

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen
Abstimmung der 1. Verschickung vom 23.04.2018

Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs
Teilbaumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 - Umgestaltung der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße

A B W Ä G U N G S V E R M E R K

Am 18.04.2018 hat eine Info-Veranstaltung zur Umgestaltung der Chemnitzstraße in eine Fahrradstraße stattgefunden, in der das Bezirksamt Altona alle interessierten Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme informiert hat. Anregungen von den teilnehmenden wurden in die Planung eingearbeitet.

BWVI / Amt V Zur Verkehrsplanung Chemnitzstraße haben wir folgende Anmerkungen (von Ost
(30.05.2018) nach West):

1. Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird angesichts der Verkehrsbedeutung der Straße im Zuge der Veloroute 1 ausdrücklich begrüßt.
2. Die Piktogramme westlich der Fußgängerfurt an der Holstenstraße sollten weiter nach Westen verschoben und um Richtungspfeile ergänzt werden. Eine Wiederholung direkt vor und nach der Furt ist nicht erforderlich.
3. Das nördliche Fahrradpiktogramm auf Höhe Karl-Wolff-Straße ist etwas nach Süden zu verschieben (Ausrichtung auf die Fahrlinie in Richtung Durchlass).
4. Es sollte geprüft werden, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Erkennbarkeit der Poller an der Diagonalsperre bei Dunkelheit erforderlich sind.
5. Einengungen westlich Hospitalstraße: Zur Erhöhung der Sichtbarkeit bei Dunkelheit sollten auf den Einengungen rot-weiß gestreifte Baken aufgestellt werden.
6. Im Sinne der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit sollte die Aufpflasterung an der Schumacherstraße ebenfalls mit Wabensteinen erfolgen.
7. Die Einrichtung weiterer Fahrradanhlehbügel sollte angesichts zu erwartender stark steigender Radverkehrsanteile geprüft werden.
8. Im Erläuterungsbericht fehlen Angaben zur Umsetzung (Realisierungsjahr).

[Die Planung wurde hinsichtlich der Anmerkungen überarbeitet.](#)

BIS / A3
(30.05.2018)

ich übersende Ihnen die Stellungnahme der Verkehrsdirektion zur Planabstimmung „Ausbau Veloroute 1 – Einrichtung einer Fahrradstraße in der Chemnitzstraße“. Die Stellungnahme ist im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat 21 und der obersten Landesbehörde A3 erfolgt.

Ich bitte, die genannten Aspekte zu berücksichtigen.

Insbesondere bitte ich darum, im Erläuterungsbericht die Notwendigkeit der Diagonalsperre zu begründen sowie eine bauliche Herrichtung der dargestellten

Gehwegüberfahrten der Einmündungsbereiche nach ReStra (Rast06) als Gehwegüberfahrt mit abgesenktem Bordstein zu gewährleisten, damit eine eindeutige Regelung nach § 10 Straßenverkehrs-Ordnung entsteht.

Dies wird berücksichtigt.

VD 5 + PK 21
(28.05.2018)

Die VD 51 hat die mit Datum 02.05.2018 zugesandten Unterlagen zur Planabstimmung der Chemnitzstraße geprüft und nimmt im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen PK 21 und der BIS/A3 wie folgt Stellung.

Allgemeines:

Der Umgestaltung der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße wird grundsätzlich zugestimmt.

Im Zuge der Prüfung der vorgenannten Dienststellen wurde festgestellt, dass die Notwendigkeit der Diagonalsperre Chemnitzstraße / Hospitalstraße nicht ausreichend begründet wurde. VD 51 bittet die nachstehenden Punkte zu prüfen und in den Erläuterungsbericht einzubinden:

1. Die verkehrskonzeptionelle Bewertung der Maßnahme in Bezug auf das Senatsprogramm der Radverkehrsförderung in Verbindung mit der Einrichtung der Fahrradstraße im Zuge Veloroute 1, deren Verkehrsbedeutung im Veloroutennetz und der Erschließungsqualität.
2. Die zwingende Notwendigkeit der Diagonalsperre in Bezug auf Abkürzung- und Verdrängungsverkehre durch ein Wohngebiet und zum Nachteil der Radverkehrsförderung zu begründen. Dies auch unter der Berücksichtigung des bevorstehenden Dieselfahrverbots in der Max- Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Julius-Leber-Straße/Chemnitzstraße und den damit verbundenen Ausweichverkehren.

Alle Gehwegüberfahrten sind gemäß ReStra (Rast 06) baulich als Gehwegüberfahrt mit abgesenktem Bordstein so herzustellen, so dass die Regelung des § 10 Straßenverkehrsordnung eindeutig und zweifelsfrei erkennbar ist.

Lagepläne 1 und 2 unter den Zeichnungsnummern VR1 A06 5.1.1 / 5.1.2:

VD 51 bittet um Änderung der Lagepläne gemäß den beigefügten Verkehrszeichenplänen.

Im Bestand vorhandene und in den beigefügten Verkehrszeichenplänen nicht aufgeführte Verkehrszeichen (z.B. VZ 209 StVO) sind zu entfernen.

Unberührt von den Änderungen bleiben:

- Straßennamenträger nach VZ 437 StVO
- Personenbezogene Stellplätze nach VZ 314 StVO mit ZZ 1044-11
- Im Streckenverlauf bereits angeordnete Haltverbote nach VZ 283 StVO

Der Erläuterungsbericht wurde um die vorgenannten Punkte ergänzt und die Lagepläne hinsichtlich der Verkehrszeichen überarbeitet.

Feuerwehr / F12

Keine Stellungnahme abgegeben.

SRH
(28.05.2018)

Die Stadtreinigung Hamburg begrüßt die Maßnahmen zum Ausbau der Veloroute 1 im Bereich Chemnitzstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.

Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme (auf Höhe Chemnitzstraße 84) müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden.

Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.

Die Wertstoffcontainer können während der Bauzeit generell auf dem Parkstreifen stehen bleiben, jedoch ist die Zufahrt für das Entsorgungsfahrzeug nicht durchgängig gegeben. Deshalb muss in Betracht gezogen werden, die Container vorübergehend einzuziehen.

LSBG - S4

Durch eine Neuordnung der Aufgabenfelder erfolgt die Stellungnahme über die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA).

HHVA
(18.06.2018)

Die Kosten für die Demontage des Auslegermastes mit Fußgängertransparent beim FGÜ Chemnitzstraße Nr. 42 liegen bei ca. 4.500 €.

A / D4

Keine Stellungnahme abgegeben.

A / MR-L

MR-L hat die Maßnahme als Mitteilungsdrucksache Nr. 20-4760 am 07.05.2018 in den Verkehrsausschuss eingebracht.

BV Altona

Aus der Mitteilungsdrucksache resultiert der Antrag zum Ausbau der Chemnitzstraße zur vorfahrtberechtigten Fahrradstraße (Drucksache Nr. 20-4921) mit dem Prüfauftrag, die Durchfahrtsbreite an der Diagonalsperre erneut abzuwägen. Am 18.06.2018 wurden die Planungen als ordentlicher TOP im Verkehrsausschuss vorgestellt. Im Nachgang zu der anschließenden Diskussion über Lastenfahrräder haben wir vom ADFC Angaben über Transportfahrräder (Cargobikes) mit einer Breite bis zu 1,25m erhalten.

Der Verkehrsausschuss stimmt dem Antrag zur Fahrradstraße einstimmig zu.

Um den motorisierten Durchgangsverkehr weiterhin erfolgreich zu unterbinden, soll der Abstand an der Diagonalsperre die 1,50m nicht überschreiten. Denn es werden Kleinwagen angeboten, die auch nur eine Breite von 1,56m (Smart Fortwo), 1,60m (Opel Karl) und 1,595m (Kia Picanto) aufweisen. Alle gängigen Lastenfahrräder bzw. Lasten- und Kinderanhänger sind nicht breiter als 0,90m.

Selbst das zuvor bezeichnete Transportfahrrad kann die Sperre passieren.

Cargobikes werden in der Zukunft sicherlich gerade für eine gewerbliche Nutzung verstärkt eingesetzt. Hier besteht das grundsätzliche Problem, dass die gesamte Radverkehrsinfrastruktur für diese Sonderfahräder nicht ausgelegt ist. In den Entwurfsrichtlinien sind diese Räder nicht ausreichend berücksichtigt. Es bedarf nach unserer Einschätzung einer gesetzlich normierten Definition für die Abmessungen von Lasten- und Transportfahrrädern.

Sollten die nächsten Jahre zeigen, dass eine Aufweitung der Durchfahrt erforderlich ist, besteht die Option hier nachzubessern.

A / MR 30 Keine Stellungnahme mit Kostenzusammenstellung für die Pflanzarbeiten abgegeben.

A / VS 12 Keine Stellungnahme abgegeben.

A / MR 210-V Zur Kenntnis genommen.

A / MR 22 Zur Kenntnis genommen.

A / MR 24 Zur Kenntnis genommen.

BSVH Hier unsere abgestimmte Stellungnahme für den BSVH:

Grundsätzlich:

- Im Erläuterungsbericht wird eine "leichte Aufpflasterung" für die einmündenden Straßen erwähnt, das hört sich eigentlich nach verbleibenden Borden an und wäre dann keine Gehwegüberfahrt mit Fußgängervorrang mehr.
- Für blinde und sehbehinderte Fußgänger ist die Information, dass hier mit Verkehr gerechnet werden muss, wichtig. Insofern sollte der Belagwechsel taktil deutlicher als mit den Wabensteinen erfolgen.
- Der Wegfall von Fußgängerüberwegen ist für unseren Personenkreis problematisch. Der Radverkehr kann nicht auf eine Lücke zum Queren ausgehorcht werden, von daher ist der blinde Fußgänger auf den Vorrang durch einen FGÜ angewiesen. Durch den Zwei-Richtungsverkehr und die Zunahme von schnellen E-Bikes und Pedelecs werden diese Probleme noch verschärft. Wir müssen daher auf die Beibehaltung des FGÜ bestehen.
- Die Bordhöhen der getrennten Querung sind zwingend einzuhalten, bei bestehenden Absenkungen sind die Borde an der Blindenquerung auf 6 cm anzuheben.

Blatt 1 mit Max-Brauer-Allee, Schumacherstraße und Warnholtzstraße:

- Es fehlen Bodenindikatoren an der Einmündung der Chemnitzstraße in die Max-Brauer-Allee sowie an der Querung des den Gehweg kreuzenden Radweges (gehört das zu dieser Planung oder zur Busbeschleunigung Max-Brauer-Allee?).
- Die Gehwegüberfahrt in die Schumacherstraße scheint mit der Anrampung in Flucht des Gehwegs Chemnitzstraße zu liegen, womit sich beim Queren ein Quergefälle ergeben wird, das nicht nur für Rollstuhlnutzer problematisch ist.

Blatt 2 mit Hospitalstraße:

- Zum FGÜ siehe oben.
- Die Poller sind kontrastreich zu markieren.
- Die Anordnung der Fahrradbügel sollte unproblematisch sein.
- Die Querung an der Einmündung in die Holstenstraße ist nicht ganz nachvollziehbar. Es gibt eine Furtmarkierung, aber auf einer Seite scheint kein LSA-Mast zu stehen. Die LSA ist mit taktil-akustischen Einrichtungen auszustatten (sofern noch nicht vorhanden), die Masten müssen zwischen den getrennten Querungen stehen. Der Auffindestreifen auf der Südseite sollte direkt zum Richtungsfeld führen und nicht in einen Leitstreifen gewandelt werden.
- Der Begriff „Aufpflasterung“ in der Beschreibung zur Planabstimmung war unzutreffend gewählt. Vielmehr werden sämtliche Einmündungsbereiche als Gehwegüberfahrt mit abgesenktem Bordstein umgestaltet, so dass eine Situation gemäß §10 StVO entsteht.
- Gehwegüberfahrten werden in Hamburg regelhaft in Wabensteinen ausgeführt. Eine besondere taktile Betonung ist nicht erforderlich, da Fußgänger bevorzugt sind vor anderen Verkehrsteilnehmern, die über den abgesenkten Bordstein die Überfahrt befahren.
- Der Fußgängerüberweg verliert durch die Baumaßnahme seine Berechtigung. Bei einer erneuten Prüfung wären die Voraussetzungen für das Einrichten eines FGÜ aus folgenden Gründen nicht gegeben:
 - Die maximale Geschwindigkeit beträgt 30 km/h,
 - die vorherrschende Verkehrsart ist Radverkehr,
 - durch die vorhandene Diagonalsperre besteht kein Durchgangsverkehr
 - die Anzahl der Fußgänger in den Spitzenzeiten ist nicht ausreichend.
- In der Bauphase wird auf eine ordentliche Ausführung der Bordhöhen der getrennten Querungen geachtet.
- Die Kreuzung Chemnitzstraße / Max-Brauer-Allee liegt außerhalb unserer Ausbaugrenzen. Dieser Bereich wird bei der Planung zur Busbeschleunigung Max-Brauer-Allee mit betrachtet.
- Die Einmündung Schumacherstraße wird durch die Gehwegüberfahrt ein verändertes Quergefälle bekommen, wie alle anderen Überfahrten auch. Die Nebenflächen werden hier so weit wie möglich angeglichen.
- Die neuen Poller werden mit einer reflektierenden Banderole versehen.
- Bei der Querung an der Einmündung Holstenstraße sind auf beiden Seiten Lichtsignalanlagen vorhanden. Diese mit Akustikgebern auszustatten, würde nur für die gesamte Kreuzung geschehen und wäre mit erheblichen Kosten verbunden (grobe Schätzung HHVA: 150.000,00 €).
Die Planung wurde dahingehend überarbeitet, dass die LSA-Masten zwischen den getrennten Querungen stehen.

Barrierefreies Altona Zur Kenntnis genommen.

STEG Keine Rückmeldung erforderlich.

ADFC Zur Kenntnis genommen. Stellungnahme über den Verkehrsausschuss.

Leitungsträger

Hamburg Wasser
(31.05.2018)

HWW: Im Planungsgebiet sind Versorgungsanlagen vorhanden.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem *Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen* zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem

Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.

Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen und während der Bauphase Armaturen auswechseln. Wir bitten Sie, uns eine Vorlaufzeit für die Planung und die Ausführung von mindestens drei Monaten einzuräumen. Eine zeitliche Abstimmung mit dem o.g. Netzbetrieb ist unbedingt erforderlich.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Hamburg Energie: Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von Hamburg Energie vorhanden.

HSE: Im Planungsgebiet sind Sielanlagen (Mischwassersiel) vorhanden.

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):

- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).

- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

servTEC: Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug 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 Herren Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.

[In den Planauszügen sind keine Kabeltrassen der servTEC dargestellt.](#)

Vattenfall Wärme
(06.06.2018)

In dem angefragten Bereich sind Fernwärmeanlagen vorhanden. In unseren Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, beachten Sie mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden. Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen der Vattenfall Europe Hamburg AG ist umgehend unter Telefon 6396-2871 zu melden. Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen. Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Telefon 6396-3551/-2734. Wir weisen ausdrücklich auf die "Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR" hin.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Stromnetz Hamburg
(18.05.2018)

Gern teilen wir Ihnen mit, dass Ihr Bauvorhaben wie geplant möglich ist. Es sind keine Netzarbeiten unsererseits erforderlich.

Auch planen wir in diesem Bereich kurzfristig keine Baumaßnahmen. Dennoch dürfen unsere Trassen nicht beeinträchtigt werden. Ob eine Behinderung unserer Trassen durch Ihre geplante Baumaßnahme vorliegt, können wir erst nach Vorlage von koordinierten Leitungsplänen prüfen. Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de

[Die Erstellung der Leitungspläne und ggfs. eine Leitungsbesprechung erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt.](#)

Gasnetz Hamburg
(25.04.21018)

In dem angegebenen Bereich befinden sich Versorgungsanlagen (Gas-Niederdruckleitung / Einmündung Holstenstraße auch Gas-Hochdruckleitung und Fernmeldekabel) aus dem Verantwortungsbereich der Gasnetz Hamburg GmbH.

Mit diesem Schreiben erhalten Sie Planauszüge aus denen die Lage der Versorgungsanlagen im Verantwortungsbereich der Gasnetz Hamburg GmbH ersichtlich ist. Die Planauszüge dienen nur zu Planungszwecken und dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Die in den Leitungsplänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen sind hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich; Abweichungen sind möglich.

Bei einer Bauausführung sind durch die ausführende Firma aktuelle Planauszüge rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern.

Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Telekom
(27.04.2018)

Im angegebenen Bereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH.

Die Lage ist in den anliegenden Lageplänen skizziert. Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflächen.

Es sind derzeit und in absehbarer Zukunft dort keine Arbeiten an unserem Netz geplant.

Erfahrungsgemäß halten unsere Anlagen, außerhalb der Kabelschächte, einem Bodendruck von 200 kN/m² stand. Im Gehweg befindliche Kleinschächte entsprechen in der Regel Brückenklasse 12 und sind nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt. Wir bitten Sie daher, die Anlagen der Telekom Deutschland GmbH während der Bauphase entsprechend von unzulässigen Lasten (Baufahrzeuge, Krahn etc.) freizuhalten bzw. geeignet zu sichern.

Bei ggf. notwendigen Regulierungen der Kabelschachtabdeckungen sind folgende Kollegen zuständig:

Dirk Ulrich (040 30600-9746) Dirk.Ulrich@telekom.de

Michael Westphal (040 30600-9943) Michael.Westphal@telekom.de

Grundsätzlich erwarten wir von Ihnen, dass die Arbeiten so durchgeführt werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung unserer Anlagen kommt.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Pÿur (Primacom)
(04.05.2018)

Ticketnummer (TC374495)
auf Grund Ihrer Anfrage erhalten Sie die Bestandspläne der Primacom für o.g. Baumaßnahme. Es bestehen unsererseits keine Einwände, wenn folgende Punkte beachtet werden: Eine Überbauung unserer Anlagen ist nicht gestattet. Kreuzungen sind nur mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand statthaft. Unsere Kabel liegen meist in einer Tiefe von 0,4-0,6 m im Gehwegbereich und in 0,6-1,2 m Tiefe im Straßenkörper, entsprechend den örtlichen Vorgaben. Bei Bohrungen sind die Bohrprotokolle zu beachten. Mit Minderdeckung ist jedoch zu rechnen. Die genaue Lage der Leitungen ist durch Querstiche festzustellen. Im Näherungsbereich unserer Kabel ist unbedingt Handschachtung erforderlich! Es ist ein Schutzbereich von 0,50 m links und rechts der Trasse einzuhalten. Bei Bohrungen ist ein Schutzbereich von 1 m links und rechts der Trasse einzuhalten. Sollten Sie dennoch ein Koaxial-Kabel bzw. LWL-Kabel beschädigen, so benachrichtigen Sie bitte das Network Operation Center der Tele Columbus Gruppe (24x7) unter der Tel.-Nr.: 0341/60952-450.

Für die Richtigkeit der Angaben übernehmen wir keine Garantie. Wir machen darauf aufmerksam, dass eventuelle Reparaturkosten nach dem Verursacherprinzip weiter berechnet werden. Bei abweichenden Verlege Tiefen und Leitungsverläufen kann ein Mitverschulden der PrimaCom bei Leitungsbeschädigungen nicht begründet werden. Sollten Sie weitere Unterlagen benötigen, bitten wir um eine erneute Anfrage mit den dazugehörigen Planungsunterlagen. Senden Sie dazu eine Mail mit unverändertem Betreff an unser Ticketsystem. Zum Schutz unserer Medien ist das freigelegte Kabelwarnband nach Abschluss aller Arbeiten, wieder ordnungsgemäß über unserer Trasse zu verlegen!

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Dataport
(23.04.2018)

In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden - Planwerksauskunft Nr. 2018-3870. Ansonsten keine Stellungnahme.

Vodafone / VKD
(12.06.2018)

(S00646905) Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

wilhelm.tel Ticketnummer 010579162
willy.tel anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für
(27.04.2018) "Chemnitzstraße, Hamburg ", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH mittels Handschachtung.
Über den Inhalt informieren Sie bitte die ausführende Baufirma.
Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert.
Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.

[Dies wird berücksichtigt.](#)

Hansewerk Natur	Keine Stellungnahme abgegeben.
1&1 Versatel	Keine Kabelanlagen vorhanden.
Interoute	Keine Kabelanlagen vorhanden.
Colt Technology	Keine Rückmeldung erhalten.
LEVEL3/CenturyLink	Keine Kabelanlagen vorhanden.
Telefónica / O2	Keine Rückmeldung erhalten.
Hamburg Gas Consult	Keine Kabelanlagen vorhanden.
euNetworks	Keine Kabelanlagen vorhanden.
Verizon	Keine Kabelanlagen vorhanden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT zur Schlussverschickung

Maßnahme: Ausbau der Veloroute 1
Umgestaltung der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße

1. Darstellung der Baumaßnahme und Begründung des Vorhabens

Die Chemnitzstraße liegt im Stadtteil Altona-Altstadt des Bezirksamtsbereiches Altona. Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone, welche die Hauptverkehrsstraßen Max-Brauer-Allee und Holstenstraße verbindet. Von 1982 bis 2005 war die Chemnitzstraße zentraler Bestandteil des Sanierungsgebietes Altona-Altstadt S2. Aus dieser Zeit stammt die Diagonalsperre an der Kreuzung Hospitalstraße, die zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs als notwendige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Unfallbekämpfung im Umfeld der ehemaligen Schule und angrenzenden Bezirkssporthalle eingerichtet wurde. Da die beiden vorgenannten Institutionen nicht mehr existent sind, musste die Notwendigkeit der Diagonalsperre im Zuge der Planungen überprüft werden.

Die Chemnitzstraße ist Teil der Veloroute 1, die ihren Ausgangspunkt am Rathausmarkt hat und über St. Pauli, Altona-Altstadt und Ottensen, durch Othmarschen und Blankenese bis nach Rissen führt. Das Hamburger Veloroutenkonzept umfasst 14 bezirks- und stadtteilübergreifende Routen. Sie bilden das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes.

Im Sommer 2016 wurde mit dem „Bündnis für Radverkehr“ vereinbart, das ca. 280 km lange Netz der Velorouten bis zum Jahr 2020 so auszubauen, dass eine ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote zur Verfügung stehen. Die Verkehrsbedeutung der Chemnitzstraße im Alltagsradverkehr wurde erkannt und vereinbart, die Planungen zur Förderung des Radverkehrs mit Hochdruck voranzutreiben.

Die Fahrradverkehrsdichte zeigt, dass diese Strecke -im weiteren Verlauf über die Thadenstraße und die Feldstraße- die wichtigste Ost-West-Verbindung von Ottensen/Altona in die Innenstadt ist. Alle alternativen Wege führen die Radfahrenden entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Eine Verkehrszählung in der Chemnitzstraße aus dem November 2011 belegt, dass der Radverkehr in diesem Streckenabschnitt höher als der Kfz-Verkehr ist; im Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr wurden 2453 Radfahrende und 1446 Kraftfahrzeuge östlich der Hospitalstraße registriert. Eine reine Radverkehrszählung im Juni 2016, an gleicher Stelle und in gleicher Zeitspanne, ergab 3446 Radfahrende. Durch diese Daten wurde erkannt, dass die Chemnitzstraße als mögliche Fahrradstraße in Betracht kommt. Die Zusammensetzung der Verkehrsarten war im Zuge der Einzelfallprüfung unter der im Bestand vorhandenen Diagonalsperre zu bewerten.

Die Bezirksversammlung Altona hat mit der Drucksache XIX-2208 „Veloroute 1: Ausbau der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße“ im Jahr 2013 beschlossen, über die gesamte Länge eine vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße einzurichten.

Das Bezirksamt Altona hat jetzt eine Planung für die Einrichtung einer Fahrradstraße aufgestellt, die bauliche Umgestaltungsmaßnahmen und eine Sanierung der Fahrbahndecke vorsieht.

2. Beschreibung der Baumaßnahme

2.1 Gegenwärtiger Zustand

Die Chemnitzstraße ist zwischen Max-Brauer-Allee und Warnholtzstraße eine Einbahnstraße nach VZ 220 StVO mit „Radverkehr frei“. Die Ausbaustrecke sowie sämtliche abgehende Straßen sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen; es gilt die Vorfahrtregel „rechts vor links“.

Im Bereich der Einbahnstraße ist eine Fahrbahnbreite von 5,0 m gegeben mit markierten Parkständen am nördlichen Fahrbahnrand und einem Längsparkstreifen entlang der Südseite. Drei Pflanzinseln engen die Fahrspur auf einer kurzen Distanz von etwa jeweils 7,0 m auf ca. 3,70 m ein.

Die Straße ist überwiegend bituminös befestigt; in den Kreuzungen Hospitalstraße und Virchowstraße / Karl-Wolff-Straße ist Großpflaster eingebaut und die Fahrbahn z. T. aufgepflastert. Zwischen der Warnholtzstraße und der Virchowstraße wird, bei einer Breite von 7,0 - 7,50 m, beidseitig am Fahrbahnrand geparkt. Auf der gesamten Länge sind Gehwege vorhanden, die in Betonplatten hergestellt sind. Schutzgitter aus der Zeit vor 2010, als die Grundschule Chemnitzstraße am Standort Virchowstraße 80 untergebracht war, engen streckenweise die Fußwege auf bis zu 0,90 m ein.

In drei Abschnitten werden die Radfahrenden von der Straße auf kurze Radwege geleitet und nach 10 bis 21 m wieder in den Mischverkehr zurückgeführt.

Die StadtRAD-Station 2116 Chemnitzstraße / Max-Brauer-Allee befindet sich gegenüber der Hausnummern 128 / 132 und ist gut frequentiert.

2.2 Geplanter Zustand

Vorfahrtregelung

Im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße beabsichtigt die Abteilung Straßen und Gewässer des Bezirksamtes Altona, sämtliche angrenzende Einmündungen als Gehwegüberfahrten mit abgesenktem Bordstein herzustellen. Durch diese bauliche Maßnahme wird die Rechts-vor-links-Regelung aufgehoben und der Verkehr in der Chemnitzstraße wird vorfahrtberechtigt.

An der Warnholtzstraße und der Karl-Wolff-Straße ist in diesem Zusammenhang vorgesehen, die Bordkantenführung so zu verändern, dass die Einmündungen senkrecht in die Chemnitzstraße verlaufen.

Fahrbahn

Die großflächigen Pflasterflächen in den Kreuzungen Virchowstraße / Karl-Wolff-Straße und Hospitalstraße stehen einer vernünftigen Radverkehrsinfrastruktur entgegen. Das Großpflaster in der Fahrbahn soll ausgebaut, und die gesamte Straße niveaugleich in Asphalt hergestellt werden. Dort wo bereits eine bituminöse Deckschicht vorhanden ist, wird diese abgefräst und erneuert, da zum Teil erhebliche Schäden auszumachen sind.

Radverkehr (Service)

Die kurzen Abschnitte der Radwege stehen nicht im Einklang mit einer Fahrradstraße und werden zurückgebaut; die Flächen werden der Fahrbahn zugeführt.

Die StadtRAD-Station bleibt an ihrem jetzigen Standort bestehen.

Im Hinblick auf die zu erwartenden weiter steigenden Radverkehrsanteile sind im Zuge der Umgestaltung zusätzlich 42 Fahrradabstellplätze (21 neue Anlehnbügel) vorgesehen.

Gehwege

Im Abschnitt zwischen Hospitalstraße und Karl-Wolff-Straße ist die Verbreiterung des Gehweges von ca. 1,70 m auf 2,50 m geplant. Sämtliche Schutzgitter sind seit der Verlegung der Grundschule Chemnitzstraße entbehrlich und werden demontiert.

Weiterhin ist beabsichtigt, die Querung westlich der Virchowstraße umzugestalten, indem der Bordstein auf der Südseite in einer Flucht weitergeführt wird. Die „Nase“ ist dann an der Nordseite vorgesehen und dient dort gleichzeitig als Begrenzung für die markierten Stellplätze. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt 4,0 m. Der Fußgängerüberweg ist in einer Fahrradstraße überflüssig und soll, einschließlich des Auslegermastes mit Fußgängertransparent, entfernt werden. Es ist angedacht, diesen Übergang mit taktilen Leitelementen als getrennte Querung auszugestalten. Ebenfalls barrierefrei mit Bodenindikatoren ausgestattet wird die Fußgängerquerung an der Lichtsignalanlage Holstenstraße.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird entlang der gesamten Chemnitzstraße geordnet. Da in einer Fahrradstraße mit Parkständen eine Fahrbahnbreite von 4,50 m vorgegeben ist, werden Längsparkplätze einseitig alternierend am Fahrbahnrand markiert. In Höhe der Hausnr. 73 soll eine bauliche Insel zurückgebaut werden, um diese Fläche dem Parkstreifen zuzuschlagen.

Die Anzahl der regulären Stellplätze reduziert sich um 25% von aktuell etwa 64 auf 48 nach dem Umbau.

Vegetationstechnische Arbeiten

Es ist angedacht, die Parkstände mit baulichen Halbinseln einzufassen. Für die Insel gegenüber Nr. 43 ist die Pflanzung eines Baumes vorgesehen.

Eine weitere Baumpflanzung ist in der Grünfläche an der Einmündung Schumacherstraße geplant. Dieses Areal ist völlig vermüllt und als Abstellfläche zweckentfremdet und wird im Rahmen dieser Baumaßnahme aufgearbeitet.

Die Vogelbeere an der Kreuzung Hospitalstraße soll entfernt werden. Für die ganze Nebenfläche mit der Radwegaufleitung ist der Rückbau beabsichtigt, um die Abbiegebeziehungen an dieser Stelle zu optimieren.

Diagonalsperre

Die Prüfung der Notwendigkeit der Diagonalsperre hat ergeben, dass aus unter Punkt 1, Abschnitt 1 genannten Gründen, eine Erfordernis für die Einrichtung nicht mehr vorliegt und der Rückbau grundsätzlich angezeigt wäre.

Durch die Aufhebung der Diagonalsperre würden jedoch Abkürzungs- und zusätzliche Verdrängungsverkehre (aufgrund des am 31. Mai eingerichteten Dieselfahrverbots in der Max-Brauer-Allee) durch die Chemnitzstraße und somit durch das Wohnquartier entstehen. Der im Zuge dessen zu erwartende hohe Durchgangsverkehr steht im klaren Widerspruch zur eingerichteten Tempo-30-Zone und widerspricht der flächendeckenden Verkehrsplanung des Bezirksamtes Altona. Aufgrund der bereits erfolgten verkehrskonzeptionellen Bewertung des Quartiers und der Einrichtung des geschwindigkeitsreduzierten Bereiches ist zusätzlicher Verkehr zu vermeiden.

Weiterhin würde sich das Verhältnis motorisierter Fahrzeugverkehr zum Radverkehr deutlich ändern. In der Folge wäre der Radverkehr nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart, so dass die rechtliche Grundlage für die Einrichtung einer Fahrradstraße entfielen.

In der Gesamtbewertung bliebe durch den Rückbau der Diagonalsperre die Hauptgrundlage der Tempo-30-Zone aus und es wären deutliche Nachteile bezüglich komfortabler, stetiger und vorrangiger Verkehrsführung für den Radverkehr zu erwarten. Der zwangsläufige Verzicht auf die Einrichtung der Fahrradstraße stünde der durch den Hamburger Senat gewünschten Radverkehrsförderung entgegen.

Unter der Bewertung der vorgenannten Punkte wird die Diagonalsperre weiterhin als zwingend notwendig erachtet und verbleibt baulich angepasst im Bestand:

Die Diagonalsperre wird so gestaltet, dass der Radverkehr diese passieren kann. Es ist eine kleine Insel in der Straßenmitte vorgesehen, welche für die Radfahrenden in beide Richtungen eine Durchfahrt von 1,50 m Breite ausspart. Für die Durchfahrtsbreite wurden die Abmessungen unterschiedlicher Fahrradmodelle und Kleinwagen gegeneinander abgewogen. Gängige Lastenfahräder bzw. Lasten- und Kinderanhänger weisen eine Breite von 65 - 89 cm auf; Kleinstwagen haben eine Breite 1,56 m (Smart Fortwo) bzw. 1,61 m (Toyota Aygo). Um ein Durchkommen von Kraftfahrzeugen zu verhindern, werden Absperropfer sowohl im Gehweg wie auch auf der Insel (hier mit B-Schließung) eingebaut. Die Insel wird mit einem Tiefbord mit 8 cm Kantenvorstand eingefasst.

Straßenentwässerung

Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe in das Mischwassersiel von Hamburg Wasser (HSE). Der Einbau bzw. die Verlegung von Trümmen ist im Zuge der Baumaßnahme erforderlich.

Beschilderung

- Der Beginn der Fahrradstraße erfolgt gemäß VZ 244.1 StVO. An allen Seitenstraßen wird die Beschilderung wiederholt. An der Einmündung Schumacherstraße endet die Fahrradstraße, da der Radverkehr hier über die Max-Brauer-Allee geführt wird. Die Weiterfahrt verbietet das Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt).
- Mit dem Zusatzzeichen 1000-32 wird angezeigt, dass der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist, auch entgegen der Einbahnstraßenregelung.
- Dem motorisierten Fahrzeugverkehr wird die Benutzung der Fahrradstraße durch das Zusatzzeichen „Kraftträder und Kraftwagen frei“ gestattet. Die Kraftfahrzeuge dürfen die Straße in mäßiger Geschwindigkeit (max. 30 km/h) befahren, aber der Radverkehr hat Vorrang. So ist es den Anliegern des südlich gelegenen Wohngebietes weiterhin möglich, das Quartier über die Chemnitzstraße anzufahren / zu verlassen

Seite 3/4

- Die Chemnitzstraße fällt als Fahrradstraße aus der Tempo-30-Zone heraus; die VZ 271.1-50 und 274.2-50 werden hier entfernt. An sämtlichen Seitenstraßen muss dagegen auf den Beginn / das Ende der Tempo-30-Zone erneut hingewiesen werden (VZ 274.1-40).
- An der Kreuzung Chemnitzstraße / Hospitalstraße werden Kraftfahrer auf die „vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ (aus der Hospitalstraße kommend) bzw. „Fahrtrichtung links“ (die Chemnitzstraße befahrend) mit den VZ 209-10/20 hingewiesen; Radfahrende sind von dieser Vorschrift ausgenommen (VZ 1022-10).
- Das seit April 2017 ungültige Verkehrszeichen 1000-33 wird demontiert und in der Virchowstraße durch das VZ 1000-32 „kreuzender Radverkehr“, in Verbindung mit der Einbahnstraßen-Beschilderung, ersetzt.
- Absolute Halteverbote VZ 283-10/20 werden eingerichtet:
 - Auf der Nordseite von Haus Nr. 15 (westlich der Parkbucht) bis zur Virchowstraße
 - Entlang der Südseite von der Virchowstraße bis zur Hospitalstraße
 - Wieder auf der Nordseite, gegenüber Haus Nr. 50 bis zur Warnholtzstraße.
- An den baulichen Einengungen sollen Leitplatten (VZ 626-10) die Sichtbarkeit bei Dunkelheit erhöhen.
- Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße ist das Piktogramm „Radfahrer“ in Verbindung mit Richtungspfeilen zu Beginn und am Ende sowie bei allen Einmündungen auf der Fahrbahn vorgesehen.

Seite 4/5

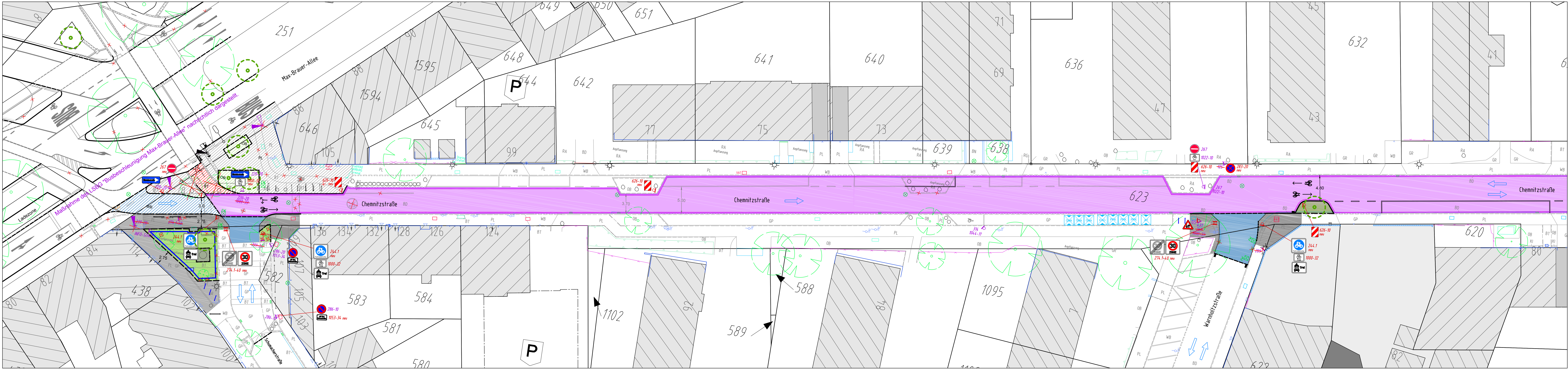
3. Sonstiges

Am 18.04.2018 hat eine Info-Veranstaltung zur Umgestaltung der Chemnitzstraße in eine Fahrradstraße stattgefunden, in der das Bezirksamt Altona alle interessierten Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme informiert hat. Die Anregungen von den Teilnehmenden wurden in die Planung eingearbeitet.

Der Baubeginn der Maßnahme ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen.

gez. ■■■■■ A/MR 219

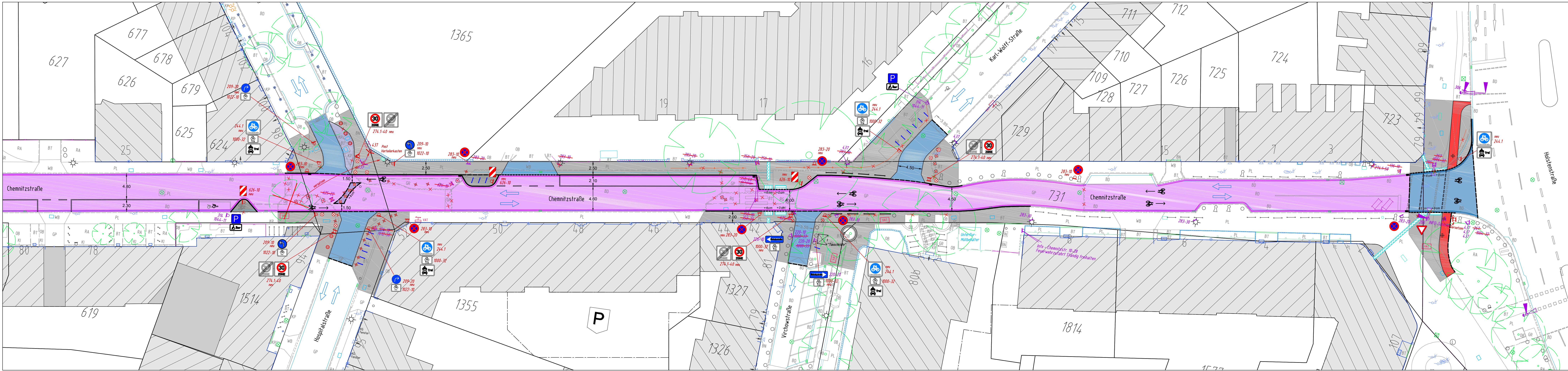
2018-06-29



Legende

- Fahrbahn Asphalt
- Wasserlauf Gussasphalt
- Wabensteinpflaster
- Platten aus Beton 50/50/7 cm
- Betonpflaster, grau 25/25/7 cm
- Betonpflaster, grau 10/20/10 cm
- Betonpflaster, rot 25/25/7 cm
- Grünfläche
- Baum -vorh- -neu-
- Fahrtrichtung
- Piktogramme -neu-
- / Poller / Poller mit reflektierender Bänderole -neu-
- / Poller mit Leitschraube und B-Schließung -neu-
- Wertstoffcontainer -vorh-
- Hochbord 12/15 x 25 x 100 cm
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord 10 x 25 x 100 cm
- Tiefbord 8 x 20 x 100 cm
- öffentliche Beleuchtung
- Trumme -vorh- -auzuheben- -neu-
- taktile Leitelemente -neu-
- Verkehrszeichen -vorh- -neu-
- Fahrradbügel -neu-
- Schutzbügel -neu-

Index	Änderungen und Ergänzungen	Datum	Bearbeitet	Facht gepr.
BEZIRKSAMT ALTONA FREIE UND HANSESTADT HAMBURG Bezirksamt Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau				
Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs		Bearbeitet: Datum: 2018-06-26		
Teilbaumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 Umgestaltung der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße		Unterschrift, MR 219 Fachttechnisch geprüft: Datum: Unterschrift, MR 210 Aufgestellt: Datum:		
Planinhalt: Lageplan (Blatt 1)		Unterschrift, MR 20 Zugestimmt: Datum:		
Zeichnungs-Nr.: VR1_A06_5.1.1		Maßstab: 1 : 250		
Unterschrift, MR-L				



Legende

- Fahrbahn Asphalt
- Wasserlauf Gussasphalt
- Wabensteinpflaster
- Platten aus Beton 50/50/7 cm
- Betonpflaster, grau 25/25/7 cm
- Betonpflaster, grau 10/20/10 cm
- Betonpflaster, rot 25/25/7 cm
- Grünfläche
- Baum -vorh- -neu-
- Fahrtrichtung
- Piktogramme -neu-
- Poller / Poller mit reflektierender Banderole -neu-
- Poller mit Leitschraube und B-Schließung -neu-
- Wertstoffcontainer -vorh-
- Hochbord 12/15 x 25 x 100 cm
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord 10 x 25 x 100 cm
- Tiefbord 8 x 20 x 100 cm
- öffentliche Beleuchtung
- Trumme -vorh- -auzuheben- -neu-
- taktile Leitelemente -neu-
- Verkehrszeichen -vorh- -neu-
- Fahrradbügel -neu-
- Schutzbügel -neu-

Index	Änderungen und Ergänzungen	Datum	Bearbeitet	Facht.gepr.
	FREIE UND HANSESTADT HAMBURG Bezirksamt Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau			
Bearbeitet:	Förderung des Radverkehrs	Datum:	2018-06-26	
gezeichnet:		Unterschrift:	MR 219	
Fachtechnisch geprüft:		Datum:		
Teilbaumaßnahme:	Ausbau der Veloroute 1 Umgestaltung der Chemnitzstraße zur Fahrradstraße	Unterschrift:	MR 210	
Aufgestellt:		Datum:		
Planinhalt:	Lageplan (Blatt 2)	Unterschrift:	MR 20	
Zugestimmt:		Datum:		
Zeichnungs-Nr.:	VR1_A06_5.1.2	Maßstab:	1 : 250	
		Unterschrift:	MR-L	