

Velorouten

Straßenverkehrstechnische Planung

PSP: 12602

**Maßnahme: VR 13 Gerichtstraße zwischen
Haubachstraße und Max-Brauer-Allee**



LSBG

Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag	3
1.3	Verkehrliche Gründe	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.1.2	Verkehrsbelastung	5
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung	8
2.1.4	Schadensbild	8
2.2	Verkehrssituation	8
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes	8
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	9
2.2.3	MIV	9
2.2.4	ÖPNV	10
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	10
2.2.6	Ruhender Verkehr	10
2.2.7	Unfallgeschehen	11
2.3	Weitere Rahmenbedingungen	11
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	11
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	11
2.3.3	Entwässerung	12
2.3.4	Versorgungsleitungen	12
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung	13
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	13
3.1.1	Verkehrskonzeption	15
3.1.2	Alternative Lösungsansätze	15
3.2	Einzelheiten der Planung/ Varianten	15
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	15
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	15
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	16
3.2.4	MIV	16
3.2.5	ÖPNV	16
3.2.6	Fußgänger und Radverkehrsführung	16
3.2.7	Ruhender Verkehr	16
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen	17
3.2.9	Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung	18



3.2.10	Entwässerung	18
3.2.11	Baustoffe	18
3.2.12	Kampfmittel	19
4	Planungsrechtliche Grundlagen	20
4.1	Bebauungsplan	20
4.2	Planfeststellung	20
5	Umsetzung der Planung	20
5.1	Grunderwerb	20
5.2	Wirtschaftlichkeit	20
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	20
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung	21
5.5	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	21



1 Anlass der Planung

Seit Jahren nimmt die Bedeutung des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel in der Freien und Hansestadt Hamburg zu. Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in den nächsten 20 Jahren auf 25 % zu steigern. Umgesetzt werden soll dieses Ziel mit den im Koalitionsvertrag der FHH vereinbarten Maßnahmen der Radverkehrsstrategie. Diese sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen.

Teil dieser Maßnahmen sind 14 Velorouten, welche bis 2025 mit einer Gesamtlänge von etwa 280 Kilometern kontinuierlich ausgebaut und beschildert werden sollen. Diese Velorouten bilden ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard. Das Hauptnetz wird durch bezirkliche Netze und ein Freizeitrouthenetz ergänzt.

In diesem Kontext soll im Planungsgebiet der Gerichtstraße zwischen der Haubachstraße und Max-Brauer-Allee eine neue und leistungsfähigere Radverkehrsanlage errichtet werden. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Der überplante Abschnitt der Gerichtstraße ist Teil der Veloroute 13 (innere Ringroute), welche über 14 Kilometer durch die um den Stadtkern gelegenen Stadtteile Altona, Eimsbüttel, Winterhude, Barmbek, Eilbek und Hamm führt. Dabei kreuzt sie an vielen Streckenabschnitten die Veloroute 1 bis 8. (Quelle: www.hamburg.de)

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Maßnahme ist Teil des Senatsprogramms zum Ausbau der Velorouten.

Der Planungsentwurf wurde im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona am 07.09.2020 vorgestellt.

1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

Realisierungs- und Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

Mit der Planung der Verkehrsanlagen ist das Ingenieurbüro SBI GmbH beauftragt.

1.3 Verkehrliche Gründe

Die Querschnittsaufteilung sowie der bauliche Zustand der Gerichtstraße werden der Funktion als Veloroute für den Radverkehr nicht gerecht. Der Radverkehr wird derzeit auf Großpflaster auf der Fahrbahn geführt, der ruhende Verkehr bedarf einer Neuordnung und die vorhandenen Gehwege benötigen eine Erneuerung zur Herstellung barrierefreier Verhältnisse.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Gerichtstraße ist eine Bezirksstraße mit Begegnungsverkehr und liegt in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Altona im Stadtteil Altona-Nord. Sie befindet sich in einer Tempo-30 Zone und ist von der Max-Brauer-Allee bis zur Löfflerstraße in nördliche Richtung als Einbahnstraße eingerichtet.

Das Planungsgebiet ist ca. 300 m lang und erstreckt sich von der Haubachstraße bis zur Max-Brauer-Allee.

Das Gebiet unterliegt gemäß dem Milieubericht von 1985 dem Milieuschutz, zugehörig zum „Milieugebiet Haubachstraße“. Der Milieuschutz ist in erster Linie ein Instrument der bezirklichen Planung und dient unter anderem dem Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebiets aufgrund seiner städtebaulichen Gestaltung sowie der Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.

Die Milieuschutzverordnung führt als Maßnahme des Mieterschutzes dazu, dass „der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen, [...], wenn die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung aus besonderen städtebaulichen Gründen und zum Schutz des sozialen Umfeldes erhalten werden soll“. (Quelle: www.hamburg.de)

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Gerichtstraße verläuft in nordwestlicher Ausrichtung ab der als Hauptverkehrsstraße ausgewiesenen Max-Brauer-Allee sowie der Julius-Leber-Straße bis zur Harkortstraße im Stadtteil Altona-Nord. Altona-Nord wird in diesem Bereich begrenzt durch die Bahnlinien von und zum Fern- und S-Bahnhof Altona sowie der Max-Brauer-Allee. Angrenzend sind hier im Westen die Stadtteile Ottensen sowie im Osten Altona-Altstadt.

Die Lage der Gerichtstraße im angrenzenden Straßennetz verdeutlicht die Abbildung 1.

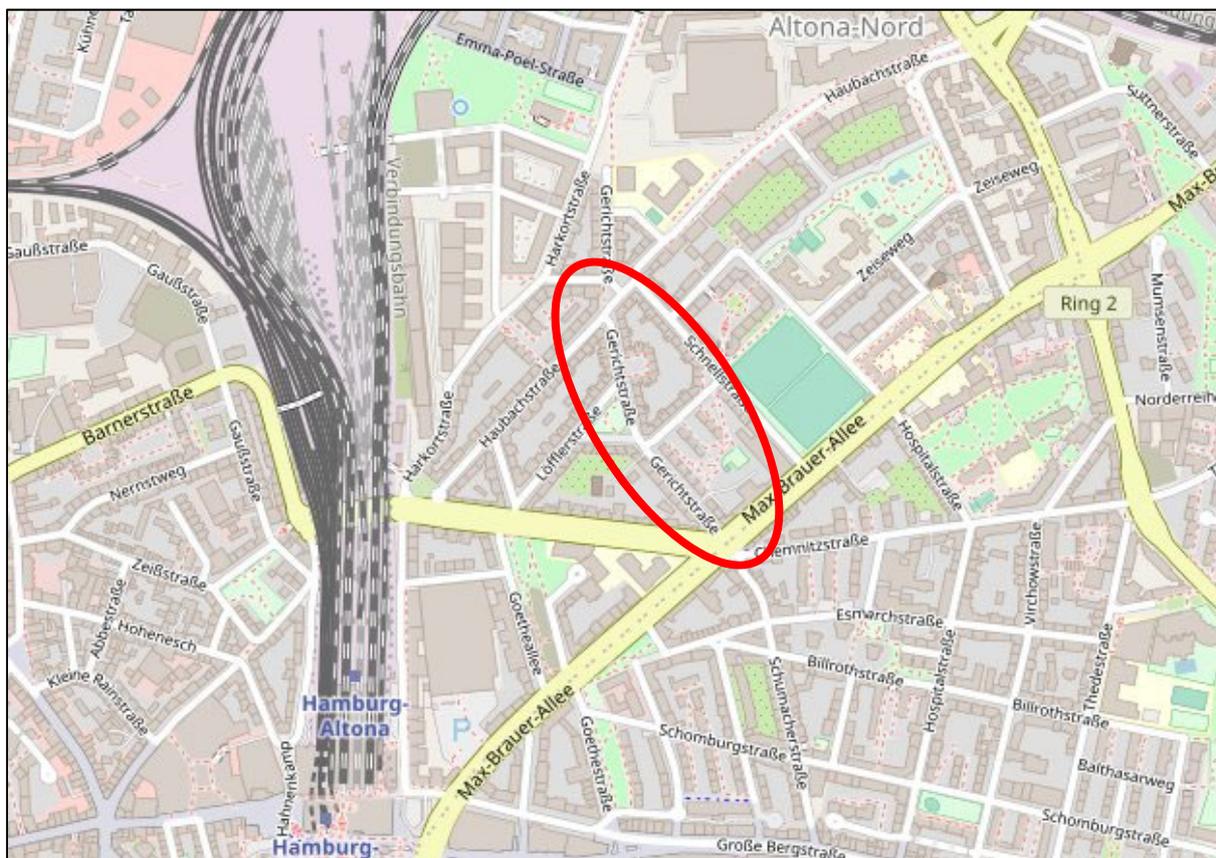


Abbildung 1: Übersichtsplan

Die Gerichtstraße dient dem Fuß- und Radverkehr zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke sowie als Schulweg (Theodor-Haubach-Schule) und als Verbindung in die umliegenden Wohnstraßen.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Bei einer aktuellen Verkehrszählung vom 23.05.2018 im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden sowohl die Daten für den MIV als auch die Radverkehrsstärken am Knotenpunkt Haubachstraße / Gerichtstraße (Abbildung 2) erfasst.

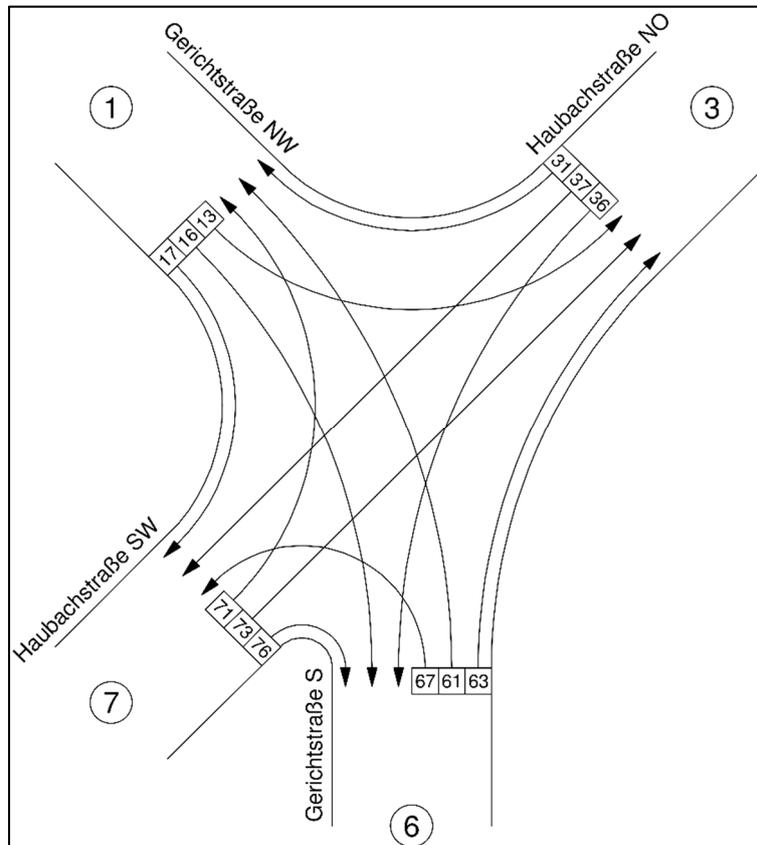


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Haubachstraße / Gerichtstraße

Für die Gerichtstraße NW weist die Zählung eine Querschnittsbelastung von rd. 1.080 Kfz/13h auf, für die Haubachstraße NO rd. 940 Kfz/13h, für die Gerichtstraße S rd. 430 Kfz/13h, sowie für die Haubachstraße SW rd. 520 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 1,2 % und 1,9 % (vgl. Abbildung 3).

VON \ NACH	1	3	6	7	Summe
1 Gerichtstraße NW	0	316	34	155	505
LKW-Anteil (%)	0.0	1.9	0.0	4.5	2.6
3 Haubachstraße NO	286	0	14	102	402
LKW-Anteil (%)	1.7	0.0	0.0	2.0	1.7
6 Gerichtstraße S	194	121	0	53	368
LKW-Anteil (%)	0.5	3.3	0.0	0.0	1.4
7 Haubachstraße SW	98	103	10	0	211
LKW-Anteil (%)	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5
Summe	578	540	58	310	1486
LKW-Anteil (%)	1.0	2.0	0.0	2.9	1.7
QUERSCHNITT Summe	1083	942	426	521	
LKW-Anteil (%)	1.8	1.9	1.2	1.9	

Abbildung 3: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“

Für die Gerichtstraße weist die Zählung eine Verkehrsbelastung von rd. 454 Kfz/13h auf. Der LKW-Anteil liegt bei 2,2 % (vgl. Abbildung 6). Die Querschnittsbelastung der anderen Knotenarme ist markant höher. Für die Max-Brauer-Allee NO beträgt sie 19.295 Kfz/13h, für die Max-Brauer-Allee SW 12.234 Kfz/13h, für die Chemnitzstraße 944 Kfz/13h und für die Julius-Leber-Straße 9.171 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt hier zwischen 1,9 und 7,1 %.

VON \ NACH	1	3	4	7	8	Summe
1 Gerichtstraße	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3 Max-Brauer-Allee NO	86	0	354	5111	3467	9018
LKW-Anteil (%)	7.0	0.0	1.7	7.9	2.8	5.7
4 Chemnitzstraße	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7 Max-Brauer-Allee SW	292	5873	162	0	553	6880
LKW-Anteil (%)	0.7	7.4	6.2	0.0	2.2	6.6
8 Julius-Leber-Straße	76	4404	428	243	0	5151
LKW-Anteil (%)	2.6	2.3	0.5	5.8	0.0	2.3
Summe	454	10277	944	5354	4020	21049
LKW-Anteil (%)	2.2	5.2	1.9	7.8	2.7	5.2
QUERSCHNITT Summe	454	19295	944	12234	9171	
LKW-Anteil (%)	2.2	5.4	1.9	7.1	2.5	

Abbildung 6: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (K 706)

Das Radverkehrsaufkommen im Querschnitt der Gerichtstraße beträgt rd. 510 Räder/13h, in der Max-Brauer-Allee NO rd. 3.290 Räder/13h, in der Max-Brauer-Allee SW 2.490 Räder/13h, in der Chemnitzstraße rd. 1.970 Räder/13h und in der Julius-Leber-Straße 1.840 Räder/13h (vgl. Abbildung 7).

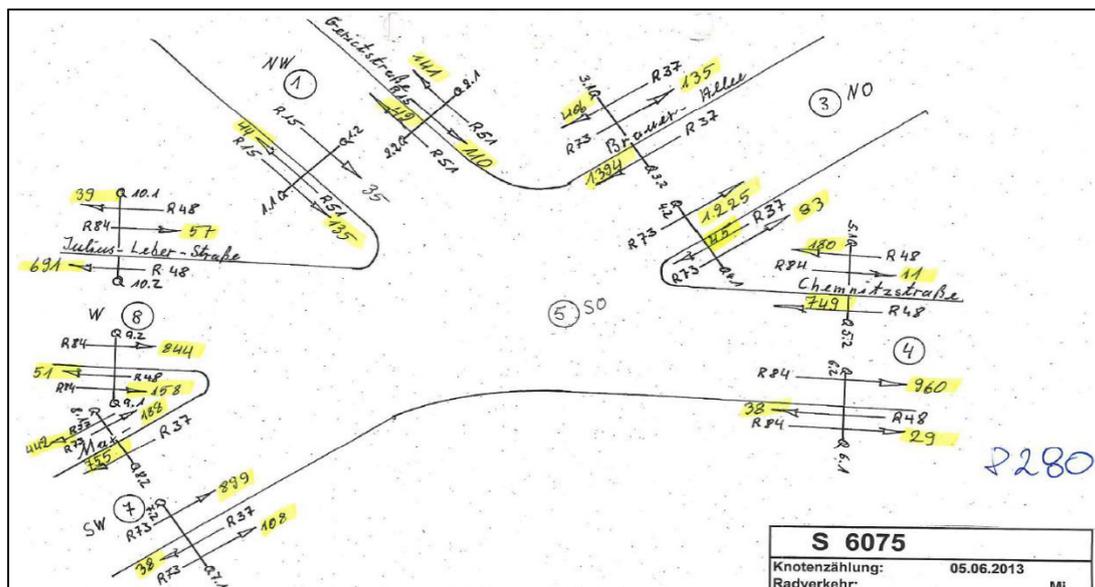


Abbildung 7: Gesamtbelastung von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Rad“ (K 706)

Aus beiden Zählungen wird deutlich, dass in der Gerichtstraße das Radverkehrsaufkommen höher als das des MIV ist. Ebenso ist das durchschnittliche Radverkehrsaufkommen in der Haubachstraße mehr als doppelt so hoch (Haubachstraße NO), bzw. mehr als fünfmal so hoch (Haubachstraße SW) wie die Belastung durch den MIV. Auch in der Chemnitzstraße beträgt das Radverkehrsaufkommen rund das



Doppelte des MIV-Aufkommens. Der Radverkehr stellt in diesen Straßen somit die dominierende Verkehrsart dar.

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung

Das Gebiet ist geprägt durch eine 4-5-geschossige Wohnbebauung in geschlossener Bauweise. Mittig des Planungsgebiets liegt der Spielplatz Gerichtstraße / Löfflerstraße. Vereinzelt sind Handwerks- und Dienstleistungsunternehmen ansässig. Von der Gerichtstraße führen Zufahrten zum Amtsgericht Altona und zu vereinzelt Hinterhöfen.

2.1.4 Schadensbild

Der Gehweg im Bereich des Spielplatzes weist deutliche Mängel auf. Die Breite des befestigten Gehwegs entspricht nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke und ist mangelhaft befestigt. Die Einmündung der Hans-Sachs-Straße ist aufgrund nicht abgesenkter Hochborde nicht barrierefrei zu überqueren. Die Nebenflächen weisen in vielen Bereichen kein einheitliches Erscheinungsbild auf. Beschilderungen für das Parken sind unkenntlich und unvollständig.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Der ca. 20 m breite Querschnitt teilt sich von Westen nach Osten im Abschnitt 01 zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße bzw. im Abschnitt 02 zwischen Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee vereinfacht wie folgt auf:

Tabelle 1: Abmessung der Fahrbahn und Nebenflächen

	A01	A02
WESTEN	2,00 m Gehweg	2,50 m Gehweg
	2,95 m Grün / Parken	2,45 m Grün
	7,25 m Fahrbahn	7,25 m Fahrbahn
	2,80 m Parken	4,75 m Grün / Parken
	2,00 m Grün / Parken	3,00 m Gehweg
OSTEN	3,00 m Gehweg	
GESAMT	20,00 m	19,95 m

Die Fahrbahn ist auf gesamter Länge mit Großpflaster befestigt und mit Bordkanten aus Granit bzw. Beton eingefasst. Im Abschnitt 01 zwischen Haubachstraße und der Einmündung Löfflerstraße ist mit Markierungsnägeln auf der westlichen Seite der Fahrbahn ein ca. 1,80 m breiter Längsparkstreifen abgetrennt. Die Fahrbahn weist dort abzüglich des Parkstreifens eine Breite von rd. 5,45 m auf. Die Schrägparkstände auf der östlichen Seite, zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße, sind als Gehwegparken halb quer ausgewiesen. Im Bereich der Fahrbahn sind sie mit Wabensteinpflaster befestigt, in den Nebenflächen überwiegend mit Kleinpflaster. Im Abschnitt 02 zwischen der Hans-Sachs-Straße und der Max-Brauer-Allee ist ebenfalls ein ca. 1,75 m breiter Längsparkstreifen auf westlicher Seite mittels Markierungsnägeln abgetrennt. Hier weist die übrige Fahrbahn eine Breite von rd. 5,50 m auf. Die durch ein Bord abgetrennten Senkrechtparkstände auf der östlichen Seite der Fahrbahn sind mit Wabensteinpflaster befestigt.

Die Gehwege sind zwischen 1,50 m (Abschnitt 01 Bereich Spielplatz) und 3,00 m (Abschnitt 02 östliche Seite) breit. Sie sind im gesamten Planungsbereich mit Betonsteinplatten (50*50 cm sowie 25*25 cm) belegt.



Im gesamten Planungsabschnitt gibt es Gehwegüberfahrten, welche mit Großpflaster, Wabenpflaster und Gehwegplatten befestigt sind.

Der Wasserlauf an den Fahrbahnrändern ist ebenfalls mit Großpflaster befestigt.

Eine Bohrkernanalyse zur Untersuchung des Oberbaus wurde beauftragt, die Ergebnisse der Entnahme vom 07.12.2020 liegen vor. Es wurden insgesamt 25 Bohrkern entnommen (zehn aus der Fahrbahn bzw. den Parkflächen und 15 in den Nebenflächen). Die Stärke des in der Fahrbahn bzw. in den Parkflächen vorhandenen Großpflasters aus Naturstein variiert zwischen 14-20 cm. Die in einigen Parkflächen vorhandenen Wabensteine weisen eine Dicke von 10 cm auf. Die Gehwegplatten in den Nebenflächen sind zwischen 4,5 cm und 7 cm dick. Der Asphaltoberbau im Bereich der Gehwegüberfahrt Löfflerstraße weist eine Stärke von 13 cm auf. Die Gehwegüberfahrt Hans-Sachs-Straße ist aus 16 cm dicken Betonpflastersteinen auf 16 cm dicken Pflastersteinen aus Kupferschlacke gebaut. Gebettet ist das Obermaterial größtenteils auf Sand, Sand-Kies-Gemisch sowie Sand-Schluff-Gemisch. Vereinzelt sind Ziegelbruch, Wurzelreste sowie Steine und Holzkohle im Unterbau vorhanden. Die Einstufung gem. Laga liegt zwischen Z0 und Z2. Bei dem Zuordnungswert Z2 ist eine Wiederverwendung des Materials hinsichtlich der umweltrelevanten Merkmale in gleicher Weise und an vergleichbarem Standort möglich.

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

In den Bereich der zu überplanenden Straße münden von Nord nach Süd westlich die Straße Löfflerstraße, der verkehrsberuhigte Bereich Löfflerstraße sowie von Osten die Hans-Sachs-Straße ein. Die Knotenpunkte sind nicht signalisiert. Die als Gehwegüberfahrt ausgebildete südliche Löfflerstraße ist gegenüber der Gerichtstraße wartepflichtig. Die Löfflerstraße Nord sowie die Hans-Sachs-Straße sind mittels Rechts-vor-Links vorfahrtgeregelt. Der außerhalb der Planungsgrenze angrenzende Knotenpunkt Julius-Leber-Straße / Chemnitzstraße / Max-Brauer-Allee / Gerichtstraße ist signalisiert (KP 706).

2.2.3 MIV

Der südliche Teil der Gerichtstraße, zwischen Löfflerstraße und Max-Brauer-Allee, ist als Einbahnstraße in Richtung Norden eingerichtet. Laut einer Verkehrszählung von Mittwoch, dem 05.06.2013 im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr, weist die Gerichtstraße in diesem Bereich eine Belastung von 454 Kfz/13h (LKW-Anteil 2,2%) auf.

Der nördliche Abschnitt, zwischen Haubachstraße und Löfflerstraße, ist im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die Verkehrsbelastung Richtung Süden liegt hier bei 58 Kfz/13h (LKW-Anteil 0,0%), Richtung Norden bei 368 Kfz/13h (LKW-Anteil 1,4%) laut der Verkehrszählung vom 23.05.2018 (siehe Abbildung 3).

Die Gerichtstraße liegt im Bereich einer Tempo-30 Zone, die nicht als Gehwegüberfahrten ausgebildeten Einmündungen unterliegen demnach der Rechts-vor-Links Regelung.

Es sind vier Gehwegüberfahrten zur Erschließung der Privatgrundstücke vorhanden. Das Verkehrsaufkommen dieser ist gering.

Die Gehwegüberfahrten sind folgenden Flurstücken bzw. Hausnummern zuzuordnen:

- Flurstück-Nr.: 116, Haus-Nr. 5
- Flurstück-Nr.: 121, Zufahrt zur Katholisch Apostolischen Gemeinde
- Flurstück-Nr.: 123, Haus-Nr. 2a
- Flurstück-Nr.: 133, (Feuerwehrezufahrt) Haus-Nr. 20-34

2.2.4 ÖPNV

Es verkehren keine Buslinien innerhalb des Planungsgebietes.

Eine Anbindung an den ÖPNV besteht mit der Bushaltestelle „Gerichtstraße“ (Buslinie 15, 20, 25, 183, 600) an der Max-Brauer-Allee circa 45 m östlich des Knotenpunktes Gerichtstraße / Max-Brauer-Allee. Zudem verkehrt nördlich des Planungsgebiets in der Harkortstraße die Buslinie 113 mit der Haltestelle „An der Kleiderkasse“ über den Bahnhof Altona bis Neumühlen / Övelgönne.

2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Den zu Fuß Gehenden stehen entlang der Gerichtstraße auf beiden Seiten Gehwege zur Verfügung. Aufgrund fehlender taktiler Elemente sowie nicht abgesenkter Bordsteine und der unzureichenden Breiten der Gehwege in einigen Bereichen ist der Großteil des Planungsbereichs nicht barrierefrei.

Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Straße geführt. Aufgrund des Großpflasters in der Fahrbahn sind vermehrt Radfahrende auf den Gehwegen zu beobachten. Der Bestand erfüllt nicht die Erfordernisse einer Veloroute.

2.2.6 Ruhender Verkehr

Es wurde eine Bestandsanalyse bezüglich des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Die Abbildung 8 und die Abbildung 9 zeigen die ausgewiesenen Parkstände im Bestand. Im Abschnitt 01 stehen rd. 51 Parkstände in Längs-, Senkrecht- und Schrägaufstellung zur Verfügung. Im Abschnitt 02 sind rd. 48 Parkstände in Längs-, Senkrecht- und Schrägaufstellung vorhanden.

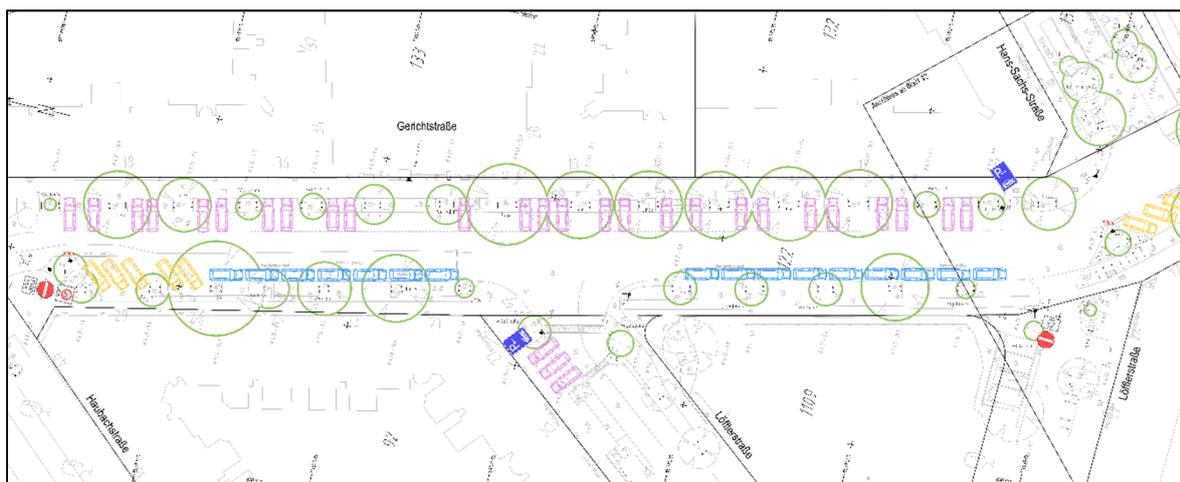


Abbildung 8: Bestandsanalyse Ruhender Verkehr A01

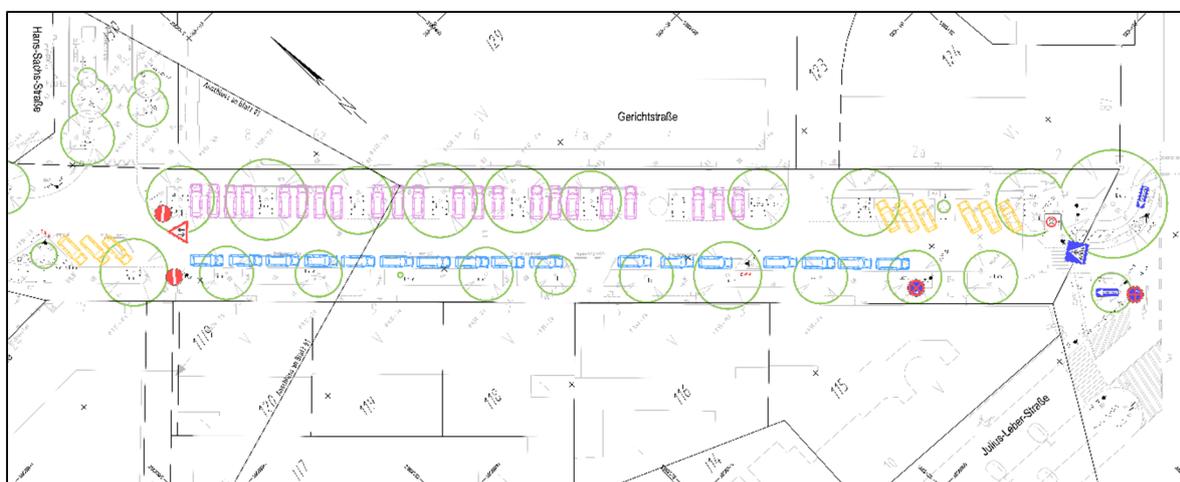




Abbildung 9: Bestandsanalyse Ruhender Verkehr A02

Im Planungsgebiet herrscht ein großer Parkdruck, weswegen die tatsächliche Parksituation von der ausgewiesenen abweicht. So wird im Bereich des Abschnitts 01 auf westlicher Seite der Gerichtstraße nicht längs, sondern senkrecht bzw. schräg geparkt. Im Einmündungsbereich der Max-Brauer-Allee wird auf östlicher Seite nicht schräg, sondern durchgängig senkrecht geparkt. Auch der Fahrbahnrand wird auf gesamter Länge zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Zudem wird in weiten Teilen bis auf den Gehweg sowie weit auf die Straße, bzw. in zweiter Reihe geparkt. Dies stellt eine Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar.

Am 18.12.2020 wurde durch den LBV Anwohnerparken und eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt. Hierzu wurden zwei Parkautomaten im Planungsraum installiert.

Für den Radverkehr sind 25 Fahrradbügel sowie zwei privat bewirtschaftete Fahrradabstellhäuschen vorhanden. Aufgrund des hohen Parkdrucks für Radfahrende und der nicht ausreichend vorhandenen Abstellmöglichkeiten werden überwiegend Schilder-, Beleuchtungsmasten und Baumschutzbügel zum Abstellen benutzt.

Es ist ein Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder im Planungsraum feststellbar. Gesondert ausgewiesene Parkmöglichkeiten hierzu sind im Bestand nicht vorhanden.

2.2.7 Unfallgeschehen

Zum Unfallgeschehen liegt eine Auswertung der Polizei (VD) vom 02.06.2021 für den Zeitraum zwischen dem 01.01.2018 und 31.12.2020 für den zu überplanenden Bereich der Gerichtstraße vor.

Insgesamt wurden im ausgewerteten Bereich 27 Verkehrsunfälle erfasst. 26 dieser Verkehrsunfälle stehen im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr. Ein Verkehrsunfall mit leichtverletzter Person ist auf einen Allein-Verkehrsunfall eines unter Alkohol und Drogen stehenden Elektrokleinstfahrzeugführers zurückzuführen.

Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden wurden nicht erfasst.

Für das laufende Jahr liegen vorläufige Zahlen der Polizei (VD) bis einschließlich März vor. Im Jahr 2021 wurden bisher drei Verkehrsunfälle erfasst. Zwei Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr und ein Verkehrsunfall, bei dem ein Radfahrender, der auf dem Gehweg fuhr, mit einem zu Fuß Gehenden kollidierte.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Baumschutzbügeln sowie Absperrerelementen in Form von Bügeln und Pfosten. Im Bereich des Knotenpunktes Haubachstraße / Gerichtstraße befinden sich zahlreiche Findlinge sowie ein Mülleimer und Fahrradbügel. Im Einmündungsbereich der Spielstraße Löfflerstraße steht eine Litfaßsäule. Vor der Gerichtstraße Nr. 40 und der Nr. 4 stehen jeweils ein privat bewirtschaftetes Fahrradabstellhäuschen im Straßenraum. Vor der Gerichtstraße Nr. 1 steht eine Telefonsäule der Telekom. Zudem sind zwei Parkautomaten zur Bewirtschaftung des Parkraums vorhanden.

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten. Diese befinden sich auf der nördlichen Seite der Fahrbahn. Die Abstände variieren zwischen 50-60 m. In den Knotenpunkten befindet sich die Beleuchtung beidseitig mit Abständen zwischen 20-30 m.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich insgesamt 54 Straßenbestandsbäume verschiedener Stamm- und Kronendurchmesser. Es sind vorwiegend Eichen und Linden vorhanden, ergänzt durch



Weißdorne und Vogelbeeren sowie einen Ahorn. Ein Teil des Baumbestandes ist verhältnismäßig jung, da dieser in den letzten Jahren nachgepflanzt wurde. Die Baumscheiben im Bereich der Parkstände sind überwiegend durch stark verdichteten Oberboden gekennzeichnet.

Eine Ortsbegehung am 23.06.2020 durch den Sachverständigen von LSBG-S2 ergab, dass der Baumbestand vermehrt Vitalitätsschäden aufweist. Der Altlastenhinweiskataster deutet nicht auf Störungen durch Altlasten, altlastenverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und/oder Grundwasserschäden hin. Grund für die Schäden könnten suboptimale Wachstumsbedingungen sein.

In dem Abschnitt vor den Hausnr. 10 bis 18 sowie auf der Dreiecksinsel im Bereich zwischen der Einmündung Hans-Sachs-Straße und Spielstraße Löfflerstraße wurden von Anwohnenden Beete und Pflanzkästen angelegt (Urban Gardening). Offizielle Baumscheibenpatenschaften liegen im Bezirk Altona nicht vor.

2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt über ein Dachprofil abwechselnd mit einem einseitigen Gefälle über Rinnen aus Großpflaster und Trummen in ein Mischwassersiel (MW DN 400). Im Juli 2020 sind die Trummen sowie die Anschlussleitungen untersucht worden. Es werden vereinzelt Sanierungen der Anschlussleitungen (Inliner, Fräsen) sowie neue Trummen empfohlen.

2.3.4 Versorgungsleitungen

Auf Grundlage einer Leitungsanfrage am 13.11.2019 wurde ein aktueller Leitungsbestandsplan erstellt. Demnach liegen im Straßenraum die gängigen Versorgungsleitungen sowie Mischwassersiele.

In den Nebenflächen der Gerichtstraße sind diverse Verteilerschächte und -schränke vorhanden.



3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Planungsziel ist die regelgerechte Herstellung der Veloroute nach den Vorgaben der ReStra 2017 und unter Berücksichtigung des entsprechenden Regelwerks der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), insbesondere der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06 und der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, der Drucksache 22/106 („Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg. Die Fahrradstadt Hamburg wird inklusiver“), unter Einbeziehung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen.

Ein erklärtes Ziel ist der Erhalt der Bestandsbäume, da diese prägend für das Straßenbild sind. Aufgrund des hohen Parkdrucks im Viertel ist der ruhende Verkehr unter Berücksichtigung der Einhaltung der aktuellen Regelwerke eine weitere Priorität.

Der Radverkehr ist gemäß den Verkehrszahlen die bestimmende Verkehrsart. Den Anforderungen einer Veloroute kann durch Einrichtung einer für den Anliegerverkehr freigegebenen Fahrradstraße Rechnung getragen werden.

Für die Durchführung einer Variantenuntersuchung wurde die Gerichtstraße in folgende Abschnitte eingeteilt: *A01* (Gerichtstraße zwischen Haubachstraße und Hans-Sachs-Straße), *KP* (Knotenpunktbereich Hans-Sachs-Straße) und *A02* (Gerichtstraße zwischen Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee).

Zur Ermittlung einer geeigneten Querschnittsaufteilung wurde unter Berücksichtigung der resultierenden Fahrbahnbreiten je nach Parkstandaufstellung für jeden Abschnitt ein Querschnitt mit Längsparken, Senkrechtparken sowie Schrägparken aufgetragen. Je nach Aufstellart unterscheidet sich die Anzahl der unterzubringenden Parkstände gering. Zum Schutz des Baumbestandes wurde infolge der Variantenuntersuchung zunächst davon abgesehen, Senkrechtparkstände vorzusehen. Die bisherige Planung kombinierte daher die Variante 5 für den Abschnitt 01 und die optimierte Variante 3 für den Abschnitt 02. Nach einer Voruntersuchung durch einen Baumsachverständigen hat sich nun herausgestellt, dass ein Teil der Senkrechtparkstände im Abschnitt 02 wieder hergestellt werden können. Entsprechend werden diese in der Schlussverschickung nun berücksichtigt. Die Planung für den Abschnitt 02 orientiert sich daher nun grob an der optimierten Variante 1.

Die Gestaltung des Knotenpunktes orientiert sich an den Varianten in den Abschnitten A01 und A02.

Die Abbildung 10 fasst die Variantenuntersuchung übersichtlich zusammen.

In der Stellungnahme der Feuerwehr zur 1. Verschickung erhebt diese Bedenken gegen die geplante Fahrbahnbreite von 4,75 m. Die in der Gerichtstraße befindlichen Objekte sind in der Regel vier- bis fünfgeschossige Gebäude, bei denen der zweite Rettungsweg grundsätzlich über Leitern der Feuerwehr herzustellen ist. Die Fahrbahnbreite bzw. der Bewegungsraum für die Feuerwehrfahrzeuge muss eine Mindestbreite von 5,50 m ausweisen, sodass die Vorgaben der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ während und nach der Bauphase eingehalten werden. Durch die Nutzung der an die Fahrbahn angrenzenden Flächen für den ruhenden Verkehr, konnte der Bewegungsraum nicht gewährleistet werden. Dieser Vorgabe wird nun entsprochen und die Fahrbahnbreite mit 5,50 m geplant.

		Veloroute 13: L 154 Gerichtstraße (von Max-Brauer-Allee bis Haubachstraße)							
		Streckenabschnitt A01 (Haubachstr. bis Löfflerstr.)		Knotenpunkt KP Löfflerstr. / Hans-Sachs-Str.		Streckenabschnitt A02 (Hans-Sachs-Str. bis Max-Brauer-Allee)			
Bestand	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr	Kurzbeschreibung	Bäume	Ruhender Verkehr
Variante 1	Zweirichtungsverkehr, T-30 Zone Fahrradstraße Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	31 St. unterschiedlicher Art und Größe keine Fällungen notwendig	Σ = 48 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Rechts-vor-links-Regelung, T-30 Zone Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	6 St. unterschiedlicher Art und Größe 1 Baum fällen	Σ = 3 Parkstände keine Reduzierung	Einbahnstraße, T-30 Zone Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	20 St. unterschiedlicher Art und Größe keine Fällungen notwendig	Σ = 45 Parkstände
1 optimiert	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	38 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	3 Parkstände keine Reduzierung	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Senkrechtparken / Längsparken mit einer FB Breite von 6,0 m	keine Fällungen notwendig	23 Parkstände: >>> Reduzierung um rd. 50%
2	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	38 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	3 Parkstände keine Reduzierung	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	24 Parkstände: >>> Reduzierung um rd. 47%
3	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	46 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 20%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	4 Parkstände >>> Erhöhung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken / Längsparken mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	21 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 53%
3 optimiert	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	53 Parkstände >>> Erhöhung um rd. 10%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	21 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 53%
4	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	26 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 42%
5	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	25 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 45%
6	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	47 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 2%	Aufhebung der Rechts- vor-links- Regelung durch Gehwegüberfahrten, Beginn / Ende T-30 Zone	1 Baum fällen	2 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 30%	Fahrradstraße, Aufhebung der T-30 Zone, Zweirichtungsverkehr, Schrägparken auf beiden Seiten mit einer FB Breite von 4,75 m	keine Fällungen notwendig	25 Parkstände >>> Reduzierung um rd. 45%

Abbildung 10: Variantenuntersuchung

Im Zuge des Planungsprozesses war ursprünglich eine Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Die Corona-Pandemie führte dazu, dass auf die Durchführung einer Präsenzveranstaltung verzichtet werden musste. Die Anwohnenden im Plangebiet sowie dem näheren Umfeld und



Interessierte wurden daher im Rahmen einer Online-Umfrage beteiligt. Mittels dieser Online-Umfrage hatten die Beteiligten im Zeitraum zwischen dem 28.04.2021 und 12.05.2021 die Möglichkeit, ihre Sicht auf den Bedarf an Stellplätzen für Fahrräder, Lastenräder, PKWs und Motorräder sowie Flächen für Urban Gardening darzulegen. Insgesamt haben 166 Personen an der Umfrage teilgenommen. Zudem wurden vereinzelt weitere Stellungnahmen per E-Mail eingereicht. Die Ergebnisse wurden in der Schlussverschickung berücksichtigt.

3.1.1 Verkehrskonzeption

Rahmenbedingung für den Anschluss der Planung im Osten an die Max-Brauer-Allee ist die vorliegende Planung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer zum Umbau der Hauptverkehrsstraße Max-Brauer-Allee. Inhalt dieser Planung ist die Einrichtung eines Wendehammers am östlichen Ende der Gerichtstraße, welcher zukünftig nicht von Kfz passiert werden kann. Der Anschluss Gerichtstraße / Max-Brauer-Allee ist ausschließlich für den Rad- und Fußgängerverkehr geöffnet.

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird als beste Möglichkeit angesehen, die Gerichtstraße gemäß den hohen Ansprüchen an eine Veloroute umzuplanen. Alternative Lösungsansätze wurden nicht verfolgt.

3.2 Einzelheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die Gerichtstraße wird zu einer für den Anliegerverkehr freigegebenen Fahrradstraße umgebaut. Einmündende Straßen werden mit Gehwegüberfahrten angebunden, sodass der Verkehr auf der Gerichtstraße vorfahrtberechtigt ist. Der Verkehr aus den einmündenden Straßen in die Fahrradstraße ist zukünftig wartepflichtig. Der ruhende Verkehr wird neu geordnet. Im Abschnitt 01 werden durchgängig Längsparkstände eingerichtet. Im Abschnitt 02 werden auf westlicher Fahrbahnseite Längsparkstände und am östlichen Fahrbahnrand Senkrechtparkstände vorgesehen.

Aufgrund des vorliegenden Milieuschutzes wird nur die Kernfahrbahn asphaltiert. Die Randbereiche werden aus Großpflaster hergestellt, ebenso die Parkstände. Der Einmündungsbereich Haubachstraße / Gerichtstraße wird als Gehwegüberfahrt mit Wabensteinpflaster ausgebildet, um den Übergang in die Fahrradstraße hervorzuheben. Die Haubachstraße ist somit vorfahrtsberechtigt. Die Gehwegüberfahrten in den Knotenpunktbereichen Löfflerstraße und Hans-Sachs-Straße werden ebenfalls mit Wabensteinpflaster befestigt.

In Abstimmung mit der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) und der BKM (Behörde für Kultur und Medien) wurde beschlossen, dass im Bereich der Hausnummern 14 bis 38 die in der Nebenanlage befindlichen Kleinpflasterflächen einschließlich des anschließenden Hochbordes, soweit möglich, lagegleich zu erhalten, ggf. aufzuarbeiten und in die Planung zu integrieren sind.

Der vorhandene Granitplattenbelag an der nördlichen Ecke der Einmündung Gerichtstraße / Hans-Sachs-Straße (Hausnummer 3) ist im Zuge der Maßnahme wiederherzustellen bzw. zu erhalten.

Als Element der Straßenraumgestaltung werden im Bereich des Übergangs von der Haubachstraße in die Gerichtstraße zwei Bäume als „Baumportal“ gepflanzt. Dieses Gestaltungselement findet sich an weiteren Einmündungen wieder.

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die asphaltierte Kernfahrbahn erhält durchgängig eine Breite von 4,00 m zzgl. zwei 0,75 m breiten Granitgroßpflasterstreifen. Im Abschnitt 01 grenzen beidseitig und im Abschnitt 02 auf der Westseite 2,10 m breite Längsparkstände an. Die Senkrechtparkstände im Abschnitt 02 werden mit einer Tiefe von 4,35 m ausgeführt. An die Parkstände schließt ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen an.



Die anliegenden Gehwege variieren zwischen einer Breite von 2,40 m und 2,70 m und orientieren sich größtenteils am Bestand. Die Gehwegüberfahrten zu anschließenden Grundstücken werden neu hergestellt.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die zukünftig als Gehwegüberfahrten ausgeführten, nicht signalisierten Einmündungen im Planungsbereich werden kompakter und mit einer Aufpflasterung hergestellt. Durch die Einrichtung der Gehwegüberfahrten ergibt sich eine durchgängige Vorfahrt für den Verkehr auf der Gerichtstraße zwischen der Max-Brauer-Allee bis zur Einmündung in die Haubachstraße.

Die Gerichtstraße wird über eine Gehwegüberfahrt untergeordnet an die Haubachstraße angeschlossen.

An allen Gehwegüberfahrten einmündender Straßen werden gem. ReStra taktile Elemente in grauer Farbe hergestellt.

3.2.4 MIV

Dem MIV wird durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ eingeschränkt das Einfahren in die Straße gestattet. Gemäß Verkehrsrecht umfasst dies alle Personen, deren Grundstücke mit dem Weg verbunden sind, Kraftfahrer inbegriffen, die privat und geschäftlich eine Adresse in der Anliegerzone anfahren müssen.

Für den motorisierten Verkehr ergeben sich darüber hinaus Änderungen durch die Anordnung der Fahrradstraße. Verkehr aus den einmündenden Straßen ist zukünftig wartepflichtig. Dies wird baulich durch die Gehwegüberfahrten geregelt.

Zwischen dem Knotenpunkt Hans-Sachs-Straße und Max-Brauer-Allee wird die bestehende Einbahnstraßenregelung aufgehoben. Im Rahmen der Umplanung der Max-Brauer-Allee wird ein Wendehammer eingerichtet.

3.2.5 ÖPNV

- entfällt -

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die Gerichtstraße wird zukünftig eine Fahrradstraße mit Vorrang für den Rad- und Anliegerverkehr an allen einmündenden Straßen. Die einmündenden Straßen werden mittels Gehwegüberfahrten ausgebildet, so dass der Verkehr aus diesen Straßen in die Fahrradstraßen zukünftig wartepflichtig ist.

Die Gehwege entsprechen in den Abmessungen größtenteils dem Bestand und erhalten im gesamten überplanten Bereich neue Oberflächen. Im Sinne des Milieuschutzes bilden die gut erhaltenen Kleinpflasterflächen im Bereich von Hausnummer 14 bis Hausnummer 38 die Ausnahme.

Die Straßenquerung an der Haubachstraße sowie die zusätzliche Quermöglichkeit nördlich der Hans-Sachs-Straße werden barrierefrei ausgebaut. An den hier geplanten Doppelquerungen mit Ansichten von 0 cm und 6 cm werden einheitlich taktile Bodenelemente verbaut.

Die vorhandenen, in Großpflaster hergestellten Zufahrten erhalten zur Herstellung der Barrierefreiheit mit geschnittenem Großpflaster ausgebildete Gehwegbereiche. Bei der Planung wird auf eine von Einbauten freigehaltene Wegebeziehung geachtet.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind 82 Parkstände einschließlich zwei barrierefreier Parkstände sowie einer Ladezone für den ruhenden Verkehr in Längs- und Senkrechtaufstellung vorgesehen. Die Abnahme des Parkraumes um 17 Parkstände (-17 %) gegenüber den 99 ausgewiesenen Parkständen im Bestand ergibt sich insbesondere aus der zukünftig regelgerechten Herstellung der Parkstände.



In der Löfflerstraße (Nord) wird der Einmündungsbereich kompakter gestaltet und zu einer Gehwegüberfahrt umgestaltet. Dadurch bedingt werden drei Senkrechtparkstände aufgegeben und durch 10 Fahrradabstellmöglichkeiten (fünf Fahrradbügel) ersetzt.

Die durchgeführte Online-Befragung ergab einen höheren Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten gegenüber dem tatsächlichen Bestand. Das aktuelle Angebot wird in beiden Planbereichen als eher gering bewertet. Dem festgestellten Mehrbedarf an Fahrradbügeln gegenüber dem Bestand (25 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung) wird durch deutliche Ergänzung auf nach aktuellem Planungsstand 123 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung entsprochen.

Die Online-Umfrage ergab zusätzlich, dass das bestehende Angebot Lastenräder in der Gerichtstraße abstellen zu können, von den Teilnehmenden in beiden Planbereichen als „eher gering“ bewertet wird. Um auch diesem Bedarf zu entsprechen, werden acht ausgewiesene Abstellmöglichkeiten für Lastenräder im gesamten Planungsgebiet eingerichtet.

Eine Übersicht über die Parkbilanz gibt die nachfolgende Tabelle 2:

Tabelle 2: Parkbilanz (*)

	A01	A02	Gesamt
Ausgewiesene Parkstände	51	48	99
Geplante Parkstände*	49	33	82
Vorhandene Fahrradbügel	22	3	25
Geplante Fahrradbügel (Doppelaufstellung)	78	45	123
Geplante Fahrradbügel (Lastenrad)	4**	2***	6

* Inkl. einer Ladezone und zwei barrierefreier Stellplätze

** Fahrradbügel mit Einzelaufstellung

*** Fahrradbügel mit Doppelaufstellung

Die Lage der zwei privat bewirtschafteten Fahrradabstellhäuschen wird bezüglich der Planung angepasst und fachgerecht versetzt.

3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen

Aufgrund des markanten Baumbestandes steht zunächst der Erhalt der vorhandenen Bäume im Vordergrund. Die neue Bordlinie der Straße wird so geführt, dass nur geringe Eingriffe in den Wurzelbereich erfolgen müssen.

Zur Abschätzung der Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen auf den angrenzenden Straßenbaumbestand wurden vom 12.08.2021 - 13.08.2021 im Auftrag des LSBG durch ein Fachbüro Wurzelsuchgrabungen durchgeführt und eine Machbarkeitsprüfung der vorliegenden Planungsvariante im Hinblick auf den Erhalt der Straßenbäume durchgeführt. Die Ergebnisse der abschließenden gutachterlichen Stellungnahme werden in der weiterführenden Ausführungsplanung berücksichtigt. Dabei ist insbesondere zur Vermeidung von Schäden im Zuge der Bauplanung und der -ausführung auf die Einhaltung von Baum- und Wurzelschutzmaßnahmen zu achten. Die Bauausführung wird durch einen Sachverständigen zur Überwachung der Belange der Bäume begleitet.

Zusätzlich wird in der weiteren Planung berücksichtigt, dass in den Flächen, die im Zuge der Baudurchführung asphaltiert werden sollen, eine ausreichende Überdeckung, vor allem der Tragwurzeln, sichergestellt wird, um diese durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig zu schädigen.

Drei der vorhandenen 54 Straßenbäume entfallen bzw. werden an anderer Stelle durch Neupflanzungen ersetzt. Die Felsenbirne vor Haus-Nr. 24 in der Löfflerstraße wird durch eine Eiche ersetzt. Der Weißdorn vor der Haus-Nr. 17 in der Gerichtstraße wird ebenfalls ersetzt und etwas weiter westlich



gepflanzt. Der Weißdorn in der Feuerwehrezufahrt Gerichtstraße Nr. 20-34 entfällt, um die ungehinderte Zufahrt durch die Einsatzfahrzeuge zu gewährleisten. Ein Ahorn, der sich am Knotenpunkt Gerichtstraße / Haubachstraße, vor der Gerichtstraße Nr. 29 befand, wurde bereits zwischen die vorhandenen Baumschutzbügel versetzt. Bei diesem Baum handelt es sich um eine kürzlich erfolgte Neupflanzung, die mit der Planung in Konflikt stand. Zudem sind weitere fünf Neupflanzungen vorgesehen. Diese erfolgen zum einen in der Flucht der vorhandenen Straßenbäume, um den Allee-Charakter zu erhalten. Des Weiteren dienen sie unter dem Aspekt der Gestaltung an der Einmündung Haubachstraße / Gerichtstraße als Baumtor, das den Übergangsbereich zur Gerichtstraße, der Fahrradstraße, betont.

Tabelle 3: Baumbilanz

	A01	A02	Gesamt
Baumbestand vor Umbau	34	20	54
Zu fallende Bäume	-3	0	-3
Geplante Bäume	+7	0	+7
Baumbestand nach Umbau	38	20	58

Die Auswertung der Onlineumfrage der Anwohnenden ergab, dass die bestehende Möglichkeit für Urban Gardening als „eher gering“ bis „sehr gering“ bewertet wird. Der Abschnitt 01 wird dabei tendenziell besser beurteilt. In diesem Bereich wird der Bedarf auch etwas höher eingeschätzt. Insgesamt gibt es derzeit einen höheren Bedarf an Möglichkeiten für Urban Gardening als durch das Angebot abgedeckt werden kann. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, werden die Flächen vor der Gerichtstraße Nr. 10 sowie vor der Gerichtstraße Nr. 17 dem Urban Gardening vorgehalten. Ebenfalls können die vergrößerten Baumscheiben zum Bepflanzen durch die Anwohnenden genutzt werden. Die Ausweisung der Flächen erfolgt in Absprache mit dem Bezirk und den Nutzenden.

3.2.9 Straßenausstattung / Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der zwei Fahrradhäuschen, Versorgungsschränke, Findlinge, Baumschutzbügel und Poller werden der Planung angepasst. Gleiches gilt für die Standorte der Telefonzelle und der Parkautomaten.

Zudem werden vereinzelte Poller gesetzt, um das Überfahren der Nebenflächen zu verhindern.

Die Art des Anfahrtschutzes für die Straßenbäume wird im Zuge der Ausführungsplanung geklärt.

Durch die Veränderung des Straßenquerschnitts wird der Ersatz einzelner Leuchten erforderlich. Die genauen Standorte und die Art der Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.

3.2.10 Entwässerung

Die zukünftige Höhenlage wird sich stark an dem Bestand orientieren. Durch die angrenzende Bebauung werden keine großen Abweichungen zu den vorhandenen Geländehöhen erwartet.

Die Entwässerung erfolgt entsprechend dem Bestand über Trummen in das bestehende Mischwassersiel. Die Lage der Trummen muss an den neu geplanten Bordkantenverlauf angepasst werden. Ob Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird im weiteren Verfahren geprüft. Anpassungen von Schächten und Schieberkappen sind vorzunehmen.

3.2.11 Baustoffe

Die Bemessung der Entwurfselemente sowie die Dimensionierung des Oberbaus erfolgen gemäß ReStra bzw. den eingeführten Regelwerken der FGSV.



Zur Befestigung der Kernfahrbahn wird eine Asphaltbauweise gewählt.

Längsparkstände sowie die Randstreifen der Fahrbahn werden aus Großpflaster hergestellt. Die Senkrechtparkstände im Abschnitt 02 werden mit Wabensteinpflaster befestigt. Im Bereich der barrierefreien Querungsstelle über die Gerichtstraße wird das Großpflaster des Randstreifens geschnitten ausgeführt.

Gehwege werden mit Betonplatten (50x50 cm) befestigt.

Die Kleinpflasterflächen im Bereich von Hausnummer 14 bis Hausnummer 38 bleiben erhalten und soweit erforderlich mit vorhandenen Steinen instandgesetzt. Die Einfassung der Fahrbahn ist wie im Bestand mit Bordsteinen aus Granit vorgesehen. Diese beiden Planungselemente sind aufgrund des Milieuschutzes vorgesehen.

Die Gehwegüberfahrten zu den Grundstücken werden in Großpflaster hergestellt. Der in Laufrichtung liegende Bereich der Überfahrten wird entsprechend der Barrierefreiheit in geschnittenem Großpflaster hergestellt. Die Einmündungsüberfahrten werden in Wabensteinpflaster ausgeführt.

Zwischen der Befestigung der Fahrbahn mit Asphalt und Großpflaster sowie zwischen der Fahrbahn und den Längsparkständen aus Großpflaster werden nach aktuellem Planungsstand Tiefborde gesetzt. Die genaue Ausbildung wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Soweit möglich werden vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

3.2.12 Kampfmittel

Bei der Feuerwehr, Abteilung GEKV sind Luftbildauswertungen / Gefahrenerkundungen beantragt worden. Unter dem Geschäftszeichen BIS/F046-19/00562_1 sind die Ergebnisse dokumentiert.

Bis auf einen Teilbereich liegt das gesamte Planungsgebiet innerhalb der Fläche mit folgender Aussage: „Es besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.“

Lediglich im Bereich des Flurstücks 124 ist die Fläche als „Es besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen“ ausgewiesen. Bei den notwendigen Tiefbauarbeiten werden entsprechende Sicherungsmaßnahmen getroffen.



4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Die Straßenbaumaßnahme befindet sich im Gültigkeitsbereich des BS Altona-Altstadt, dem TB 117 sowie dem TB 416. Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um Umbauten und verkehrsrechtliche Anordnungen, die sich auf Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien beziehen.

4.2 Planfeststellung

-entfällt-

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Der Kostenschätzung liegt die Straßenplanung zugrunde. Die grob geschätzten Kosten für die Herstellung der Baumaßnahme betragen rd. 1.580.000, - € (brutto). Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus den PSP-Element: 12602.

Die Leitungsverlegungen der Versorgungs- und Leitungsunternehmen geschieht auf Grundlage der bestehenden Konzessionsverträge mit der FH Hamburg. Sie sind im Rahmen der vertraglichen Regelungen folgepflichtig. Die Aufwendungen für die Um- und Rückverlegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

Die durch die Baumaßnahme ggf. ausgelösten zusätzlichen jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten werden im Rahmen der AU-Bau ermittelt.

Kostenträger ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Produktgruppe Infrastruktur 269.02.

5.3 Wirtschaftlichkeit

Die Planung wird nach den anerkannten Regeln der Technik, u.a. dem gültigen „Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra), ausgeführt, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen sowie den Planungszielen. Dabei wurde unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant und eine bestandsorientierte Variante gewählt. Wo aufgrund der Randbedingungen (v.a. Milieuschutz) erforderlich, wird von den Standardmaterialien abgewichen. Zum Teil werden vorhandene Materialien im Zuge der Baudurchführung wiederverwendet. Wirtschaftlich sinnvolle, mit den Randbedingungen zu vereinbarende Alternativen sind nicht vorhanden.

Die vorgestellte Lösung erfüllt im größten Maße das Planungsziel, vereinigt bestmöglich die Interessen aller in den Planungsprozess einbezogenen Beteiligten und stellt damit die wirtschaftlichste Lösung dar.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg.

Die Planungsunterlagen wurden durch das Büro SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH erarbeitet.



5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Baubeginn ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

-entfällt-

Verfasst: SBI GmbH

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 18.11.2021

Datum: 18.11.2021

Unterschrift: gez. [REDACTED]

Unterschrift: gez. [REDACTED] Stiller, S1

2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
1	BIS - VD 513	
	Keine Stellungnahme	--
2	BIS - F 02 (F 120)	
2.1	<p data-bbox="241 529 286 560">[...]</p> <p data-bbox="241 564 1032 627">Grundsätzlich erhebt die Feuerwehr Bedenken gegen die geplante Fahrbahnbreiten.</p> <p data-bbox="241 671 1155 807">Ich bitte bei den Fahrbahnbreiten so zu planen, dass die Vorgaben der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ eingehalten und die Rettung von Menschen sowie die Bekämpfung von Schadenfeuer während und nach der Baumaßnahme sichergestellt ist und bleibt.</p>	<p data-bbox="1189 529 2000 627"><i>Im Rahmen der weitergehenden Planung ist eine Verständigung von LSBG und BIS F04 erfolgt. Folgendes Ergebnis wurde in der gemeinsamen Besprechung am 22.06.2021 erzielt:</i></p> <p data-bbox="1189 635 1234 665"><i>[...]</i></p> <p data-bbox="1189 671 2007 807"><i>Die Planung wird gemäß der Vorgabe der Feuerwehr durch den LSBG gefolgt und die Planung der Fahrradstraße in der Gerichtstraße mit einer Straßenraumbreite von 5,50 m Breite hergestellt, die frei von festen Einbauten und ruhendem Verkehr gehalten wird.</i></p> <p data-bbox="1189 815 2029 951"><i>Die Straßenraumbreite und auch die Straßenachse entsprechen nun im Wesentlichen wieder dem Bestand und erfüllen grundsätzlich die Möglichkeit zur Aufstellung von Hubrettungsfahrzeugen im Straßenraum, wie sie auch im Bestand gegeben ist.</i></p> <p data-bbox="1189 959 1951 989"><i>Im Zuge der Planung des LSBG wird der Parkraum neu geordnet.</i></p> <p data-bbox="1189 997 1995 1133"><i>Falschparken soll aufgrund der baulichen Gestaltung des Straßenraums vermieden werden, sodass die nutzbare Breite für die Feuerwehr nicht - wie im Bestand - durch parkende Autos eingeschränkt wird, sondern tatsächlich mindestens 5,50 m beträgt.</i></p> <p data-bbox="1189 1174 2029 1348"><i>Von einer Überprüfung der zweiten Rettungswege für alle Gebäude wird im Zuge der Straßenplanung Abstand genommen. Die im Bestand vorhandenen zweiten Rettungswege werden durch die Beibehaltung des Querschnittes in gleicher Achslage weiterhin wie im Bestand erreichbar bleiben. Die vorhandenen Feuerwehrezufahrten wurden in</i></p>

		<i>der vorliegenden Planung bereits berücksichtigt und bleiben erhalten bzw. werden noch ausgebaut.</i>
2.2	<p>[...]</p> <p>Seitens der Feuerwehr bestehen Bedenken:</p> <p>1. Während der Bauphase:</p> <p>a.) Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E- Leitungen, etc. müssen mind. 3,50 Meter betragen.</p> <p>b.) Die Anleiterbarkeit von Gebäuden muss in jedem Fall gewährt bleiben.</p> <p>c.) Zufahrten zu Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden.</p> <p>d.) Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25 Meter gradlinig freizuhalten.</p> <p>e.) Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut / zugebaut werden.</p> <p>f.) Sollten zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges Flächen im öffentlichen Straßenraum benötigt werden, so ist die ReStra 4.9 „Ver- und Entsorgung (Absatz 9-10 - Abweichend gilt: Feuerwehrfahrzeuge überschreiten die nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zulässigen Abmessungen nicht. Sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg realisiert werden kann, ist die über die Technischen Baubestimmungen eingeführte Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Amtl. Anz. Nr.20/2015 S. 435) anzuwenden. Die Breite der befahrenen Flächen sowie ausreichende Anleiter- und Aufstellflächen müssen im Einzelfall mit den technischen Möglichkeiten der örtlichen Feuerwehr abgestimmt werden)“, einzuhalten.</p> <p>g.) Flächen für die Feuerwehr müssen der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ entsprechen.</p> <p>h.) Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen.</p> <p>i.) Die lichten Fluchtwegsbreiten dürfen, auf Basis der bestehenden Genehmigungen, nicht verringert werden.</p> <p>j.) Das Entfluchten von Gebäuden darf durch die Maßnahme nicht eingeschränkt werden.</p> <p>k.) Festgelegte Sammelplätze dürfen durch die Maßnahme nicht verändert oder eingeschränkt werden</p>	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>

	<p>i.) Sollten durch die Maßnahme baurechtliche Belange einzelner Objekte betroffen sein, bedürfen diese einer gesonderten Betrachtung.</p>	
2.3	<p>2. Löschwasserversorgung</p> <p>Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebäudeklassen 1-2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis; - Gebäudeklassen 3-5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150 m Entfernung (Laufänge); - Sonderbauten entsprechend §2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschriften in 300 m Umkreis, wobei der nächstgelegene Hydrant in maximal 120 m Entfernung (Laufänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte. 	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p>
2.4	<p>Generell: Gerichtstraße</p> <p>i.) Die in der Gerichtstraße befindlichen Objekte sind in der Regel vier- bis fünfgeschossige Gebäude. Somit ist grundsätzlich der zweite Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr herzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich wird die geplante Fahrbahnbreite mit 4,75 Metern, bis zum ruhenden Verkehr, als zu gering angesehen. Gemäß der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr wird eine Aufstell- und Bewegungsfläche mit 7 Metern x 12 Metern festgelegt. Die Mindestbreite beträgt 5,50 Meter. Das Weiter muss die Aufstellfläche mindestens 8 Meter über die Anleiterstelle hinausreichen. - Während der Bauphase sind die Anleiterbarkeiten der Objekte mit Hubrettungsmitteln der Feuerwehr, gemäß der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, sicherzustellen. Alternativ sind Kompensationsmöglichkeiten zulässig, wenn sie in Qualität, Funktion und Herrichtung den in der Bauordnung geforderten zweiten Rettungsweg sicherstellen. 	<p><i>Vgl. Punkt 2.1</i></p>

	<p>ii.) Bestehende, in Baugenehmigungen geforderte, Feuerwehrezufahrten, -flächen, etc. dürfen nicht ohne Genehmigung der Bauprüfabteilungen dauerhaft verändert werden.</p> <p>iii.) Die Radien der Einmündungen Haubachstraße und Löfflerstraße müssen vor, während und nach der Bauphase der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr entsprechen.</p> <p>[...]</p>	
3	BIS – F 041	
	<p>[...]</p> <p>nach Sichtung der zugesandten Unterlagen wird seitens der Feuerwehr, Abteilung Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz, festgestellt, dass bei der Umgestaltung des Straßenraumes, die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über Hubrettungsgeräte der Feuerwehr keine Berücksichtigung findet. Die in der Gerichtsstraße vorherrschende Bestandsbebauung mit Mehrfamilienhäusern der Gebäudeklasse 4 (OKFF >7m) lässt darauf schließen, dass der zweite Rettungsweg aus den Obergeschossen der Gebäude über Hubrettungsgerät der Feuerwehr, mit Aufstellung auf der Straße, sichergestellt werden muss.</p> <p>Die jeweils bestehende Baugenehmigung, mit einem entsprechenden Brandschutzkonzept, wäre über die genehmigungsgebende Bauprüfabteilung einzusehen und hinsichtlich der Rettungswegsituation zu prüfen.</p> <p>Für das Aufstellen des Hubrettungsfahrzeuges ist eine Straßenbreite von mindestens 5,50m erforderlich. Die Vorgaben sind über folgende Links zu finden:</p> <p>[...]</p> <p>Aus brandschutztechnischer Sicht ist vor der Umgestaltung des Straßenraumes für alle betroffenen Gebäude zu prüfen, ob der zweite Rettungsweg gem. §31 HBauO, sichergestellt bleibt.</p>	<i>Vgl. Punkt 2.1</i>
4	BIS - F 042	
	Keine Stellungnahme	--

5	BIS - PK 21	
5.1	-VD 52/AR Fahrradverkehr- [...] die VD 52 und das PK 21 stimmen der 1. Verschickung zu. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
6	BUKEA - W 2	
	Keine Stellungnahme	--
7	BUKEA - N 1	
	Keine Stellungnahme	--
8	BWI - WF 2	
	Keine Stellungnahme	--
9	BSW – LP 14	
	Keine Stellungnahme	--
10	BWFGB - SKbM	
	Keine Stellungnahme	--
11	BKM Denkmalschutz – K3225 Altona	
11.1	[...] das Denkmalschutzamt stimmt der Planung unter der Voraussetzung zu, dass die Mosaikpflasterflächen im Bereich der Gerichtstraße wie dargestellt erhalten und ggf. in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt in Teilen wiederhergestellt werden.	<i>Wie in den Lageplänen gekennzeichnet bleiben die Kleinpflasterflächen je nach Zustand erhalten bzw. werden wiederhergestellt.</i>
11.2	Es ist zusätzlich zum dargestellten Bereich des Erhalts des Kleinpflasters auch das südlich angrenzende Feld zwischen Nr. 14 und Nr. 16 für den Erhalt vorzusehen (es müssen alle Bereiche vor der denkmalgeschützten	<i>Es wird geprüft, ob ein Erhalt aufgrund des aktuellen Zustandes der Fläche vertretbar ist.</i>

	Hamburger Burg erhalten bleiben). Aufweitungen der Baumscheiben sind in diesem Bereich des zu erhaltenen Pflasters nicht möglich.	
11.3	Die Fahrradbügel müssen im gesamten Gebiet aufgrund des Umgebungsschutzes als Flachstahlbügel ausgeführt werden.	<i>Der Hinweis wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.</i>
11.4	Es wäre zudem wünschenswert, wenn die Einmündungen der Straßen nicht in Wabenbetonstein, sondern in geschnittenem Großsteinpflaster ausgeführt würden. [...]	<i>Die Einmündungen werden, wie in der Planung vorgesehen, nach dem aktuellen Stand der Regelwerke aus Wabensteinpflaster hergestellt.</i>

12	Bezirksamt Hamburg Altona – Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt	
12.1	[...] die geplanten Arbeiten für den Ausbau der Velorouten, Projekt 12602 - VR13 Gerichtstraße, liegen gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg nicht im Bereich einer Altlast, altlastverdächtigen Fläche, schädlichen Bodenveränderung und/oder Verdachtsfläche.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
12.2	Angrenzend zum geplanten Bauvorhaben befindet sich eine Fläche im Bodenzustandsverzeichnis mit der Flächennummer 6036-168/0 (Adresse: Gerichtstraße 13). Bei dieser Fläche handelt es sich um einen ehemaligen Tankstellenstandort mit der Einstufung erledigt (Verdacht ausgeräumt). Der Lageplan im Anhang zeigt informell, wo die Fläche entlang des Vorhabens vermerkt ist (<i>Anhang: VR13 Gerichtstraße Lageplan Fläche Nr. 6236-168 00</i>). Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Sachlage durch laufende Recherchen und Auswertungen von neuen Informationen jederzeit ändern kann. Sofern im Zuge von Erdbauarbeiten Bodenpartien angetroffen werden, welche den Verdacht auf Bodenverunreinigungen (verdächtige, ungewöhnliche Gerüche, Verfärbungen etc.) aufkommen lassen, sind die Erdarbeiten zu unterbrechen und es ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Technischer Umweltschutz - VS 31 - (Tel.: 040 42811-6289, E-Mail: umweltschutz@altona.hamburg.de) oder außerhalb der Dienstzeit die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>

	Schadensmanagement/Sofortmaßnahmen (Tel.: 040 42840-2300) zu benachrichtigen.	
12.3	Informationen zu Kampfmittelablagerungen und Bombenblindgängern liegen im Altlasthinweiskataster nicht vor. Diese Auskünfte erteilt die Behörde für Inneres – Feuerwehr – Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV). https://www.hamburg.de/innenbehoerde/gefahrenerkundung	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
12.4	Gegen das Bauvorhaben bestehen aus Sicht des Bodenschutzes und der Flächensanierung keine Bedenken. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
13	Bezirksamt Hamburg Altona – Stadt- und Landschaftsplanung	
13.1	[...] aus der Sicht des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung bestehen keine städtebaulichen Bedenken. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
14	Bezirksamt Hamburg Altona – Management des öffentlichen Raumes	
14.1	[...] wir begrüßen die Planung in der vorliegenden Form sehr. Die Idee der Fahrradstraße mit asphaltierter Kernfahrbahn und seitlich begleitendem Großpflasterstreifen passt zur Örtlichkeit und erfüllt auch das Ziel der Radverkehrsförderung. Insofern meinerseits einzige Anmerkung: Könnt ihr bitte prüfen, ob der Großpflasterstreifen auch an den Gehwegüberfahrten/Einmündungen durchgezogen werden kann? Dies dürfte den optischen/gestalterischen Eindruck noch etwas verbessern und erscheint auch aus bautechnischen Gründen empfehlenswert, da der Fertiger so die Fahrbahn dann in der gesamten Breite fahren kann (Vermeidung von Zwickel-Flächen). [...]	<i>Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Die Herstellung in Asphalt wird nicht als problematisch angesehen. Darüber hinaus würde ein Durchziehen des Großpflasterstreifens einen zweimaligen Materialwechsel und somit insgesamt drei verschiedene Materialien auf kurzer Strecke bedeuten.</i>
15	BSB – B31-226	
	Keine Stellungnahme	--

16	LBV	
	Keine Stellungnahme	--
17	LIG	
	<p>[...] der LIG hat keine Bedenken gegen die vorliegende Planung. Flächen des AGVs sind nicht betroffen und ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.</p> <p>Der LIG geht davon aus, dass keine Kosten zulasten des LIGs entstehen. [...]</p>	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
18	SRH – TS 2	
18.1	<p>[...] Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 1. Verschickung zur Umgestaltung der Gerichtstraße zwischen Haubachstraße und Max-Brauer-Allee zur Veloroute 13 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn (und mindestens 3 Wochen im Voraus) wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen. [...]</p>	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
19	SRH – Winterdienst	
	Keine Stellungnahme	--
20	Bezirksseniorenbeirat	
	Keine Stellungnahme	--

21	Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg	
	<p>[...]</p> <p>- Es sollten im Plangebiet 2 Stellplätze für schwerbehinderte Menschen eingerichtet werden. Bei diesen müsste dann zugunsten der besseren Barrierefreiheit auf das Großsteinpflaster verzichtet werden.</p> <p>- Die Verwendung geschnittenen Großsteinpflasters in den Gehbahnen der Überfahrten begrüßen wir ausdrücklich.</p> <p>- Auch die taktile Kennzeichnung der Gehwegüberfahrten mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ist sehr gut.</p> <p>[...]</p>	<p><i>Es werden zwei Stellplätze für schwerbehinderte Menschen im Planungsabschnitt ergänzt.</i></p>
22	HHVA	
22.1	<p>[...]</p> <p>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30-40m vorzusehen sind.</p> <p>Hinweis: Um die Beleuchtung in der Gerichtstraße nach heutigem Standard auszuleuchten müssen, dem Querschnitt der Straße geschuldet, die neuen Maste alternierend gestellt werden.</p> <p>Hinweis zu den Schutzabständen: - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</p>	<p><i>Dies wird in der weiterführenden Planung berücksichtigt. Die genauen Standorte sind mit HHVA im Detail abzustimmen.</i></p>

	<p>Technische Änderungen behalten wir uns vor. [...] (Anhänge: 2 Lagepläne, Hinweis zu Einbauhöhe von Masten)</p>	
23	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur	
	<p>[...] nach der Prüfung der zugesandten Unterlagen zur Verkehrsplanung für die Gerichtsstraße haben wir keine Anregungen und Bedenken zur Planung. [...]</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p>
24	Handwerkskammer Hamburg	
	<p>[...] Gemäß den vorliegenden Planunterlagen soll die Gerichtstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt werden. An dieser Stelle möchten wir insbesondere auf die Glaserei in der Hausnummer 3-5 hinweisen. Die Erreichbarkeit des Betriebes (Parken, Lieferverkehr) muss auch zukünftig gewährleistet sein. Wir gehen davon aus, dass die Lieferverkehre in der Fahrradstraße reibungslos abgewickelt werden können. Kritisch sehen wir in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines Wendehammers in unmittelbarer Nähe zur Max-Brauer-Allee. Die Glaserei wird unter anderem mit großen LKWs beliefert. Durch die Schaffung eines Wendehammers wird der Teilbereich der Gerichtstraße zur Sackgasse, wodurch die Abwicklung der Lieferverkehre erschwert wird. Da der Parkdruck in der Gerichtstraße sehr hoch ist, sehen wir den Verlust von insgesamt 21 (der bisherigen 96) Stellplätze kritisch und empfehlen, weitere Möglichkeiten für den Erhalt zusätzlicher Stellplätze zu prüfen. Zusätzlich regen wir an, eine Ladezone (ggf. zeitlich befristet) im Bereich des Betriebes einzurichten. Darüber hinaus weisen wir schon an dieser Stelle darauf hin, dass die ansässigen Betriebe frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden müssen. [...]</p>	<p><i>Dem Vorschlag einer Lieferzone wird gefolgt. Im Bereich der Glaserei wird eine zeitlich begrenzte Lieferzone eingerichtet.</i></p> <p><i>Aufgrund der erforderlichen Anpassungen im südlichen Abschnitt der Gerichtstraße werden nach aktuellem Planungsstand 82 Parkstände erhalten. Insgesamt soll durch das am 18.12.2020 durch den LBV eingerichtete Anwohnerparken Verbesserungen für den ruhenden Verkehr erzielt werden.</i></p> <p><i>Die ansässigen Betriebe werden in den nächsten Planungsschritten über die Baumaßnahme informiert.</i></p>

25	ADFC Landesverband	
	Keine Stellungnahme	--
26	IPC	
	Keine Stellungnahme	--
27	Werbeträger	
	Keine Stellungnahme	--
28	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH / MTI Teleport München GmbH	
28.1	[...] die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Betreff bzw. Anfrage-Mail mit Plan. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
29	Primacom / Tele Columbus Betriebs GmbH	
29.1	[...] Ihre Anfrage wird unter der Nummer TC907647 geführt. Bitte beziehen Sie sich bei Anfragen dazu immer auf diese ID und stellen Sie sicher, dass bei nachfolgenden Emails zu diesem Vorgang der Betreff unverändert bleibt. Wir werden Ihre Anfrage zeitnah bearbeiten. Bitte beachten Sie: Diese Adresse ist nur für gesetzspflichtige Auskünfte zu Schachtscheinen eingerichtet und ist auch nur für Anfragen dieser Art zu verwenden. Die betreuenden Mitarbeiter haben keinen Einfluss auf das von Ihnen benannte Problem und/oder Ihre Anfrage. Bei geplanten Tiefbauarbeiten die Plananfragen bitte rechtzeitig stellen! Eine Bearbeitung kann bei hohem Aufkommen durchaus 10 Arbeitstage dauern.	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>

	[...]	
30	Ewe Netz GmbH	
30.1	[...] die Ewe Netz GmbH betreibt in Hamburg Nördlich der Elbe keine Versorgungsleitungen! [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
31	Pledoc GmbH	
31.1	[...] Leitungsauskünfte, Koordinierungsanfragen sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
32	Telia Carrier Germany GmbH	
32.1	[...] Gemäß Ihrem Schreiben vom 01.04.2021 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der Telia Carrier Germany GmbH nicht betroffen sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
33	BT (Germany) GmbH & Co. oHG	
33.1	[...] BT (Germany) hat in diesem Bereich keine Anlagen. [...]	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
34	WSV Bund	
34.1	[...] ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BÜMVT-Netz in RD, in dem	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>

	<p>betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.</p> <p>[...]</p>	
--	---	--

35	DB Netz AG	
35.1	<p>[...]</p> <p>Im Auftrag der DB Netz AG und der Vodafone GmbH erteilt die DB Kommunikationstechnik GmbH Betreiberauskünfte zu TK-Kabeln und TK-Anlagen im Nutzungsumfeld der DB Netz AG.</p> <p>Auskunft im Auftrag der DB Netz AG:</p> <p>Der angefragte Bereich enthält keine TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG.</p> <p>Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH betroffen sein könnten. Bitte konsultieren Sie daher das evtl. Vorhandensein von TK-Kabeln oder Anlagen im Webportal "externe Webauskunft" der Vodafone GmbH.</p> <p>Hinweis im Auftrag der Vodafone GmbH:</p> <p>Ab dem 1. April 2017 stehen die Bestandspläne der Vodafone und der Vodafone Kabel Deutschland Telekommunikationsanlagen für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung. Anfragen per Mail werden nicht mehr beantwortet!</p> <p>[...]</p> <p>Bei einer Anfrage über eine längere Strecke wäre es für die Fa. Vodafone GmbH auch ggf. interessant, eine Mitverlegung zu machen. Bitte senden Sie uns in diesem Falle dann noch Informationen an folgende E-Mail-Adresse: TLTT.Transport-Planung@vodafone.com</p> <p>[...]</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p>

36	Eurofiber Nederland B. V.	
36.1	<p>In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p>

37	Wilhelm.tel GmbH	
-----------	-------------------------	--

37.1	<p>[...] wilhelm.tel hat in der Gerichtstraße noch keine Anlagen, hätte aber Interesse mittels Mitverlegung dort auszubauen. [...]</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet. Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</i></p>
38 Global Connect Netz GmbH		
38.1	<p>Wir teilen Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich (siehe Betreff) Leitungen der GlobalConnect Netz GmbH geplant, im Bau befindlich oder bereits fertiggestellt sind. Aus diesem Grund können wir Ihnen derzeit noch nicht alle Pläne für Ihre Baumaßnahme zur Verfügung stellen. Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an den zuständigen Projektmanager [REDACTED]</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet. Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</i></p>
39 Stromnetz Hamburg		
39.1	<p>[...] vielen Dank für die Vorstellung Ihrer Baumaßnahme. Vor Ihrem geplanten Bauvorhaben sind Netzarbeiten unsererseits erforderlich. Aus diesem Grund ist die Stromnetz Hamburg in die weiteren Planungen mit einzubeziehen. Wir bitten Sie, endgültige Terminabsprachen mit Ihrem Ansprechpartner Herrn [REDACTED] unter der Nummer 040 49202 3761, E-Mail: [REDACTED], zu führen. [...]</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet. Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</i></p>
40 HWW – HSE – ServTec – Hamburg Energie		
40.1	<p>Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet.</i></p>

	<p>zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten [...] (siehe Anlage Merkblatt zum Schutz Erdverlegter Wasserleitungen) [...]</p> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p> <p>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>Während der Straßenbaumaßnahme müssen diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. Ihr Ansprechpartner ist [REDACTED] Tel: 040/7888 34113 oder 0151 1215845.</p>	<p><i>Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</i></p>
40.2	<p>Für HAMBURG ENERGIE: Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von Hamburg Energie vorhanden.</p>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p>
40.3	<p>Für HSE: 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>	<p><i>Zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet.</i></p>

	<p>(siehe Anlage Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen))</p> <p>[...]</p> <p>Auf Höhe der Löfflerstraße liegt ein Schachtdeckel im Bereich des geplanten Tiefbords. Im Rahmen der weiteren Planung ist eine Verschiebung des Bordkantenverlaufs zu prüfen (siehe Anlage Plan Kat HSE).</p>	<p>Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</p>
40.4	<p>Für servTEC:</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der ServTEC 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. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED], Tel.: 040 / 7888-80031, oder [REDACTED] Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.</p> <p>[...]</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Z.Zt. werden die Leitungsbestandspläne mit der aktuellen Planung überlagert und die Konflikte mit den Leitungen herausgearbeitet. Das Leitungsunternehmen wird im Rahmen der weiteren Leitungstrassenplanung berücksichtigt und entsprechend eingebunden</p>
41	Deutsche Telekom Technik GmbH	
41.1	<p>[...]</p> <p>wir danken Ihnen für die Zusendung der Unterlagen. Ihrer Planung entnehme ich, dass die Anlagen der Telekom nicht betroffen sind. Aktuell planen wir keine eigenen Maßnahmen in dem Bereich.</p> <p>[...]</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
42	1&1 Versatel	
	<p>[...]</p> <p>Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich.</p> <p>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</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden.</p> <p>[...]</p> <p><i>Es sind keine Leitungen in den Plänen vorhanden.</i></p>	
43	Dataport	
	<p>[...]</p> <p>In diesem Gebiet sind keine Betriebsmittel vorhanden.</p> <p>Falls Ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer.</p> <p>Diese Leitungsauskunft gilt nur in Zusammenhang aller beigefügten Anlagen. Dieses Dokument einschließlich der Anhänge wurde automatisch erstellt. Ihre Anfrage wird unter der Nr. 2021-4305 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an!</p> <p>[...]</p>	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>
44	GENEFF – Gesellschaft für Energie-Effizienz mbH	
	<p>[...]</p> <p>in den angefragten Bereichen plant und betreibt die GENEFF GmbH keine Versorgungsleitungen.</p> <p>[...]</p>	<i>Zur Kenntnis genommen.</i>



Bezugssystem: ETRS 89 - Abb. [redacted] S 320)		Höhensystem:
Verfasser / Grundlage Planung: ALKIS		
Auftragsname: Gerichtstraße	Auftragsnummer:	Datum:

Legende:

Baustrecke	
Bundesstraßen	
Hauptverkehrsstraßen	

Planverfasser:

<p>SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH</p>	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de	
	Name / Kürzel	Datum
	Bearbeitet	[redacted] 10.11.2021
	Geprüft	[redacted] 10.11.2021
	GF	[redacted] 18.11.2021

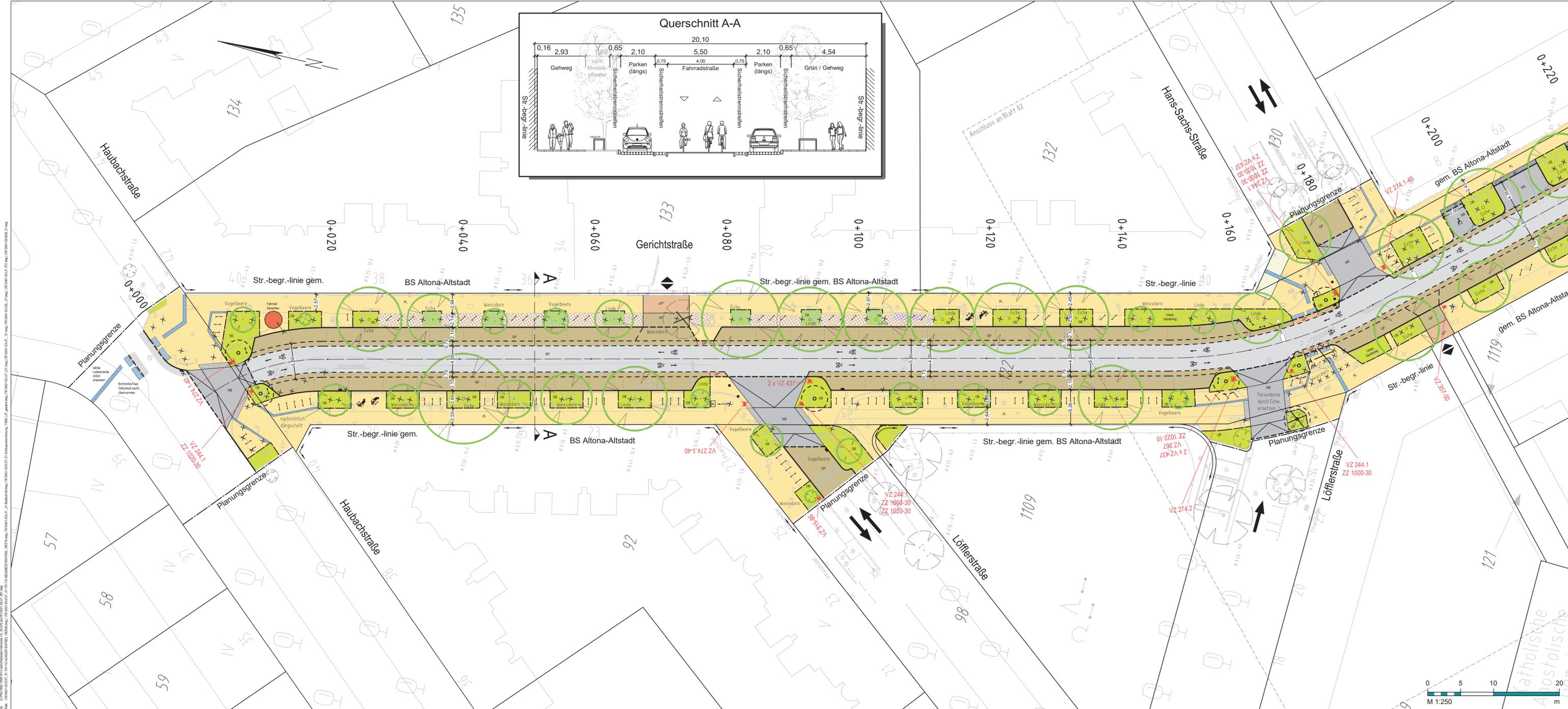
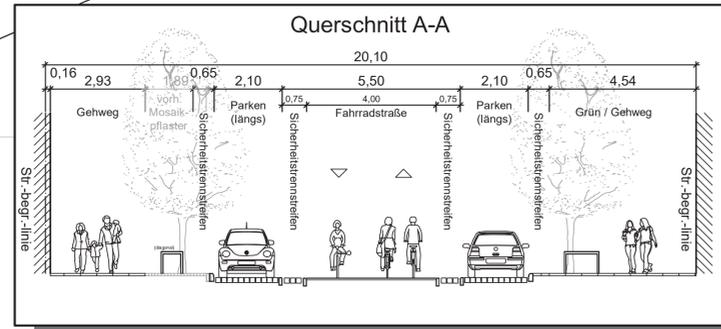
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Planung Infrastruktur ÖPNV - S1 -

Baumaßnahme:	Veloroute 13	Bearbeitet:	- S1 / PL/PM - gez. [redacted]
Teilbaumaßnahme:	L154 - Gerichtstraße (von Max-Brauer-Allee bis Haubachstraße)	Datum:	18.11.2021
Planinhalt:	Übersichtsplan	Aufgestellt:	- S1 / PL - gez. [redacted] Stiller
Zeichnungs-Nr.:	12602_GERICH_S1_Z_01_001_--_I	Datum:	18.11.2021
Maßstab:	1:5000	Freigegeben:	- S1 / FBL - gez. [redacted]
		Datum:	18.11.2021

Datum: 10.11.2021 Bearb.: Kock, Merle | SBI Plotsitz: M1000-P-R70.cdb
 Dwg: G:\PRJ\7800-7899\7813-Gerichtstrasse-Veloroute-13_30-EPL\ac\7813A01-S3-UEB_01.dwg
 X-Reis: \7813A01-DO-EXT_01-191112_ALKIS_UEB.dwg



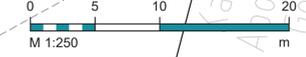
- Legende**
- Hochbord
 - Hochbord abgesenkt
 - Tiefbord
 - Rasenbord
 - Materialwechsel
 - Ein- und Ausfahrt
 - vorh. / zu erhalt. / zu fällender / geplanter Baum
 - vorh. / aufzuh. / geplante Beleuchtung
 - vorh. / aufzuh. / gepl. Verkehrszeichen
 - vorh. / aufzuh. / geplanter Fahrradbügel
 - vorh. / aufzuh. / geplanter Baumschutzbügel
 - vorh. / aufzuh. / geplante Trumme
 - vorh. / aufzuh. / geplanter Poller
 - vorh. (nachr. übernommen) / aufzuh. / gepl. Parkscheinautomat

- Befestigungsart bituminös, Vollausbau
- Befestigungsart Granitgroßpflaster
- Befestigungsart Granitgroßpflaster (*geschnitten)
- Befestigungsart Betonwabensteinpflaster
- Befestigungsart Betonplatten
- Befestigungsart Betonpflastersteine
- Befestigungsart Oberboden
- vorh. Mosaikpflaster (einschl. Bord) zu ergänzendes Mosaikpflaster
- vorh. Granitplatten (nachr. übernommen)
- Anpassungsarbeiten
- Bodenindikatoren nach DIN 32984 Rippenplatten weiß
- Bodenindikatoren nach DIN 32984 Noppenplatten weiß
- Bodenindikatoren nach DIN 32984 Rippenplatten grau

	A01	A02	Gesamt
Ausgewiesene Parkstände	51	48	99
Geplante Parkstände	49	33*	82
Vorhandene Bäume	34	20	54
Zu fällende Bäume	3	0	3
Geplante Bäume	7	0	7
Vorhandene Fahrradbügel	22	3	25
Geplante Fahrradbügel**	78	45	123
Geplante Fahrradbügel	4***	2****	6

A01 = Planungsbereich westlich der Hans-Sachs-Straße
 A02 = Planungsbereich östlich der Hans-Sachs-Straße

* Inkl. einer Ladezone und zwei barrierefreier Stellplätze
 ** Fahrradbügel mit Doppelaufstellung
 *** Fahrradbügel mit Einzelaufstellung für Lastenräder
 ****Fahrradbügel mit Doppelaufstellung für Lastenräder



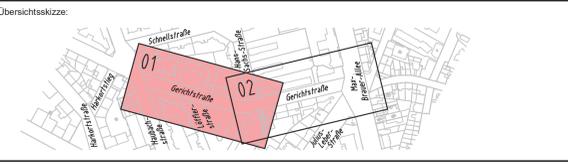
Planungshinweise:

- Die Beschilderung wird in einem eigenen, gesonderten Markierungs- und Beschilderungsplan im Rahmen der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung erstellt.
- Bei Arbeiten im Bereich der Bäume (Ausbau der Borde, Materialaustausch, etc.) sind geeignete Maßnahmen im Wurzelbereich vorzunehmen.

Bezugssystem: ETRS 89 - Abb. [redacted] (LS 320) Höhensystem: DHHN2016 (HS170)

Verfasser / Grundlage Planung: LGV / VR13_Gerichstraße

Auftragsname: Gerichstraße Auftragsnummer: LGV-S1- Datum: März 2018



Planverfasser:

<p>SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH</p>	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de	Name / Kürzel	Datum
		Bearbeitet	10.11.2021
		Geprüft	10.11.2021
		GF	18.11.2021

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Geschäftsbereich Straßen
 Planung Infrastruktur OPNV - S1 -

Baumaßnahme: **Veloroute 13**

Teilbaumaßnahme: **L154 - Gerichstraße (von Max-Brauer-Allee bis Haubachstraße)**

Planinhalt: **Lageplan**

Zeichnungs-Nr.: 12602_GERICHS1_Z_02_001_--_I
 Maßstab: 1:250

Bearbeitet: - S1 / PL/PM -
 gez. [redacted]
 Datum: 18.11.2021

Aufgestellt: - S1 / PL -
 gez. Stiller
 Datum: 18.11.2021

Freigegeben: - S1 / FB1 -
 gez. [redacted]
 Datum: 18.11.2021

