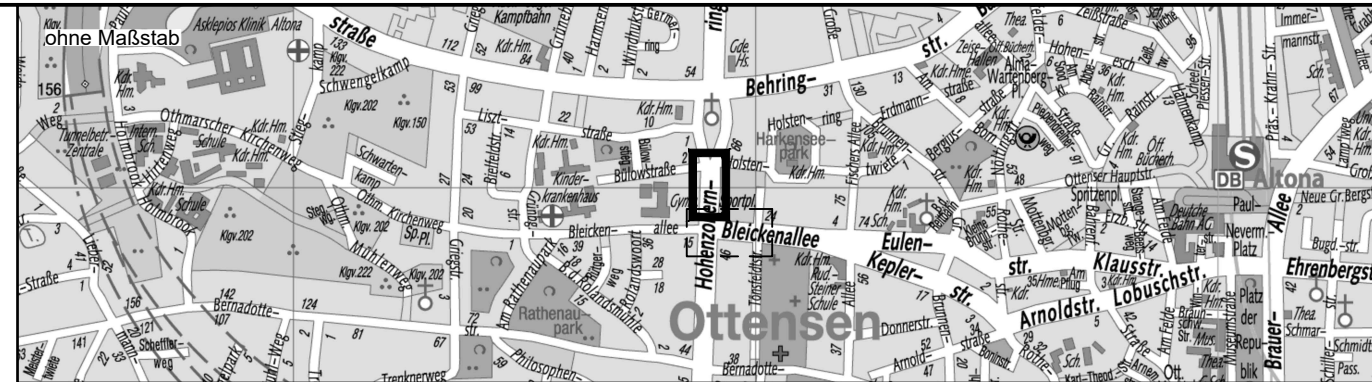
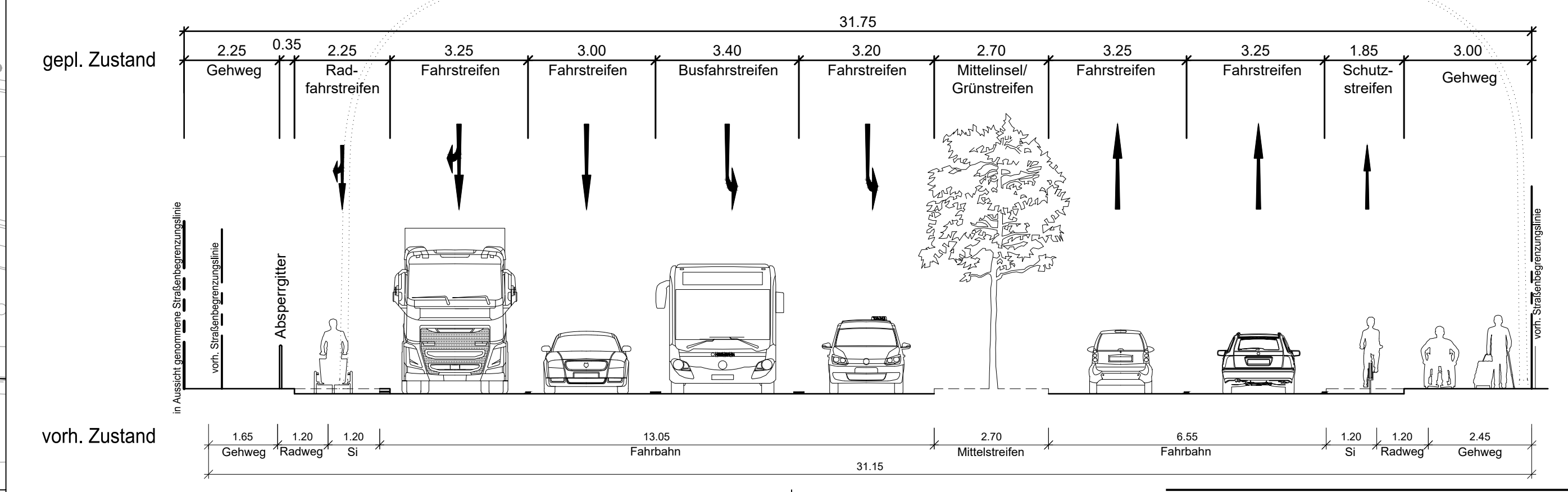
Vermessung mit ALKIS-Datei, Stand 24.06.2017

Zeichenerklärung

- vorhandene/geplante Beleuchtung
- vorh./gepl. Verkehrszeichen
- vorh./gepl. Pfosten/gepl. Steckpfosten
- vorh./gepl./zu regulierender Straßenablauf
- vorh./zu fallender Baum
- vorh./gepl. Fahrradbügel
- vorh./gepl. Fahrgastunterstand
- vorh./gepl. Sanierung der Fahrbahn
- vorh./gepl. Bodenindikatoren
- vorh./gepl. Umschüsselung Grundeigentum
- vorh./gepl. Hochbord 15x25 (l.d.R. 12 cm Kantenvorstand)
- vorh./gepl. Hochbord 15x25, abgesenkt
- vorh./gepl. Hochbord (Bussonderbord)
- vorh./gepl. Tiefbord
- vorh./gepl. Bordkantenvorstand 5 cm
- vorh. Flurstücksgrenze
- in Aussicht genommene Str.-begr.-linie

Schnitt C-C

M=1:100



Verfasst
 gez. M. Meyn

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt
 Beratung · Planung · Bauleitung · E-Mail: info@lehne-ing.de · www.lehne-ing.de
 Tel. 040 / 2849916 - 0 · Fax 040 / 2849916 - 11 · Danziger Str. 35a · 20099 Hamburg

Datum : 23.09.2019 Bearbeitet : Gezeichnet :

Datum	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

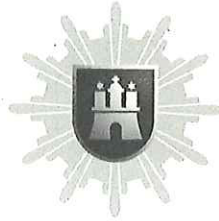
Bearbeitet:
 Datum: 29.10.2019
 gez. Hahn
 Unterschrift, MR 216

Teilbaumaßnahme:
 A10 VR.1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring
 Schlussverschickung
 Datum: 29.10.2019
 gez. Meyer
 Unterschrift, MR 210

Planinhalt:
 Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 2/2
 Datum: 29.10.2019
 gez. Olshausen
 Unterschrift, MR 20

Zugestimmt:
 Datum: 29.10.2019
 gez. Dettmer
 Unterschrift, MR-L

Zeichnungs-Nr.: 02 Maßstab: 1:250



POLIZEI
Hamburg

VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und
Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-55485
Fax +49 40 428 6-55419
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED] PP009684
2 D 152

Datum 11.09.2019
Aktenzeichen **VD52/8V/0606536/2019**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 212 (per E-Mail, VZ-Plan per Stafette)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
- Schreiben LSBG GF/IV1, Hr. Schmidt, vom 13.08.2019 -

LZA Bleickenallee / Hohenzollernring - 11490 -
- Anordnung Lageplan -

Lageplan 19/1346-04-04 vom 15.07.2019

Wir stimmen den übersandten Lageplan zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (3) Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Nach umfangreichem Meinungsaustausch wurde beschlossen den Knoten nach dem oben angegebenen Lageplan umzubauen.

Wesentliche Änderungen sind:

- Radfahrende werden mittiger über den Knoten geführt
- Verlegung der Bushaltestelle stadtauswärts führenden Bushaltestelle „Bleickenallee“
- Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit von der Bleickenallee Ost in Richtung Elbchaussee.

Die verkehrstechnischen Unterlagen sind derzeit noch in Bearbeitung. Diese werden nach Fertigstellung als Ergänzung zu dieser Anordnung angeordnet.

[REDACTED] § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.



POLIZEI
Hamburg

VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und
Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-55485
Fax +49 40 428 6-55419
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED] PP009684
2 D 152

Datum 17.09.2019
Aktenzeichen **VD52/8V/0606536/2019**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 212 (per E-Mail, VZ-Plan per Stafette)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
- ERGÄNZUNG -

- Schreiben LSBG GF/IV1, Hr. [REDACTED] vom 12.09.2019 -

LZA Bleickenallee / Hohenzollernring - 11490 -
- Anordnung Lageplan -

Lageplan	19/1346-04-04			vom	11.09.2019
Signalzeitenpläne	19/1346-04-04/00	Var.: 9	Abz.: Lo-11.09.2019	vom	11.09.2019
Zwischenzeitenmatrix	19/1346-04-04/00	Var.: 9	Abz.: Lo/M-A11.09.2019	vom	11.09.2019
Schaltuhr (interne)	17/137-04-10	Var.: 9	Abz.: Lo-11.09.2019	vom	11.09.2019

Begründung:

Der am 11.09.2019 angeordnete Lageplan wird mit den oben angegebenen Signalzeitenplänen, der Zwischenzeitmatrix und der Schaltuhr ergänzt.

[REDACTED]
(bei elektronischem Versand nach § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.