

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 1 – A09 Ottensen Süd

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	3
2	Beschreibung der Baumaßnahme	3
	2.1 Vorhandener Zustand	3
	2.1.1 Querschnitte.....	4
	2.1.2 Fußgänger- und Radverkehr	5
	2.1.3 Lichtsignalanlagen	6
	2.1.4 Barrierefreiheit	6
	2.1.5 Öffentliche Beleuchtung	7
	2.1.6 Ruhender Verkehr.....	7
	2.1.7 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	7
	2.1.8 Oberflächenentwässerung	8
	2.1.9 Straßenbegleitgrün.....	8
	2.1.10 Wegweisende Beschilderung / Ausstattung.....	8
	2.1.11 Kampfmittel.....	9
	2.2 Geplanter Zustand	9
	2.2.1 Querschnitte.....	9
	2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr	11
	2.2.3 Lichtsignalanlagen	12
	2.2.4 Barrierefreiheit	13
	2.2.5 Öffentliche Beleuchtung	13
	2.2.6 Ruhender Verkehr.....	13
	2.2.7 Öffentlicher Personennahverkehr	14
	2.2.8 Oberflächenentwässerung	15
	2.2.9 Straßenbegleitgrün.....	15
	2.2.10 Wegweisende Beschilderung / Ausstattung.....	15
	2.2.11 Bürgerbeteiligung	15
	2.2.12 Verträglichkeit mit anderen Planungen.....	16
	2.3 Planungsrechtliche Grundlagen	16
	2.4 Grunderwerb.....	16

2.5	Kosten und Finanzierung	16
2.6	Entwurfs- und Baudienststelle.....	17
2.7	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	17

1 Anlass der Planung

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, „den Radverkehrsanteil in den zwanziger Jahren auf 25 Prozent zu steigern“¹.

Zur Zielerreichung ist der Ausbau der Veloroute 1 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 1 nimmt neben dem Freizeit- und Tourismusverkehr insbesondere einen hohen Anteil des Hamburger Alltagsradverkehrs auf. In einigen Teilabschnitten befindet sich die Veloroute jedoch in einem ungenügenden und nicht regelkonformen Zustand.

Bestandteil dieser 1. Verschickung ist der Ausbau der Veloroute 1 in der Kepler-, Arnold- und Lobuschstraße zwischen der Bleicken- und der Max-Brauer-Allee.

Die Planung des nördlichen Abschnitts der Veloroute entlang der Klaus- und Eulenstraße erfolgt durch das Ingenieurbüro SBI.

2 Beschreibung der Baumaßnahme

2.1 Vorhandener Zustand

Die Veloroute 1 stellt die Verbindung vom Hamburger Westen (Wedel) zum Hamburger Zentrum her und führt unter anderem durch die Stadtteile Sülldorf, Blankenese, Othmarschen, Altona und Altstadt und endet am Rathaus in der Innenstadt.

Der geplante Streckenabschnitt liegt im Stadtteil Ottensen im Bezirksamtbereich Altona und hat eine Länge von ca. 950 m.

Die Veloroute verläuft in geteilten Fahrtrichtungen stadteinwärts entlang der Kepler-, Arnold- und Lobuschstraße, stadtauswärts entlang der Klaus- und Eulenstraße. Der vorhandene Radfahrstreifen muss aufgrund zu geringer Maße und streckenweise fehlender Markierung in ganzer Breite überplant werden. Der Querschnitt ist durchgehend schmal und durch Randbedingungen wie dem Erhalt der Bäume in seiner Gestaltung stark eingeschränkt.

Die Kepler- und Arnoldstraße sind in West-Ost-Richtung verlaufende Einbahnstraßen mit überwiegend Wohnbebauung, gastronomischen Einrichtungen und Dienstleistungsgeschäften sowie Kindertagesstätten und Schulen. Die Lobuschstraße schließt

¹ Zitat: Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 21. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD, Landesorganisation Hamburg und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg, Seite 36

an die Arnoldstraße an und verläuft bis zum Knotenpunkt Klausstraße/ Am Felde/ Lobuschstraße weiter als Einbahnstraße. Zwischen Am Felde und der Ehrenbergstraße verläuft die Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr. Die Fahrbahn weist je Richtung einen Fahrstreifen und einen Radfahrstreifen auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Plangebiet 30 km/h.

Die Längsparkstände auf der Nordseite sind unterdimensioniert. Parkende Fahrzeuge ragen zum Teil in die Fahrbahn. Um Abstand zu diesen Fahrzeugen zu erhalten, weichen Kraftfahrzeugfahrer teilweise auf den bestehenden Radfahrstreifen aus und gefährden somit die Radfahrer.

Nachstehend werden die wesentlichen Einzelheiten des vorhandenen Zustandes erläutert.

2.1.1 Querschnitte

Im Bereich der Einbahnstraßen beträgt die Gesamtbreite der Fahrbahn zwischen 4,50 m und 4,70 m. Im Abschnitt der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von ca. 10,50 m. Für Fußgänger stehen sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite Gehwege zur Verfügung. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn auf einem Radfahrstreifen in einer Breite von ca. 1,50 m geführt.

In Höhe der Hausnummer 26 weist die Keplerstraße folgenden Querschnitt auf:

ca. 3,76 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 2,00 m	Längsparkstände	Asphalt	
ca. 3,03 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 1,46 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
ca. 2,50 m	Längsparkstände	Großpflaster	
ca. 2,40 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 15,15 m	Gesamtbreite		

Die auf der Nordseite liegenden Längsparkstände sind ebenfalls asphaltiert. Die Markierung der Parkstände ist in diesem Abschnitt fast vollständig verschwunden.

Neben der Bushaltestelle Große Brunnenstraße weist der Querschnitt nahezu identische Breiten auf.

In der Arnoldstraße auf Höhe von Hausnummer 32 ist der Querschnitt wie folgt aufgeteilt:

ca. 2,21 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 1,87 m	Längsparkstände	Asphalt	
ca. 3,18 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 1,48 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
ca. 2,48 m	Längsparkstände	Großpflaster	
ca. 3,40 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
ca. 14,62 m	Gesamtbreite		

Im Bereich der Lobuschtstraße verringert sich der Querschnitt um ca. 3,50 m. Auf Höhe von Hausnummer 16 weist diese im Einrichtungsverkehr folgenden Querschnitt auf:

ca. 2,54 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 2,00 m	Längsparkstände	Asphalt	
ca. 2,82 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 1,68 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
ca. 2,19 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
ca. 11,23 m	Gesamtbreite		

Im Zweirichtungsverkehr ist die Lobuschstraße rd. 10 m breiter und ist auf Höhe von Hausnummer 26 wie folgt aufgeteilt:

ca. 4,70 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 1,47 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
ca. 8,21 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 1,26 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
ca. 2,09 m	Längsparkstände	Asphalt	
ca. 3,19 m	Gehweg	Platten	Süd
<hr/>			
ca. 20,92 m	Gesamtbreite		

2.1.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die beidseitig vorhandenen Gehwege variieren in ihrer Breite im Verlauf der Planungsstrecke. Im Bereich der Keplerstraße sind die Gehwege auf der Südseite grundsätzlich schmaler als auf der Nordseite. An der engsten Stelle liegt eine Breite von ausschließlich ca. 2,05 m vor. Im Bereich der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr verfügen die Gehwege über eine ausreichende Breite von mindestens 3,20 m. In den Einmündungsbereichen und Querungsstellen weiten sich die Gehwege auf.

Der Radverkehr wird auf einem ca. 1,50 m breiten Radfahrstreifen in Richtung der Einbahnstraße geführt, bzw. an der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr auf Radfahrstreifen. Diese sind benutzungspflichtig.

Im Plangebiet sind wenige Fahrradbügel vorhanden. Die vorhandenen Baumschutzbügel und Zäune werden als Fahrradbügel genutzt. Des Weiteren werden Fahrräder direkt an den Häuserwänden abgestellt und schränken dadurch die geringe Gehwegbreite zusätzlich ein. Die Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten ist nicht ausreichend.

2.1.3 Lichtsignalanlagen

Im überplanten Bereich sind insgesamt vier Lichtsignalanlagen und zwei Fußgängerlichtsignalanlagen vorhanden.

Die Kreuzung Bleickenallee / Fischers Allee / Keplerstraße / Eulenstraße (K-LSA 1342) angrenzend an die westliche Planungsgrenze ist durch die Mittelinsel sechsarmig mit vier Zu- und vier Ausfahrten. Die Keplerstraße und die Ost-West-Richtung der Bleickenallee sind ausschließlich Ausfahrten, die Eulenstraße und die in West-Ost-Richtung verlaufende Bleickenallee Zufahrten.

Der Knotenpunkt Keplerstraße / Arnoldstraße / Rothestraße (K-LSA 1442) ist ein fünfarmiger Knotenpunkt mit zwei Ausfahrten und vier Zufahrten. Ausschließlich die Rothestraße Nord und Arnoldstraße Ost stellen Ausfahrten dar. Bis auf die Rothestraße Nord verlaufen alle Straßen im Einrichtungsverkehr. Die Rothestraße Nord ist in beide Richtungen befahrbar. Auf der Südseite ist die Rothestraße auf einer Länge von rd. 30 m ausschließlich in Süd-Nord-Richtung befahrbar. Weiter südlich verläuft diese weiter im Zweirichtungsverkehr.

Bei der signalisierten Kreuzung Arnoldstraße / Bahrenfelder Straße / Lobuschstraße (K-LSA 778) handelt es sich um einen vierarmigen Knotenpunkt mit drei Ausfahrten und zwei Zufahrten. Die Bahrenfelder Straße Süd ist im Zweirichtungsverkehr befahrbar, die restlichen Straßen im Einrichtungsverkehr.

An der Kepler- und Eulenstraße (F-LSA 1563) sowie am Platz der Republik (F-LSA 2442) befinden sich Fußgängersignalanlagen.

Bei den Lichtsignalanlagen ist für Fußgänger eine Anforderung über Taster sowie eine akustische Blindensignalisierung vorhanden. Lediglich die K-LSA 1342 verfügt über keine Blindensignalisierung.

2.1.4 Barrierefreiheit

Im Plangebiet sind keine taktilen Einrichtungen zur Barrierefreiheit vorhanden. Ausgenommen der K-LSA 1342 am Knoten Bleickenallee / Fischers Allee / Keplerstraße /

Eulenstraße ist an den Lichtsignalanlagen eine akustische Blindensignalisierung angebracht.

2.1.5 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist im gesamten Bereich einseitig in Form von Peitschenmasten vorhanden. In der Keplerstraße befinden sich die Leuchten im Abstand von ca. 30 m auf der Nordseite, in der Arnold- und Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr in demselben Abstand auf der Südseite. In der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr sind die Leuchten wiederum auf der Nordseite in einem Abstand von ca. 35 m angeordnet.

2.1.6 Ruhender Verkehr

In der Kepler- und Arnoldstraße stehen beidseitig der Fahrbahn Längsparkstreifen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung. Die Parkstände auf der Nordseite sind asphaltiert, auf der Südseite in Großpflaster hergestellt. Entlang der Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr ist ein asphaltierter Längsparkstreifen auf der Nordseite, im Bereich des Zweirichtungsverkehrs auf der Südseite vorhanden. Zu Beginn der Keplerstraße ist auf einer Länge von ca. 20 m das Schrägparken angeordnet. Hierfür soll zum Teil auf dem Gehweg geparkt werden. Die Längsparkstreifen in Asphalt weisen eine Breite von unter 2,00 m auf. In Großpflaster hergestellte Längsparkstreifen sind inklusive Randeinfassung rd. 2,50 breit.

Die Parksituation im Planungsgebiet ist unübersichtlich. Es sind viele Bereiche vorhanden, die als illegale Parkstände genutzt werden. Derzeit wird weit bis an die Knotenpunkte bzw. am Knotenpunkt Kepler-/ Arnold-/ Rothestraße sogar im Kreuzungsbereich geparkt. Sowohl Sperrflächen als auch Einmündungsbereiche werden zugeparkt. Momentan sind rd. 176 legale Parkstände vorhanden.

2.1.7 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im überplanten Bereich verkehren die Buslinien 1 und 250 sowie die Nachtbuslinie 601.

Die Linie 1 bedient die beiden Haltestellen Große Brunnenstraße und Bahrenfelder Straße im 10-Minuten-Takt, die Linie 250 im 20-Minuten-Takt. Die Nachtbuslinie 601 verkehrt von 0:32 bis 4:02 Uhr im 30-Minuten-Takt.

Die beiden Haltestellen sind als Fahrbahnrandhaltestelle aus Beton hergestellt. Es sind keine taktilen Elemente vorhanden. An beiden Haltestellen befindet sich ein Fahrgastunterstand.

2.1.8 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über vorhandene Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel.

2.1.9 Straßenbegleitgrün

Bis auf die Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr ist der gesamte Bereich geprägt von großen, alten Straßenbäumen. Die vorhandenen Baumscheiben werden teilweise von zwei Baumschutzbügeln geschützt, die als Fahrradbügel genutzt werden.

Die Bäume sind auf Grünflächen lokalisiert, die von den Anwohnern zum Teil bepflanzt und gepflegt werden.

Insgesamt sind rd. 40 Bäume im Planungsgebiet vorhanden. Optisch befinden sich die Bäume in einem guten Zustand.

2.1.10 Wegweisende Beschilderung / Ausstattung

Es ist keine wegweisende Beschilderung vorhanden.

In der Keplerstraße sowie der Arnoldstraße sind private Oberflurmüllanlagen vorhanden. Diese befinden sich entweder auf Aufpflasterungen zwischen den Längsparkständen oder innerhalb der Nebenflächen in Kreuzungs- oder Bushaltestellennähe. Im Bereich der Keplerstraße sind auf der Nordseite zusätzlich zwei private Unterflurmüllanlagen vorhanden, die ebenfalls auf Aufpflasterungen zwischen den Parkständen angeordnet sind.

Bis auf den Knotenpunkt Keplerstraße/ Große Brunnenstraße sind an allen Kreuzungen zum Teil Zäune entlang der Einmündungen zum Schutz der Fußgänger vorhanden.

Insgesamt sind 30 Fahrrad- und 16 Baumschutzbügel über das Planungsgebiet verteilt.

Auf einem Platz am Knotenpunkt Kepler-/ Arnold-/ Rothestraße befinden sich Bänke und Tische vor dem dort lokalisierten Cafe Ole.

Auf der Nordseite der Keplerstraße am Knotenpunkt Bleickenallee/ Fischers Allee sowie an der Ecke Arnoldstraße/ Rothestraße Süd ist ein Fahrradhäuschen vorhanden. Angrenzend an die Planung des nördlichen Abschnitts der Veloroute 1 durch das Ingenieurbüro SBI befindet sich an selbigem Knotenpunkt eine Litfaßsäule.

Im Bereich der Bushaltestelle Große Brunnenstraße ist eine Info-Tafel vorhanden.

2.1.11 Kampfmittel

Für den Ausbaubereich liegen die Ergebnisse der Auswertungen der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg vor. Im Ausbaubereich sind kampfmittelfreie Flächen, aber auch Flächen mit allgemeinen Bombenblindgängerverdacht bzw. Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen vorhanden.

2.2 Geplanter Zustand

Die Führung des Radverkehrs auf der Veloroute 1 soll sicher, zügig und komfortabel sein. Allerdings befindet sich die Veloroute 1 im überplanten Bereich in einem schlechten Zustand.

Die Planung sieht daher vor, den Querschnitt neu aufzuteilen und somit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu steigern. Da der Querschnitt aufgrund bestehender Bebauung nicht verbreitert, sondern nur umgestaltet werden kann, sind die Möglichkeiten des Umbaus begrenzt. Es wurde in der Planung versucht, allen Verkehrsteilnehmern unter Erhalt des Baumbestandes gerecht zu werden.

Ein großes Problem im Viertel ist die bestehende Parksituation. Einmündungen und Sperrflächen werden von Pkw-Fahrern zugeparkt. Aus diesem Grund wird die Umgestaltung der Einmündungen in die Planung mit einbezogen.

Die Große Brunnenstraße, Rothestraße und Bahrenfelder Straße werden bis zu den Planungsgrenzen in Absprache mit dem Ingenieurbüro SBI ebenfalls überplant. Die maximal zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h bleibt bestehen.

Nachfolgend werden die Einzelheiten der Planung erläutert.

2.2.1 Querschnitte

Im Bereich der Keplerstraße bleibt die südliche Bordkante weitestgehend bestehen und der Gehweg unverändert. Lediglich auf Höhe von Hausnummer 5 bis 9 wird die Bordkante näher in Richtung Bebauung gesetzt, da sich auf der gegenüberliegenden Seite eine Unterflurmüllanlage befindet. In Höhe von Hausnummer 30 ist ebenfalls eine Unterflurmüllanlage auf der nördlichen Seite vorhanden. Allerdings kann hier aufgrund der geringen Gehwegbreite auf der Südseite nicht in diese Richtung ausgewichen werden. Aus diesem Grund ist vorgesehen, die Müllanlage auf Fahrbahnniveau zu versetzen, sodass die Abdeckplatte überfahren werden kann.

Die Keplerstraße erhält in Höhe von Hausnummer 26 folgenden Querschnitt:

3,30 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,10 m	Längsparkstände	Wabensteinpflaster	
3,25 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,00 m	Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,10 m	Längsparkstände	Wabensteinpflaster	
2,40 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
15,15 m	Gesamtbreite		

Wie bereits erwähnt lässt der geringe Querschnitt wenig Möglichkeiten für die Umgestaltung zu. Die Herstellung eines Radfahrstreifens ist unter Erhalt des Baumbestandes sowie nur mit Entfall von Parkständen durchführbar. Um dem Radfahrer gefühlt mehr Platz einzuräumen, wird der vorgesehene 0,50 m breite Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Längsparkstreifen und Schutzstreifen nicht gesondert markiert.

In der Arnoldstraße wird der Querschnitt auf Höhe von Hausnummer 32 wie folgt angeordnet:

3,70 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
3,25 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,00 m	Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,10 m	Längsparkstände	Wabensteinpflaster	
3,57 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
14,62 m	Gesamtbreite		

Um den Baum auf der Südseite halten und den Schutzstreifen in einer Breite von 2,00 m weiterführen zu können, entfallen zu Beginn des überplanten Bereichs auf der Nordseite der Arnoldstraße vier Längsparkstände. Im weiteren Verlauf werden die Längsparkstände auf einer Länge von rd. 30 m in einer Breite von 2,00 bis 2,10 m asphaltiert, um zum Einen das Versetzen der Müllanlage auf der Südseite zu vermeiden und zum Anderen den Gehweg auf der Nordseite in diesem Bereich nicht weiter einzuschränken.

In der Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr wird zugunsten der Radverkehrs- und Nebenflächen auf die Herstellung eines Längsparkstreifens verzichtet. Der südliche Gehweg wird regelgerecht in einer Breite von 2,65 m hergestellt. Für den Radverkehr ist ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen. Auf dem überbreiten Gehweg auf

der Nordseite werden Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradbügel zur Verfügung gestellt.

Die Lobuschstraße erhält in Höhe von Hausnummer 16 folgenden Querschnitt:

3,08 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
3,25 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
11,23 m	Gesamtbreite		

Im Zweirichtungsverkehr erhält die Lobuschstraße auf Höhe von Hausnummer 26 nachfolgenden Querschnitt:

3,88 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
6,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
0,75 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,10 m	Längsparkstände	Wabensteinpflaster	
3,19 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
20,92 m	Gesamtbreite		

In den Seitenstraßen wird die Fahrbahn in den Einmündungsbereichen auf 3,80 m im Einrichtungsverkehr und 5,50 m im Zweirichtungsverkehr eingeengt und die Gehwegflächen verbreitert.

2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Entlang den Einbahnstraßen ist für den Radverkehr ein Schutzstreifen in einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Ein Radfahrstreifen kann aus Platzgründen in der Kepler- und Arnoldstraße nicht realisiert werden. Zwar darf der Schutzstreifen von Fahrzeugen überfahren werden, allerdings sollte dies aufgrund des breiteren Querschnitts der Fahrbahn nicht vorkommen. Zusätzlich wird der 0,5 m breite Sicherheitstrennstreifen zwischen den südlichen Längsparkstreifen und dem Schutzstreifen dem Schutzstreifen zugeschrieben und in diesen Bereichen nicht markiert. So erhält der Radfahrer gefühlt mehr Raum. In der Lobuschstraße wird sowohl im Einrichtungs- als auch im Zweirichtungsverkehr ein Radfahrstreifen in einer Breite von 2,25 m vorgesehen.

Entlang der Veloroute werden im Einrichtungsverkehr an den Knotenpunktzufahrten aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) vorgesehen.

In der Bahrenfelder Straße, der Rothestraße Nord und Süd sowie der Arndoldstraße westlich des Knotens Keplerstraße / Arnoldstraße / Rothestraße ist es den Radfahrern erlaubt, entgegen dem Einrichtungsverkehr zu fahren. In der Arnoldstraße West sowie an beiden Einmündungen der Rothestraße wird für Radfahrer das Einfahren entgegen der Einbahnstraße mit Hilfe von Piktogrammen und einer Markierung als Abgrenzung zum Fahrstreifen verdeutlicht. Am Knotenpunkt Arnoldstraße/ Lobuschstraße/ Bahrenfelder Straße ist für die Radfahrer eine 1,50 m breite signalisierte Fahrradschleuse in der Bahrenfelder Straße vorgesehen.

Im Anschluss an die Planung der Max-Brauer-Allee wird der Radfahrstreifen auf der Südseite provisorisch auf den Radweg am Platz der Republik aufgeleitet. Auf der Nordseite beginnt der Radfahrstreifen auf Höhe der Einmündung der Museumstraße. Der zuvor verlaufende Abschnitt des Radfahrstreifens wird später hergestellt.

2.2.3 Lichtsignalanlagen

Die vorhandenen Masten der Lichtsignalanlagen werden der neuen Planung entsprechend versetzt. Die gesamten Anlagen werden mit einer akustischen und taktilen Blindensignalisierung sowie barrierefrei ausgebaut. Für Fußgänger wird die F-LSA im Bereich der Lobusch- und Klausstraße wieder mit einer Anforderung über Taster ausgestattet.

Für die in der Bahrenfelder Straße geplanten Fahrradschleuse wird ein extra Signal für Radfahrer eingerichtet.

Durch die Umgestaltung aller Knotenpunkte ergeben sich teilweise deutlich kürzere Wege. Infolgedessen ändern sich die Zwischenzeiten der signalisierten Knotenpunkte. Die Programme werden dementsprechend angepasst.

Derzeit verläuft die Rothestraße auf der Nordseite des Knotenpunktes Kepler- / Arnold- und Rothestraße im Zweirichtungsverkehr. Die vorliegenden Verkehrszahlen für die Süd-Nord-Richtung der Rothestraße sind mit 420 Kfz/24h sehr gering. Zudem wird in der selben Richtung illegal auf der Fahrbahn geparkt. Den Verkehrsteilnehmern verbleibt nur noch ein geringer Anteil des Fahrstreifens für die Süd-Nord-Richtung. Des Weiteren sind in diesem Bereich in der Vergangenheit besonders viele Unfälle bezogen auf den ruhenden Verkehr dokumentiert worden. Aus diesen Gründen wird der Abschnitt zwischen der Eulen- und der Kepler- bzw. Arnoldstraße als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung ausgeführt. Diese Richtung ist mit 2338 Kfz/24h die stärkere Fahrbeziehung.

2.2.4 Barrierefreiheit

Alle signalisierten und unsignalisierten Querungs- und Knotenpunktsbereiche erhalten taktile Leitelemente sowie geteilte Absenkungen mit Antrittshöhen von 0 cm bzw. 6 cm. Die einzelnen Bodenindikatoren sind im Lageplan dargestellt.

Zur besseren Erkennbarkeit werden die Einstiegsbereiche der Bushaltestellen mit Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsstreifen und Einstiegsfeld) ausgestattet, die sich optisch und taktil von den Gehwegplatten unterscheiden.

Im Bereich des Knotenpunktes Kepler-/ Arnold- /Rothestraße wird in der Keplerstraße auf Höhe von Hausnummer 34 ein Behindertenstellplatz hergestellt.

Bei der Erstellung der neuen Schaltunterlagen wird eine taktile und akustische Signalisierung an den Lichtsignalanlagen vorgesehen.

2.2.5 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im gesamten Straßenzug an die geänderten Bordkantenverläufe angepasst. Ob die vorhandenen Beleuchtungsmasten versetzt oder erneuert werden müssen, ist im Zuge dieser Verschickung durch den LSBG S4 - öffentliche Beleuchtung zu prüfen. Ebenfalls sind die Abstände und die Art der Masten zu überprüfen.

2.2.6 Ruhender Verkehr

Die Anlagen für den ruhenden Verkehr werden neu hergestellt. Die Längsparkstreifen werden in einer Breite von 2,10 m in Wabensteinpflaster ausgeführt. Als Abgrenzung zur Fahrbahn ist ein Tiefbord vorgesehen. In der Keplerstraße wird auf der Südseite zwischen dem Parkstreifen und dem Schutzstreifen ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen, in der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen hergestellt.

Die Längsparkstreifen werden unterbrochen durch den Baumbestand sowie durch Inseln seitlich der Gehwegüberfahrten. Im Bereich der Feuerwehrezufahrten werden Sperrflächen auf der Fahrbahn markiert und Klapppfosten eingesetzt. Der Längsparkstreifen in der Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr entfällt zugunsten des 2,25 m breiten Radfahrstreifens.

Durch die Herstellung von Parkbuchten zwischen den Bäumen auf der Nordseite der Keplerstraße wird den Pkw-Fahrern mehr Platz eingeräumt. Dem Ausweichen auf die Radverkehrsanlage wird somit entgegengewirkt.

Die Schrägparkstände zu Beginn der Keplerstraße, sowie der Arnoldstraße westlich des Knotenpunktes Arnoldstraße/ Keplerstraße/ Rothestraße und der Bahrenfelder Straße werden aufgelöst und durch Längsparkstände ersetzt.

Es werden nach Herstellung der Maßnahme 133 Parkstände vorhanden sein, damit entfallen 47 Parkstände im gesamten Straßenzug.

Parkstände	Bestand	Planung	Gesamt
Keplerstraße Abschnitt 1	60	51	-9
Keplerstraße Abschnitt 2	41	30	-11
Rothestraße Nord	0	2	+2
Arnoldstraße	44	37	-7
Bahrenfelder Straße	7	3	-4
Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr	15	0	-15
Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr	13	10	-3
Gesamt	180	133	-47

Insgesamt entfallen rd. 26 % der Stellplätze durch die Umgestaltung der Einmündungen und des Straßenquerschnitts.

2.2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Die beiden Bushaltestellen werden an den selben Standorten wieder vorgesehen. Die Herstellung der Bushaltestellen erfolgt in Beton in einer Breite von 3,00 m und einer Länge von 35,00 m. Zwischen den Haltestellen und den nördlich liegenden Längsparkstreifen verbleibt eine Breite von 1,75 m. Der Radverkehr kann somit den wartenden Bus überholen, der Kfz-Verkehr nicht.

Es ist vorgesehen, die Fahrgastunterstände (FGU) in Anlehnung an die EAÖ näher an den Einstiegsbereich zu versetzen. Der im Leitfaden „Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ vorgesehene Abstand der FGU zur Bordkante von 2,50 m kann nicht eingehalten werden, da andernfalls die Breite des Gehweges nicht ausreichen würde. An beiden Bushaltestellen wird ein Abstand von 1,65 m zwischen Bordkante und FGU vorgesehen. Bei einer Länge der Fahrgastunterstände von 4,00 m überschneiden sich somit FGU und das Einstiegsfeld der 2. Tür.

Auf Werbeträger und Seitenscheiben muss teilweise oder gegebenenfalls komplett verzichtet werden.

Die Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und sind für die Befahrung durch Gelenkbusse ausgelegt.

2.2.8 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt, wie im Bestand, über vorhandene Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwasserseil.

Aufgrund der Veränderung des Querschnitts müssen die Trummen streckenweise versetzt werden.

2.2.9 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand soll erhalten werden. Baumfällungen sind nicht vorgesehen.

Gepplant ist die Pflanzung zwei neuer Straßenbäume auf der Südseite der Arnoldstraße westlich und östlich der Bushaltestelle, zwei Bäume auf der Nordseite der Lobuschstraße im Einrichtungsverkehr sowie ein Baum auf der Südseite der Lobuschstraße im Zweirichtungsverkehr.

2.2.10 Wegweisende Beschilderung / Ausstattung

Insgesamt werden 143 Fahrradbügel über das Planungsgebiet verteilt.

Die Feuerwehrezufahrten werden im Bereich der Fahrbahn mit Klapppfosten versehen, um das Parken auf diesen Flächen zu unterbinden. Lediglich in der Lobuschstraße werden keine Pfosten für die Absperrung der Feuerwehrezufahrt vorgesehen.

Die Litfaßsäule und Fahrradhäuschen verbleiben an ihren derzeitigen Standorten. Die bestehende Info-Tafel im Bereich der Bushaltestelle Große Brunnenstraße wird wieder dort vorgesehen. Beide Bushaltestellen werden mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet.

2.2.11 Bürgerbeteiligung

Die Bürger wurden im Zuge der Vorplanung in den Planungsprozess mit einbezogen. In Vor-Ort-Passantengesprächen im April 2018 sowie einer Infoveranstaltung Anfang Mai 2018 hatten die Anlieger und Interessierten die Möglichkeit, Fragen bezüglich der Planung zu stellen und Anregungen zu geben. Das Protokoll für die Bürgerbeteiligung ist unter nachfolgenden Links einsehbar:

<http://www.steg-hamburg.de/stadterneuerung-stadtentwicklung/veloroute-altona.html>

bzw. http://www.steg-hamburg.de/stadterneuerung-stadtentwicklung/2018-06_Veloroute-Altona_A8-9_Gesamtdokumentation.pdf

2.2.12 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Der überplante Bereich schließt westlich an die Umplanung der Bleickenallee sowie nördlich der Klaus- und Eulenstraße durch das Bezirksamt Altona an. Östlich des Plangebiets grenzt die Planung an die Umbaumaßnahme der Max-Brauer-Allee durchgeführt durch den LSBG an.

Die Planung in der Bleickenallee liegt noch nicht vor und wird in der vorliegenden Planung noch nicht berücksichtigt.

2.3 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die Umplanung der Veloroute 1 sind nachfolgend aufgeführte Bebauungs- und Baustufenpläne:

Ottensen 35 von 1995,

Ottensen 37 von 1985,

Ottensen 56 von 2011,

Baustufenplan Ottensen von 1955,

Baustufenplan Altona-Altstadt von 1952.

2.4 Grunderwerb

Grunderwerb ist für den Straßenumbau nicht erforderlich. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

2.5 Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus den folgenden PSP-Elementen:

Investiv: 2-21203010-00020.09

Konsumtiv: 3-21203010-000020.09

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden vorläufig auf ca. 2.540.000,00 € (inkl. MwSt.) geschätzt.

2.6 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Bauausführung liegen in der Zuständigkeit des Dezernates Wirtschaft, Bauen und Umwelt; Fachamt Management des Öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Altona.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist die Schmeck-Junker Ingenieurgesellschaft beauftragt.

2.7 Terminierung der Planung und Bauausführung

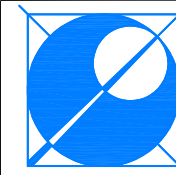
Die Planung erfolgt in den Jahren 2017 bis Anfang 2019. Der Straßenbau soll im Sommer 2019 beginnen.

Verfasst:

Hamburg, den 25.09.2018

gez. T. Windhorst

SCHMECK-JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH



SCHMECK·JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

Erschließung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Bauüberwachung
Projektkoordination
Leitungsstrassenplanung

gez. T. Windhorst

Gotenstraße 14 - 20097 Hamburg Tel.: 040-696 525-0 Fax: -99 post@schmeck-junker.de

Projekt:
1867a
Bearbeitet:
Gezeichnet:
Datum:
25.09.2018

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau



Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau



Baumaßnahme: **Bündnis für den Radverkehr**

Bearbeitet:
Datum:26.09.2018.
gez. O. Hahn
Unterschrift, MR 216

Teilbaumaßnahme: **Veloroute 1 - A09 Ottensen Süd**

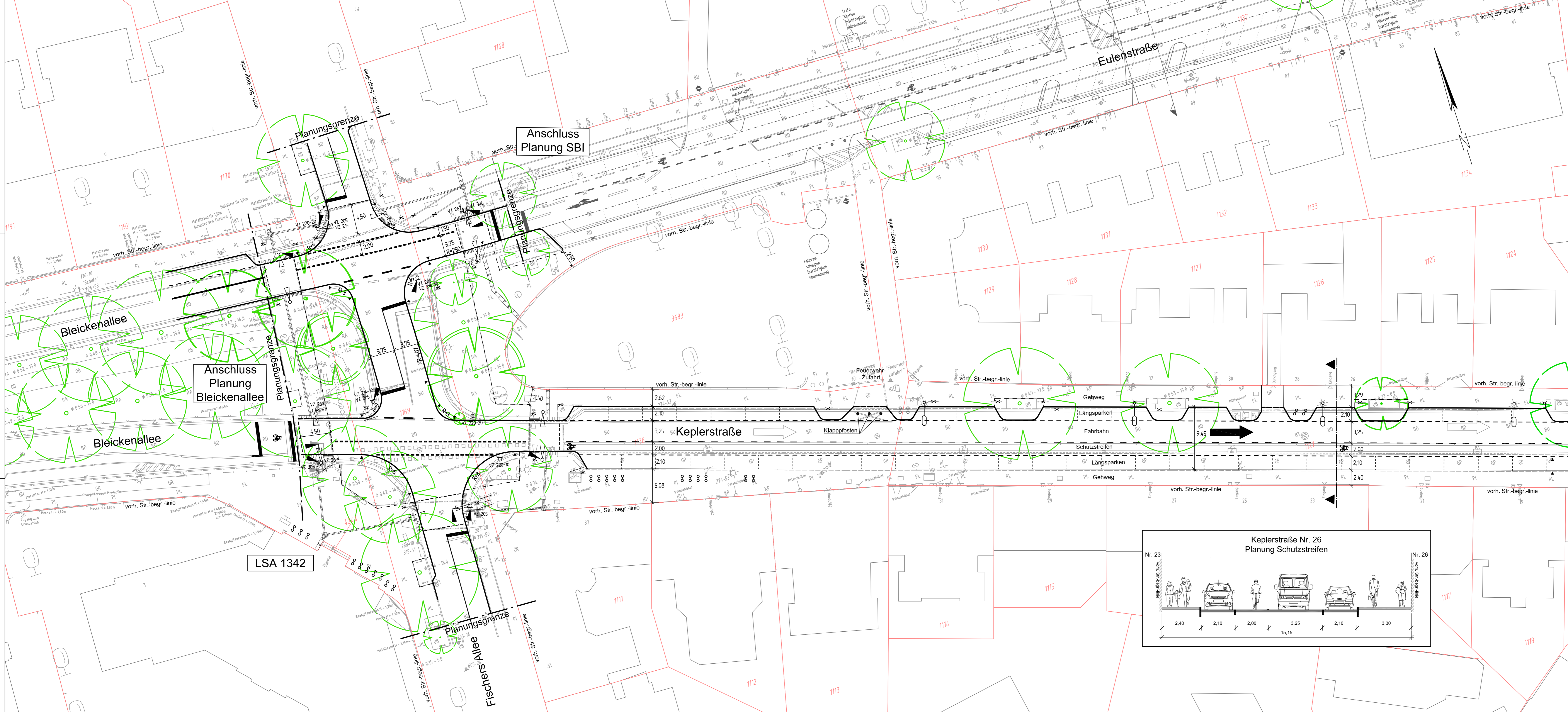
Fachtechnisch geprüft:
Datum:26.09.2018.
gez. i. V. Warwel
Unterschrift, MR 214

Planinhalt: **Übersichtskarte**

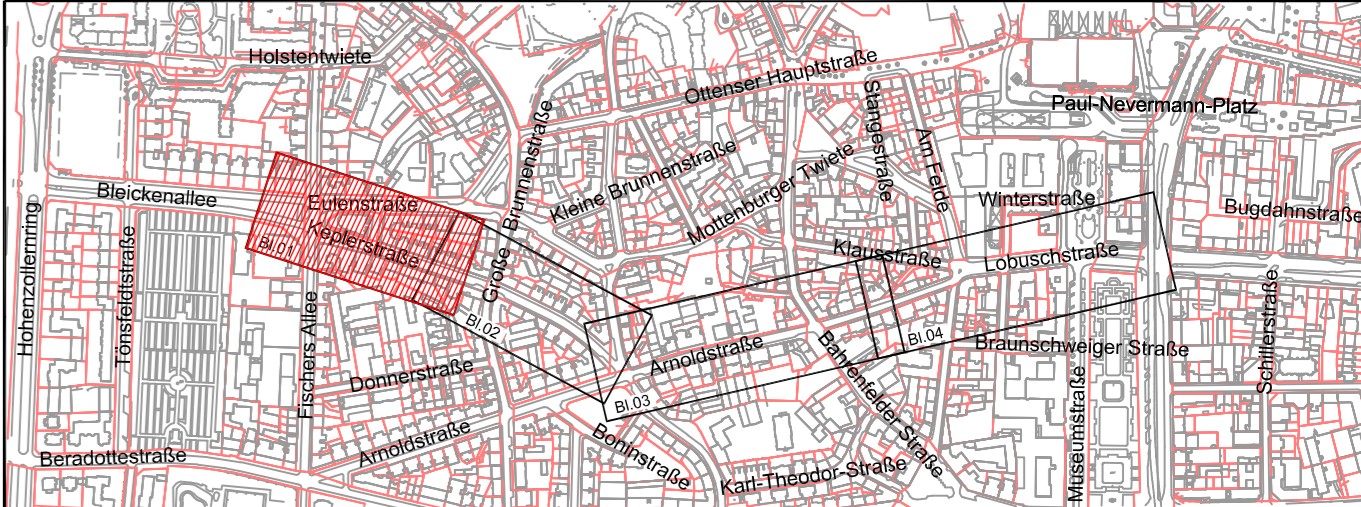
Aufgestellt:
Datum:
Unterschrift, MR 20

Zeichnungs-Nr.: **17/1867-02-01** Maßstab: **1 : 5000**

Zugestimmt:
Datum:
Unterschrift, MR-L



- Legende:**
- Leuchte vorh./geplant
 - vorb./gepl./aufzuh./umzub. Straßenablauf
 - Baum vorh./geplant
 - Signalgeber
 - Pfosten
 - Bügel
 - Litfaßsäule
 - Telefonzelle
 - Fahrgastunterstand
 - Bank
 - Bodenindikatoren
 - Richtungsfeld (RF), Rippenplatte
 - Leitsstreifen (LS), Rippenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte
 - Begrenzungsstreifen (BS), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsfeld (AF), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen für Sehbehinderte mit Einstiegsfeld an Bushaltestelle
 - VZ 237 Verkehrszeichen vorh.
 - VZ 206 Verkehrszeichen entfällt
 - VZ 209-20 Verkehrszeichen geplant
 - Flurstücksgrenze
 - Hochbord
 - abgesenktes Hochbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Hecke
 - vorb. Str.-begr.-linie
 - in Auss. gen. Str.-begr.-linie
 - Str.-begr.-linie gem. B-Plan



SCHMECK·JUNKER
 Ingenieurgesellschaft mbH

Erstellung Verkehrszeichentechnik
 Straßenplanung
 Baubewachung
 Projektkoordination
 Leitungsstrassenplanung

Projekt: 1867a
 Bearbeitet: [Redacted]
 Gezeichnet: [Redacted]
 Datum: 25.09.2018

gez. I. Windhorst
 Göttenstraße 14 - 20097 Hamburg Tel.: 040-696 525-0 Fax: -99 post@schmeck-junker.de

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: **Bündnis für Radverkehr**

Teilbaumaßnahme: **Veloroute 1 - A09 Ottensen Süd**

Planinhalt: **verkehrstechnischer Lageplan**

Zeichnungs-Nr.: 17/1867-04-01

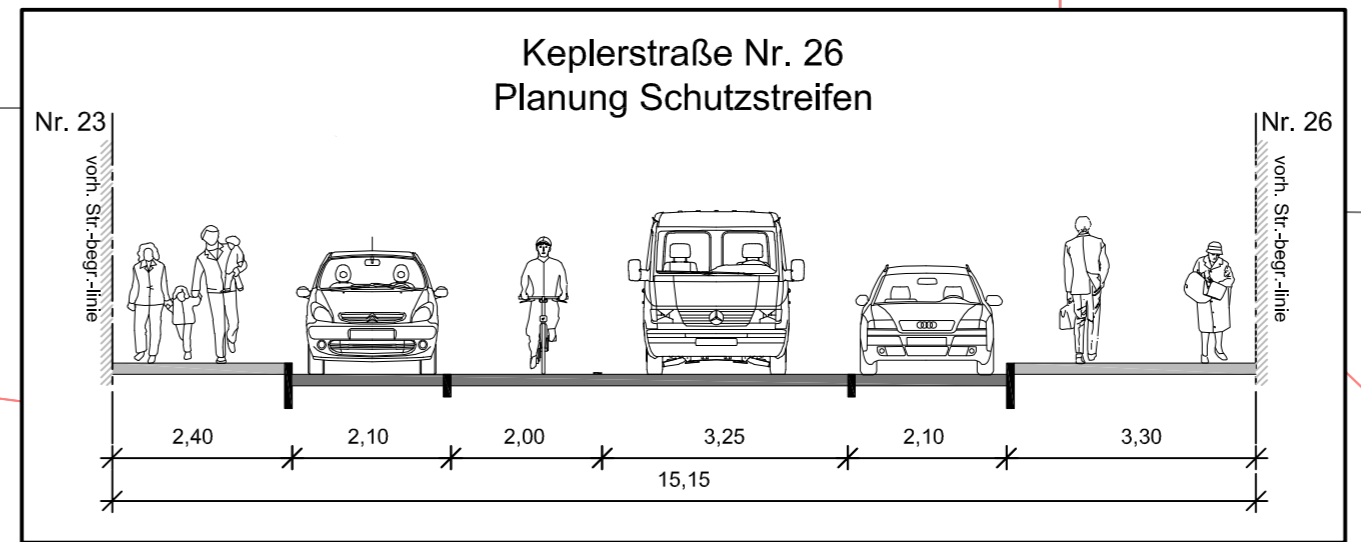
Maßstab: 1 : 250

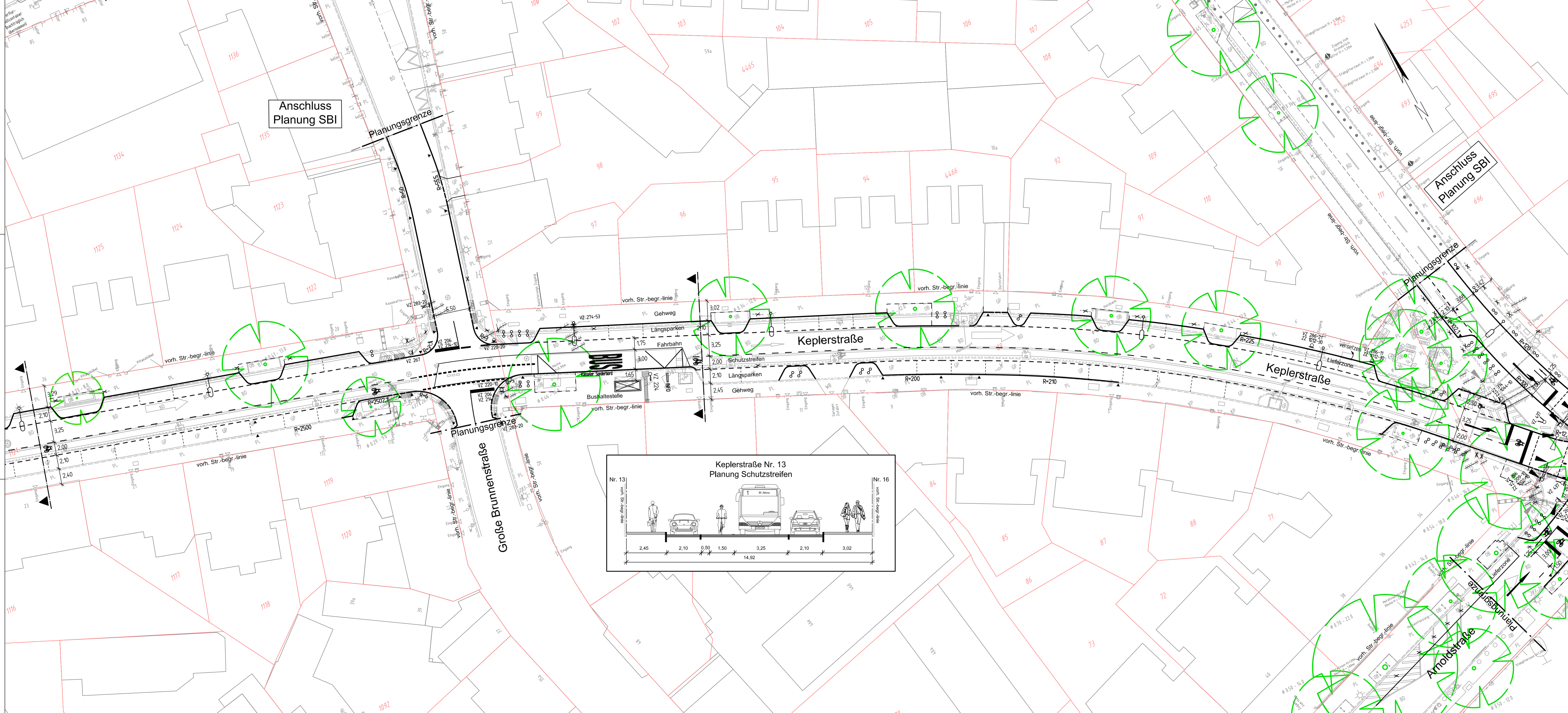
Bearbeitet: Datum: 26.09.2018
 gez. O. Hahn
 Unterschrift, MR 216

Fachtechnisch geprüft: Datum: 26.09.2018
 gez. I. V. Varwel
 Unterschrift, MR 214

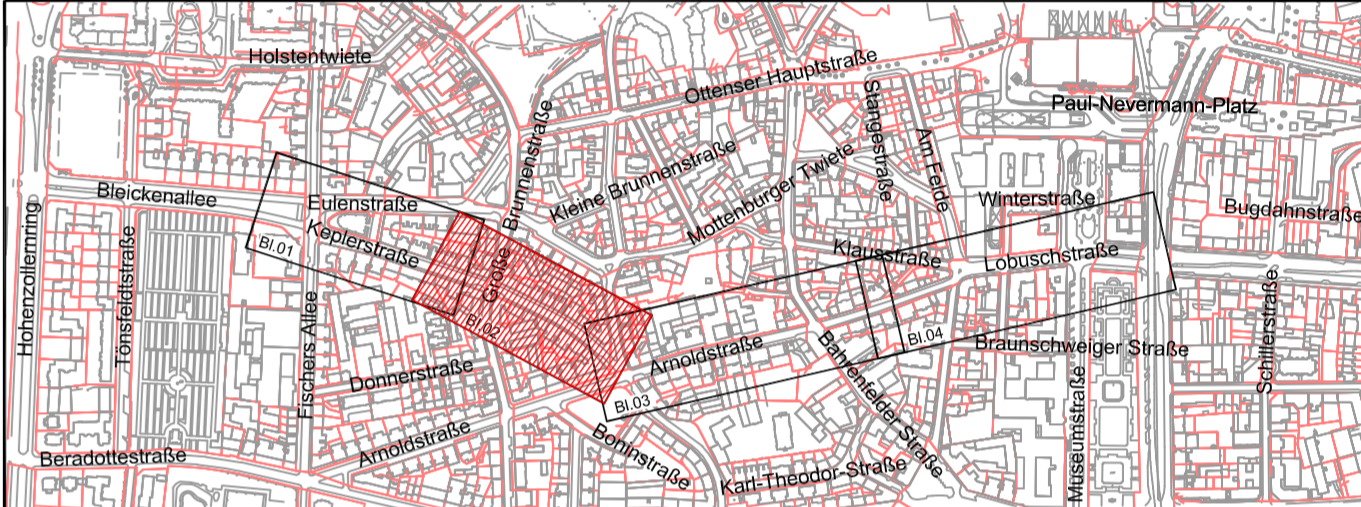
Aufgestellt: Datum: [Redacted]
 Unterschrift, MR 20

Zugestimmt: Datum: [Redacted]
 Unterschrift, MR-L





- Legende:**
- Leuchte vorh./geplant
 - vorh./gepl./aufzuh./umzub. Straßenablauf
 - Baum vorh./geplant
 - Signalgeber
 - Pfosten
 - Bügel
 - Lifefasssäule
 - Telefonzelle
 - Fahrgastunterstand
 - Bank
 - Bodenindikatoren**
 - Richtungsfeld (RF), Rippenplatte
 - Leitstreifen (LS), Rippenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte
 - Begrenzungsstreifen (BS), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsfeld (AF), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen für Sehbehinderte mit Einstiegsfeld an Bushaltestelle
 - VZ 237 Verkehrszeichen vorh.
 - VZ 206 Verkehrszeichen entfällt
 - VZ 209-20 Verkehrszeichen geplant
 - Flurstücksgrenze
 - Hochbord
 - abgesenktes Hochbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Hecke
 - vorh. Str.-begr.-linie
 - in Auss. gen. Str.-begr.-linie
 - Str.-begr.-linie gem. B-Plan



SCHMECK·JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

Erschließung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Baubewachung
Projektkoordination
Leitungsstrassenplanung

Projekt: 1867a
Bearbeitet: [Redacted]
Gezeichnet: [Redacted]
Datum: 25.09.2018
gez. I. Windhorst
Gotenstraße 14 - 20097 Hamburg Tel.: 040-696 525-0 Fax: -99 post@schmeck-junker.de

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfssträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 1 - A09
Ottensen Süd

Planinhalt: verkehrstechnischer Lageplan

Zeichnungs-Nr.: 17/1867-04-02

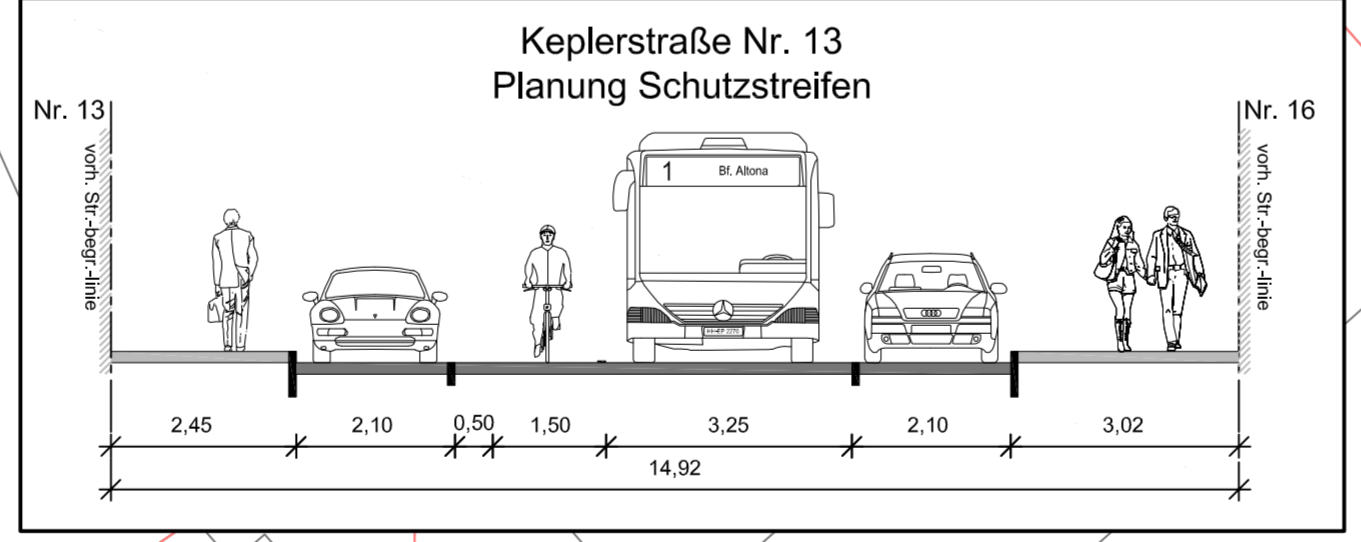
Maßstab: 1 : 250

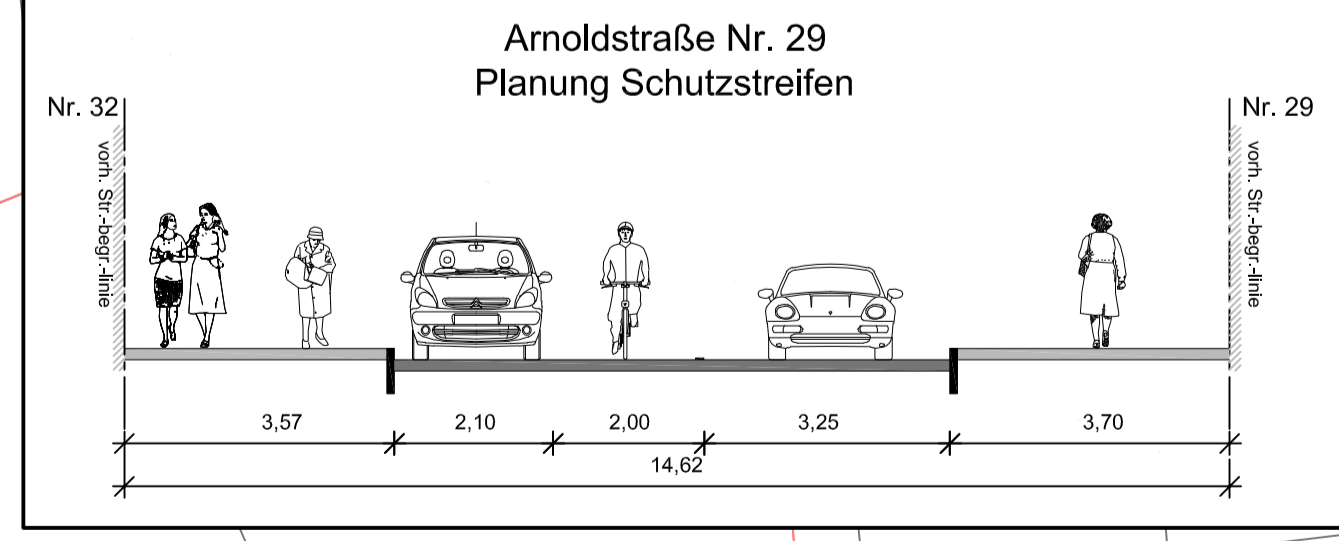
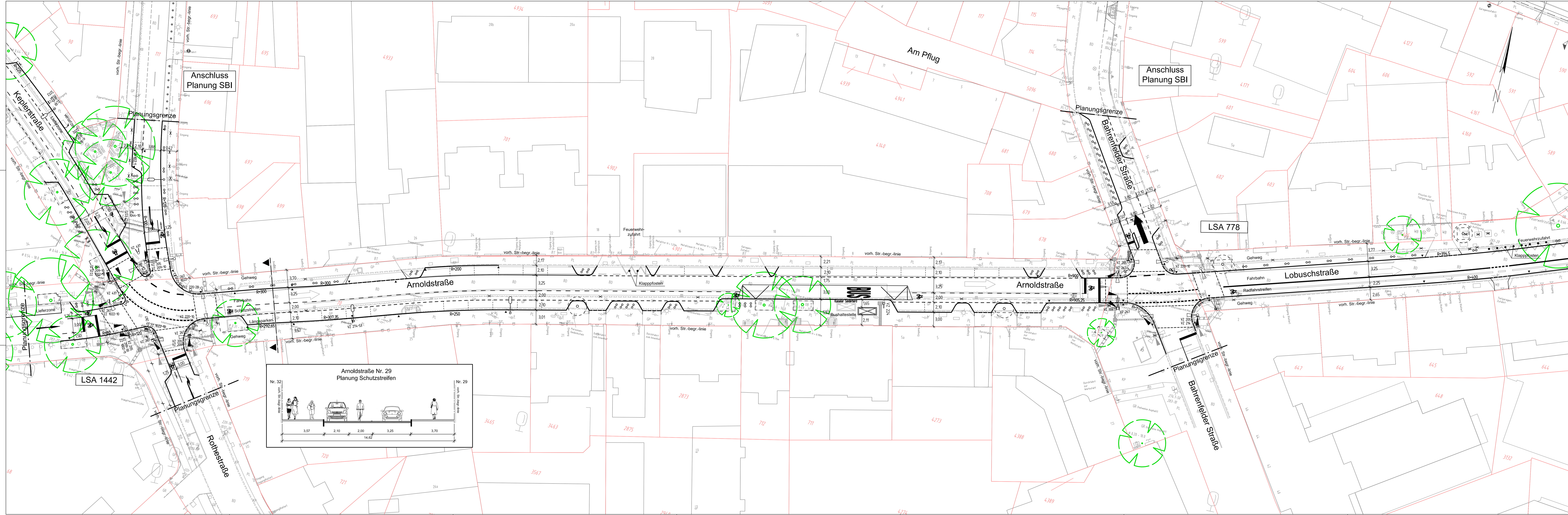
Bearbeitet: Datum: ...26.09.2018
gez. O. Hahn
Unterschrift, MR 216

Fachtechnisch geprüft: Datum: ...26.09.2018
gez. I. V. [Redacted]
Unterschrift, MR 214

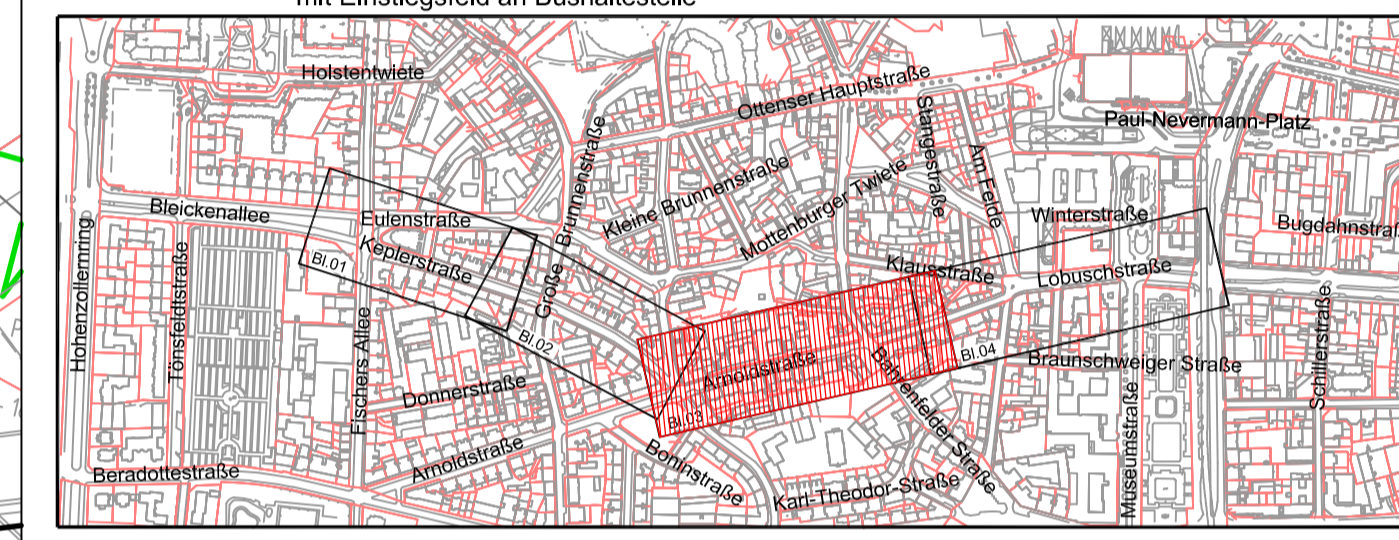
Aufgestellt: Datum: [Redacted]
Unterschrift, MR 20

Zugestimmt: Datum: [Redacted]
Unterschrift, MR-L





- Legende:**
- Leuchte vorh./geplant
 - vorh./gepl./aufzuh./umzub. Straßenablauf
 - Baum vorh./geplant
 - Signalgeber
 - Pfosten
 - Bügel
 - Lifetalsäule
 - Telefonzelle
 - Fahrgastunterstand
 - Bank
 - Richtungsfeld (RF), Rippenplatte
 - Leitstreifen (LS), Rippenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte
 - Begrenzungsstreifen (BS), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsfeld (AF), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen für Sehbehinderte mit Einstiegsfeld an Bushaltestelle
 - Verkehrszeichen vorh. VZ 237
 - Verkehrszeichen entfällt VZ 209-20
 - Verkehrszeichen geplant VZ 209-20
 - Hochbord
 - abgesenktes Hochbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Hecke
 - vorh. Str.-begr.-linie
 - in Auss. gen. Str.-begr.-linie
 - Str.-begr.-linie gem. B-Plan



SCHMECK+JUNKER
 Ingenieurgesellschaft mbH

Erstellung: Verkehrsplanung, Straßenplanung, Bauüberwachung, Projektkoordination, Leitungstrassenplanung

Gez. T. Windhorst
 Gotenstraße 14 - 20097 Hamburg Tel.: 040-696 525-0 Fax: -99 post@schmeck-junker.de

Projekt: 1867a
 Bearbeiter: [Name]
 Gezeichnet: [Name]
 Datum: 25.09.2018

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 1 - A09 Ottensen Süd

Planinhalt: verkehrstechnischer Lageplan

Zeichnungs-Nr.: 17/1867-04-03

Maßstab: 1 : 250

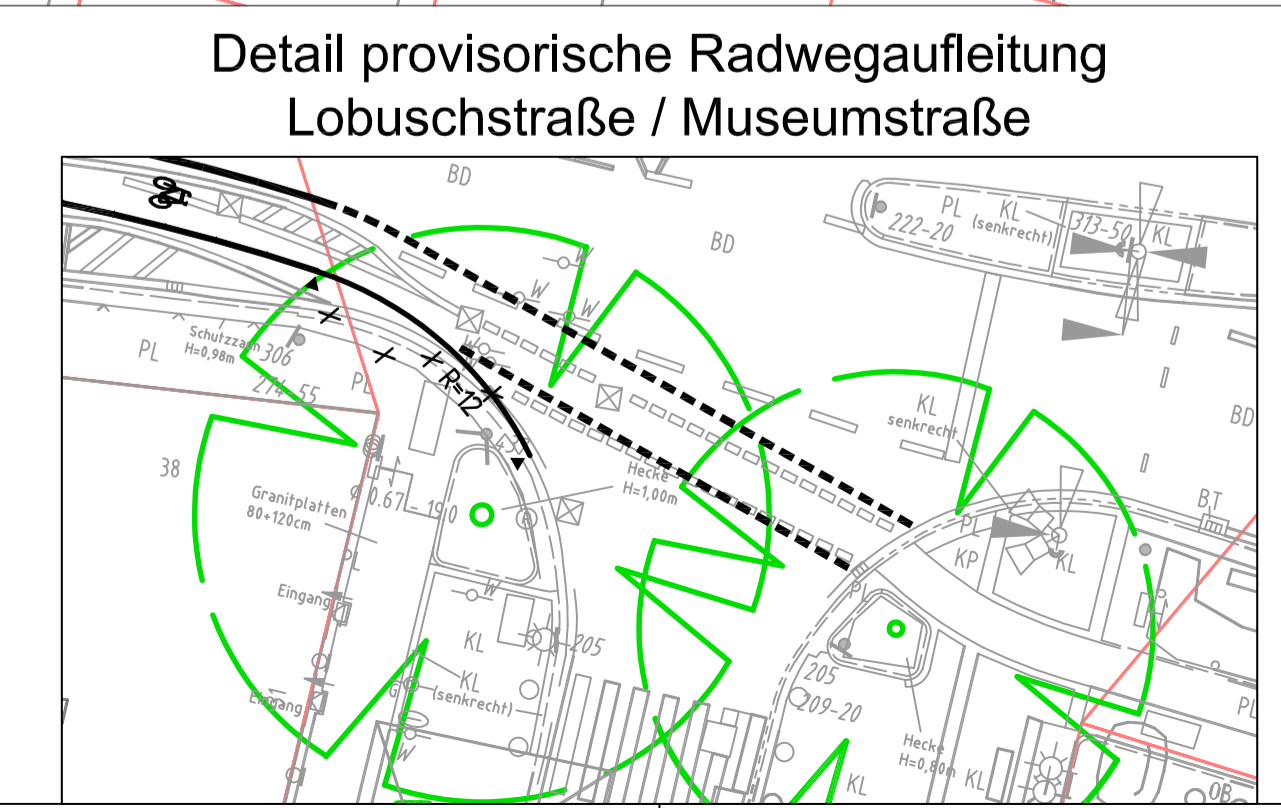
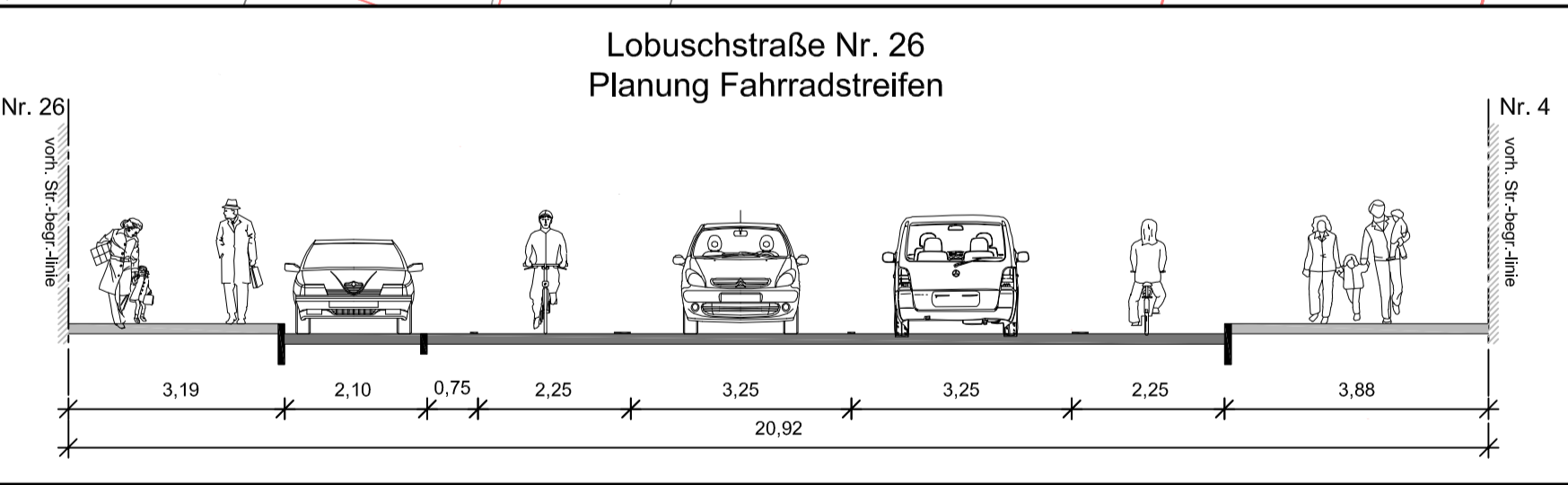
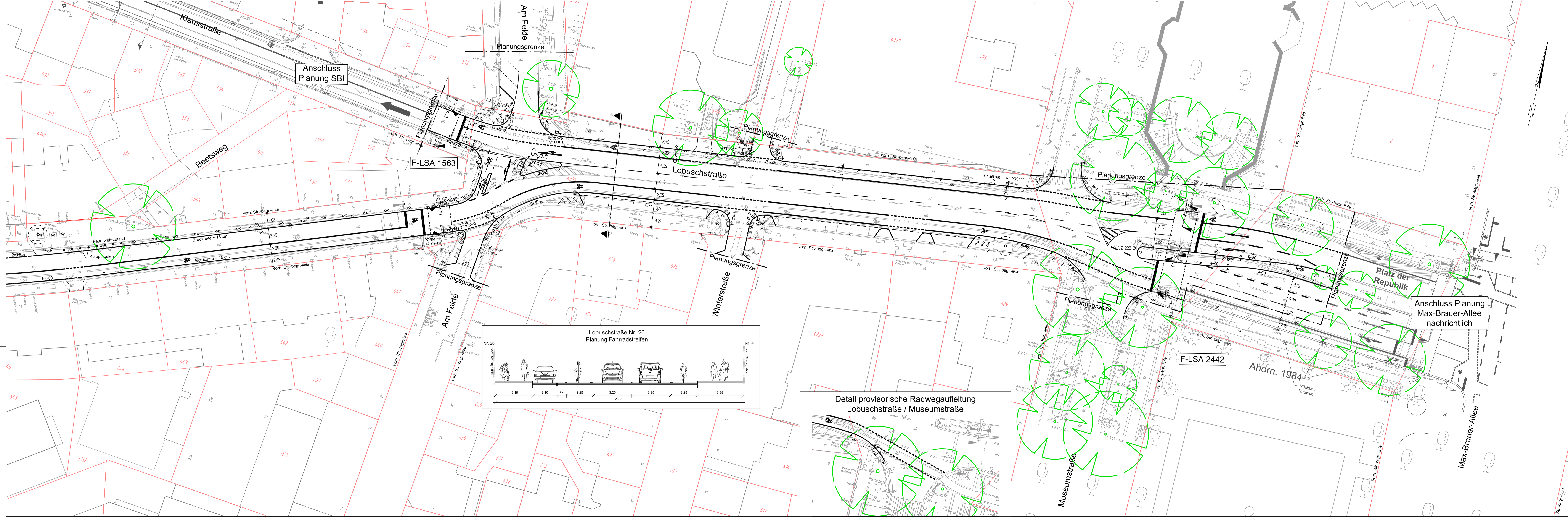
Bearbeitet: Datum: 28.09.2018
 gez. O. Hahn
 Unterschrift: MR 216

Fachtechnisch geprüft: Datum: 28.09.2018
 gez. I. V. Warwel
 Unterschrift: MR 214

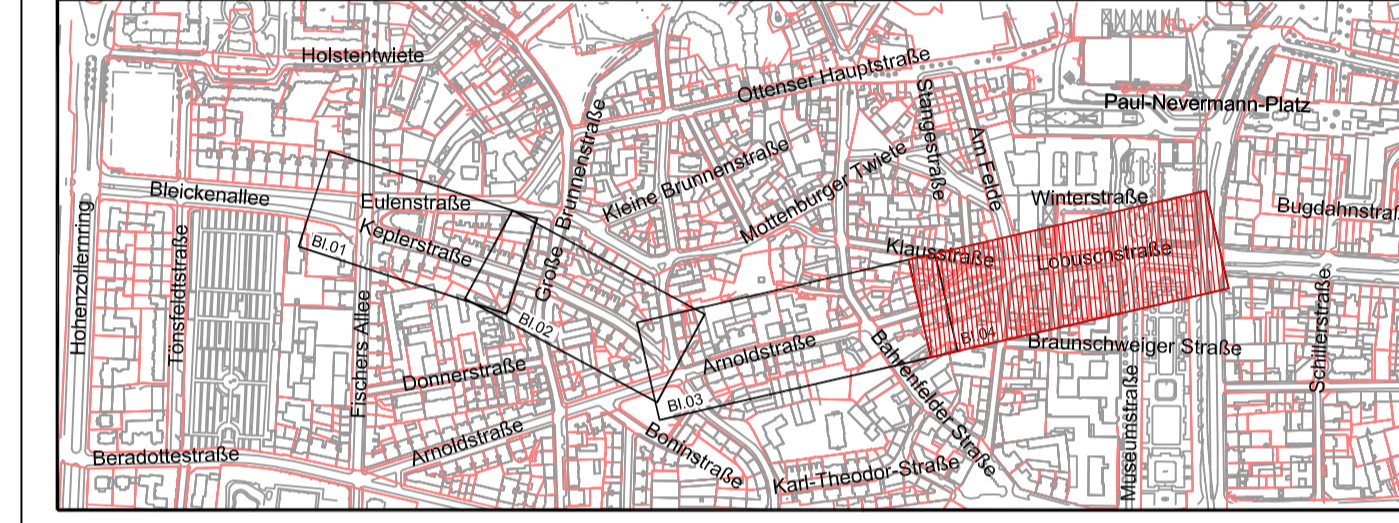
Aufgestellt: Datum: []

Zugestimmt: Datum: []
 Unterschrift: MR 20

Uplateschrift: MR-L



- Legende:**
- Leuchte vorh./geplant
 - vorh./gepl./aufzuh./umzub. Straßenablauf
 - Baum vorh./geplant
 - Signalgeber
 - Pfosten
 - Bügel
 - Liftsäule
 - Telefonzelle
 - Fahrgastunterstand
 - Bank
 - Bodenindikatoren
 - Richtungsfeld (RF), Rippenplatte
 - Leitstreifen (LS), Rippenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte
 - Begrenzungsstreifen (BS), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsfeld (AF), Noppenplatte
 - Aufmerksamkeitsstreifen für Sehbehinderte mit Einstiegsfeld an Bushaltestelle
 - Verkehrszeichen vorh. VZ 237
 - Verkehrszeichen entfällt VZ 209-1
 - Verkehrszeichen geplant VZ 209-20
 - Flurstücksgrenze
 - Hochbord
 - abgesenktes Hochbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Hecke
 - vorh. Str.-begr.-linie
 - in Auss. gen. Str.-begr.-linie
 - Str.-begr.-linie gem. B-Plan



SCHMECK+JUNKER
Ingenieurgesellschaft mbH

Projekt: 1867a
Bearbeitet: [Name]
Gezeichnet: [Name]
Datum: 25.09.2018

gez. T. Windhorst
Gotenstraße 14 - 20097 Hamburg Tel.: 040-696 525-0 Fax: -99 post@schmeck-junker.de

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für Radverkehr
Teilbaumaßnahme: Veloroute 1 - A09 Ottensen Süd
Planinhalt: verkehrstechnischer Lageplan
Zeichnungs-Nr.: 17/1867-04-04
Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: Datum: 26.09.2018
gez. O. Hahn
Unterschrift: MR 216
Fachtechnisch geprüft: Datum: 26.09.2018
gez. I. V. Warwel
Unterschrift: MR 214
Aufgestellt: Datum: []
Zugestimmt: Datum: []
Unterschrift: MR 20
Unterschrift: MR-L