



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Hamburg – Altona

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Jessenstraße 1-3, 22767 Hamburg

Baumaßnahme: **Veloroute 1 Altona**

Teilbaumaßnahme: **A08 Klausstraße – Eulenstraße**

Erläuterungsbericht zur 1. Planverschickung

INHALT

1	ANLASS DER PLANUNG	3
1.1	Planungshistorie	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	5
2.1	Umliegendes Straßennetz / Nutzungen	5
2.2	Verkehrsbelastung	6
2.3	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen / Oberflächenbefestigungen	6
2.4	Ruhender Verkehr	7
2.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	8
2.7	Grün- und Baumpflanzungen / Grünflächen	8
2.8	Öffentliche Beleuchtung / Straßenmöblierung.....	8
2.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	8
3	GEPLANTER ZUSTAND	9
3.1	Planungsansatz.....	9
3.2	Einzelheiten der Planung	9
3.2.1	Abmessung der Fahrbahn und Nebenflächen.....	9
3.2.2	Knotenpunkte	10
3.2.3	Oberflächenbefestigung.....	11
3.2.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	12
3.2.5	Ruhender Verkehr.....	12
3.2.6	Grünflächen / Baumpflanzungen	12
3.2.7	Beleuchtungskonzept.....	13
3.2.8	Straßenentwässerung.....	13
3.2.9	Straßenmöblierung.....	13
3.2.10	Versorgungsleitungen.....	13
4	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	13
5	UMSETZUNG DER PLANUNG	13
5.1	Grunderwerb.....	13
5.2	Wirtschaftlichkeit, Kosten und Finanzierung.....	14
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	14
5.4	Bauzeit	14
5.5	Sonstiges.....	14

1 ANLASS DER PLANUNG

Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung für die stärkere Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr. In Hamburg soll das Veloroutennetz deshalb bis 2020 kontinuierlich so ausgebaut und beschildert werden, dass die Routen modernen Standards entsprechen und sicher und komfortabel zu befahren sind. Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil in den nächsten 20 Jahren auf 25% zu steigern. Dafür soll die Veloroute 1 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Verbindung für den Radverkehr ausgebaut werden.

In Hamburg bilden 14 Velorouten ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptnetz mit qualitativ hohem Ausbaustandard. Das Hauptnetz wird durch bezirkliche Netze und ein Freizeitrouthenetz ergänzt.

Die Veloroute 1 verläuft in Ost-West-Richtung vom Rathaus bis nach Rissen und verbindet die Stadtteile Altona, Ottensen, Othmarschen, Groß Flottbek, Nienstedten, Blankenese, Sülldorf, Rissen. Sie soll in mehreren Abschnitten durch verschiedene Ingenieurbüros überplant werden. Bestandteil der hier vorliegenden Planung ist der Ausbau des Teilabschnittes A08 im Stadtteil Ottensen, von der Klausstraße bis zur Eulenstraße. Die Veloroute 1 wird als bezirks- und stadtteilübergreifendes Hauptverkehrsnetz für den Radverkehr im Rahmen des Bündnisses für Radverkehr ausgebaut.

Auf einer Strecke von ca. 700 m Länge soll der Abschnitt zwischen den Straßen Am Felde und Fischers Allee baulich umgestaltet und aufgewertet werden. Als prioritäre Zielsetzung ist neben der Förderung des Radverkehrs auch die Aufwertung der Nebenflächen anzusehen.

Den gesamtstädtischen Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs folgend, soll der Radverkehr durch die Anlage von Schutz- und Radverkehrsstreifen teilweise von den Nebenflächen auf die Straße verlagert werden. Die vorhandenen Radwegflächen in den Nebenflächen werden aufgegeben und ausgebaut. Die durch die Aufgabe der Radwege gewonnene Fläche wird aufgewertet und kommt in Zukunft der Stärkung des Fußgängerverkehrs und der Aufenthaltsqualität zu gute.

Auf dieser Verbindung sollen Radverkehrsanlagen angeboten werden, die eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs ermöglichen und somit den besonderen Anforderungen an das Veloroutennetz in Hamburg entsprechen.

1.1 Planungshistorie

Bestandsanalyse:

In einer gemeinsamen Ortsbegehung mit dem Bezirksamt erfolgte zu Beginn der Maßnahme eine Aufnahme der Verkehrssituationen, der Randnutzungen sowie der örtlichen Gegebenheiten. Anschließend wurde ein Bestandslageplan erstellt. Dabei bilden neben den Bestandsunterlagen des Auftraggebers (Bestandsvermessungen aus den Jahren 2016, 2017 und 2018, Unfalldaten, Lichtsignalunterlagen etc.) auch die Ergebnisse aus weiteren Ortsbesichtigungen und Begehungen des Untersuchungsraums die Grundlage für die weiteren Schritte. Weitere Verkehrsbeobachtungen vorrangig hinsichtlich der

Belange des Fußgänger- und Radverkehrs am Knotenpunkt Klausstraße / Eulenstraße / Bahrenfelder Straße folgten im April/Mai 2018.

Zusammenfassend verdeutlicht die Bestandsanalyse, dass sich für den Abschnitt Klausstraße – Eulenstraße folgende Aussagen, Charakteristika und Ziele darstellen:

- Kein regelkonformer Radfahrstreifen
- Sehr hoher Parkdruck
- Teilweise sehr geringe Breiten der Nebenflächen

Im Einzelnen resultieren diese Konflikte und Mängel vor allem aus den teilweise geringen Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr, die sich häufig gegenseitig einengen.

Weitere Konflikte ergeben sich auch durch den hohen Parkdruck verbunden mit den häufig nicht ordnungsgemäß abgestellten Fahrzeugen. Für den fließenden Kfz-Verkehr sind die hohe Flächeninanspruchnahme, die z. T. eingeschränkten Sichtverhältnisse an den Einmündungen und Überfahrten sowie die Behinderungen durch Liefer- und Wirtschaftsverkehre aufzuführen. Fehlende Querungshilfen zwischen den Knotenpunkten und das Defizit an Radabstellanlagen ergänzen die Mängelliste.

Anschließend wurden die Schnittstellen zu den tangierenden Planungsbereichen im Westen sowie im Osten und Süden mit dem Büro Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH definiert. Zudem wurden Gespräche mit dem zuständigen Polizeikommissariat (PK21) und der Verkehrsdirektion (VD) hinsichtlich der verkehrlichen Situation geführt.

Folgende Kernaussagen sind aus den Fachgesprächen mit PK und VD auf die Planung anzuwenden:

- Möglichst durchgängige und einheitliche Lösung für den Radverkehr erzielen
- Verlegung Haltestelle Große Brunnenstraße hinter den Knotenpunkt
- Verlegung der Schrägparkplätze auf die linke Fahrbahnseite zwischen der Straße An der Reitbahn und Fischers Allee
- Führung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung in der Bahrenfelder Straße
- Änderung der Verkehrsführung Rothestraße als Einbahnstraße in Richtung Süden
- Regelkonforme Schutzstreifen statt untermassige Radfahrstreifen

Öffentlichkeitsbeteiligung:

Um zusätzlich die Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren bzw. zu beteiligen, wurde in einem nächsten Schritt mit allen an dem Projekt Veloroute 1 tätigen Planungsbüros und der Steg Hamburg mbH das Vorgehen für die Öffentlichkeitsbeteiligungen besprochen. Für den hier vorliegenden Abschnitt wurden Öffentlichkeitsveranstaltungen mit den anliegenden Schulen sowie der Bürgerinitiative und Bürgergesprächen vor Ort als erste Maßnahmen definiert.

Im Februar 2018 wurde die Planung auf ersten Veranstaltungen wie der Schule Rothestraße, sowie in der Bürgerinitiative „Ottenser gestalten“, der Öffentlichkeit vorgestellt. Im März und April wurden dann die Bürgerinnen und Bürger in sog. Vor-Ort-Passantengesprächen informiert. An verschiedenen Standorten innerhalb des Planungsbereiches konnten sich die Ottenser über die Thematik Veloroute im Allgemeinen und die aktuellen Planungsansätze informieren.

Alle dort genannten Ideen, Anregungen und Wünsche der Bürger sowie die eigenen Ansätze der Planer wurden auf einer öffentlichen Veranstaltung im Mai 2018 präsentiert und mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Umliegendes Straßennetz / Nutzungen

Die Klausstraße und Eulenstraße sind Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung (BGSB), ausgewiesene Vorfahrtsstraßen und liegen in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Altona im Stadtteil Ottensen. Beide Straßen sind als Einbahnstraße eingerichtet.

Das Straßenbild wird insbesondere geprägt von der sehr dichten Wohnbebauung, z.T. mit Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss sowie den vielen Parkständen in Schräg- und Längsaufstellung. Zudem befinden sich im Streckenabschnitt eine Kita, ein Kulturzentrum sowie eine Schule.

Der betrachtete Straßenzug ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h begrenzt. Im angrenzenden Straßennetz befinden sich ausschließlich Tempo 30 Zonen die teilweise ebenfalls als Einbahnstraßen ausgewiesen sind.

Die Lage der Klausstraße und Eulenstraße im angrenzenden Straßennetz zeigt Abbildung 1.

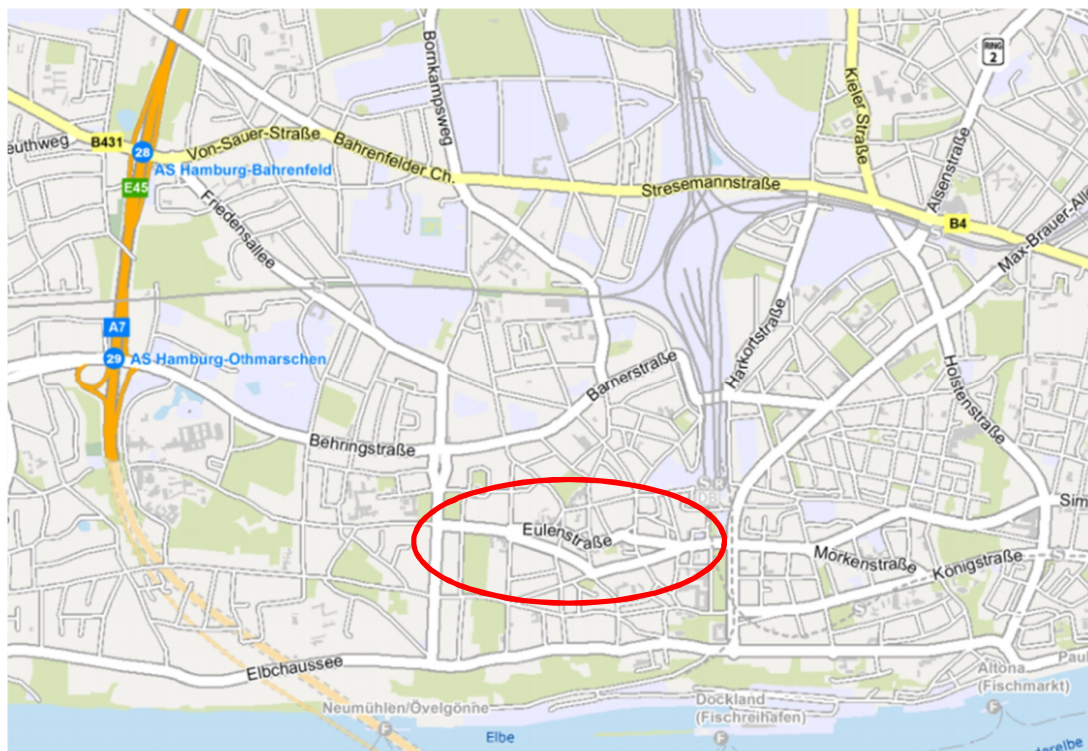


Abbildung 1 Übersichtsplan

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg / LGV

Zur Vereinfachung der nachfolgenden Erläuterung wurde der betrachtete Straßenzug Straßen Klausstraße Eulenstraße in drei Abschnitte eingeteilt.

- Abschnitt 1: Klausstraße zw. Am Felde und Bahrenfelder Straße
- Abschnitt 2 Eulenstraße zw. Bahrenfelder Straße und Große Brunnenstraße
- Abschnitt 3 Eulenstraße zw. Große Brunnenstraße und Fischers Allee

2.2 Verkehrsbelastung / Unfallsituation

Eine aktuelle Verkehrszählung vom 24.04.2018 am Knotenpunkt Klausstraße / Eulenstraße / Bahrenfelder Straße weist für die Klausstraße eine Querschnittsbelastung von rd. 6.250 Kfz/24h bei einem Lkw Anteil von rd. 6,0 % aus. Der Radverkehrsanteil liegt dabei bei ca. 22% (1.360 Radfahrer / 24h).

Zahlen aus dem Jahr 2017 zeigen Querschnittsbelastungen von rd. 1.088 Radfahren / 13h in der Klausstraße. Davon fahren 1.002 in Richtung Westen (Stadttauswärts) und 86 illegaler weise in Richtung Osten (Stadteinwärts). Weiter westlich am Knotenpunkt Eulenstraße / Bei der Reitbahn wurden Querschnittsbelastungen von 1.717 Radfahrern /13h gezählt, wovon 397 in Richtung Osten fahren und 1.320 in Richtung Westen. In der Rothestraße wurden Querschnittsbelastungen von 748 Radfahrern /13h gezählt. Davon fahren 294 in Richtung Norden 454 in Richtung Süden zur Arnoldstraße.

In der Eulenstraße wurden in den drei Jahren 2014 bis 2016 ca. 20 Unfälle / Jahr registriert. Davon insgesamt 7 mit Radfahrer- bzw. Fußgängerbeteiligung. In der Klausstraße wurden im gleichen Zeitraum lediglich 10 Unfälle registriert. Davon jedoch keine mit Radfahrer- bzw. Fußgängerbeteiligung.

2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen / Oberflächenbefestigungen

Die Fahrbahn der Klausstraße und der Eulenstraße ist im zu überplanenden Bereich auf ganzer Länge aufgrund der Einbahnstraßenregelung einstreifig ausgebaut und mit Betonbordkanten eingefasst. Bis auf einen Teilabschnitt der mit Großpflaster befestigt ist, ist die Fahrbahn bituminös befestigt.

Die Fahrbahnbreite variiert von ca. 3,20 m (im Bereich zwischen der Straße Am Felde und Bahrenfelder Straße), über ca. 4,30 m (im Bereich zwischen Bahrenfelder und Mottenburger Straße) bis ca. 3,40 m (im Bereich zwischen Mottenburger Straße und Fischers Allee).

Bis auf den Abschnitt der Eulenstraße zwischen der Straße Bei der Reitbahn und Fischers Allee, sind Parkstände in Längsaufstellung vorhanden. Im Abschnitt Eulenstraße zwischen Bei der Reitbahn und Fischers Allee sind die Parkstände in einer Schrägaufstellung vorhanden. Die Parkstände sind entweder mit Granitgroßpflaster, Betonwabensteinpflaster oder bituminös befestigt.

Die Gehwegüberfahrten sind mit Betonwabensteinpflaster oder Granitgroßpflaster befestigt.

Beidseitig sind Fußwege in ein Breiten von 2,0 m bis <10,0 m vorhanden. In der Klausstraße wird der Radverkehr durch einen Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,50 m (inkl. Fahrbahnmarkierung) auf der Straße geführt.

Im Abschnitt zwischen Bahrenfelder Straße und Mottenburger Straße wird der Radverkehr auf der Straße mit Angebotsstreifen in der Nebenfläche geführt. Die Abgrenzung zum Fußgängerverkehr ist mit anders farbigem Pflaster abgesetzt.

Zwischen der Mottenburger Straße und der Rothestraße wird der Radverkehr ebenfalls auf der Straße mit Angebotsstreifen in der Nebenfläche geführt. Hier gibt es jedoch keine optische Abgrenzung zu dem Fußgängerverkehr.

Im Abschnitt zwischen Rothestraße und der Straße bei der Reitbahn wird der Radverkehr wieder durch einen Radfahrstreifen mit Nettobreiten zwischen 1,20 und 1,70 m auf der Straße geführt.

Anschließend wird der Radverkehr bis zur Straße Fischers Allee wieder auf der Fahrbahn mit Angebotsstreifen in der Nebenfläche geführt. Die Abgrenzung in der Nebenfläche erfolgt mittels Fahrbahnmarkierung.

Die Breite der Gehwege variiert sehr stark und beträgt zwischen 2,00 m und <10 m. In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Werbetafeln, Fußgängerschutzgitter, Schaltschränke, Telefonzellen, Poller, Pflanzkübel oder Leuchten. Teilbereiche der Nebenflächen werden außerdem im Rahmen von Sondernutzungen durch die Gastronomie genutzt.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe am Straßenrand und teilweise in den Nebenflächen gesammelt und in das vorhandene Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) abgeleitet.

Im Planungsbereich wurden 18 Bohrkerne aus der Fahrbahn und den Parkflächen zur Untersuchung des Fahrbahnoberbaus entnommen. Augenscheinlich weist die Deckschicht eine hohe Anzahl an Flickstellen mit offenen Fugenbereichen auf. Der Asphalt oberbau weist Stärken zwischen 23,0 und 37,0 cm auf, wobei in einigen Bereichen kein Schichtenverbund mehr vorhanden ist. Zwischen der Straße An der Reitbahn und Fischers Allee wurde Granitgroßpflaster unterhalb der Asphaltdeckschicht gefunden.

2.4 Ruhender Verkehr

Insgesamt stehen in dem zu überplanenden Abschnitt der Klausstraße und Eulenstraße inkl. der Knotenpunktbereich der Seitenstraßen 116 ausgewiesene Parkstände zur Verfügung, überwiegend in Längsaufstellung, vereinzelt in Schrägaufstellung. Die Parkstände unterliegen zur Zeit keiner Bewirtschaftung. Der Bereich vor den Häusern Nr. 79 bis 85 der Eulenstraße ist als Ladeflächen ausgewiesen. Vor Hausnr. 51 in der Eulenstraße ist ein Behindertenstellplatz ausgewiesen.

Zum Fahrradabstellen stehen im Planungsabschnitt einige wenige Fahrradbügel sowie zwei Fahrradabstellhäuschen zur Verfügung. Zum Abstellen werden Schilder- und Beleuchtungsmasten, Baumschutzbügel, Zäune sowie Bäume in großem genutzt.

Westlich der Großen Brunnenstraße befindet sich eine StadtRAD Station für insgesamt 21 Fahrräder.

2.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsbereich liegt ein Knotenpunkt der voll signalisiert ist, sowie ein Knotenpunkt mit einer Fußgänger Lichtsignalanlage (FLSA). Der vierarmige Knotenpunkt Klausstraße (Ost) / Eulenstraße (West) / Bahrenfelder Straße (Nord und Süd) weist jeweils in der

östlichen und südlichen Zufahrt ein Fahrstreifen auf. Der Knotenpunkt Eulenstraße / Fischers Allee weist in der Eulenstraße zwei Fahrstreifen (einen Geradeausfahrstreifen und einen Rechtsabbieger) auf. Der Knotenpunkt selbst gehört nicht zur hier vorliegenden Planung, sondern wird vom Büro Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH im Rahmen der Planung der Veloroute 1 Abschnitt A09 geplant. Die Schnittstelle bildet der Haltebalken vor der Fußgängerfurt.

Alle weiteren Knotenpunkte sind nicht signalisiert.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die ÖPNV-Erschließung des Gebietes erfolgt über das Busliniennetz des HVV mit zwei Haltestellen im Planungsbereich. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Bahnhof Altona.

Die Metrobuslinie 1 führt vom Bahnhof Altona über die Klausstraße und Eulenstraße bis nach Rissen im Westen Hamburgs. Die Metrobuslinie 250 führt vom Bahnhof Altona über die Klausstraße und Eulenstraße bis Fischbeker Heideweg im Süden Hamburgs.

Die Haltestelle Bahrenfelder Straße liegt westlich der Mottenburger Straße. Das Halten der Busse erfolgt über eine markierte Busbucht. Die Haltestelle Große Brunnenstraße liegt östlich der Große Brunnenstraße. Das Halten der Busse erfolgt hier auf einem zur Busbucht umgenutzten nur 2,25m breiten Längsparkstreifen.

Die Metrobuslinie 1 fährt in den Spitzenstunden im 10 Min. Takt, die Metrobuslinie 250 fährt in den Spitzenstunden im 20 Min. Takt.

2.7 Grün- und Baumpflanzungen / Grünflächen

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich Bestandsbäume verschiedenster Baumarten und Stamm-/ und Kronendurchmesser.

Die Baumscheiben sind begrünt mit Grasbewuchs (extensiv), häufig jedoch auch durch stark verdichteten Oberboden gekennzeichnet. Vereinzelt sind Baumscheiben durch Anwohner bepflanzt und werden im Rahmen von Baumscheiben-Patenschaften gepflegt.

2.8 Öffentliche Beleuchtung / Straßenmöblierung

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit „Peitschenleuchten“ (37 Stück). Im Bereich Mottenburger Twiete befinden sich zusätzliche 4 historische Straßenleuchten in der Nebenfläche.

Die Leuchten sind abwechselnd auf den nördlichen oder südlichen Nebenflächen angeordnet. Die Abstände variieren, liegen im Mittel bei ca. 30 m.

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Absperelementen wie Pfosten, Absperrbügel sowie Holzpoller und Bänke im Bereich von Baumscheiben.

2.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im zu überplanenden Bereich liegen gemäß der aktuell erfassten Bestandsanalyse sowohl Wohnnutzung wie auch gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss. Die gewerbliche Nutzung zeichnet sich insbesondere durch Einzelhandel und Fachgeschäften,

Dienstleistungseinrichtungen sowie gastronomische Einrichtungen (Restaurant, Café) aus.

In den oberen Geschossen sind überwiegend Wohnnutzungen vorhanden.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ziel der Planung ist es, eine verbesserte und einheitliche Situation für den Radverkehr zu schaffen.

Die Verbesserung der verkehrlichen Situation orientiert sich dabei stark an der heutigen Bestandssituation. D.h., dass der Verlauf der Fahrbahn sich nicht grundsätzlich ändert, so dass möglichst alle Bäume erhalten bleiben. Um die teilweise sehr geringen Nebenflächen zu verbreitern und die Konflikte im nichtmotorisierten Verkehr zu entschärfen wird in Zukunft der Radverkehr mittels Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Durch die Radfahr- bzw. Schutzstreifen wird dem Fahrradverkehr auf der Fahrbahn ein eigenständiger Bereich zugeordnet, der für eine gewisse Entflechtung von Auto- und Fahrradverkehr sorgt, ohne sie strikt zu trennen.

Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn und nur durch eine schmal unterbrochene Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet. Sie signalisieren den Autofahrerinnen und Autofahrern auffällig, diese Fläche möglichst für den Radverkehr freizuhalten. Im Bedarfsfall kann die Markierung aber auch abschnittsweise überfahren werden. Radfahrstreifen sind durch eine breite durchgezogene Linie von der Fahrbahn getrennt. Ein Befahren, Halten oder Parken auf dem Radfahrstreifen ist nicht zulässig.

In großen Teilen des Planbereiches werden die Oberflächenbefestigungen der Verkehrs- und Nebenflächen erneuert und einheitlich gestaltet. Zudem werden die Knotenpunkte kompakter und damit übersichtlicher hergestellt. Die Linienführung der HVV-Busse bleibt unverändert.

Zusammengefasst sind der Entwurfslösung nachfolgende Rahmenbedingungen zu Grunde gelegt worden:

- Einhaltung der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien,
- Teilweise Beibehaltung der Bordlinien,
- Erhalt des Baumbestandes,
- Erhalt von ca. 80% der Parkständen,
- Förderung des Radverkehrs durch die Einrichtung von Schutz- und Radfahrstreifen,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Abmessung der Fahrbahn und Nebenflächen

Die Klausstraße erhält eine 3,25 m breite Fahrbahn mit anschließendem 2,25 m breiten Radfahrstreifen. Die Nebenflächen erhalten beidseitig Breiten von ca. 3,00 m. Der Parkstreifen auf der Südseite entfällt auf gesamter Länge der Klausstraße.

Die Eulenstraße erhält bis zur Rothestraße eine Fahrbahnbreite von 4,75 m inkl. Schutzstreifen (3,25 m / 1,50 m). Im Bereich der Bushaltestelle wird die Fahrbahnbreite auf 3,25 m reduziert und der Schutzstreifen aufgehoben. Von der Rothestraße bis zur Straße Fischers Allee erhält die Eulenstraße eine Fahrbahnbreite von 5,25 m einschl. Schutz- und Sicherheitsstreifen (3,25 m / 2,00 m) zu den Längsparkbuchten. Eingefasst wird die Fahrbahn mit Betonbordsteinen.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der gesamten Länge durch die Markierung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen. Der Radverkehr wird anhand vorgezogener Haltebalken sicher über die Knotenpunkte geführt. Die Anlage des Radfahrstreifens ist mit einer Breite von 2,25 m vorgesehen. Der Schutzstreifen erhält ein Regelmaß von 1,50 m.

In den Nebenflächen werden 2,10 m bzw. 2,50 m breite Parkstände in Längsaufstellung bzw. 4,55 m (zzgl. Überhangstreifen von 0,65 m) breite Schrägparkstände angeordnet. Die Längsparkstände besitzen entsprechende Sicherheitstrennstreifen zum fahrbahnbegleitenden Schutzstreifen für den Radfahrer die jedoch nicht markiert werden.

Die Gehwege werden teilweise verbreitert. Im Bereich der Haltestellen werden die Gehwege gemäß der ReStra barrierefrei gestaltet.

3.2.2 Knotenpunkte

Der Knotenpunkt Klausstraße / Bahrenfelder Straße soll weiter als LSA geregelter Knotenpunkt fungieren. Aufgrund der geringen Markierungsänderungen (Haltebalken, vorgezogene Radaufstellflächen, Fußgängerfurten) sind im weiteren Planungsverlauf die aktuellen Zwischenzeiten an den LSA zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden ausgewiesene Bahrenfelder Straße erhält für den gegenläufigen Fahrradverkehr vor und hinter dem Knotenpunkt eine Fahrradschleuse in Form von Fahrbahnteilern.

Am Knotenpunkt Eulenstraße / Rothestraße sind an der FLSA lediglich geringe Markierungsänderungen (Haltebalken, vorgezogene Radaufstellflächen, Fußgängerfurten) vorgesehen, sodass eine Anpassung der Zwischenzeiten nicht erforderlich wird. Südlich der Eulenstraße wird die Verkehrsführung in der Rothestraße als Einbahnstraßenführung in Richtung Süden angepasst. Die Begründung dazu ist der Anschlussplanung vom Büro Schmeck & Junker Ingenieurgesellschaft mbH zu entnehmen. Dadurch kann der Bypass zurückgebaut und der gesamte Knotenpunkt kompakter gestaltet werden.

Alle weiteren Knotenpunkte sind nicht signalisiert. An diesen Knotenpunkten wird der Radverkehr in der Hauptrichtung mittels Schutzstreifen über den Knotenpunkt geführt.

Die Zufahrt der Straße Kleine Brunnenstraße wird als untergeordnete Straße mit einer Aufpflasterung und ebenfalls kompakter hergestellt.

Die Große Brunnenstraße südlich der Eulenstraße wird auf eine Breite von 5,50 m reduziert und weiter nach Westen abgerückt, um eine Geradeausfahren nach Norden über die Eulenstraße zu unterbinden. Für den Radverkehr wird dafür ein Ausfahrbereich mittels Fahrbahnteiler hergestellt, um das Geradeausfahren auch weiterhin zu ermöglichen.

Die Planungsgrenze zum Büro Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH am Knotenpunkt Eulenstraße / Firschers Allee liegt direkt vor der Furt. Der Rechtsabbiegerstreifen wird aufgegeben sodass die Zufahrt zukünftig nur noch einstreifig wird. Vor dem Haltebalken wird eine Radaufstellfläche geschaffen.

3.2.3 Oberflächenbefestigung

Die Oberflächen werden für Hamburg Standardmäßig wie folgt hergestellt:

Die Asphaltfahrbahn wird mit einer Belastungsklasse von 10,0 hergestellt.

Die Befestigung der Fahrbahn (Bk 10,0) gemäß ReStra Tafel 1, Zeile 5a:

- 3,5 cm Splittmastixasphalt SMA 8 Hmb
- 8,5 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
- 10 cm Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
- 30 cm Schottertragschicht 0/32mm
- 18 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtaufbau

Die Befestigung der Parkstände (Bk 0,3) gem. ReStra Tafel 3 Zeile 3

- 8,0 cm Betonwabensteinpflaster
- 4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 bzw. 0/8 mm (kornabgestuft)
- 25,0 cm Schottertragschicht 0/32mm
- 23,0 cm grobkörnige Böden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
- 60,0 cm Gesamtaufbau

Die Befestigung der Parkstände mit Ladezone (Bk 1,8) gem. ReStra Tafel 3 Zeile 3

- 10,0 cm Betonwabensteinpflaster
- 4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 bzw. 0/8 mm (kornabgestuft)
- 30,0 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- 26,0 cm grobkörnige Böden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
- 70,0 cm Gesamtaufbau

Die Befestigung der Gehwegfläche gem. ReStra Tafel 6, Zeile 2:

- 8,0 cm Betongehwegplatten 50x50x7 cm, 50x75x77 cm, 50x25x7 cm
- 3,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 bzw. 0/8 mm (kornabgestuft)
- 20,0 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- 30,0 cm Gesamtaufbau

Die Befestigung der Überfahrten (Bk0,3)gem. ReStra Tafel 3, Zeile 3 :

- 8,0 cm Betonwabensteinpflaster
- 4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5 bzw. 0/8 mm (kornabgestuft)
- 25,0 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- 23,0 cm grobkörnige Böden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
- 60,0 cm Gesamtaufbau

Die Befestigung der Bushaltestellen (Bk10,0) gem. ReStra Tafel 2, Zeile 3.1:

- 27,0 cm Betondecke mit Vliesstoff
- 30,0 cm Schottertragschicht 0/32 mm
- 14,0 cm grobkörnige Böden nach DIN 18196 (bei Bedarf)
- 70,0 cm Gesamtaufbau

Im Bereich der LSA geregelten Knotenpunkte und im Bereich der Bushaltestellen kommen taktile Leitelemente zum Einsatz.

Wasserlauf

Der Wasserlauf wird zur optischen Verbreiterung der Fahrbahn in der üblichen Breite von 0,30m in Gußasphaltbauweise hergestellt.

Parkstände/Ladezonen

Die neu geordneten Parkstände sind größtenteils nur für Längsparker vorgesehen. Zwischen den Straßen Bei der Reitbahn und Fischers Allee werden Schrägparkstände auf der linken Fahrbahnseite angeordnet. Um eine Nutzung durch Lieferverkehre zu ermöglichen, werden die Parkstände in der Eulenstraße gegenüber der Straße Bei der Reitbahn sowie in der Große Brunnenstraße in einer Breite von 2,50 m ausgebaut.

Gehwege

Die Gehwege erhalten einen Plattenbelag im 50er Raster in Anlehnung an die ortsübliche Senatsplatte (50/50, 50/25, 50/75). Vorgesehen ist die Herstellung in Anlehnung an ReStra Tafel 6, Zeile 1:. Es wird davon ausgegangen, dass anteilig, besonders in gebäudenahen Bereichen ohne Änderung der Bestandshöhen nur der Plattenbelag ausgetauscht werden muss.

Gebäuderänder

Die Nebenflächen werden sofern möglich bis an die angrenzenden Gebäude herangeführt. Befestigte, öffentlich zugängliche Flächen auf Privatgrund werden im Zuge der Maßnahme entsprechend der öffentlichen Nebenflächen hergestellt.

3.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Buslinienführung der Metrobuslinien 1 und 250 werden nicht verändert. Die Busbuchten werden zugunsten dem Halten am Fahrbahnrand aufgegeben. Die Haltestelle Große Brunnenstraße wird weiter nach Westen zwischen die Straßen Große Brunnenstraße und Bei der Reitbahn verlegt. Auch dort findet das Halten der Busse zukünftig am Fahrbahnrand statt. Die Breite der Fahrbahn ist in diesem Bereich so gewählt, dass ein Vorbeifahren mit dem Fahrrad möglich ist.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen reduziert sich die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum um ca. 20%. Aufgrund zahlreicher vorhandener Bäume und bestehender Grundstückszufahrten variiert die Länge der Parkstände abweichend von der ReStra.

Zum Fahrradabstellen werden insgesamt ca. 80 Fahrradbügel neu aufgestellt.

3.2.6 Grünflächen / Baumpflanzungen

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

Die Bäume erhalten teilweise neue Einfassungen.

Von Fällungen betroffen ist jetzigem Planungsstand ein Baum am Knotenpunkt Eulenstraße / Bahrenfelder Straße durch den Eingriff in den Wurzelraum aufgrund einer veränderten Bordführung der Straße. Dafür sind zwei Neupflanzungen zwischen der Straße An der Reitbahn und Fischers Allee vorgesehen. Im weiteren Planungsverlauf sind mehrere Standorte mit vorgesehenen Eingriffen im Kronenbereich im Rahmen eines Baumgutachtens noch zu prüfen.

3.2.7 Beleuchtungskonzept

Die vorgestellte Planung geht von einem Erhalt des Bestandes der Öffentlichen Beleuchtung aus. Dabei müssen bei 8 der vorhandenen Leuchten (zwischen Bahrenfelder Straße und Mottenburger Straße, Am Knotenpunkt Eulenstraße / Große Brunnenstraße sowie zwischen der Straße Bei der Reitbahn und Fischers Allee) allerdings Standortanpassungen an die neue Fahrbahnlage und die neuen Parkbuchten vorgenommen werden.

3.2.8 Straßenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt weiterhin über Gussasphaltwasserläufe in die vorhandenen Trummen, die an das vorhandene Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung angeschlossen sind. Einige Trummen müssen aufgrund der Änderung der Hochbordlage angepasst werden.

3.2.9 Straßenmöblierung

Dem festgestellten erheblichen Mehrbedarf an Fahrradbügeln gegenüber dem Bestand wird durch deutliche Ergänzung entsprochen.

Es werden Poller gesetzt, um Querparken und Überfahren der Nebenflächen zu verhindern.

3.2.10 Versorgungsleitungen

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird im weiteren Verfahren geprüft. Anpassungen von Schächten und Schieberkappen sind vorzunehmen. Neue Trummenanschlussleitungen von den geplanten Trummen zum Mischwassersiel müssen gelegt werden.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Planungsrechtliche Grundlagen stehen der Maßnahme nicht entgegen. Die Baumaßnahme wird innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

In der Klausstraße sowie in der Eulenstraße gilt bis zur Rothestraße der Bebauungsplan Ottensen 35, anschließend bis zur Straße Fischers Allee der Baustufenplan Ottensen.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme findet innerhalb der vorh. Straßenbegrenzungslinien statt. Es ist kein Grunderwerb erforderlich.

Für die Anpassung der privaten und öffentlich genutzten Flächen sind noch detailliertere Abstimmungen zu führen, inwieweit die Anpassung der Oberfläche auch hier erfolgt.

5.2 Wirtschaftlichkeit, Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme wird nach der ReStra ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen.

Der Kostenschätzung liegt die vorläufige Straßenplanung zugrunde. Die Kosten für die Herstellung der Baumaßnahme betragen 1.850.000,00 € Brutto

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Baudurchführung erfolgen durch das Bezirksamt Hamburg Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Fachbereich Tiefbau.

5.4 Bauzeit

Der Planungsbereich umfasst die öffentlichen Verkehrsflächen und die Nebenflächen in der Klausstraße und der Eulenstraße einschl. der Knotenpunkte. Die Umsetzung der Maßnahme ist in einem Abschnitt vorgesehen.

Ob die Maßnahme ggf. mit der parallel laufenden Planungsmaßnahme Abschnitt A09 vom Büro Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH, zusammen ausgeführt werden kann, ist in den weiteren Planungsschritten noch abzustimmen.

5.5 Sonstiges

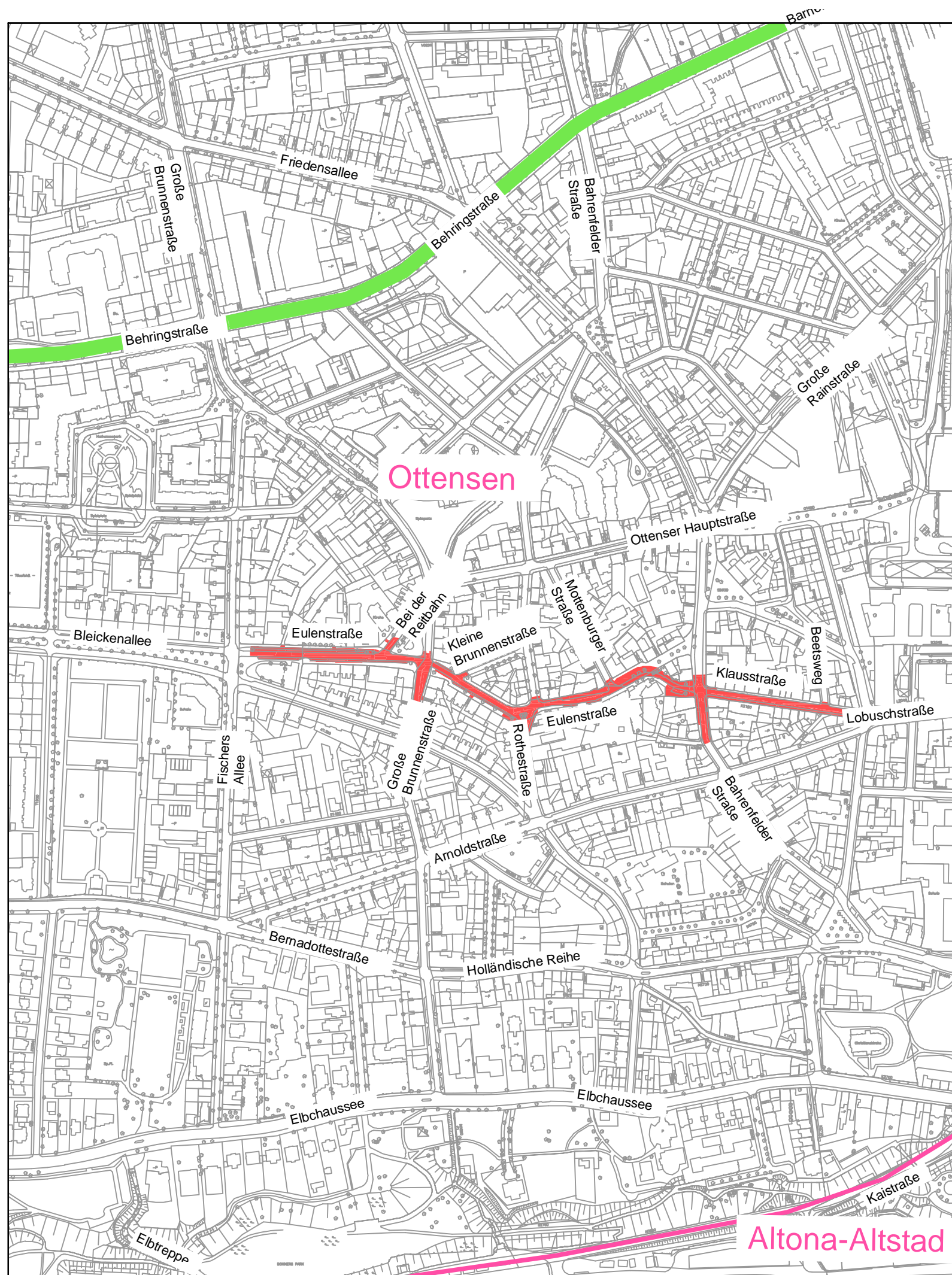
Die Planung wurde im Vorwege mit der VD sowie dem PK 21 abgestimmt. Weiterhin gab es Öffentlichkeitsveranstaltungen. Die jeweiligen Anregungen hieraus wurden ebenfalls in die Planung aufgenommen.

Zuzüglich wurden während der Planungsphase mehrere Informationsveranstaltungen für die Anwohner und Geschäftsleute in Zusammenarbeit mit der steg Hamburg mbH durchgeführt. Ideen und Anregungen ihrerseits wurden unter Berücksichtigung der unter 3. genannten primären Ziele teilweise in die Planung aufgenommen.

Die Straßenverkehrsbehördliche Anordnung wird gesondert in den weiteren Planungsschritten eingeholt.

Verfasst: SBI GmbH, Hamburg, im September 2018

gez. Großmann



ZEICHENERKLÄRUNG	
Straßenbaumaßnahme	
Hauptverkehrsstraße	
Stadtteile und Stadtteilgrenzen	



Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
Tel: 040 - 25 19 57- 0
E-Mail: office@sbi.de

	Name / Kürzel	Datum
Bearbeitet	█	28.09.2018
Geprüft	█	28.09.2018
GF	Großmann	28.09.2018

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

Bedarsträger: **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: **Veloroute 1**

Teilbaumaßnahme: **Klausstraße - Eulenstraße**

Bearbeitet:
Datum:
.....
Unterschrift, MR 213

Fachtechnisch geprüft:
Datum:
.....
Unterschrift, MR 210

Aufgestellt:
Datum:
.....
Unterschrift, MR 20

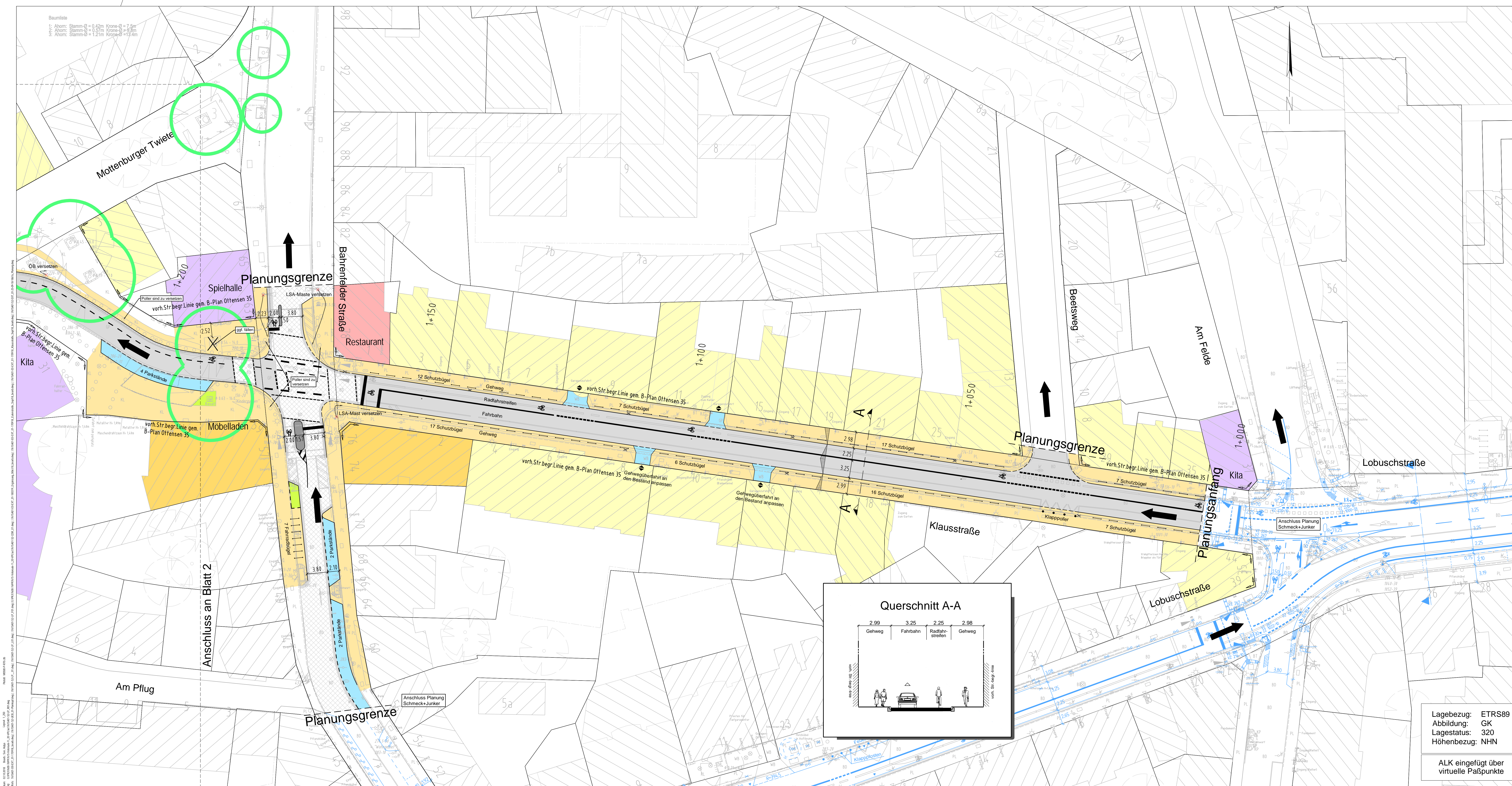
Zugestimmt:
Datum:
.....
Unterschrift, MR-L

Planinhalt: **Übersichtslageplan**

Zeichnungs-Nr.: **/ 02-01**

Maßstab: **1 : 5000**

Datum: 02.10.2018 Bearb.: Sen. Hülya Layout: 5000
 Dwg: G:\PRJ\17600-7699\15-Veloroute-1\20-VPL\act\1615A01-S2-UJEB_01.dwg
 X-Ref:

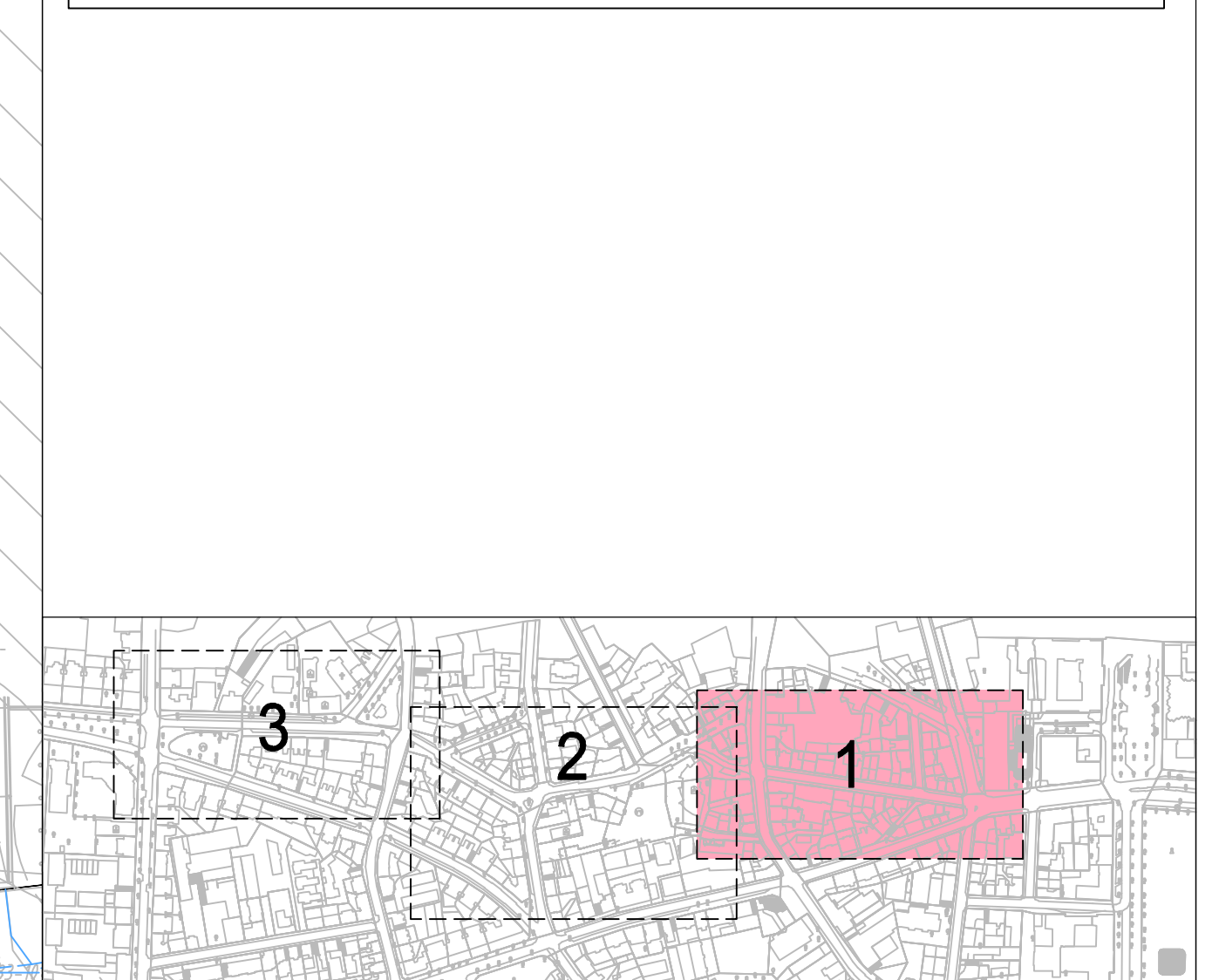


Baumliste
 1: Ahorn: Stamm-Ø = 0,42m Krone-Ø = 7,5m
 2: Ahorn: Stamm-Ø = 0,37m Krone-Ø = 6,0m
 3: Ahorn: Stamm-Ø = 1,21m Krone-Ø = 13,4m

Legende

	Hochbord		Befestigungsart bituminös, Vollausbau
	Tiefbord		Befestigungsart bituminös, Deckenerneuerung
	Achsen		Befestigungsart Betonsteinflächen 50/50 cm
	vord. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie in Auss. gesammene Straßenbegrenzungslinie		Befestigungsart Betonsteinflaster rot 25/25 cm
	Ein- und Ausfahrt		Befestigungsart Betonsteinflaster grau 10/25 cm
	gepl./vord./ aufzuheb. Baum		Befestigungsart Betonwabenstein
	gepl./ vord. Beleuchtung		Befestigungsart Oberboden
	Potler / Schutzbügel	Erdgeschossnutzung	
	vord./aufzuheb./ neue Trumme mit Trummenanschlüßleitung		Einzelhandel / Fachgeschäft
	geplantes Verkehrszeichen, VZ-Nr.		Dienstleistung
	Fahrgastunterstand		Gastronomie / Cafe
	Schutzgitter		Wohnnutzung
	Fahradbügel		Sondernutzung
	gepl. Querneigung		Querschnittsposition
			Fahrtrichtung

- Planungshinweise:**
- Das Anpassen und Versetzen der Beschilderung sowie von Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten ist im Weiteren noch zu planen und darzustellen.
 - Taktile Elemente zur Führung von Blinden und Sehbehinderten sind im Lageplan nicht dargestellt, sind aber im Bereich der Knotenpunkte und an den Haltestellen zu berücksichtigen und in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Die Möblierung und Aufstufungselemente (z.B. Bänke, Abstellbügel, etc.) sind in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Bei Arbeiten im Bereich der Bäume (Ausbau der Borde, Materialaustausch, etc.) sind geeignete Maßnahmen im Wurzelbereich vorzunehmen.



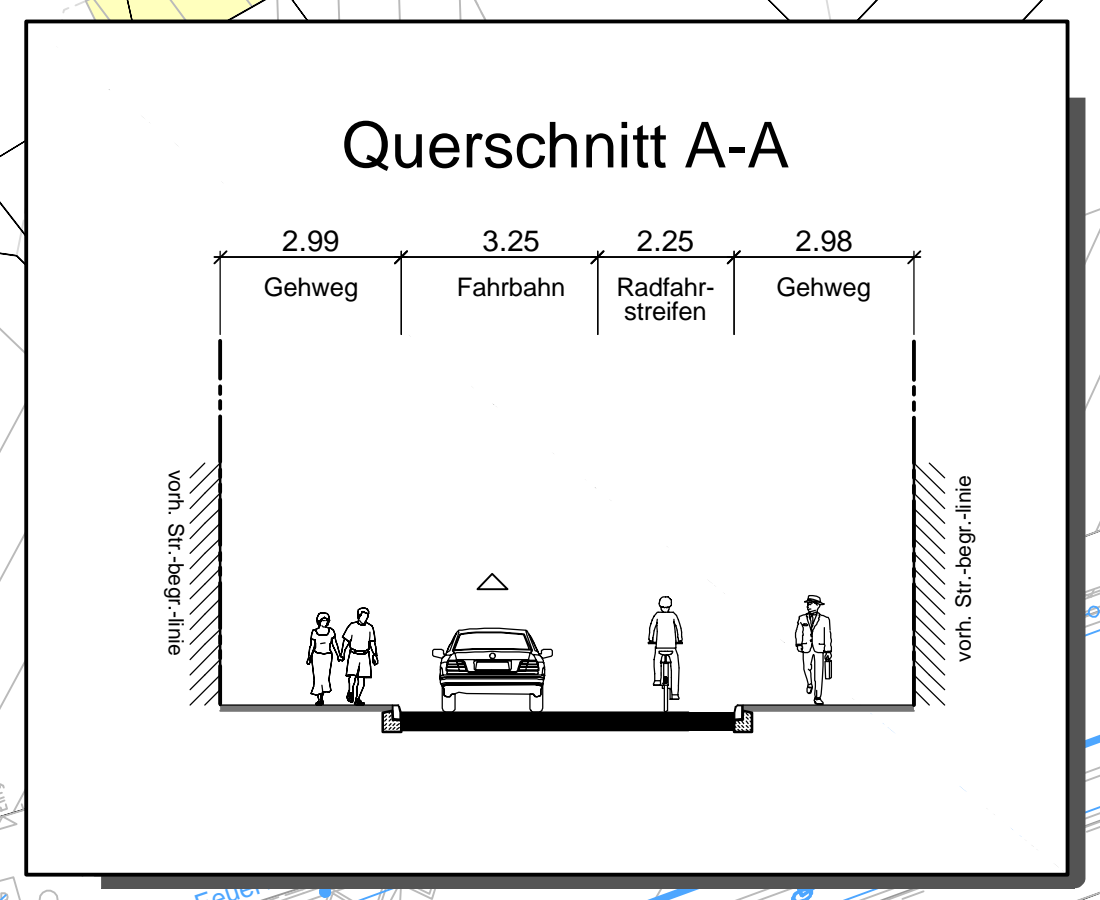
	Hasebrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de	Name / Kürzel	Datum
		Beauftragter	28.09.2018
		Geprüft	28.09.2018
		GF	28.09.2018

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Beauftragter (Name)	Leit- Kurzzzeichen und Unterschrift	Datum

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

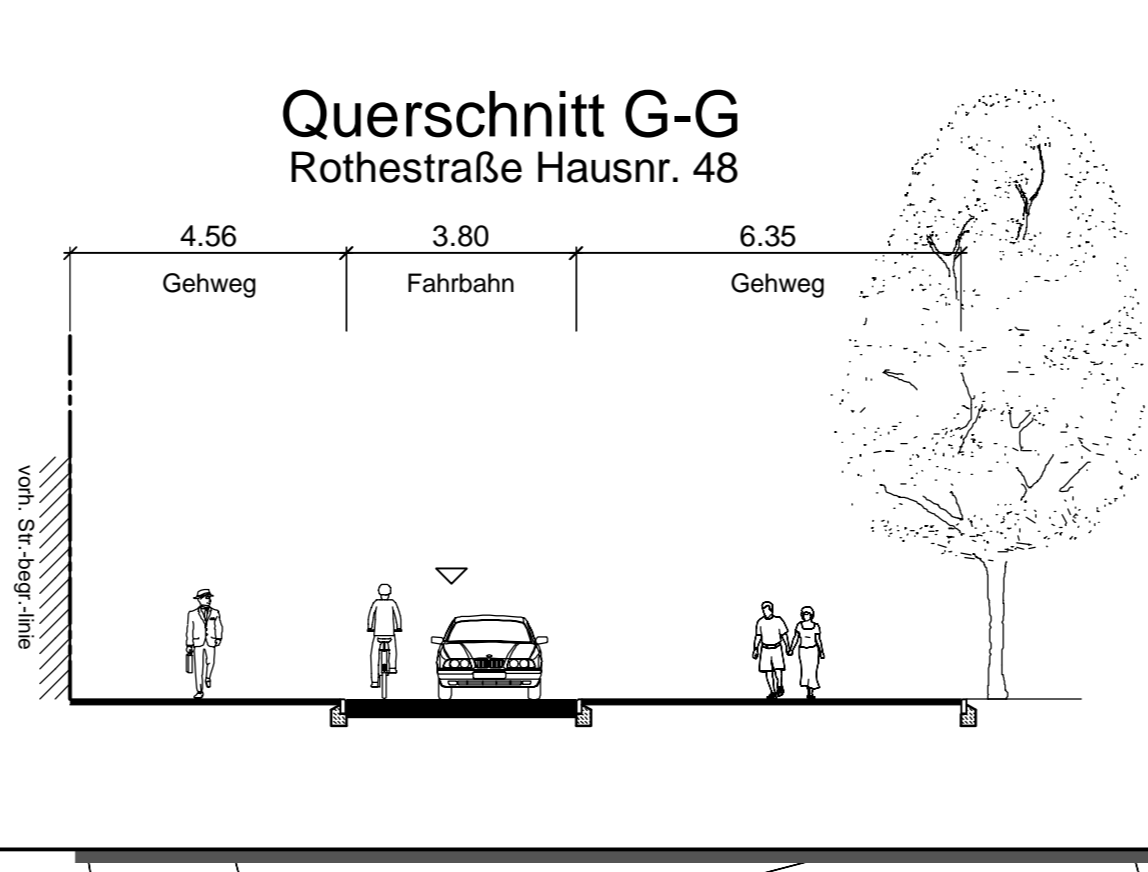
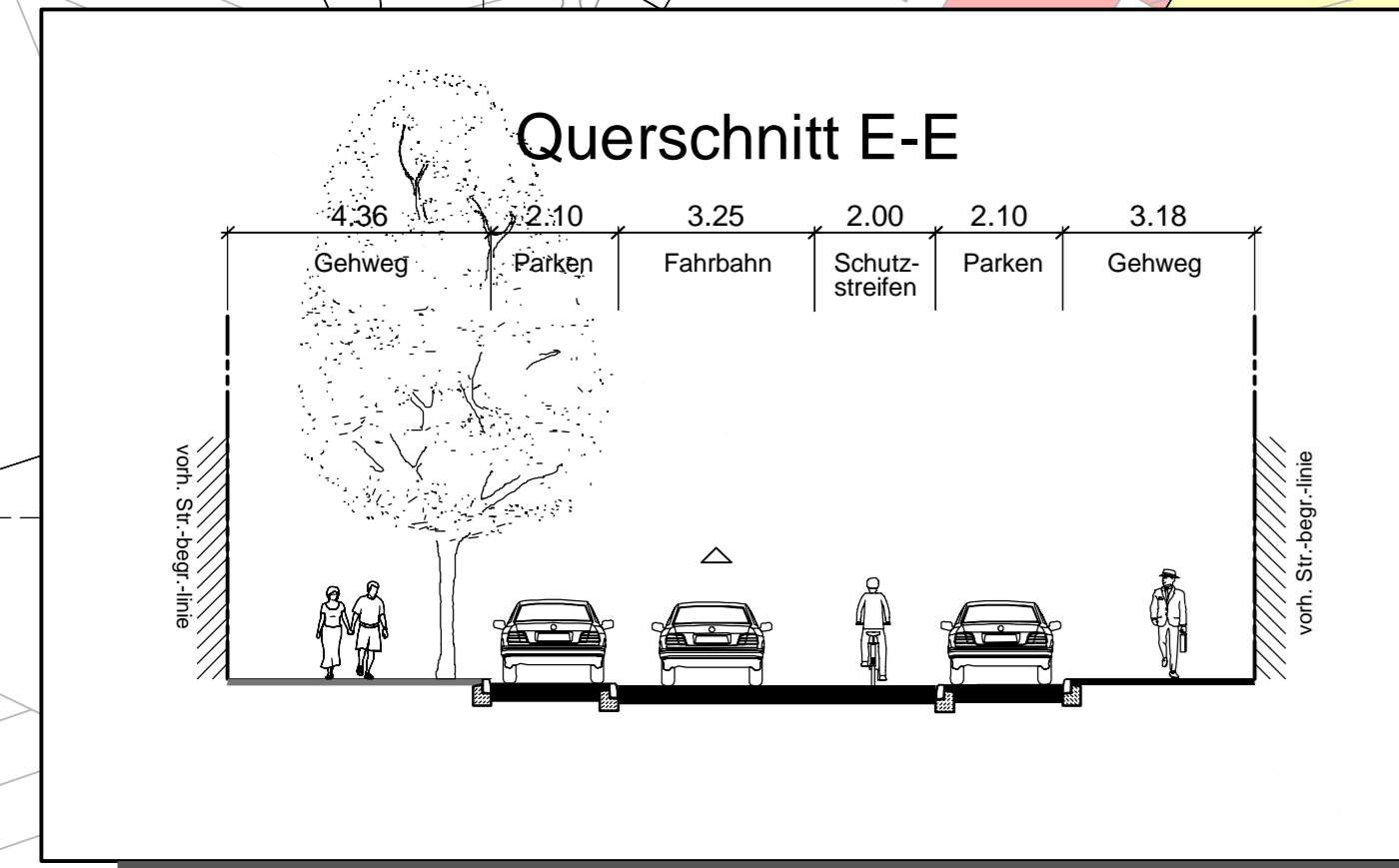
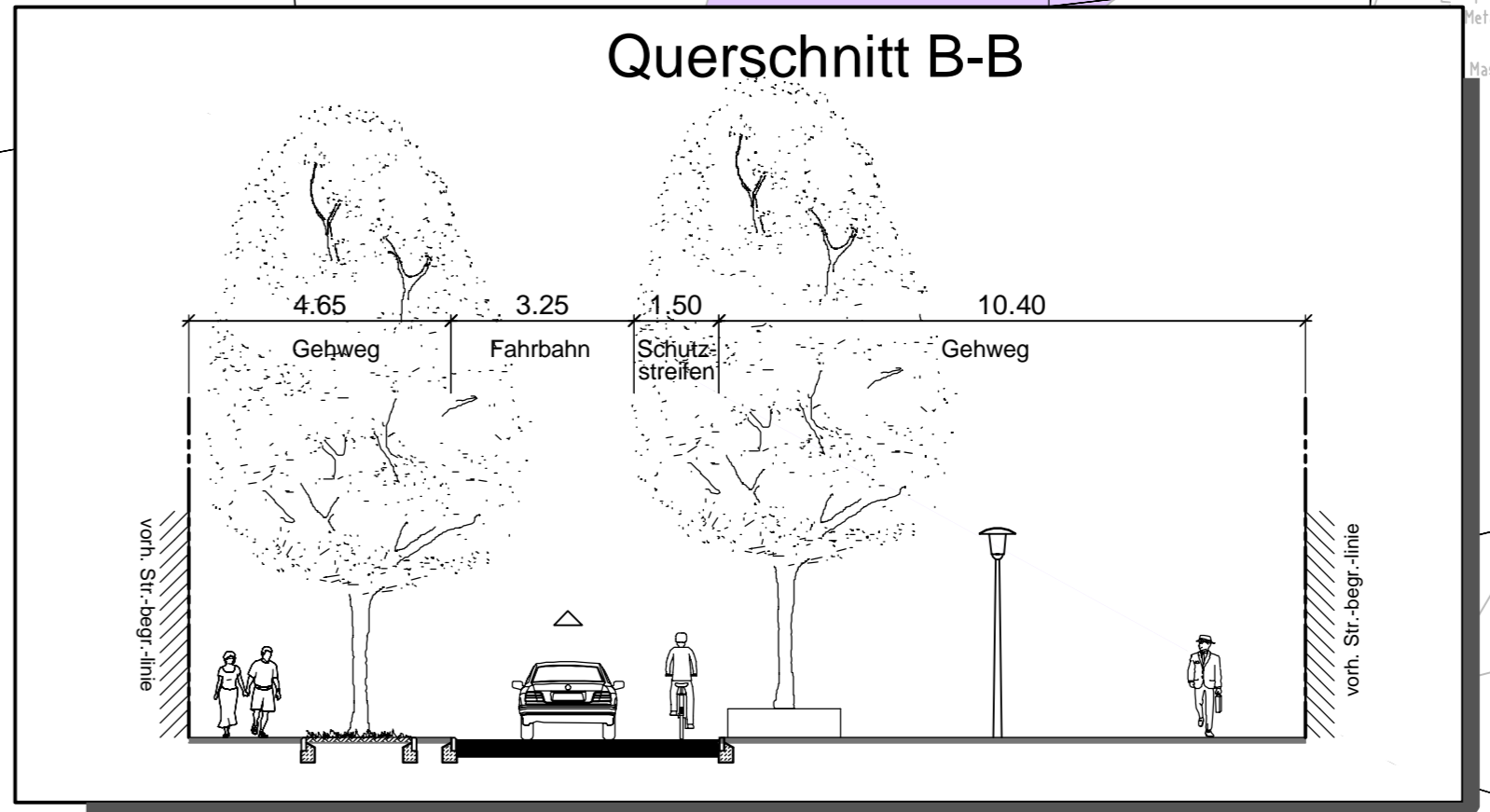
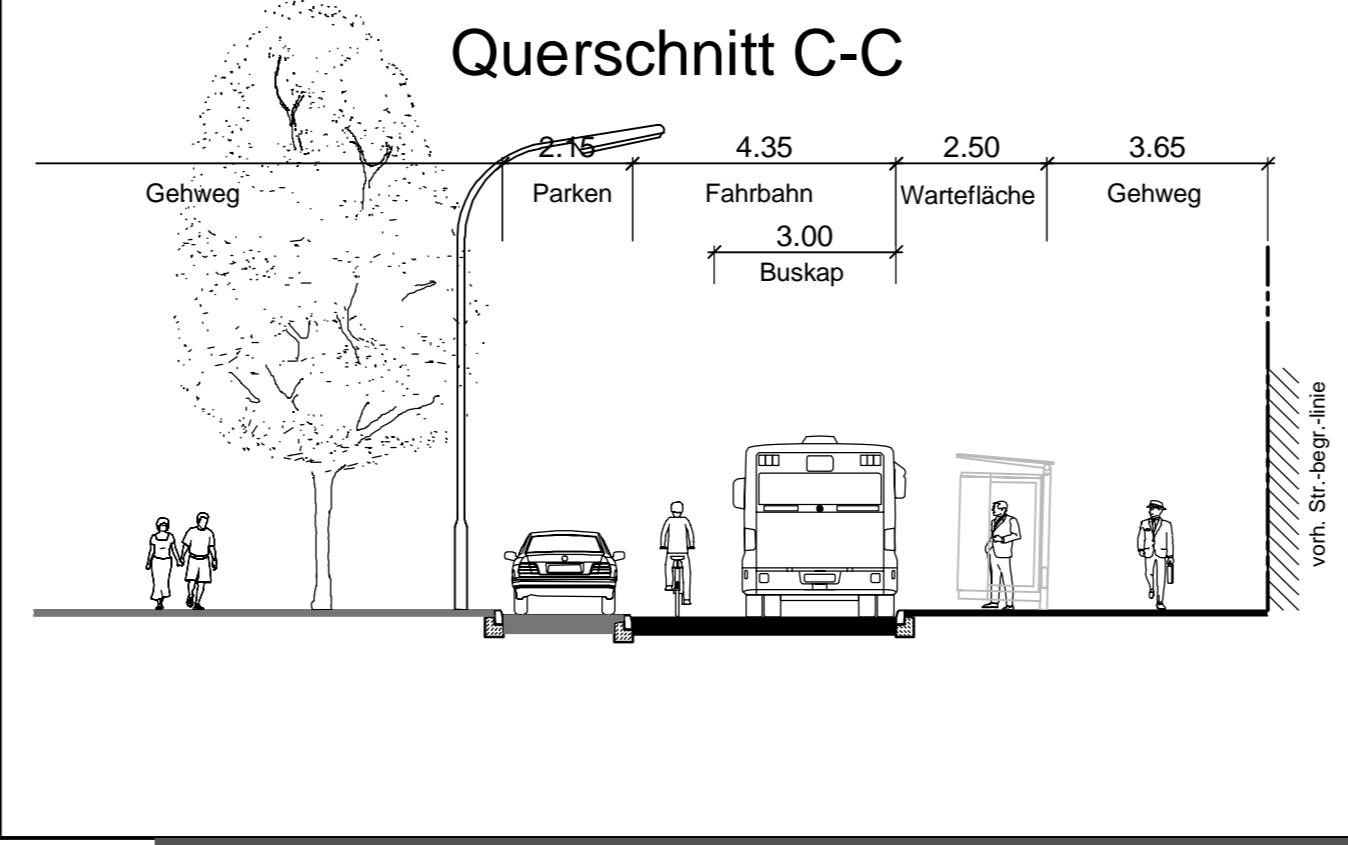
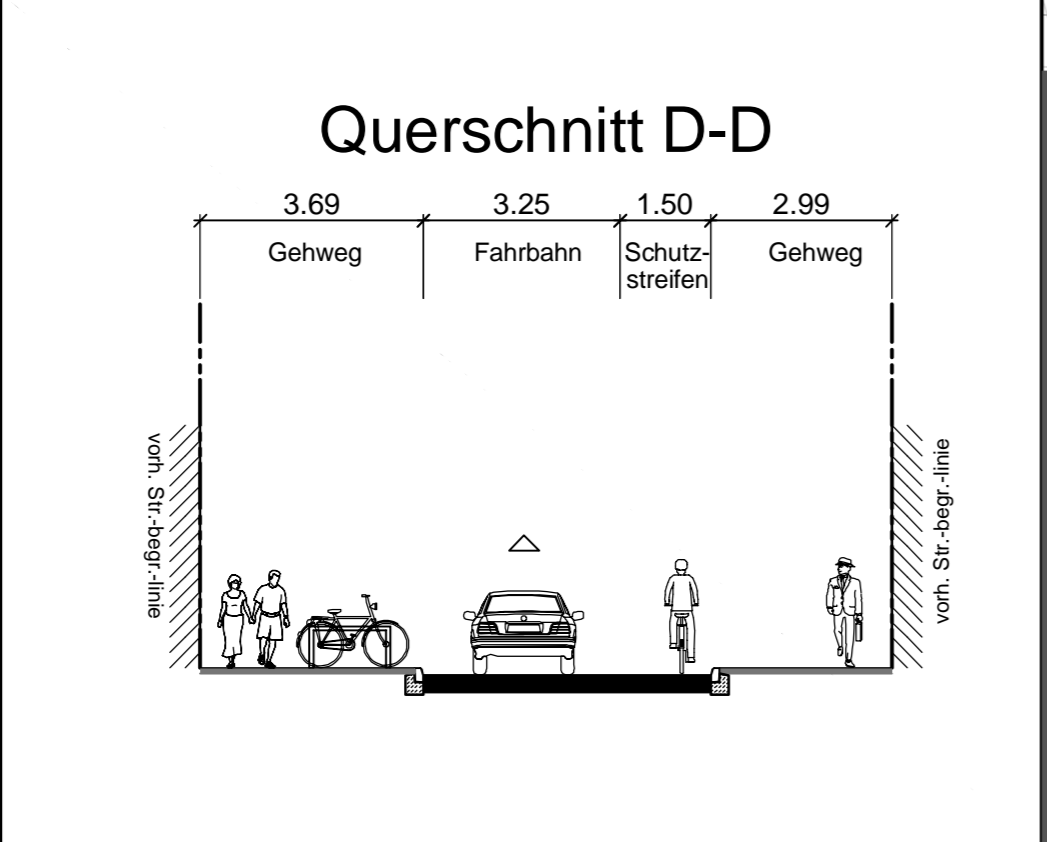
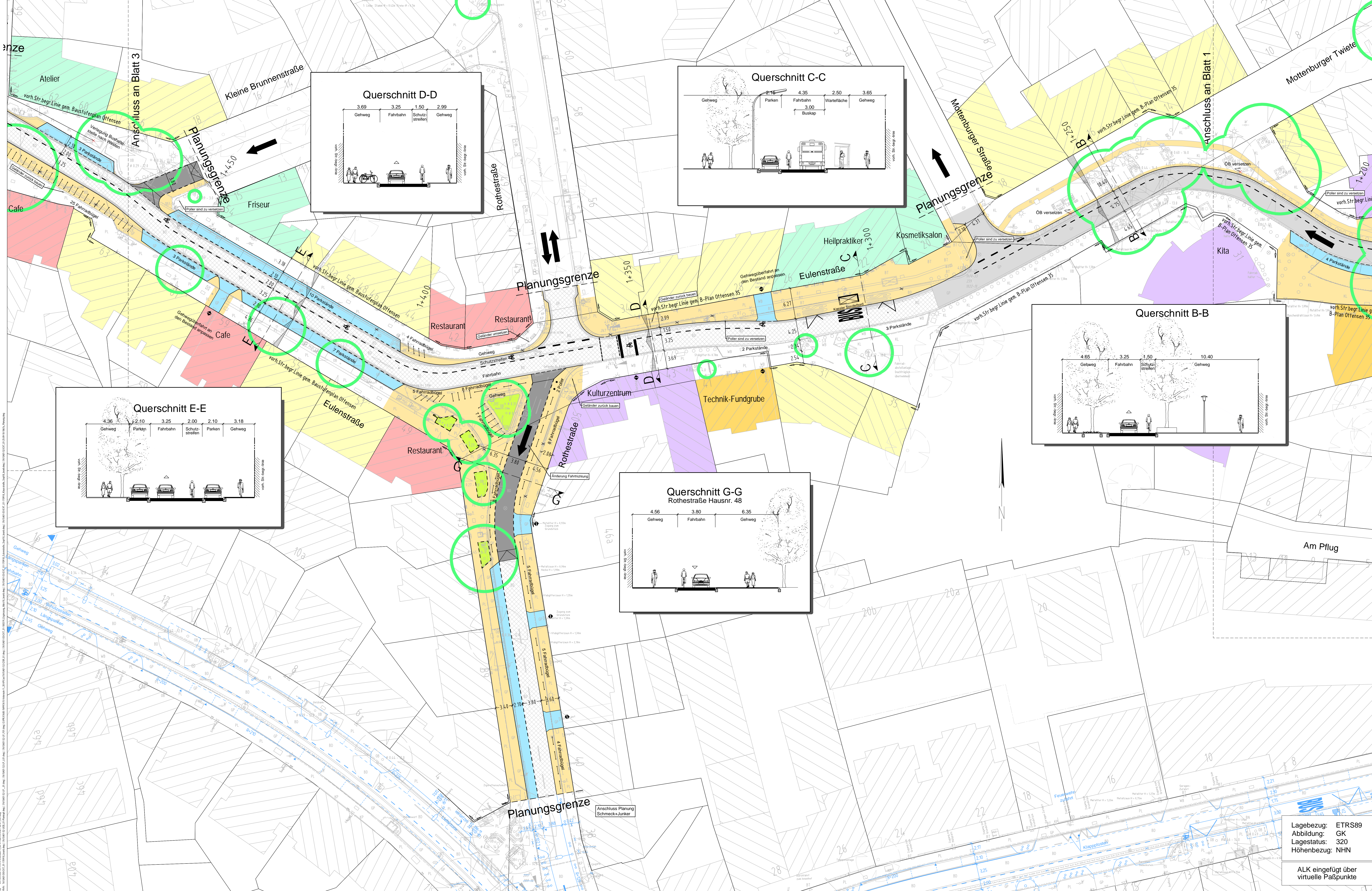
Realisierungsräger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme:	Veloroute 1	Beauftragter:	AMR216
Teilbaumaßnahme:	Klausstraße - Eulenstraße	Datum:	01.10.2018
Planinhalt:	Vorplanung - Lageplan	gepl. Mäh (TA E 12)	
Zeichnungs-Nr.:	/ 04-01	Fachtechnisch geprüft: AMR214	
Maßstab:	1 : 250	Datum:	01.10.2018
		gepl. L V (TA E 12)	
		Aufgestellt:	
		Datum:	
		Unterschrift: MR 20	
		Zugestellt:	
		Datum:	
		Unterschrift: MR-L	



Lagebezug: ETRS89
 Abbildung: GK
 Lagestatus: 320
 Höhenbezug: NHN

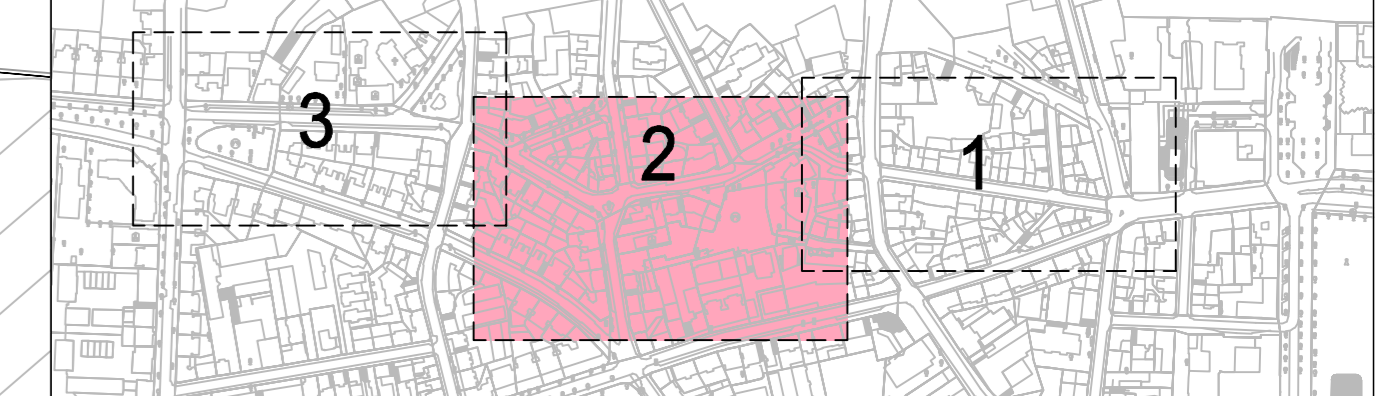
ALK eingefügt über virtuelle Paßpunkte



Legende

	Hochbord		Befestigungsart bituminös, Vollausbau
	Tiefbord		Befestigungsart bituminös, Deckenerneuerung
	Achsen		Befestigungsart Betonsteingelassen
	vord. Str. begr. Linie gem. B-Plan Offensen 35		Befestigungsart Betonsteingelassen 50/50 cm
	in Auss. genommene Straßenbegrenzungslinie		Befestigungsart Betonsteingelassen 10/20 cm
	Ein- und Ausfahrt		Befestigungsart Betonsteingelassen 25/25 cm
	gepl. / vorh. / aufzuh. Baum		Befestigungsart Betonabsteinen grau 10/20 cm
	gepl. / vorh. Beleuchtung		Befestigungsart über Boden
	Poller / Schutzbügel		Erdgeschossnutzung
	wdh./aufzuh./neue Tramme mit Trammeneinschlussleitung		Einzelhandel / Fachgeschäft
	geplantes Verkehrszeichen, VZ-Nr.		Dienstleistung
	Fahrgastunterstand		Gastronomie / Cafe
	Schutzgitter		Wohnnutzung
	Fahradbügel		Sondernutzung
	gepl. Querneigung		Querschnittsposition
			Fahrtrichtung
			Planung Schmeck+Junker Stand 15.08.2018

- #### Planungshinweise:
- Das Anpassen und Versetzen der Beschilderung sowie von Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten ist im Weiteren noch zu planen und darzustellen.
 - Taktile Elemente zur Führung von Blinden und Sehbehinderten sind im Lageplan nicht dargestellt, sind aber im Bereich der Knotenpunkte und an den Haltestellen zu berücksichtigen und in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Die Möblierung und Aufstufungselemente (z.B. Bänke, Abstellbügel, etc.) sind in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Bei Arbeiten im Bereich der Bäume (Ausbau der Borde, Materialaustausch, etc.) sind geeignete Maßnahmen im Wurzelbereich vorzunehmen.



SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GMBH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 97-0 E-Mail: office@sbiv.de	Name / Kürzel	Datum
		Bearbeitet	28.09.2018
		Geprüft	28.09.2018
		GF	28.09.2018

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

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

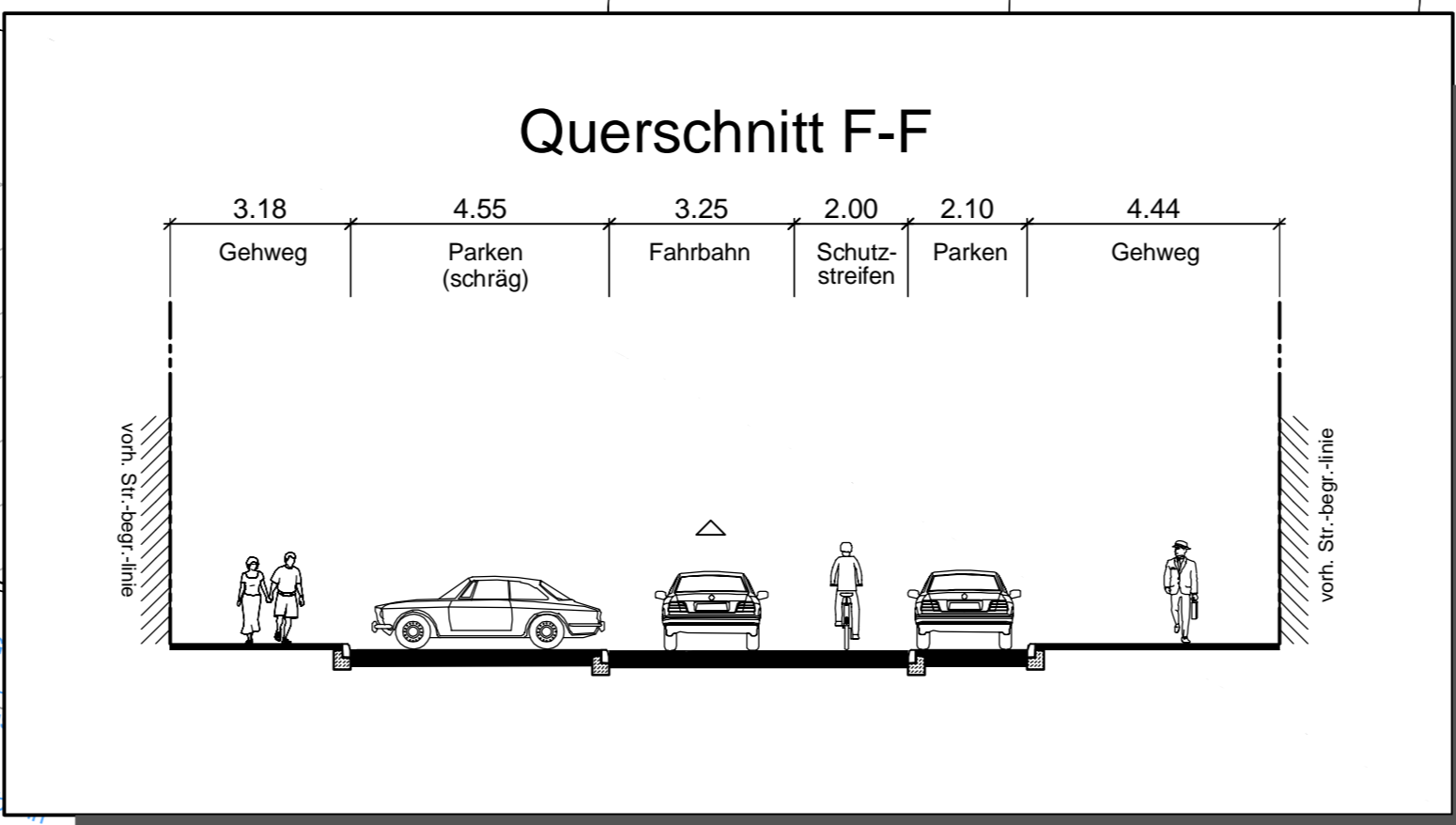
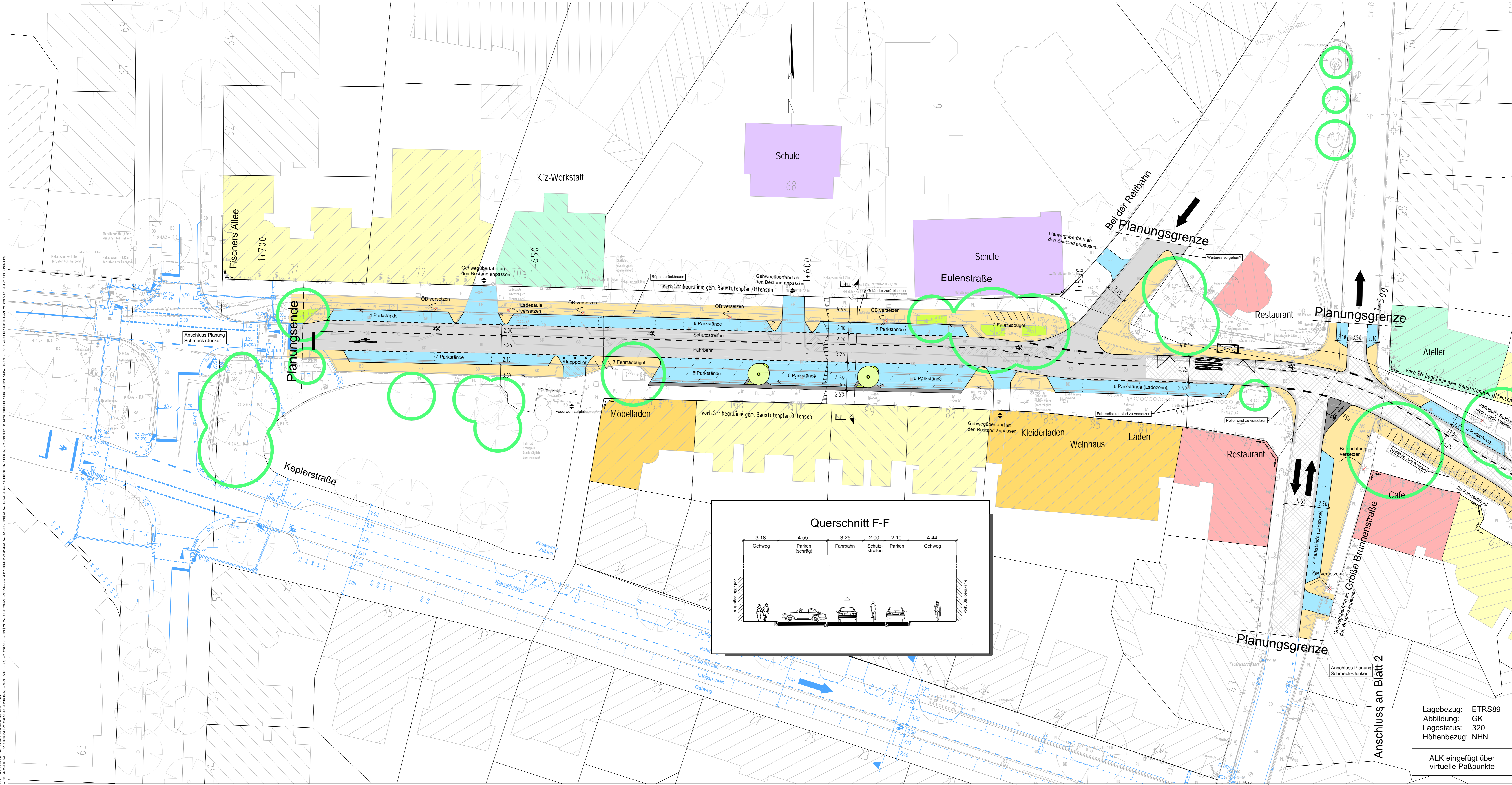
Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauwesen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: **Veloroute 1**
 Datum: 01.10.2018
 gezt. Hahn (TA E12)

Teilbaumaßnahme: **Klausurstraße - Eulenstraße**
 Datum: 01.10.2018
 gezt. V. (TA E 12)

Planinhalt: **Vorplanung - Lageplan**
 Zeichnungs-Nr.: / 04-02
 Maßstab: 1 : 250

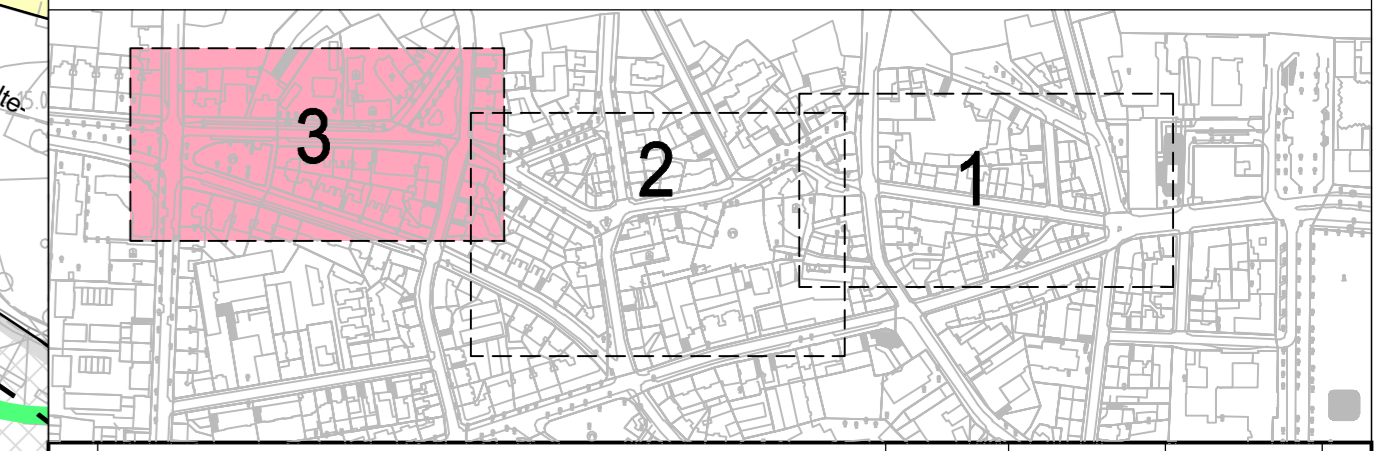
Lagebezug: ETRS89
 Abbildung: GK
 Lagestatus: 320
 Höhenbezug: NHN
 ALK eingefügt über virtuelle Paßpunkte



Legende

Hochbord	BD	Befestigungsart bituminös, Vollausbau
Hochbord abgesenkt	BD	Befestigungsart bituminös, Deckenerneuerung
Tiefbord	FL	Befestigungsart Betonsteinfläpplchen 50/50 cm
Achsen	FL	Befestigungsart Betonsteinfläpplchen 25/25 cm
vord. Flurstücks- / Straßenbegrenzungslinie	ST	Befestigungsart Betonsteinfläpplchen grau 10/25 cm
in Auss. genehmigte Straßenbegrenzungslinie	ST	Befestigungsart Betonwabenstein
	OB	Befestigungsart Oberboden
Ein- und Ausfahrt		Erddeschossnutzung
gepl./vord. Beleuchtung		Einzelhandel / Fachgeschäft
gepl./vord. aufzuheb. Baum		Dienstleistung
Poller / Schutzbügel		Gastronomie / Cafe
vord./aufzuheb./neue Trumme mit Trummenanschlussleitung		Wohnnutzung
VZ		Sondernutzung
geplantes Verkehrszeichen, VZ-Nr.		
Fahrgastunterstand		
Schutzgitter		
Fahrradbügel		
gepl. Querneigung		
	A	Querschnittsposition
		Fahrtrichtung
		Planung Schmeck Juncker
		Stand 15.08.2018

- Planungshinweise:**
- Das Anpassen und Versetzen der Beschilderung sowie von Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten ist im Weiteren noch zu planen und darzustellen.
 - Taktile Elemente zur Führung von Blinden und Sehbehinderten sind im Lageplan nicht dargestellt, sind aber im Bereich der Knotenpunkte und an den Haltestellen zu berücksichtigen und in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Die Möblierung und Aufstufungselemente (z.B. Banke, Abstellbügel, etc.) sind in den weiteren Planungsphasen darzustellen.
 - Bei Arbeiten im Bereich der Bäume (Ausbau der Borde, Materialaustausch, etc.) sind geeignete Maßnahmen im Wurzelbereich vorzunehmen.



 SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasebrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de	Name / Kürzel [Redacted]	Datum 28.09.2018
		Geprüft [Redacted]	28.09.2018
		GF Großmann	28.09.2018

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

Bedarfs Träger: **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: Veloroute 1	Datum: 01.10.2018	Bearbeitet: AMR216
Teilbaumaßnahme: Klausstraße - Eulenstraße	gepr. Hahn (TA E12)	Fachbereichsgeprüft: AMR214
Planinhalt: Vorplanung - Lageplan	Datum: 01.10.2018	gepr. I. V. [Redacted] (TA E 12)
Zeichnungs-Nr.: / 04-03	Maststab: 1 : 250	Aufgestellt: Datum: [Redacted]
		Gezeichnet: Datum: [Redacted]
		Überprüft: Datum: [Redacted]

Datum: 01.10.2018, Blatt: 04-03, Maßstab: 1:250, Projekt: Veloroute 1, Klausstraße - Eulenstraße, Planinhalt: Vorplanung - Lageplan, Zeichnungs-Nr.: / 04-03, Maststab: 1:250, Bearbeiter: AMR216, Geprüft: [Redacted], Überprüft: [Redacted], Fachbereich: Tiefbau, SBI - Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Hasebrookstraße 33, 22089 Hamburg, Tel: 040 - 25 19 57-0, E-Mail: office@sbi.de