Erläuterungsbericht

Straßenverkehrstechnische Planung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

1001 Stadtstraßen

PSP: 13803

Ad-Hoc-Maßnahme VR12 Kirchenstraße

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1 Allgemeines ... 3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation ... 3
1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ... 4
1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag ... 4
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien ... 4
2 Planungsrechtliche Grundlagen ... 4
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 5
3.1 Lage und Funktion im Straßennetz ... 5
3.2 Verkehrsbelastung ... 5
3.3 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung ... 5
3.4 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung ... 5
3.5 Schadensbild ... 5
3.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 5
3.7 ÖPNV und Sharing Angebote ... 6
3.8 Radverkehr ... 6
3.9 Fußverkehr ... 6
3.10 Ruhender Verkehr ... 6
3.11 Öffentliche Beleuchtung ... 7
3.12 Straßenbegleitgrün ... 7
3.13 Entwässerung ... 7
3.14 Versorgungsleitungen ... 7
3.15 Grundwasser ... 7
3.16 Denkmalschutz ... 7
3.17 Altlasten ... 7
3.18 Kampfmittel ... 7
4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 7
5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 8
5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung ... 8
5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 8
5.3 Radverkehr ... 8
5.4 Fußverkehr ... 8
5.5 Ruhender Verkehr ... 9
6 Umsetzung der Planung ... 9
6.1 Grunderwerb ... 9
6.2 Auswirkungen durch das Projekt ... 9
6.2.1 Immissionen ... 9
6.3 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel ... 9

6.4 Terminierung des Projektes und Bauausführung 9

7 Sonstiges 9

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, die Kirchenstraße im Rahmen des Ausbauprogramms der Velorouten zu einer Ad-Hoc-Fahrradstraße umzugestalten. Die Straße soll dafür eine neue Fahrbahndecke und eine neue Aufteilung der Verkehrsflächen bekommen.

Die Kirchenstraße liegt im Bezirk Altona im Stadtteil Altona-Altstadt und ist Teil der VR 12. Der beplante Straßenabschnitt ist heute eine überdimensionierte Nebenstraße mit einer Länge von ca. 300 m. Die Kirchenstraße ist eine einbahnige, zweistreifige Straße ohne Mittelmarkierung. Die durchschnittliche Breite der Fahrbahn beträgt zwölf Meter. Straßenbegleitendes Parken ist beidseitig erlaubt. Die Kirchenstraße verbindet die Königstraße und die Breite Straße, hat aber keine verkehrliche Relevanz für den motorisierter Individualverkehr [MIV] und dient in erster Linie der Erschließung der anliegenden Wohnbebauung.

Abbildung 1: Planungsraum

In die Kirchenstraße hineinfahrend wird der Radverkehr im Mischverkehr neben den längsparkenden Kfz geführt. Die durchschnittliche Breite des Gehwegs beträgt ca. 3,00 m. Im nördlichen Teil der Kirchenstraße wird der westliche Gehweg nicht direkt neben der Fahrbahn entlanggeführt. Es gibt einen Höhenversprung, sodass der Gehweg an die Struenseestraße anbindet.

Seit März 2021 liegt dem LSBG für den vorgenannten Abschnitt eine Machbarkeitsstudie vor, mit der Zielsetzung, den attraktiven Ausbau des Veloroutennetzes zu überplanen und hinsichtlich Anforderungen und Standards von Velorouten anzupassen. Die Erkenntnisse dieser Studie und die sehr erfolgreichen Erfahrungen, aus den in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführten und verstetigten sogenannten „Pop-Up-Bikelane-Maßnahmen“ in Hamburg, sind Vorbild dieser Maßnahme. Aufgrund der großzügigen

Breiten und der untergeordneten verkehrlichen Bedeutung für den MIV wurde die Variante B „Tempo 30/Fahrradstraße“ als Vorzugvariante für den Radverkehr gewählt.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Bisher verfügt der überplante Abschnitt über keine Radverkehrsanlagen. Da bis zum Jahre 2029 diverse Anliegerbauprojekte auf den Straßenkörper einwirken und daher erst danach eine komplette Sanierung der Kirchenstraße wirtschaftlich sinnvoll wäre, wird eine Ad-Hoc-Maßnahme mit geringen baulichen Eingriffen in den Bestand angestrebt. Der Untersuchungsbefund vom Heidenlabor hat Pechbelastungen im Asphalt nachgewiesen und somit diese Entscheidung, die baulichen Eingriffe möglichst gering zu halten, untermauert.

Mit der Umsetzung dieser Ad-Hoc-Maßnahme wird im betrachteten Straßenabschnitt nun dauerhaft eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur hergestellt, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht und der wichtigen Verbindungsfunktion der Straßen auch für den Radverkehr gerecht wird. Um den attraktiven Ausbau der Velorouten zu fördern und dem Standard einer Veloroute gerecht zu werden, soll die überbreite Straße nun in eine vorfahrtsberechtige Fahrradstraße umgewandelt werden. Untersuchungen haben ergeben, dass eine Deckensanierung notwendig ist. In diesem Rahmen soll als Pilotversuch eine Deckschichtsanierung mit dem Einsatz einer dünnen Asphaltschicht in Kaltbauweise (DSK) in schwarz auf der 5,50 m breiten Fahrbahn für die Fahrradstraße durchgeführt werden. Die Wahl dieser Bauweise vom Regelwerk abweichende Bauweise wurde im November 2021 im Zuge einer Besprechung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende [BVM] in einem gemeinsamen Gespräch einvernehmlich beschlossen.

Die verbleibenden Flächen für ruhenden Verkehr bleiben unangetastet, bzw. werden stellenweise je nach Erfordernis ausgebessert.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Förderung des Radverkehrs ist ein effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Die Stadt Hamburg hat sich daher im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 % zu steigern. Das im Bau befindliche Veloroutennetz soll zügig umgesetzt werden.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien ohne bauliche Veränderungen. Die geltenden rechtsverbindlichen Bebauungs- und Teilbebauungspläne sowie die Durchführungspläne werden nicht berührt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Kirchenstraße ist eine 300 m lange Bezirksstraße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Auf ihr verläuft die VR 12.

Die Anbindung der Kirchenstraße sowohl an die Königstraße als auch an die Breite Straße verläuft westlich parallel zu Ring 2, welcher eine Verbindungsfunktion dieser beiden Straßen übernimmt. Die Kirchenstraße selbst dient als Erschließung des anliegenden Wohn- und Mischgebiete. Weder am nördlichen noch südlichen Knoten schließt eine für den MIV durchgängige Straßenverbindung an. Eine Nutzung für den Radverkehr bietet sich bereits heute an, die angebotenen Radverkehrsanlagen in den Knotenpunkten entsprechen jedoch nicht mehr dem Stand der Technik.

3.2 Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Breite Straße → Kirchenstraße	18.05.2006	1444	6,5%*	7:15 – 8:15	73
Kirchenstraße → Breitestraße	18.05.2006	1231	8,1%*	7:15 - 8:15	87

Tabelle 1: Verkehrsbelastung (* die Zählung fand mit der nicht mehr vorhandenen Buslinie statt)

3.3 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Kirchenstraße wird westlich von Wohnen und einer aktuell im Bau befindlichen Schule gesäumt, nordöstlich befindet sich das gerade sich ebenfalls in Bau befindendede Trinitatisquartier und die St. Trinitatis-Kirche sowie der Kapitän-Schröder-Park.

3.4 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die asphaltierte Straße weist momentan einen Querschnitt von ca. 12 m auf. Der Straßenraum ist durchgängig asphaltiert, es gibt keine Aufteilung in Fahrbahnen und Parken mit Hilfe von Markierungen. Im nördlichen Drittel befindet sich ein durch bauliche Einengungen von der Fahrbahn hervorgehobener Fußgängerüberweg über eine Fahrbahnbreite von etwa 7,50m.

3.5 Schadensbild

Die Nebenflächen wurden nicht untersucht, da diese im Rahmen einer Ad-Hoc-Maßnahne nicht angefasst werden. Die Fahrbahn ist größtenteils intakt, es wird jedoch zur Steigerung der Attraktivität als Veloroute und für die Ertüchtigung für die anstehenden Jahre bis zur Grundinstandsetzung eine Dekkenbehandlung empfohlen.

3.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA, die im Rahmen der Planung aber nicht verändert werden:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K1224	Breite Straße / Kirchenstraße	Verkehrsabhängig	nur Vibration	nein	Ja
K272	Königstraße / Mörkenstraße	Verkehrsabhängig	nein	nein	nein
K272	Königstraße / Mörkenstraße (nach Umbau Königstraße)	Verkehrsabhängig	Ja	Ja	Ja

Tabelle 2: Übersicht LSA

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Kirchenstraße/ Amundsenstraße

3.7 ÖPNV und Sharing Angebote

Durch die Kirchenstraße verläuft derzeit keine Buslinie. Es ist eine nicht mehr genutzte Bushaltestelle in Bordstein-Ausführung vorhanden, der Rückbau der Infrastruktur obliegt dem HVV und ist derzeit nicht vorgesehen. Es sind keine Bike- und Carsharing-Angebote vorhanden.

3.8 Radverkehr

Die Kirchenstraße ist Teil des Veloroutennetzes der Veloroute 12. Der Radverkehr bewegt sich heute im Mischverkehr.

Im nördlichen Knoten Königstraße kann sich der Radverkehr beim Abbiegen in die momentan bestehende Übergangslösung / Ad-Hoc-Maßnahme der Königstraße einfädeln, explizit für den Radverkehr vorgesehene Einrichtungen sind nicht vorhanden.

Im südlichen Knoten Breite Straße bestehen nach heutigem Standard nicht mehr angemessene Radverkehrsanlagen in den Nebenflächen. Der Radverkehr kann dort im Zweirichtungsverkehr den Knoten mit der Breiten Straße queren oder im Mischverkehr in die Breite Straße einfahren.

3.9 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird in nord-süd-Richtung auf den bestehenden Nebenflächen auf etwa 2,50m Breite abgewickelt. Großräumiger nord-süd-Verkehr kann die östliche Parkanlage sowie Unterführung zum Fischmarkt nutzen.

Am südlichen Ende des St.Trinitatis-Geländes quert in Verlängerung eines Weges aus dem Kapitän-Schröder-Park ein Fußgängerüberweg die Kirchenstraße.

Neben dem Anwohnerverkehr ist zukünftig der Schülerverkehr einer neuen Schule (ca. 2000 Schüler) sowie des Trinitatis-Quartieres und der St. Trinitatis-Kirche zu erwarten.

3.10 Ruhender Verkehr

Im Bestand kann entlang der Kirchenstraße längs geparkt werden, im nordöstlichen Abschnitt befinden sich etwa 15 Senkrechtstellplätze. Die Stellplätze auf der Fahrbahn sowie in der Parktasche sind nicht markiert. Alle Stellplätze befinden sich in einem Anwohnerparkgebiet. Am Wochenende werden drei Reisebusstellplätze vorgehalten.

Markierte Behindertenstellplätze für Anwohner sind vorhanden.

3.11 Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung wird nicht geändert.

3.12 Straßenbegleitgrün

Keine Bäume vorhanden.

3.13 Entwässerung

Die Entwässerung wird nicht geändert.

3.14 Versorgungsleitungen

Es wird nicht in den Untergrund eingegriffen.

3.15 Grundwasser

Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in die Entwässerung oder den tiefer liegenden Straßenaufbau vor.

3.16 Denkmalschutz

Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in die umliegende Bebauung oder tiefer liegende Bodenschichten vor.

3.17 Altlasten

Es liegt ein Untersuchungsbefund Nr. 419615-419619 des Heiden Labor für Baustoff- und Umweltprüfung GmbH vom 28.07.2022 vor. Der Straßenaufbau setzt sich aus mehreren Asphaltschichten mit einer Mächtigkeit von 8 bis 10 cm zusammen. Der Unterbau besteht aus Großpflaster (19 bis 36 cm) und einer Schicht aus Sand und Ziegel-RC. Abschnittsweise konnte teer-/pechhaltig Belastungen im Straßenaufbau nachgewiesen werden.

3.18 Kampfmittel

Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in den tieferliegenden Straßenaufbau vor.

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Eine Machbarkeitsstudie mit folgender Variantenaufstellung wurde durchgeführt:

- Variante A: Radfahrstreifen
- Variante B: Tempo 30/Fahrradstraße
- Variante C: Radweg in Mittellage

Aufgrund der großzügigen Breiten und der untergeordneten verkehrlichen Bedeutung für den MIV wurde die Variante B als Vorzugvariante für den Radverkehr gewählt.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Es wurde eine dem Ort angemessene und die Veloroute berücksichtigende Variante entwickelt. Die Variantenaufstellung und Betrachtung ist im Zuge einer zuvor erstellten Machbarkeitsstudie erfolgt. Im Rahmen einer Ad-Hoc-Maßnahme sind die baulichen Eingriffe so gering wie möglich zu halten, um eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten. Die Planung sieht daher abgesehen von einer Deckensanierung des Fahrstreifens der Fahrradstraße keinerlei baulichen Eingriffe in die vorhandene Konstruktion vor. Fahrbahneinengungen werden mit Hilfe von aufgesetzten Klebebord-Lösungen umgesetzt.

Der nördliche Knoten mit der Königstraße wird nur mit geringsten Mitteln umgestaltet, da im Rahmen der Sanierung der Königstraße der Knotenarm Kirchenstraße kurze Zeit später angepasst wird.

Der südliche Knotenarm mit der Breiten Straße wird nicht angefasst, da dies einen kompletten, sehr aufwändigen Umbau des Knotens nach sich ziehen würde.

Im Verlauf der Kirchenstraße und an der Einmündung der Amundsenstraße wird die Verkehrsführung durch Markierung geregelt, um zeit- und kostenaufwändige Leitungsverlegungen zu umgehen.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Der Querschnitt der Fahrbahn beträgt 5,50 m mit beidseitigem Sicherheitsstreifen von 0,75 m. Im verbleibenden Straßenquerschnitt zwischen den Bordsteinen wird Parken angeordnet. Die Deckschichtsanierung wird mit dem Einsatz einer dünnen Asphaltschicht in Kaltbauweise (DSK) in schwarz auf der 5,50 m breiten Fahrbahn für die Fahrradstraße durchgeführt.

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die LSA bleiben erhalten. Ggf. werden Kontaktschleifen erneuert. Die Programme werden nicht angepasst. Eine Anpassung der LSA kann im Anschluss im Rahmen des Ausbaus der Königstraße und der Breiten Straße erfolgen. Am T-Knoten Amundsenstraße wird entsprechend der im Lageplan dargestellten Markierungen der Fuß- und Radverkehr gestärkt, indem ihm aufgrund der Fahrradstraße Vorrang eingeräumt wird.

5.3 Radverkehr

Der Radverkehr bekommt zukünftig Vorrang in Form eine Fahrradstraße. Damit wird die Kirchenstraße einer Veloroute gerecht und die Infrastruktur entspricht den Vorgaben für Radverkehr. Durch die Fahrradstraße wird die Vorfahrtsregelung an der Amundsenstraße festgesetzt. Perspektivisch wird der nördliche Knoten Königstraße und der südliche Knoten Breite Straße ebenfalls für den Radverkehr angepasst. Die vorhandene bauliche Gehweglösung am Knoten Breite Straße wird zurückgebaut und durch einen ARAS ersetzt. Auf der südlichen Seite des Knotens wird eine Aufleitung für den Radverkehr geschaffen, um auf den Bestandsradweg zu gelangen. Die südliche Wegebeziehung in die Kirchenstraße hinein bleibt erhalten, die Furtmarkierungen werden jedoch erneuert und rot markiert.

Zu Beginn, am Knoten Amundsenstraße sowie am Ende der Fahrradstraße werden flächige Rotmarkierungen angebracht, welche zuzüglich einer Einengung durch Klebeinseln den Vorrang des Radverkehrs verdeutlichen.

5.4 Fußverkehr

Es wird keine Änderungen in den Nebenflächen geben. Der Fußverkehr wird am Knoten Amundsenstraße zukünftig in Form einer markierten Gehwegüberfahrt entlang der Kirchenstraße geführt. Der vorhandene Fußgängerüberweg über die Kirchenstraße bleibt erhalten.

5.5 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr verbleibt wie gehabt als Längsparker am Fahrbahnrand erhalten, eine Einteilung in einzelne Parkstände erfolgt nicht. Die Fläche für den ruhenden Verkehr bleibt gleich bzw. wird teilweise durch die schmälere Fahrbahn erhöht. Während der Bauphase des Trinitatisquartiers entfallen die Senkrechtparker zugunsten einer BE-Fläche.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich / Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind (Grund: z. B. Wegfall eines Fahrstreifens o.ä.)

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

6.3 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.4 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Das Verschickungsverfahren ist für März 2023 geplant, die Umsetzung für das 4. Quartal 2023.

7 Sonstiges

Entfällt.

Verfasst	[redacted]	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	08.03.2023	Datum	08.03.2023
Unterschrift		Unterschrift	

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Postfach 10 14 22, 20009 Hamburg

Verteiler Planverschickungen

Straßen
Planung Infrastruktur Individualverkehr

Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Telefon +49 40 428 26-2170

Ansprechpartner: [redacted]
Zimmer: D.506
E-Mail: [redacted]

Aktenzeichen (bei Antworten bitte angeben)
Az.: S2-13893

Hamburg, 21.03.2023

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Projekt	13893 – VR 12 Kirchenstraße
Kostenbeitrag bis	**28.04.2023**
Kostenbeitrag an	[redacted]

Sehr geehrte Damen und Herren,

die beiliegende Verkehrsplanung des o.g. Projekts wird hiermit schlussverschickt. Die Einzelheiten der Planung entnehmen Sie bitte den beiliegenden Unterlagen.

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. §45 StVO wurde am 06.02.2023 erlassen.

Die Realisierung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

Die im Verteiler mit # gekennzeichneten Dienststellen werden gebeten, ihre Kostenbeiträge zur Haushalts- bzw. Ausführungsunterlage – Bau gem. §§ 18 bzw. 57 LHO (siehe auch Anlage 1) bis zur genannten Frist an die genannten E-Mail-Adressen zu senden.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted] **LSBG S2**

Anlagen:

1. Erläuterungsbericht
2. Pläne:
   Übersichtsplan Zeichnungs-Nr.: 13893_KIRCHS_S2_Z_01_001_--_I
   Lageplan Zeichnungs-Nr.: 13893_KIRCHS_S2_Z_02_001_a_I

Anlage 1

Verteiler Planverschickungen
Projekt: 13893 – VR 12 Kirchenstraße

Beitragsanforderung für die Haushalts- und Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO

Für die Aufstellung der Haushalts- und Ausführungsunterlage – Bau nach § 57 LHO der o.g. Baumaßnahme sind Beiträge von den im Verteiler mit **#** markierten Dienststellen erforderlich.

Es wird gebeten, die Beiträge auf der Basis der Verkehrsplanung dieser Schlussverschickung entsprechend der folgenden Hinweise dieser Anlage zu erstellen. Detaillierte Informationen zur Baumaßnahme sind dem Erläuterungsbericht der Schlussverschickung zu entnehmen.

Soweit Kosten für Unterhaltung und Betrieb anfallen, sind die durch die Baumaßnahme ausgelösten Folgekosten (Mehr- und Minderkosten) zu nennen.

Hinweise zum Inhalt der Stellungnahmen bzw. Teilunterlagen:

Die nachstehend aufgeführten Angaben und Aussagen erfassen den Regelfall. Sofern über diese Angaben hinaus noch weitere Belange berührt werden, wird um Berücksichtigung im Beitrag gebeten.

Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen - Ankauf und Bestand 431

- Angaben sämtlicher Kosten, die beim Grunderwerbstitel zu veranschlagen sind, wie: Flächenankauf, Werterstattung, Gebäudeabbruch, private Entwässerung ausbauen (Revisionsschächte, Klärgruben, Straßenabläufe), Einfriedigungen zurückbauen, Verlagerung, Entschädigung etc.
- Katasterplan farbig anlegen entsprechend den derzeitigen Eigentumsverhältnissen.
- Angaben zum Stand des Grunderwerbs. **Hinweise auf besondere Schwierigkeiten**.

Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke - Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge B32

- Abgabenrechtliche Stellungnahme

Stadtreinigung Hamburg - SRH - TS 2

- Folgekosten für die Straßenreinigung
- Kosten für bauzeitliches Versetzen von Depotcontainern

Bezirksamt Altona

- Management des öffentlichen Raums - MR
  - Hinweis auf bestehende **Sondernutzungen**
  - Hinweis auf bestehende und genutzte, aber nicht genehmigte **Gehwegüberfahrten**
- Verbraucherschutz, Gewerbe, Umwelt - VS
  - Angaben über Schadstoffablagerungen

BVM, Amt für Verkehr - VE 4

- Angabe über Zählschleifen, Kosten für Zählschleifen

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für
  - Neubau von Lichtsignalanlagen
  - Umbau von Lichtsignalanlagen
  - Zwischenzustände während der Bauzeit
- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für Neubau, Umbau und Provisorien von
  - Beleuchtung
  - Leuchtverkehrszeichen
  - Beleuchtete Vorwegweisung

Landesbetrieb für Verkehr / Parkraumbewirtschaftung, GÜA, RÜA

- Angabe über Kosten für (das bauzeitliche Versetzen von) Parkscheinautomaten, GÜA, RÜA

Legende

Baumaßnahme

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:

VR 12 Kirchenstraße

Teilbaumaßnahme:

Kirchenstraße
zw. Königstraße und Breite Straße

Planinhalt:

Übersichtskarte

Zeichnungs-Nr.: 13893_KIRCHS_S2_Z_01_001_--_I

Maßstab: 1:20.000

Bearbeitet: - S2 / PM -

gez. [redacted]

Datum 16.03.2023

[redacted] - S2 / PL -

gez. [redacted]

[redacted]

Freigegeben: - S2 / TL -

[redacted]

Datum [redacted]

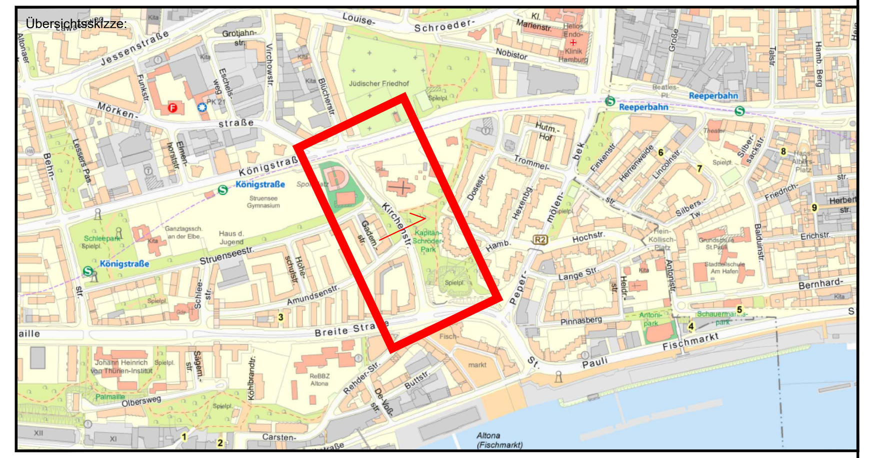
G:\GB_S\FB_S2\S2 Pahnke\13893_VR12_Kirchenstr\02_Vorplanung\03_Variantenuntersuchung\DWG\Übersichtskarte\13893_KIRCHS_S2_Z_01_001_--_I.dwg

Legende

- gepl. Fahrbahnmarkierung (Breitstrich 25cm/Schmalstrich 12cm)
- Bestandsmarkierung / Bestandsmarkierung entfernen
- Asphalt Fahrradstraße
- Roteinfärbung Aufstellfläche Radfahrstreifen
- Rückbau Radweg / Erweiterung Gehwegflächen
- Klebebord Inseln mit Asphaltauffüllung
- 237 / 283-30 / VZ 244.1 — vorh. / zu entf. / gepl. Verkehrszeichen
- vorh. / gepl. Fahrradbügel
- vorh. / zu entf. Absperrbügel
- gepl. Hochbord abgesenkt
- Aufleitung Bestandsradweg (Betonsteinpflaster rot)

Bezugssystem: ETRS 89 - Abb. Gauß-Krüger (LS 320)	Höhensystem: Höhensystem DHHN92 (HS160)	
Verfasser / Grundlage Planung:	LGV / Vermessung, ALKIS	
Auftragsname: VR12 Hafenstraße	Auftragsnummer: LGV S1-2019377143	Datum: Juli 2019

Übersichtsskizze:



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum
a	Ergänzung Radfurt Knoten Königstraße aus Vorab Maßnahme VR12 Königstraße Ergänzung Anmerkungen IVS1 am Knoten Kirchenstraße/Breite Straße	S2-Lauffer	16.03.2023

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:	VR12 Kirchenstraße	Bearbeitet: - S2 / PM - gez. [redacted] Datum 16.03.2023
Teilbaumaßnahme:	Kirchenstraße zw. Königstraße und Breite Straße	Aufgestellt: - S2 / PL - gez. [redacted] Datum 16.03.2023
Planinhalt:	Lageplan Blatt 1 von 1	Freigegeben: - S2 / TL - gez. [redacted] Datum 16.03.2023
Zeichnungs-Nr.:	13893_KIRCH_S2_Z_02_001_a_I	
Maßstab:	1 : 250	

G:\GB_S\FB_S2\S2 Pahnke\13893_VR12_Kirchenstr\02_Vorplanung\03_Variantenuntersuchung\DWG\13893_KIRCHS_S2_Z_02_001_a_I.dwg