

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

Schlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage
4. Technische Beschreibung der gewählten Variante
5. Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung
6. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme
7. Grunderwerb
8. Sonstiges

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines	4
1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.	4
1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme.....	5
1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	7
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	7
1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	7
2 Planungsrechtliche Grundlagen	8
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	9
3.1 Beschreibung des Bestandes	9
3.1.1 Verkehrsbelastung.....	11
3.1.2 ÖPNV	12
3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre.....	13
3.1.4 Barrierefreiheit.....	15
3.1.5 MIV.....	16
3.1.6 Lichtsignalanlagen.....	16
3.1.7 Öffentliche Beleuchtung.....	17
3.1.8 Straßenbegleitgrün	17
3.1.9 Ruhender Verkehr	18
3.1.10 Entwässerung.....	18
3.1.11 Ausstattung / Möblierung	19
3.1.12 Leitungen.....	20
3.2 Rahmenbedingungen	20
3.2.1 Umweltverträglichkeit	21
3.2.2 Bodengutachten	21
3.2.3 Grundwasser	21
3.2.4 Kampfmittel	21

4 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	22
4.1 Ausführungsvariante.....	22
4.2 Varianten Knoten Paul-Neumann-Platz und Knoten Goetheallee / Julius-Leber- Straße nach der 1. Verschiebung	42
4.3 ÖPNV	47
4.4 Rad- und Fußgängerverkehr	48
4.5 Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	49
4.6 MIV.....	50
4.7 Lichtsignalanlagen.....	50
4.8 Öffentliche Beleuchtung	52
4.9 Straßenbegleitgrün.....	52
4.9 Ruhender Verkehr	53
4.10 Entwässerung.....	55
4.11 Ausstattung / Wegweisung	56
4.12 Leitungen	56
5 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung.....	57
5.1 Wirtschaftlichkeit	57
5.2 Finanzierung.....	58
6 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme.....	58
6.1 Auswirkungen aus Immissionen	58
6.2 Voraus- und Folgemaßnahmen	59
6.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	59
6.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	59
6.5 Anlagevermögen	60
7 Grunderwerb.....	60
8 Sonstiges.....	60

1 Allgemeines

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

Die Max-Brauer-Allee führt aus südlicher Richtung von der Palmaille kommend nach Norden über die B 4 hinaus bis zum Knoten mit der Straße Schulterblatt, wo sie in den Straßenzug Altonaer Straße übergeht. Im Planungsbereich zwischen dem Paul-Neermann-Platz und der Kreuzung Holstenstraße befindet sie sich im Bereich des Bezirksamtes Altona, im Stadtteil Altona-Altstadt. Sie ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes in Hamburg und hat eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Stadtteilen und der Hamburger Innenstadt. Die Max-Brauer-Allee ist eine überwiegend 2-bahnige Straße mit je zwei Richtungsfahrstreifen. Die angeordnete Verkehrsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die äußeren Fahrspuren sind größtenteils als Bussonderfahrstreifen mit zeitlicher Begrenzung ausgewiesen. Diese sind zum Teil für den Radverkehr freigegeben. Ausgewiesene Radwege sind nicht durchgängig vorhanden. Eine Benutzungspflicht besteht nicht. Weiterhin sind auf beiden Seiten der Max-Brauer-Allee Gehwege vorhanden. Sie umfassen die restliche Querschnittsbreite der Verkehrsanlage bis zur vorhandenen Bebauung bzw. bis zu den Grundstückseinfriedungen.

Die Holstenstraße führt aus Richtung Süden kommend von der Straße St. Pauli Fischmarkt/ Breite Straße zur Bundesstraße 4 im nördlichen Altona und ist Bestandteil des Ring 2. Im Planungsbereich vom Knoten mit der Max-Brauer-Allee bis ca. in Höhe der Suttnerstraße ist sie als einbahnige Fahrbahn mit je 2 Richtungsfahrstreifen ausgeführt. Gesondert ausgewiesene Fahrstreifen für den ÖPNV existieren dort nicht. Beidseitig des Straßenzuges sind Radwege angelegt und vereinzelt Parkbuchten vorhanden.

Im Planungsbereich des zu überplanenden Streckenabschnittes befinden sich folgende Knotenpunkte und Einmündungen (von Südwest nach Nordost):

Knotenpunkt/Einmündung	Stationierung
Knotenpunkt Paul-Neermann-Platz/Neue Große Bergstr.	0+102,77 – 0+165,12
Knotenpunkt Große Bergstraße	0+213,96 – 0+258,64
Einmündung Lamp' l Weg	0+357,28 – 0+381,84
Einmündung Goethestraße	0+439,27 – 0+455,15
Einmündung Bei der Friedenseiche	0+565,84 – 0+581,31
Knotenpunkt Julius-Leber-Straße/Chemnitzstraße	0+656,62 – 0+723,77
Einmündung Schnellstraße	0+852,74 – 0+867,11
Einmündungen Bodenstedtstraße und Hospitalstraße	0+989,42 – 1+004,94
Einmündung Eggerstedtstraße	1+189,29 – 1+217,72
Knotenpunkt Holstenstraße	1+218,30 – 1+398,77
Knotenpunkt Julius-Leber-Straße/Goetheallee	0+487,99 – 0+564,74

Tabelle 1 Einmündungen und Kreuzungen

Die Bebauung entlang der Max-Brauer-Allee zeichnet sich durch mehrgeschossige Wohn- und Büro-/Geschäftsgebäude sowie öffentliche Einrichtungen (z.B. Nyegaard-Stiftung, das Gymnasium Allee und das Allee-Theater etc.) aus. Im gesamten Planungsgebiet kommt es daher zu erhöhtem Fußgänger- und Radverkehr. Im

Erdgeschoss der angrenzenden Bebauung sind teilweise Restaurants und Cafés vorzufinden, die im Bereich der Nebenflächen vereinzelt Außengastronomie betreiben.

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Längs- und Schrägparkstände vorhanden. Besonders im Mittelstreifen der Max-Brauer-Allee, zwischen den alten Alleebäumen die unter Denkmalschutz stehen, befinden sich zahlreiche Parkflächen. Die Parkflächen sind teilweise durch Zeitbeschränkung begrenzt, teilweise kostenpflichtig. Zusätzlich sind markierte und beschilderte Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen ausgewiesen.

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

Der Verkehr der Max-Brauer-Allee ist besonders durch den hohen Anteil an Bussen geprägt. Es verkehren die Metrobuslinien 20 und 25 im 10 -Minuten - Takt. Weitere Buslinien in diesem Streckenabschnitt sind die Linien 15, 37, 112, 180, 183, 283, 288 und 600. Das Ziel der Planungen ist, durch bauliche und signaltechnische Maßnahmen, eine Beschleunigung der Metrobuslinien 20 und 25 zu erreichen. Gleichzeitig soll insgesamt eine Verbesserung des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer erzielt werden sowie Konfliktpunkte/Unfallschwerpunkte der Verkehrsteilnehmer untereinander beseitigt werden.

Durch das Projekt Busbeschleunigung soll eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Busverkehrs, u.a. durch Busbevorrechtigungen an den LSA, realisiert werden. Die Metrobuslinien 20 und 25 sind Teil des derzeit laufenden Ausbauziel A des Busbeschleunigungsprogramms. Die Optimierung der Metrobuslinie 15 ist im anstehenden Ausbauziel B vorgesehen.

Durch das Planungsgebiet verlaufen u.a. die Veloroute 1 und 13. Diese führen zunächst beide gemeinsam ab dem Bahnhof Altona über die Max-Brauer-Allee bis zum Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße. Dort zweigt die Veloroute 13 nach Nordwesten in die Gerichtstraße und schließt über die Haubachstraße an den Holstenplatz an. Die Veloroute 1 führt vom Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße nach Osten in die Chemnitzstraße und schließt im weiteren Verlauf an die Holstenstraße an. Es soll ein besonderes Augenmerk auf die Belange des Radverkehrs gelegt und die Situation für Radfahrende deutlich verbessert werden.

Die baulichen Radwege im genannten Straßenzug, falls vorhanden, befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktionaltechnischen Anforderungen an Radverkehrsanlagen in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den geforderten Standards. Die Radwegebenutzungspflicht ist zum Teil aufgehoben.

Die Radweganlagen sind zum Teil stark untermaßig, nur in Teilbereich entlang der Baustrecke vorhanden und weisen einen ungenügenden baulichen Zustand auf, so dass die Funktionalität und insbesondere die sichere Abwicklung des Radverkehrs nicht gewährleistet werden kann. Die aktuelle unterbrochene Linienführung ist den

Bedürfnissen der Radfahrer in Form einer durchgängigen Führung entlang der Max-Brauer-Allee anzupassen. Dennoch werden die Radwege auf Grund der hohen Zieldichte entlang des Straßenzuges intensiv genutzt.

Neben der Förderung des Busverkehrs ist es Ziel die Situation für die Radfahrer nachhaltig zu verbessern. Es sollen durchgängige Radverkehrsanlagen angelegt werden. Hierzu sind in weiten Bereichen die vorhandenen Anlagen zu sanieren oder neue zu schaffen. Dies geht einher mit einer Neuordnung der vorhandenen Nebenflächen.

Der Oberbau der Fahrbahn und der ihrer Nebenanlagen befinden sich in einem sanierungswürdigen Zustand. Die Fahrbahn ist geprägt durch zahlreiche Ausbesserungsbereiche bzw. durch eine Vielzahl von Flickstellen der Asphaltdecke.

Auch die Gehwege befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die Anlagen sind im Zuge der Maßnahme und im Rahmen der damit verbundenen Neuordnung des Radverkehrs zu optimieren und den Bedürfnissen der Fußgänger anzupassen.

Die Verkehrsführung in den Knotenpunkten soll für Radfahrer, Fußgänger und den Kfz-Verkehr verbessert werden. An den Stellen, an denen Flächenreserven vorhanden sind, werden Verbreiterungen und Verbesserungen der Linienführung angestrebt.

Der ruhende Verkehr wird der neuen Querschnittsaufteilung angepasst.

Der planerische Grundansatz ist die regelkonforme und ReStra-gerechte Herstellung der Fahrbahn, der Radverkehrsanlagen und der Gehwege.

In der Max-Brauer-Allee wurde durch eine Unfallanalyse vom 02.01.2013 – 28.12.2015 festgestellt, dass besonders durch Fehler im Längsverkehr im Bereich des Knotens Max-Brauer-Allee/ Julius-Leber-Straße/ Chemnitzstraße/ Gerichtstraße eine Häufung der Längsverkehrsunfälle auftritt.

Im Bereich des Knotens Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße, zwischen der Großen Bergstraße und der Goetheallee sowie auch in Gegenrichtung im Bereich zwischen dem Bahnhof Altona und der Goetheallee, bestehen weitere polizeilich bekannte Unfallschwerpunkte. Hier kommt es aufgrund von uneinheitlichen und unübersichtlichen Rad- und Gehwegführungen zu Unfallhäufungen und Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern sowie zwischen Radfahrern und dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Schwerpunkte der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist der Knoten Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße und der Bereich zwischen der Großen Bergstraße und der Goetheallee. Abbiege- und Einbiegeunfälle konzentrieren sich auf die Knoten Max-Brauer-Allee/ Goetheallee, Max-Brauer-Allee/ Bodenstedtstraße und Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Bussen konzentrieren sich auf die Knoten Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße (Abbiege- und Unfälle mit Fahrzeugen im ruhenden Verkehr), Max-Brauer-Allee/ Julius-Leber-Straße (hauptsächlich Fehler im

Längsverkehr) und rund um den Bahnhof Altona (Mischlage). Auf den Strecken zwischen den Knoten ist keine Unfallhäufung feststellbar.

Ziel der Planungen ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen und die zurzeit geltenden Regelwerke umzusetzen. Die Kriterien der Verkehrssicherheit und Funktionalität stehen hierbei im Vordergrund. Es sollen die Busbeschleunigung in der Max-Brauer-Allee sowie die Radverkehrsanlagen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert werden.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Der Entwurf der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, GF/PB im Rahmen des Programmes zur Busbeschleunigung als Realisierungsträger. Die Bauausführung erfolgt durch den LSBG, S 3.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Umplanung Max-Brauer-Allee/Holstenstraße erfolgte auf Grundlage der Drucksache 20/2508 des Senats Busbeschleunigungsprogramm.

Die 1. Verschickung der Maßnahme wurde im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona am 16.10.2017 vorgestellt.

Die Maßnahme wurde entsprechend der Drucksache 20/4122 der Bezirksversammlung Altona überprüft und aktualisiert.

Die Änderungen der Planung wurden im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona am 03.09.2018 vorgestellt.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Bereich des Planungsabschnitts sind laut Geo-Online Hamburg mehrere B-Pläne zu berücksichtigen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die einzelnen Bereiche:

Gebiet	Lage in der Max-Brauer-Allee	Geltendes Planrecht	Festst.-datum	1. Änderung
Paul-Nevermann-Platz bis Schnellstraße	Mittig	BSAltona-Altstadt	14.01.1955	29.03.1955
Paul-Nevermann-Platz bis Lamp'1 Weg	Östl. Fahrbahnrand	Altona-Altstadt40	02.10.1990	-
Neue Große Bergstraße bis Große Bergstraße	Östl. Fahrbahnrand	Altona-Altstadt60	23.03.2017	-
Flurstück 1081 bis Flurstück 300	Westl. Fahrbahnrand bis Mitte	TB117Blatt1	02.11.1954	-
Lamp'1 Weg bis Goethestraße	Östl. Fahrbahnrand	TB117Blatt1	02.11.1954	-
Goethestraße bis Bei der Friedenseiche	Östl. Fahrbahnrand	D45A	27.05.1955	-
Goetheallee bis Julius-Leber-Straße	Westl. Fahrbahnrand	TB416	31.01.1956	-
Chemnitzstraße bis Holstenstraße	Östl. Fahrbahn bis Mitte	Altona-Altstadt17	25.04.1986	-
Schnellstraße	Westl. Fahrbahn bis Mitte	TB117Blatt1	02.11.1954	-
Schnellstraße bis Bodenstedtstraße	Westl. Fahrbahn bis Mitte	Altona-Nord12	26.01.1984	-
Bodenstedtstraße	Westl. Fahrbahn bis Mitte	BSAltona-Altstadt	14.01.1955	29.03.1955
Bodenstedtstraße bis Eggerstedtstraße	Westl. Fahrbahn bis Mitte	TB117Blatt1	02.11.1954	-
Eggerstedtstraße	Westl. Fahrbahn bis Mitte	BSAltona-Altstadt	14.01.1955	29.03.1955
Eggerstedtstraße bis Holstenstraße	Westl. Fahrbahn bis Teil östl. Fahrbahn	Altona-Nord5	25.05.1971	19.11.2012
Holstenstraße bis Suttnerstraße	Nördl. Fahrbahn	D204	21.10.1958	-
Holstenstraße Richtung Zeiseweg bis Einfahrt Aldi	Südl. Fahrbahn	Altona-Nord5	25.05.1971	19.11.2012
Einfahrt Aldi bis Zeiseweg	Südl. Fahrbahn	Altona-Nord1	01.03.1963	-
Zeiseweg bis Holstenplatz	Südl. Fahrbahn	BSAltona-Altstadt	14.01.1955	29.03.1955
Holstenstraße bis Ecke Suttnerstraße/Bei der Johanniskirche	Östl. Fahrbahnrand	D205	05.03.1958	-

Tabelle 2 Übersicht B-Pläne

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Der Planungsbereich umfasst den Straßenzug Max-Brauer-Allee von Paul-Nevermann-Platz bis zum Knoten Holstenstraße und die Holstenstraße weiterführend in Richtung Holstenplatz bis ca. in Höhe Suttnerstraße.

Die Max-Brauer-Allee ist eine mit Asphalt befestigte Hauptverkehrsstraße, die eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Stadtteilen und der Hamburger Innenstadt übernimmt. Sie weist einen zweibahnigen Querschnitt mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen auf, die in den Knotenpunktbereichen z.T. durch Abbiegestreifen ergänzt werden. Die Richtungsfahrbahnen sind durch einen unterschiedlich breiten Mittelstreifen, mit Baumbestand, voneinander getrennt. Der Mittelstreifen ist zum Teil zum Parken freigegeben. An den Fahrbahnen anliegend befinden sich die Nebenanlagen, welche zumeist durchgängig durch Borde von der Fahrbahn getrennt sind. Radwege sind in der Max-Brauer-Allee nur teilweise vorhanden und weisen ebenso wie die Gehwege größtenteils sehr geringe Breiten auf. Die Randbebauung ist geprägt durch mehrgeschossige Gebäude, die vornehmlich die Funktionen Wohnen/Arbeiten/Dienstleistung übernehmen.

Die Max-Brauer-Allee wird intensiv durch den Busverkehr genutzt. Die Bushaltestellen auf der Planungsstrecke sind zum Teil auf den Fahrspuren am Fahrbahnrand im MIV oder als Busbuchten ausgebildet.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht im gesamten Planungsgebiet aus Asphalt. Die Fahrbahn ist aufgrund zahlreicher Flickstellen, Netzrisse und schadhafte Einbauten (Schächte / Trummen) zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand. In Teilabschnitten des Planungsabschnittes fehlt zudem die Fahrbahnmarkierung.

Die Randeinfassungen bestehen im gesamten Planungsgebiet aus Hochbordsteinen aus Naturstein.

In dem Abschnitt zwischen der Goetheallee und der Bodenstedtstraße befindet sich eine Mittelinsel mit einer doppelten Baumreihe in der Straßenmitte. Das Parken zwischen den Bäumen ist in Teilbereichen ab Station 0+420 bis 0+854 gestattet. Die Bäume sind mit Bügeln und Pollern gegen Beparken gesichert.

Auf den Nebenflächen sind beidseitig weitere Bäume in Pflanzbeeten vorhanden.

Weiterhin befinden sich im gesamten Streckenabschnitt mehrere Überfahrten zu den anliegenden Grundstücken. Die Überfahrten weisen verschiedene Breiten und Oberflächenmaterialien auf (Betonwabensteinpflaster, Kleinpflaster, Großpflaster). Die Radwege werden durch die Überfahrten durchgeführt.

Der Straßenquerschnitt skizziert sich exemplarisch für den Bereich der Bussonderfahrstreifen wie folgt:

Straßenquerschnitt im Bereich der Bussonderfahrstreifen
Station 0+500,000

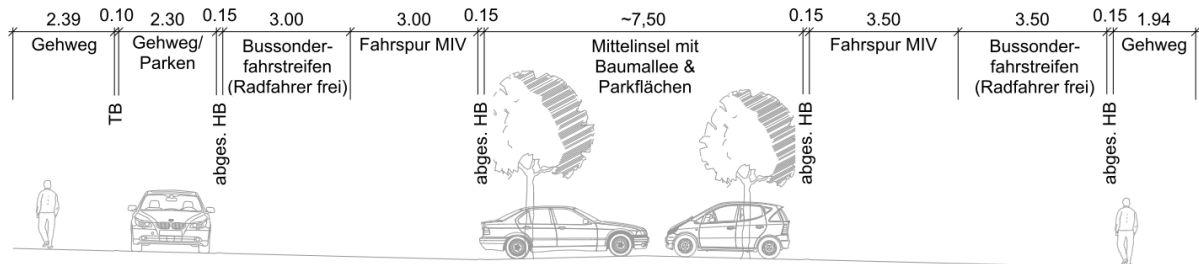


Abbildung 1 Bestandsquerschnitt Station 0+500,000

HB = Hochbord, TB = Tiefbord

Fahrbahn, Süd und Nord:

- ca. 3,00 – 3,50 m Bussonderfahrstreifen z. T. temporär, Asphaltbefestigung
- ca. 3,00 – 3,50 m Fahrstreifen MIV Asphaltbefestigung

nördliche Nebenflächen:

- ca. 2,30 m Gehwegparker Platten aus Beton, 50/50/7 cm
- oder ca. 1,90 - 2,00 m Längsparker Großpflaster
- ca. 2,10 m Sicherheitstrennstreifen Oberboden (in Teilbereichen der Strecke)
- ca. 2,00 – 5,00 m Gehweg Platten aus Beton, 50/50/7 cm

südliche Nebenflächen:

- ca. 1,90 m Längsparkstreifen Großpflaster
- $\geq 1,60 - 2,00$ m Gehweg Platten aus Beton, 50/50/7 cm

An mehreren Abschnitten der vorliegenden Planung schließen Anschlussplanungen an die umgebauten Bereiche sinnvoll und nahtlos an.

3.1.1 Verkehrsbelastung

Nach Zählungen aus den Jahren von 1999 bis 2013 sind die einzelnen Knotenpunkte und die Knotenpunktarme mit folgenden Verkehrsstärken belastet:

Knotenpunkt Station	Knotenpunktarme	Querschnittsumme [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Max-Brauer-Allee/ Paul-Nevermann- Platz 0+100 – 0+170	Max-Brauer-Allee N	24.444	6,6	04.03.2010
	Max-Brauer-Allee S	24.035	5,9	
	Paul-Nevermann-Platz S	3.147	63,2**	
Max-Brauer-Allee/ Große Bergstraße 0+210 – 0+260	Max-Brauer-Allee NO	22.532	6,2	04.03.2010
	Große Bergstraße S	3.196	9,2	
	Max-Brauer-Allee S	24.444	6,6	
	Paul-Nevermann-Platz N	4.216	1,0	
Goetheallee/ Max- Brauer-Allee	Goetheallee	7.307	3,9	04.11.1999*
	Max-Brauer-Allee NO	19.915	5,9	
	Max-Brauer-Allee SW	24.894	5,7	
Goetheallee/ Max- Brauer-Allee/ Goethestraße 0+435 – 0+460	Goetheallee	394	1,3	04.11.1999*
	Max-Brauer-Allee NO	18.674	6,2	
	Goethestraße	2.175	1,1	
	Max-Brauer-Allee SW	19.915	5,9	
Max-Brauer-Allee/ Gerichtstraße/ Julius-Leber-Straße/ Chemnitzstraße 0+670 – 0+732	Gerichtstraße	562	1,8	05.06.2013
	Max-Brauer-Allee NO	24.156	5,8	
	Chemnitzstraße	1.212	1,5	
	Max-Brauer-Allee SW	15.281	7,9	
	Julius-Leber-Straße	11.445	2,1	
Holstenstraße/ Max- Brauer-Allee 1+280 – 1+335	Holstenstraße N	33.929	5,7	01.11.2011
	Max-Brauer-Allee NO	17.691	4,0	
	Holstenstraße S	27.786	4,5	
	Max-Brauer-Allee SW	30.328	5,7	
Holstenstraße/ Haubachstraße 1+350	Holstenstraße NW	21.815	6,5	23.08.2012
	Holstenplatz	13.527	6,0	
	Holstenstraße SO	34.995	6,1	
	Eggerstedtstraße	45	15,6	
	Haubachstraße	1.330	2,9	

Tabelle 3 Verkehrsbelastung der Knotenpunkte

*Die im Jahr 1999 durchgeführten Zählungen und deren Ergebnisse sind unter Berücksichtigung der Nachbarknoten immer noch belastbar.

** Zufahrt in den ZOB Altona

3.1.2 ÖPNV

Entlang der Max-Brauer-Allee verlaufen zahlreiche Buslinien. Der am Paul-Nevermann-Platz befindliche ZOB Altona ist ein zentraler Knotenpunkt für den Busverkehr, der von nahezu allen in der Max-Brauer-Allee verkehrenden Buslinien angefahren wird. Die in der Max-Brauer-Allee verlaufenden Linienwege teilen sich dort in westliche und östliche Richtung.

Die mit insgesamt 78.200 Fahrgästen am Tag wichtigsten Buslinien in der Max-Brauer-Allee sind die Metrobuslinien 20, 25 und 15.

Die Metrobuslinien 20 und 25 setzen beide am Bahnhof Altona ein. Im weiteren Verlauf teilen sich die Linien. Die Metrobuslinie 20 fährt zur S-Bahnstation Rübenkamp während die Linie 25 bis zur Haltestelle Sachsenstraße verkehrt. Der Linienweg der Metrobuslinie 15 verläuft vom S-Bahnhof Othmarschen bis zur Alsterchaussee.

Weitere Buslinien in diesem Streckenabschnitt sind die Linien 37, 111, 112, 180, 183, 283, 288 und 600 sowie E86.

Die einzelnen Buslinien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Fahrgäste/Tag
20	Alle 10 Min.	21.000
25	Alle 10 Min.	36.000
37	Alle 7/8 Min.	7.500
112	Alle 10/15 Min.	12.000
183	Alle 20 Min.	6.100
283	Alle 20 Min.	6.000
600 (Nachtbus)	Alle 30 Min. (1 - 4 Uhr)	800
15	Alle 5 Min.	21.200
288	Alle 60 Min.	210
E86	Alle 4 Min.	n. b.

Tabelle 4 Taktung der einzelnen Buslinien inkl. Fahrgastzahlen

Es werden auf den einzelnen Linien unterschiedliche Bustypen mit unterschiedlicher Länge eingesetzt. Hauptsächlich verkehren Stadtbusse mit 12 bis 15m Länge und Großraumbusse mit 18m - 25m Länge.

Zwischen Paul-Nevermann-Platz und Holstenstraße sind in weiten Teilen außenliegende Bussonderfahrstreifen mit zeitlicher Beschränkung (Mo-Fr 7.00 Uhr bis 10.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) in beiden Fahrtrichtungen in der Max-Brauer-Allee vorhanden. Im Planungsraum befinden sich neben dem ZOB Altona, die Haltestellen Gerichtstraße und Max-Brauer-Allee (Mitte). Die Bushaltestellen liegen am Fahrbahnrand oder in einer gesonderten Busbucht.

Der hochfrequentierte ZOB Altona wird aktuell durch einen südwestlichen Linksabbieger aus der Max-Brauer-Allee bzw. nordöstlich über einen separaten Bussonderfahrstreifen von den Bussen angefahren. Das Abbiegen vom Paul-Nevermann-Platz kommend in die Max-Brauer-Allee erfolgt über einen Links- sowie einen Rechtsabbiegestreifen. Weitere Zufahrten bestehen über die Museumsstraße sowie die Ottenser Hauptstraße/Scheel-Plessen-Straße.

In der Zufahrt zum ZOB Altona befindet sich eine ca. 27 m lange Busbucht, welche als Ausstiegshaltestelle dient. Sie entspricht in ihrer Ausstattung nicht den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es sind weder taktile Leitelemente vorhanden noch weisen die Borde die für den behinderungsfreien Ein- und Ausstieg notwendige Höhe auf. Die Befestigung der Busbucht ist als Asphaltdecke ausgebildet. Die Ausstiegsfläche der Fußgänger und Radfahrer ist mit Klein- und Großpflaster befestigt.

Vor dem Amtsgericht, im Bereich des Knotenpunkt Julius-Leber-Straße, befinden sich am Fahrbahnrand in den Bussonderfahrstreifen beidseitig die Bushaltestelle Gerichtstraße. Der Haltebereich ist beidseitig nicht in Beton, sondern mit einer Asphaltdecke befestigt. Der Haltepunkt in Fahrtrichtung Holstenstraße verfügt aufgrund der geringen Platzverhältnisse nicht über einen Fahrgastunterstand. Zudem sind beide Haltepunkte weder mit taktilen Leitelementen und ausreichend hohen Borsteinkanten noch mit Digitalen Fahrgastinformationstafeln (DFI) ausgestattet. Fahrkartenautomaten sind nicht vorhanden. Die Warteflächen der Fahrgäste liegen im Bereich des Gehwegs und sind mit grauen Platten befestigt.

Die Haltestelle Max-Brauer-Allee (Mitte) befindet sich am Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße. Die Haltepunkte verteilen sich auf alle vier Knotenarme und sind jeweils als Busbuchten ausgebildet. Diese entsprechen nicht mehr den Abmaßen der eingesetzten bzw. den mittelfristig vorgesehenen Bustypen. Die Busbuchten sind u.a. nicht für den gleichzeitigen Halt zweier Busse ausgelegt. Die Längen der Busbuchten stellen sich im Bestand wie folgt dar:

- Haltepunkt Max-Brauer-Allee West Ca. 23 m
- Haltepunkt Holstenstraße Süd Ca. 15 m
- Haltepunkt Max-Brauer-Allee Ost Ca. 29 m
- Haltepunkt Holstenstraße Nord Ca. 25 m

Die Oberflächenbefestigung besteht an allen Haltepunkten aus Großpflaster.

Alle Haltepunkte sind mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet. Digitale Fahrgastinformationen (DFI) sowie Fahrkartenautomaten und taktile Leitelemente für eine barrierefreie Nutzung sind nicht vorhanden. Die Warteflächen sind mit grauen Platten befestigt.

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehr

In Teilbereichen des Planungsgebiets befinden sich baulich getrennte Geh- und Radwege auf den Nebenflächen. Die Radverkehrsanlagen weisen einen

ungenügenden Zustand auf, so dass die Funktionalität und insbesondere die sichere Abwicklung des Verkehres nicht gewährleistet sind. Trotzdem erfolgt derzeit eine intensive Nutzung aufgrund des erhöhten Radverkehrsaufkommens und der Anzahl vorhandener Ziele.

Die Radwege sind gekennzeichnet von:

- zu geringen Breiten (erhebliche Untermaßigkeit)
- unruhige Linienführung (zahlreiche Verschwenkungen und enge Kurven, die Linienführung wird mehrmals unterbrochen – kein durchgehender Radweg entlang der Max-Brauer-Allee)
- unterschiedliche wechselnde Oberflächenbefestigungen (z.B. Asphalt, Pflastersteine oder Reihenpflaster)

Die Anlagen von Radwegen bzw. Radfahrstreifen auf der Max-Brauer-Allee sind wie folgt ausgewiesen:

Südliche Nebenflächen

Stat. 0+000 – 0+395	Einrichtungsrادweg
0+722 – 0+733	Einrichtungsrادweg
1+212 – 1+300	Einrichtungsrادweg
1+324 – 1+377	Einrichtungsrادweg
Westl. Holstenstraße	
Richtung Holstenplatz	Einrichtungsrادweg

Nördliche Nebenflächen

Stat. 0+000 – 0+262	Einrichtungsrادweg
0+730	Einrichtungsrادweg
0+988 – 1+092	Radfahrstreifen
1+092 – 1+290	Einrichtungsrادweg

Die Radwege sind in ihrer Breite (1,00 m bis 1,50 m) oft unterdimensioniert und entsprechen hinsichtlich ihrer Ausgestaltung und Trassenführung nicht mehr den heutigen Regelwerken.

Eine Radwegbenutzungspflicht besteht sowohl in der Max-Brauer-Allee als auch im Teilabschnitt der Holstenstraße nicht. Die vorhandenen Bussonderfahrstreifen auf den äußeren Fahrspuren der Max-Brauer-Allee sind teils für den Radverkehr freigegeben.

Die Fußgänger können auf beiden Straßenseiten einen Gehweg von min. 1,50 m Breite nutzen.

In mehreren Teilbereichen werden die Nebenflächen durch erlaubte und unerlaubte Gehwegparker eingeschränkt, so dass die für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehenden Flächen reduziert werden. Dies führt zu Konfliktpunkten und steht in direktem Widerspruch zu dem hohen Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern und dem vorhandenem Bedarf an leistungsfähigen Geh- und Radwegen.

Der Ausbauzustand der vorhandenen Geh- und Radwege entspricht in den überwiegenden Abschnitte nicht dem herrschenden Bedarf bzw. dem vorhandenen Verkehrsaufkommen, welcher durch die besonderen Ziele (u.a. das Gymnasium Allee, das Allee-Theater und die Nyegaard-Stiftung etc.) entlang des Streckenzuges hervorgerufen wird.

Im Folgenden werden die einzelnen Mängel und Gefahrenpunkte in den Nebenflächen aufgelistet:

- Im Bereich des Allee Theaters wird die äußere Fahrspur und die Nebenfläche vor dem Theater im Bestand zeitweise als Ladezone genutzt, was eine erhebliche Gefährdung des Radverkehrs und Busverkehrs zur Folge hat.
- Im gesamten Planungsabschnitt sind die Radwege untermaßig. Eine durchgehende sichere Radfahrerführung besteht nicht.
- Ein Schwerpunkt der Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung ist der Knoten Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße.
- Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung wurden laut Auswertung der Verkehrsunfallzahlen ebenfalls im Bereich zwischen der Großen Bergstraße und der Goetheallee erfasst. Im Bereich der Knoten wechselt die Radfahrerführung teils zwischen Nebenfläche zur Fahrbahn. Eine strukturierte Radverkehrsführung ist nicht vorhanden.
- Zwischen dem Bahnhof Altona und der Goetheallee wurden mehrere Unfälle mit Fußgängerbeteiligung registriert, allein bei vier davon lag ein Konflikt zwischen Radfahrer und Fußgänger zugrunde. Auch hier ist der Querschnitt für den Radverkehr nicht ausreichend.
- Die Gehwege weisen auf beiden Straßenseiten nicht die Mindestmaße gem. Regelwerk auf.
- Einige Masten der öffentlichen Beleuchtung sowie von Verkehrszeichen und Werbetafeln befinden sich auf der Nebenfläche im Bereich des Gehwegs, so dass dieser in diesen Bereichen zusätzlich eingeengt wird.

3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden.

Die Fußgängerquerungen sind durchgängig nicht als Doppelquerung mit 0 und 6 cm Absenkung ausgestattet.

An den Bushaltestellen weisen die Borde nicht, die für den behinderungsfreien Ein- und Ausstieg, notwendige Höhe auf.

Die Lichtsignalanlagen sind nicht mit akustischen Signalen und Tastern ausgestattet. Die Ausstattung der einzelnen LSA der Max-Brauer-Allee ist unter Punkt 3.1.6 aufgeführt.

3.1.5 MIV

Die Max-Brauer-Allee ist im Wesentlichen eine 2-bahnige Straße mit je zwei Richtungsfahrstreifen. Die äußeren Fahrspuren sind größtenteils als Bussonderfahrstreifen mit zeitlicher Begrenzung ausgewiesen. Im Bereich der Knotenpunkte weitet sich die Max-Brauer-Allee für zusätzliche Abbiege- oder Geradeausfahrspuren auf.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht im gesamten Planungsgebiet aus Asphalt.

Diese Befestigung ist durch zahlreiche Beschädigungen gekennzeichnet. Die Randeinfassungen bestehen im gesamten Planungsgebiet weitestgehend aus Hochbordsteinen aus Naturstein.

3.1.6 Lichtsignalanlagen

Folgende Knotenpunkte bzw. Fußgängerquerungen werden durch Lichtsignalanlagen geregelt:

Knotenpunkt	Stationierung	LSA-Nr.	Anzahl Signalprogramme	Steuerungsart	Anforderungen	Akustik	LED-Signalgeber
Max-Brauer-Allee/ Paul-Neumann-Platz	0+100 – 0+170	LSA 882	3 (90s/75s Umlaufzeit)	Festzeit	-	-	-
Max-Brauer-Allee/ Große Bergstraße	0+210 – 0+260	LSA 321	3 (90s/75s Umlaufzeit)	Festzeit	-	-	-
Max-Brauer-Allee/ Goetheallee	0+400 – 0+460	LSA 1771	3 (90s/75s Umlaufzeit)	Festzeit	-	-	-
Max-Brauer-Allee/ Julius-Leber-Str.	0+670 – 0+732	LSA 706	4 (90s/75s/60s Umlaufzeit)	Verkehrsabh. (Freigabezeitverl. NR)	-	-	-
Max-Brauer-Allee vor Haus-Nr. 127	0+1022	FLSA 1838	3 (45s/75s Umlaufzeit)	Verkehrsabh.	Fußgänger (Taster)	-	-
Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße	1+280 – 1+335	LSA 131	3 (90s/75s Umlaufzeit)	Verkehrsabh. (Freigabezeitverl. LAB M.-B.-A. W) (Staudetektion LAB M.-B.-A. O)	-	-	-
Julius-Leber-Str./ Goetheallee	-	LSA 1405	4 (90s/75s/60s Umlaufzeit)	Festzeit	-	-	-

Tabelle 5 Lichtsignalanlagen im Planungsabschnitt

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen entsprechen demnach nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich die Masten der öffentlichen Beleuchtung in den Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie in den Knotenpunktbereichen auch auf den Mittelinseln und Fahrbahnteilern.

Im Bereich der Knotenpunkte sind überwiegend Leuchten mit 2 Leuchtköpfen installiert. Auf den Streckenabschnitten sind Langfeldleuchten mit Auslegermasten aufgestellt.

Im Bereich zwischen der Großen Bergstraße und der Goetheallee sind Straßenbeleuchtungen an Spannseilanlagen vorhanden.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

In den Nebenflächen des betrachteten Straßenzuges befinden sich an diversen Stellen Straßenbäume. Sie sind überwiegend in Grüninseln/Grünstreifen eingefasst und mit Baumschutzbügeln und/oder Pollern gegen Bearbeiten geschützt. Die Grüninseln stellen häufig eine Unterbrechung von vorhandenen Schrägparkständen oder Längsparkstreifen dar.

Mittig der Max-Brauer-Allee befindet sich ein Grünstreifen mit zahlreichen alten, denkmalgeschützten Alleebäumen, die es zwingend zu erhalten gilt. Auch hier ist in einigen Bereichen Parken zwischen den Bäumen, die durch Baumschutzbügel und/oder Poller geschützt werden, gestattet.

Laut einem Baumgutachten von Februar 2016 ist die Pflanzung der Lindenallee im Mittelstreifen bereits seit 1844 dokumentiert worden. Sie hat nunmehr einen historisch unverzichtbaren, ökologischen Wert und ist eine wesentliche Bestimmungsgröße für die Lebensqualität. Aufgrund von zahlreichen Einflüssen, wie Wasser- und Nährstoffmangel durch zunehmenden versiegelten und verdichteten Flächen, Luftverunreinigungen, mechanische Schäden durch Kfz sowie durch Tief- und Hochbaumaßnahmen erreichen jüngere Bäume nur selten ein Alter, das für dieser Alleebäume angemessen ist.

Die Allee reicht von Station 0+162 (Winterlinde von 1948), mit einzelnen Unterbrechungen durch Knotenpunktbereiche, bis zur Station 1+118 (Kaiserlinde von 1983). In diesem Bereich befinden sich Bäume, mit den unterschiedlichsten Pflanzungsdaten. Eine Vielzahl der Bäume in diesem Streckenabschnitt wurden 1948 gepflanzt. Die 7 Bäume im Bereich des Mittelstreifens von der Eggerstedtstraße bis zum Knoten Holstenstraße sind jüngeren Datums, mit der jüngsten Pflanzung von 2008.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Im gesamten Streckenabschnitt gibt es Möglichkeiten des Längs- und Schrägparkens. Teilweise sind die Möglichkeiten durch Zeitbeschränkungen begrenzt, teilweise kostenpflichtig. Zusätzlich zu den Parkständen sind markierte und beschilderte Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung ausgewiesen.

Im Bereich der Gehwege ist in ausgewiesenen Bereichen Gehwegparken gestattet. Zusätzlich zu den Gehwegparkern sind beidseitig der Max-Brauer-Allee Längsparker in Form von gesonderten Parkbuchten eingerichtet. Die Längsparkstände weisen Breiten von ca. 1,90 – 2,00 m auf. Besonders im Bereich des Karl-Möller-Sportplatzes sind die Parkstände untermaßig.

Es besteht ein Hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten. Absperrbügel, Masten der öffentlichen Beleuchtung oder Verkehrszeichenpfosten werden derzeit intensiv zum Anschließen von Fahrrädern genutzt. Dies führt zu einer weiteren Verengung des Querschnittes der Nebenflächen und stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

Im Planungsbereich sind zusätzlich Ladezonen für Einzelhandel und Gastronomie ausgewiesen.

3.1.10 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Straßenabläufe/ Trummen geführt.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn.

3.1.11 Ausstattung / Möblierung

Im gesamten Maßnahmenggebiet sind an diversen Punkten Fahrradanhänger aufgestellt. Zusätzlich sorgen diverse Poller und Absperrbänder, die im Bereich des Sicherheitstrennstreifens angeordnet sind, dafür, dass die Gehwege entlang der Fahrbahn nicht durch ungeordnetes Parken blockiert werden.

Im gesamten Planungsgebiet sind diverse Werbe- und Informationstafeln, Litfaßsäulen und drei Standuhren mit Werbeträgern vorhanden.

Typ	Station	Anmerkungen
Infotafel	0+105,200	Paul-Nevermann-Platz, West
Werbetafel	0+142,800	Süd, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+166,000	Nord
Standuhr	0+168,900	Süd
Werbetafel	0+277,800	Nord, Rewe-Center
Werbetafel (2x)	0+313,100	Nord, Rewe-Center
Litfaßsäule	0+345,000	Süd, Bereich Lamp'1 Weg
Werbung	0+420,800	Süd, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+501,100	Nord, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+679,300	Nord, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+689,400	Nord, (Julis Leber Straße)
Werbung	0+693,500	Nord, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+710,400	Süd, (Chemnitzstraße)
Infotafel	0+726,700	Nord
Standuhr	0+730,200	Süd, Mittelinsel
Litfaßsäule	0+846,000	Nord, Mittelinsel
Infotafel	1+037,500	Süd, Hochschule
Infotafel	1+084,100	Süd, Hochschule
Litfaßsäule	1+093,100	Süd, Mittelinsel
Litfaßsäule	1+120,900	Nord, Mittelinsel
Infotafel	1+121,700	Nord
Infotafel	1+210,400	Nord
Werbetafel	1+274,200	Nord
Werbetafel	1+280,100	Holstenstraße, West
Standuhr	1+290,200	Holstenstraße, West
Litfaßsäule	1+293,400	Nord
Werbetafel	1+311,700	Holstenstraße, Ost, Aldi
Werbetafel	1+325,300	Holstenstraße, Ost
Litfaßsäule	1+332,600	Nord
Werbetafel	1+350,800	Süd, Mittelinsel
Werbetafel	1+354,200	Holstenstraße, Ost

Tabelle 6 Straßenausstattung

In der Max-Brauer-Allee Ecke Große Bergstraße befindet sich eine E-Mobil-Ladestation für ein Fahrzeug.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich vorhanden.

Im Bereich des Paul-Nevermann-Platzes ist in der Scharrenstraße eine Fahrradstation für den Radverkehr eingerichtet.

3.1.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Der Bestand wurde in einer Leitungsabfrage in die Planunterlagen übernommen. Erforderliche Maßnahmen an Um- und Neuverlegung werden derzeit mit den jeweiligen Leitungsträgern abgestimmt.

3.2 Rahmenbedingungen

Das Projekt Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße ist von weiteren, angrenzenden, geplanten Maßnahmen betroffen. Auf dem südlichen Abschnitt der Max-Brauer-Allee schließt von der Palmaille kommend bis zum Paul-Nevermann-Platz eine Radwegmaßnahme an. Die Planung dieser Maßnahme ruht momentan. Die Planung der Max-Brauer-Allee im Bereich Paul-Nevermann-Platz schließt daher vorerst an den Bestand und nicht an eine weiterführende Planung an.

Im Zuge der Holstenstraße schließt eine weitere Planung aus Richtung Holstenplatz an. Hierzu fanden intensive Abstimmungen/ Abgleiche der Planungen untereinander statt.

Im Südwesten im Bereich des Knotens Goetheallee/ Julius-Leber-Straße schließt die Planung der Harkortstraße an.

Der Park neben der Goetheallee wird derzeit planerisch umgestaltet. Die Radfahrer sollen zukünftig eine bessere Führung durch den Park erhalten. Die weitere Führung des Radfahrers Richtung Norden wurde im Knoten Goetheallee / Julius Leber-Straße durch eine geplante Sprunginsel für Radfahrer berücksichtigt.

Im Bereich der Einmündung Chemnitzstraße schließt eine Planung des Bezirkes Altona an. Diese sieht den Umbau der Chemnitzstraße zu einer Fahrradstraße vor. Die Schnittstellen wurden mit dem Bezirk Altona koordiniert.

Als weiterer wesentlicher Aspekt ist der Denkmalschutz zu nennen. Neben den denkmalgeschützten Gebäuden und deren Einfriedungen, die nach Möglichkeit nicht zu verändern sind, ist in der Max-Brauer-Allee insbesondere die in der Mittelinsel befindliche Baumallee zu erwähnen. Deren Erhalt hat bei der vorliegenden Planung höchste Priorität.

Der Vorhabenträger hat für den Umbau des Straßenabschnitts zwischen Holstenstraße und Palmaille ein informelles vierstufiges Beteiligungsverfahren, bestehend aus einer Passanten Befragung, einer Auftaktveranstaltung, einer Planungswerkstatt und einem Abschluss, durchgeführt. Die Beteiligungen dienen als

ergänzendes Mittel zum Planungsprozess. Ergebnisse der Beteiligungen flossen in die erste Verschickung ein.

Weitere Anmerkungen zur ersten Verschickung wurden als Stellungnahmen bewertet, geprüft und entsprechend in die vorliegende Schlussverschickung eingearbeitet.

Im Rahmen dieser Planung werden Umverlegungen einzelner Versorgungsstrassen vonnöten sein. In diesem Zug möchte Stromnetz Hamburg, unabhängig von der vorliegenden Maßnahme, große Teile des Stromnetzes in der Max-Brauer-Allee sanieren. Auch Hamburg Wasser plant unabhängig der vorliegenden Planung im Bereich der Holstenstraße eine Sanierung des vorhandenen Leitungsbestandes.

3.2.1 Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG), zuletzt geändert am 11. Mai 2010, Anlage 2 Nr. 4.4 i.V. mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 15. Februar 2011 nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

3.2.2 Bodengutachten

Es liegt eine Asphaltuntersuchung vom 08.03.2016 vor. Hierfür wurden 38 Bohrkern und 41 ungebundene Schichten für die labortechnische Untersuchungen entnommen.

Der vorhandene Straßenoberbau weist unterschiedlich starke Asphaltschichten mit darunter liegendem Großpflaster auf. Nähere Angaben hierzu finden sich im o.g. Baugrundgutachten. Fast alle untersuchten Proben haben einen PAK-Wert ergeben, der jedoch insgesamt gering ausfällt und sich unterhalb des Grenzwertes befindet. Daher werden die Proben als pechfrei eingestuft.

Weiterhin befinden sich im Zuge der Max-Brauer-Allee Reste alter Straßenbahngleise unterhalb der Fahrbahn.

3.2.3 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut "Geo-Online Hamburg" bei 10 - 20 m NN.

Der Grundwasserflurabstand beträgt im Planungsraum mindestens 2,5 m.

3.2.4 Kampfmittel

Es wurde eine Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters sowie eine Luftbildauswertung beauftragt. Das Ergebnis zeigt, dass in einigen Teilbereichen

Verdacht auf Bombenblindgängern und Kampfmitteln besteht. In anderen Teilbereichen liegen keine Verdachtsflächen vor. Im Rahmen der Bauausführung werden geeignete Maßnahmen zu baubegleitenden Kampfmittelsondierung vorgesehen.

4 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

4.1 Ausführungsvariante

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine grobe Übersicht der Einteilung der Strecke der Vorzugsvariante in Ihre einzelnen Teilabschnitte:

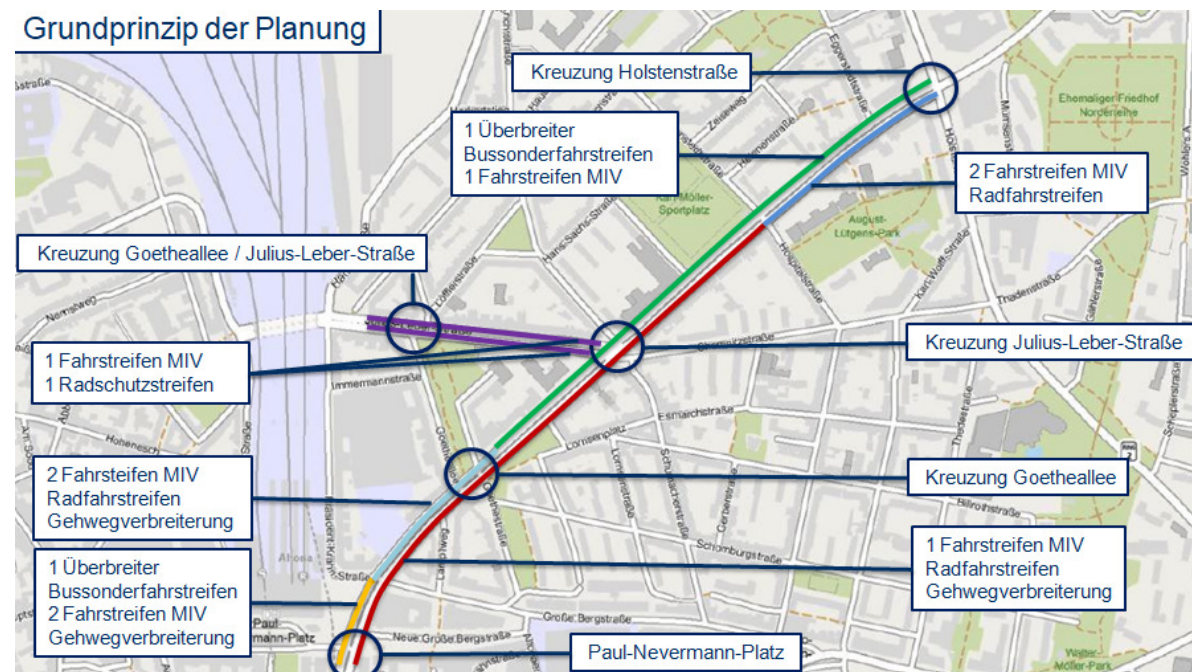


Abbildung 2 Übersicht Grundprinzip

Übersicht Verkehrsführung

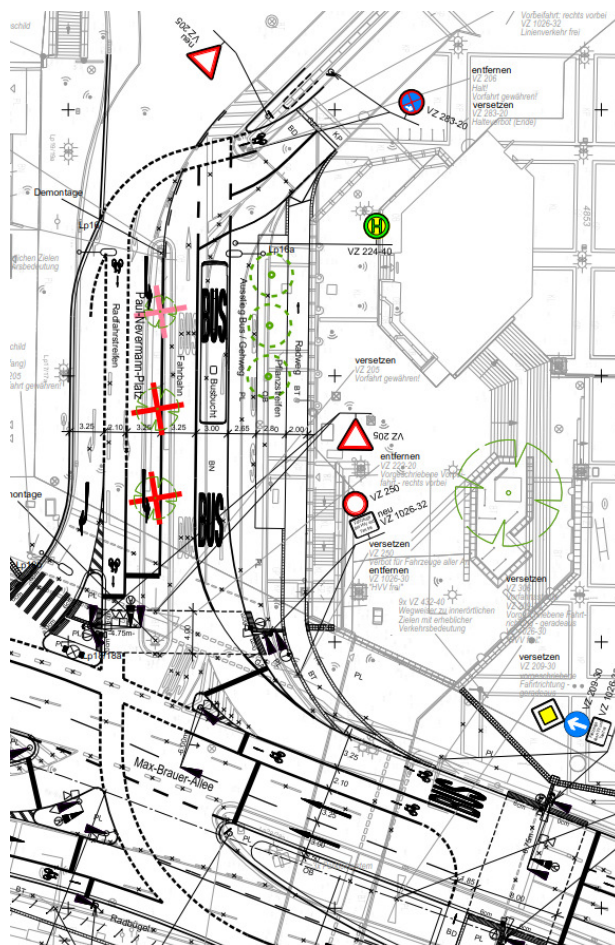
Die Verkehrsführung der Südseite wird zwischen dem Paul-Nevermann-Platz und der Hospitalstraße Richtung Holstenstraße durch einen Fahrstreifen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und einem anschließenden separaten Radfahrstreifen bestimmt. Die Fußgänger werden auf dem Gehweg in der Nebenanlage geführt, der im Rahmen der Planung verbreitert wird. Ab der Hospitalstraße bis zum Knotenpunkt Holstenstraße weitet sich die Fahrbahn für den MIV zu 2 Fahrstreifen auf. Der Radfahrstreifen auf der Fahrbahn neben den Fahrstreifen des MIV wird aus dem vorherigen Abschnitt fortgeführt.

Auf der Nordseite wird der MIV vom Paul-Nevermann-Platz bis Präsident-Krahn-Straße über zwei Fahrstreifen und der Bus- sowie der Radverkehr über einen kombinierten Rad- und Busfahrstreifen abgewickelt. Auch hier wird, wo platztechnisch möglich, der Gehweg in seiner Ausdehnung verbreitert. Ab der Präsident-Krahn-Straße bis zum Knoten Goetheallee wird der MIV auf 2 Fahrstreifen geführt, ein separater Busfahrstreifen ist aufgrund der geringen Platzverhältnisse

nicht vorsehbar. Der Radfahrer erhält einen separaten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Die weitere Strecke bis zum Knoten Holstenstraße ist als kombinierter Rad- und Busfahrstreifen geplant. Der MIV fährt in diesem Abschnitt in einem Fahrstreifen neben der Busspur.

Knoten Max-Brauer-Allee /Paul-Nevermann-Platz

Der Knoten Paul-Nevermann-Platz wurde unter den Gesichtspunkten der Kapazitätssteigerung insgesamt kompakter gestaltet. Hierdurch wird trotz Wegnahme von Fahrstreifen eine Leistungssteigerung erreicht, die zusätzliche Kapazitäten schafft, um eine wirkungsvolle Busbeeinflussung einzurichten.



In der Zufahrt zum ZOB entfällt die vorhandene Mittelsinsel inklusiver den zwei vorhandenen Bäumen. Vom ZOB aus kommend werden ein 3,25 m breiter Rechtsabbieger und ein 3,25 m breiten Linksabbieger in die Max-Brauer-Allee geschaffen.

Die Abbiegefahrstreifen sind durch eine Dreiecksinsel getrennt. Der Rechtsabbieger in die Max-Brauer-Allee wird als freier Rechtsabbieger mit Fußgängerüberweg (FGÜ) eingerichtet.

Als Anschluss des Radverkehrs aus der Ottenser Hauptstraße wird ein Radfahrstreifen für den Richtung Holstenstraße fahrenden Radfahrer angelegt. Dieser verläuft von der parallel zum ZOB Altona verlaufenden Nebenfahrbahn über den Knoten Max-Brauer-Allee/ Paul-Nevermann-Platz in Richtung Holstenstraße.

Radfahrer in Richtung Palmaille nutzen den Rechtsabbieger.

Abbildung 3 Paul-Nevermann-Platz

In Richtung Ottenser Hauptstraße werden Radfahrer zwischen dem vorhandenen Trogbauwerk der Unterführung und einer neu geplanten Baumreihe auf einem separaten Radweg geführt. Die Aufleitung des Radfahrers von der Fahrbahn auf den Radweg erfolgt im Bereich des separaten Rechtsabbiegers für den Busverkehr.

Die Zufahrt in den ZOB sowie die Ausstiegshaltestelle verschieben sich in südliche Richtung. Die Ausstiegshaltestelle muss neu angelegt werden und wird in Beton befestigt.

Der aus Süden kommende Linksabbieger in den ZOB bleibt erhalten. Die Haltelinie wird vorgezogen um die Räumwege zu minimieren. Es wird eine neue Dreiecksinsel angelegt die Platz für die Lichtsignale bietet. Die vorhandenen zwei Fahrstreifen in

Fahrtrichtung Holstenstraße werden entsprechend dem Konzept Abbildung 2 neu aufgeteilt. Die Planung sieht in Fahrtrichtung Holstenstraße die Anlage eines Fahrstreifens und eines Radfahrstreifens vor. Durch den Wegfall eines Fahrstreifens für den MIV kann der Gehweg in diesem Bereich verbreitert werden. Außerdem sind im Bereich der LSA Fahrradanhänger vorgesehen.

Im Bereich der Max-Brauer-Allee wird die Fußgänger- und Radfahrerfurt aus dem Kreuzungsbereich Richtung Holstenstraße (Norden) verschoben. Die neue Querung liegt im Bereich der Neuen Großen Bergstraße und verbindet diese direkt mit dem Bahnhof Altona.

Die Radfahrer werden neben dem MIV in einem separaten Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 – 2,00m am Fahrbahnrand geführt. Im Bereich der Fußgängerfurt ist für die Radfahrer Fahrtrichtung Ottenser Hauptstraße eine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen vorgesehen. In der Aufstelltasche sind Bordsteinabsenkungen vorgesehen.

Nach der Fußgänger- und Radfahrerquerung sind auf der Südseite (Fahrtrichtung Holstenstraße) vom Paul-Nevermann-Platz bis zur Großen Bergstraße Richtung Osten eine 3,25 m breite Fahrspur für den MIV und ein separater Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen.

Auf der Nordseite sind vom Paul-Nevermann-Platz bis zur Einmündung Präsident-Krahn-Straße ein 4,75 m breiter kombinierter Rad- und Busfahrstreifen sowie zwei 3,25 bzw. 3,00 m breite Fahrstreifen für den MIV geplant. Außerdem wird im Bereich des Knotens Paul-Nevermann-Platz für den Busverkehr ein separater Rechtsabbieger vorgesehen. Der Radfahrer wird Richtung Palmaille in einem separaten Radfahrstreifen über den Knoten Paul-Nevermann-Platz geführt. Durch den verbreiterten Fahrbahnquerschnitt muss die Mittelinsel nach Süden verschoben werden, da das Anlegen des Rechtsabbiegers im Bereich der jetzigen Nebenanlage aufgrund der geringen Tunnelüberdeckung nicht möglich ist.

Im Anschluss wird der Verkehr bis zur Goetheallee über zwei Fahrstreifen á 3,25 m und einen separaten Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m abgewickelt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse, ist die Fällung von zwei Bäumen am westlichen Fahrbahnrand in diesem Streckenabschnitt unumgänglich. Es kann in unmittelbarer Nähe durch zahlreiche Leitungstrassen in diesem Bereich keine Ersatzpflanzung angeboten werden. Eine Ersatzpflanzung von zwei Bäumen ist im nachfolgenden Bereich in der Einmündung Goetheallee umsetzbar.

Die Nebenflächen für Fußgänger werden beidseitig verbreitert.

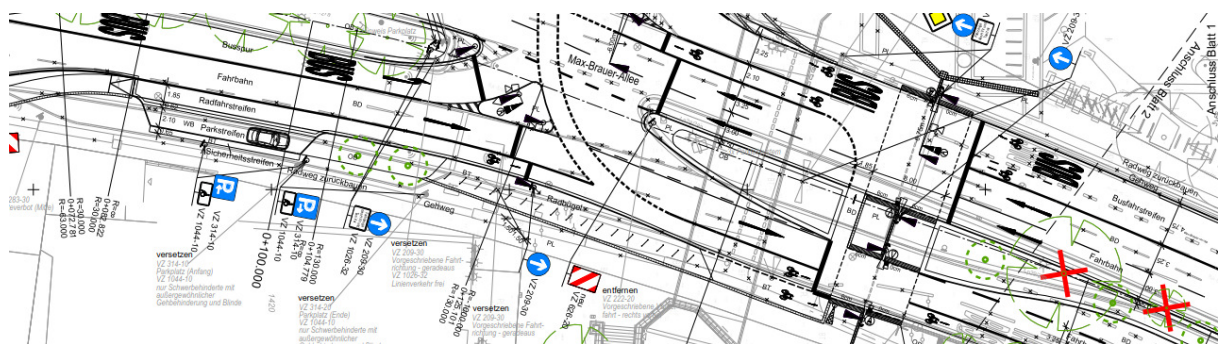


Abbildung 4 Max-Brauer-Allee Kreuzung Paul-Nevermann-Platz

Knoten Max-Brauer-Allee/ Große Bergstraße

Der Knoten wird unter dem Aspekt der Steigerung der Leitungsfähigkeit an die neue Spuraufteilung angepasst. Alle Abbiegebeziehungen bleiben wie im Bestand erhalten.

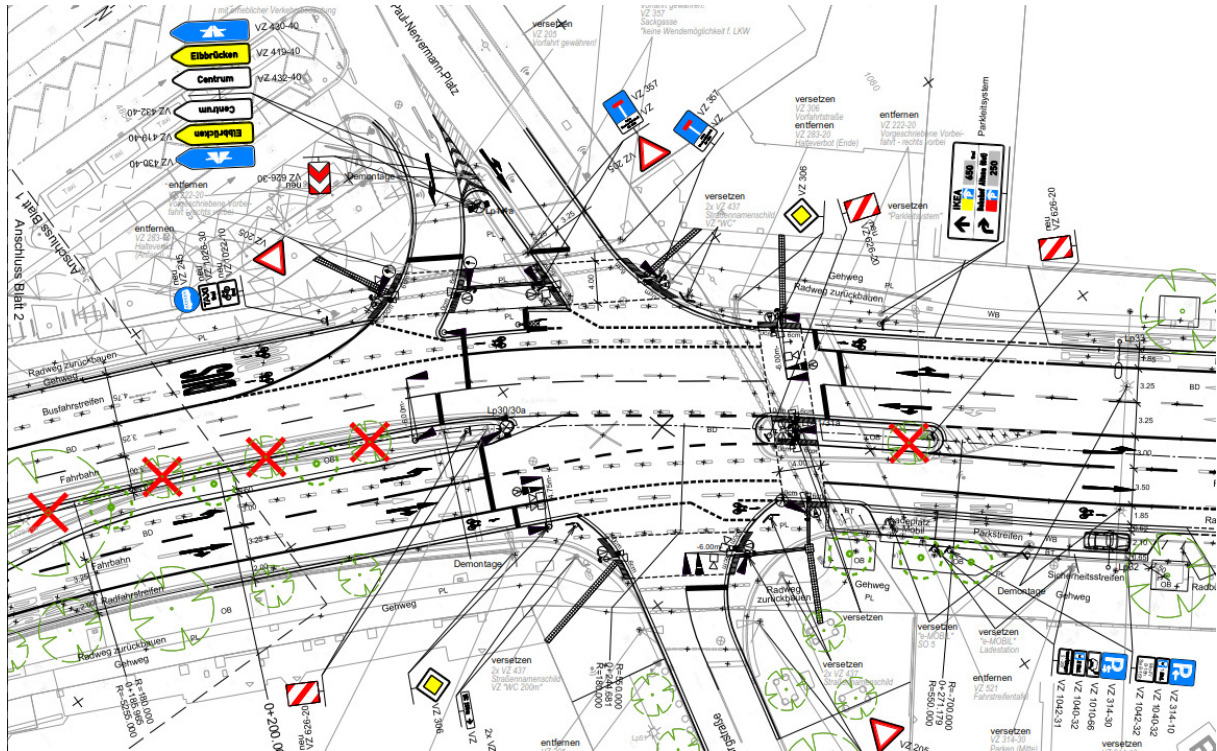


Abbildung 5 Max-Brauer-Allee Kreuzung Große Bergstraße

In der Einmündung Präsident-Krahn-Straße (Nördlicher Knotenarm) entfällt die vorhandene Mittelinsel. Getrennt durch eine neu anzulegende Dreiecksinsel werden ein Rechtsabbiege- sowie ein kombinierter Geradeaus/ Linksabbiegefahrstreifen aus der Präsident-Krahn-Straße angelegt. Auf der Dreiecksinsel ist eine Auffangsignalisierung vorgesehen. Die Zufahrt in die Präsident-Krahn-Straße bleibt erhalten.

Der großzügige Einmündungstrichter der Große Bergstraße (Südlicher Knotenarm) wird angepasst und deutlich kompakter gestaltet. Hierdurch verkürzt sich Fußgängerfurt über die Große Bergstraße.

Der Fahrbahnquerschnitt der Max-Brauer-Allee wird entsprechend des o.g. Grundprinzips (Abbildung 2) mit einem Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Holstenstraße sowie zwei Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Richtung Palmaille neu aufgeteilt. Der Linksabbieger in die Präsident-Krahn-Straße bleibt erhalten. Die Mittelinsel der Max-Brauer-Allee wird in diesem Bereich angepasst. Aufgrund der neuen Querschnittsbreite der Fahrbahn sind innerhalb der Mittelinsel fünf Baumfällung notwendig. Ersatzpflanzungen können in der südlichen Nebenanlage realisiert werden.

Die durchgängigen Fahrspuren der Max-Brauer-Allee erhalten Breiten von 3,25 bis 3,50 m. Die Radfahrstreifen sind 1,85 bis 2,00 m inkl. Markierung breit. Die Abbiegespur wird 3,25 m breit vorgesehen.

Die Fußgängerquerung über die Max-Brauer-Allee wird an die neue Situation angepasst. In den Knotenpunktarmen werden Aufstelltaschen für indirektes Abbiegen von Radfahrern vorgesehen.

Die in Randlage befindlichen Busspuren werden aufgehoben. Aufgrund der Neuaufteilung des Querschnittes können die Gehwege nach dem Kreuzungsbereich Richtung Holstenstraße verbreitert werden.

Max-Brauer-Allee- Bereich Neue Große Bergstraße bis Goetheallee

Die Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes der Max-Brauer-Allee wird entsprechend des unter Abbildung 2 dargestellten Grundprinzips mit einem Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Holstenstraße sowie zwei Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Richtung Paul-Nevermann-Platz fortgeführt.

Die in Randlage befindlichen Busspuren werden aufgehoben.

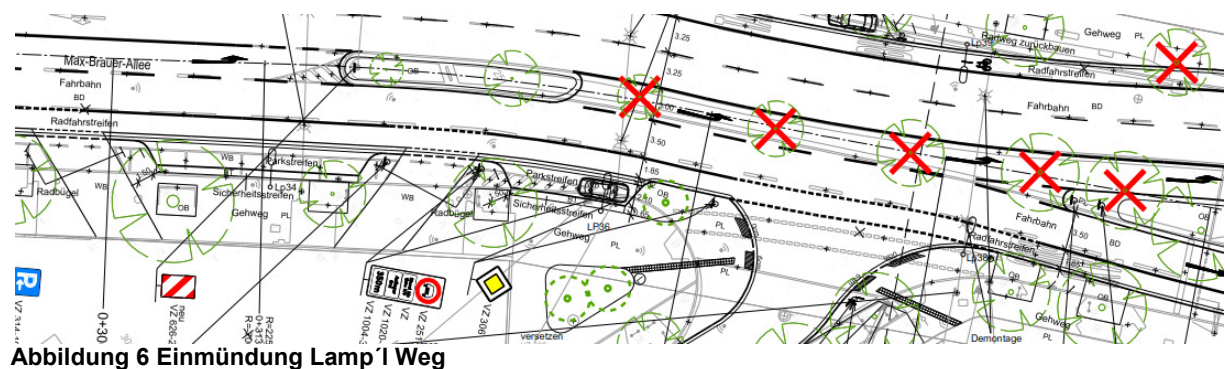
Die durchgängigen Fahrspuren der Max-Brauer-Allee erhalten Breiten von 3,25 bis 3,50 m. Die Radfahrstreifen werden jeweils 1,85 m breit angelegt.

In Fahrtrichtung Holstenstraße befindet sich in Mittellage die Linksabbiegespur zum nördlich befindlichen Einkaufsmarkt (REWE), die umfänglich wie im Bestand beibehalten wird.

Die im Anschluss befindliche begrünte Mittelinsel wird weitestgehend aufgehoben. Hieraus entwickelt sich der Linksabbieger aus der Max-Brauer-Allee in die Goetheallee. Beide Abbiegefahrstreifen erhalten eine Breite von 3,00 m. Bedingt durch die geänderte Fahrstreifenaufteilung sind die Nebenflächen neu zu ordnen.

Auf der Südseite (Fahrtrichtung Holstenstraße) werden, die im Bestand vorhandenen, Längsparker sowie die Elektor-Ladestation im Rahmen der Querschnittkorrektur angepasst. Die Gehwege werden verbreitert und die vorhandenen Baumscheiben vergrößert.

Auf der Nordseite (Fahrtrichtung Palmaille) werden die Nebenflächen ebenfalls an den Neuen Querschnitt angepasst und verbreitert. Zwischen Goetheallee und Zufahrt Einkaufsmarkt (REWE) wird eine Ladezone, speziell für Reisebusse und Gehwegparken eingerichtet.



Der Einmündungstrichter Lamp'1 Weg wird angepasst und leicht verzogen um die Einfahrt aus dem Lamp'1 Weg in den Linksabbieger zur Goetheallee zu ermöglichen.

Knoten Max-Brauer-Allee/ Goetheallee/Goethestraße

Die Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes der Max-Brauer-Allee wird entsprechend des unter Abbildung 2 dargestellten Grundprinzips mit einem Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Holstenstraße sowie zwei Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Richtung Palmaille fortgeführt.

Die Busspur am südlichen Fahrbahnrand wird aufgehoben. Auf der nördlichen Seite ist im Bestand keine Busspur vorhanden. Zur Anlage des geplanten Radfahrstreifens wird die nördliche Fahrbahn zu Lasten der Nebenfläche verbreitert.

Die durchgängigen Fahrspuren der Max-Brauer-Allee erhalten Breiten von 3,00 bis 3,50 m. Die Radfahrstreifen werden jeweils 1,85 m breit angelegt.

Die vorhandene begrünte Mittelinsel verbreitert sich zum Knoten hin und kann in Teilbereichen erhalten bleiben. Der Linksabbieger in die Goetheallee, der sich aus dem vorherigen Streckenabschnitt entwickelt, wird auf der zur Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz zugewandten Seite (nördliche Fahrbahn) an der Mittelinsel vorbeigeführt.

Die vorhandene Fußgängerquerung wird aufgehoben und in den westlichen Knotenpunktbereich (Richtung Holstenstraße) verschoben.

Auf der südlichen Seite werden die Nebenflächen an den neuen Querschnitt angepasst und verbreitert. Die Gehwegflächen auf der Nordseite werden in Ihrer Breite reduziert, weisen aber weiterhin mindestens das Regelmaß von min. 2,65 m gem. ReStra auf.

Die Einmündung der Alten Goetheallee (Sackgasse in Fahrtrichtung Nordwesten) wird mit einer Aufpflasterung versehen.

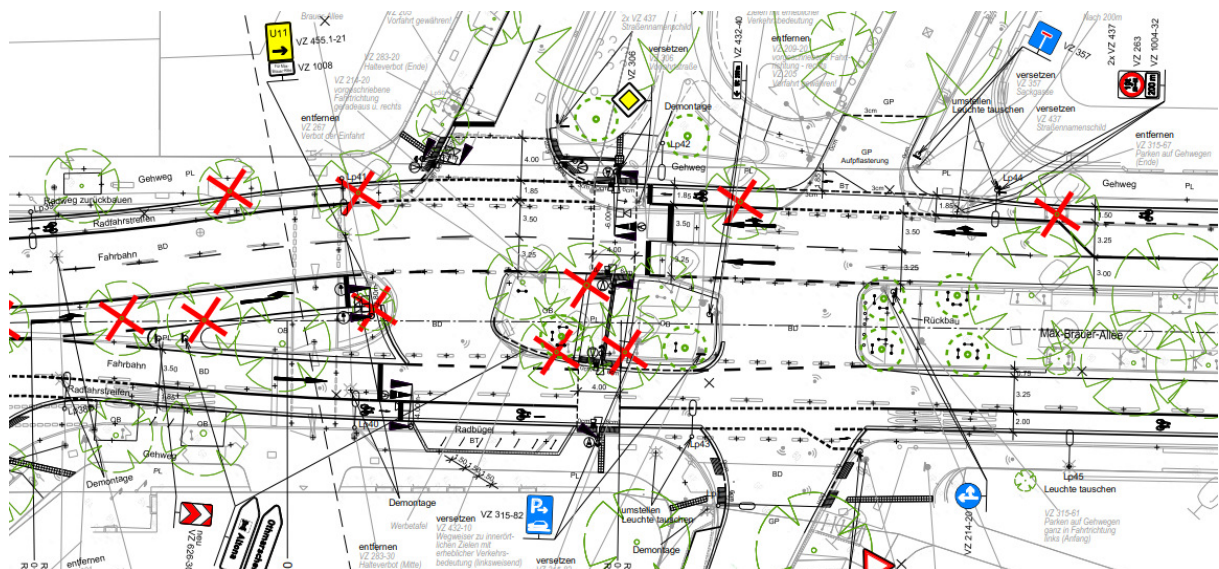


Abbildung 7 Kreuzung Goetheallee / Goethestraße

Der Einmündungstrichter Goethestraße wird angepasst und kompakter gestaltet. Sowohl in der Einmündung Alte Goetheallee als auch in der Einmündung Goethestraße werden Aufstelltaschen für indirekt linksabbiegende Radfahrer vorgesehen.

Für die Umgestaltung des Knotens sind mehrere Baumfällungen unumgänglich, die durch Ersatzpflanzung innerhalb des Streckenzuges der Max-Brauer-Allee ausgeglichen werden können.

Max-Brauer-Allee- Bereich Goetheallee bis Julius-Leber-Straße

Die Fahrbahnaufteilung wird in diesem Streckenabschnitt gem. dem in Abbildung 2 dargestellten Grundprinzip angepasst.

Die Busspur in der südlichen Fahrbahn wird aufgehoben. Es werden eine Fahrspur von 3,25 m Breite für den MIV und ein Radfahrstreifen von 2,00 m Breite vorgesehen. Im Bereich der beparkten Mittelinsel entwickelt sich zusätzlich ein Rückstoßstreifen von 0,75 m, der die Verkehrssicherheit beim Ein- und Ausparken erhöht. Die Gehwege werden an den neuen Querschnitt angepasst und verbreitert.

Der Fahrbahnquerschnitt der nördlichen Fahrbahn wird zulasten der Nebenfläche verbreitert. Die vorhandene Busspur wird zu einem kombinierten Bus- und Radfahrstreifen mit 4,75 m Breite. Die Bordkante rückt weiter in Richtung Gebäudefront (nach Norden). Die Längsparkstände in diesem Bereich werden aufgehoben. An die Busspur schließt sich eine Fahrspur für den MIV mit 3,00 m Breite an.

Vor der Einmündung Alte Goetheallee endet der kombinierte Rad- und Busfahrstreifen und geht in einen Radfahrstreifen sowie einen Fahrstreifen für den MIV über. Im Zufluss auf den Knoten Max-Brauer-Allee/ Goetheallee entwickelt sich hieraus ein kombinierter Geradeaus-/ Rechtsfahrstreifen.

Die Mittelinsel mit den denkmalgeschützten Alleebäumen sowie die dort vorhandenen Stellplätze bleiben im Rahmen der Baumaßnahme unberührt.

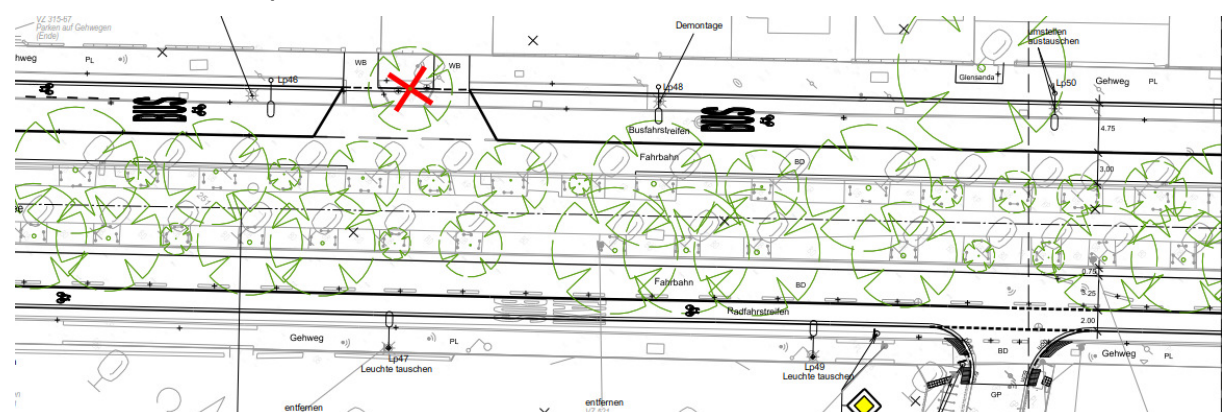


Abbildung 8 Bereich Goetheallee bis Julius-Leber-Straße

Knoten Max-Brauer-Allee/ Julius-Leber-Straße

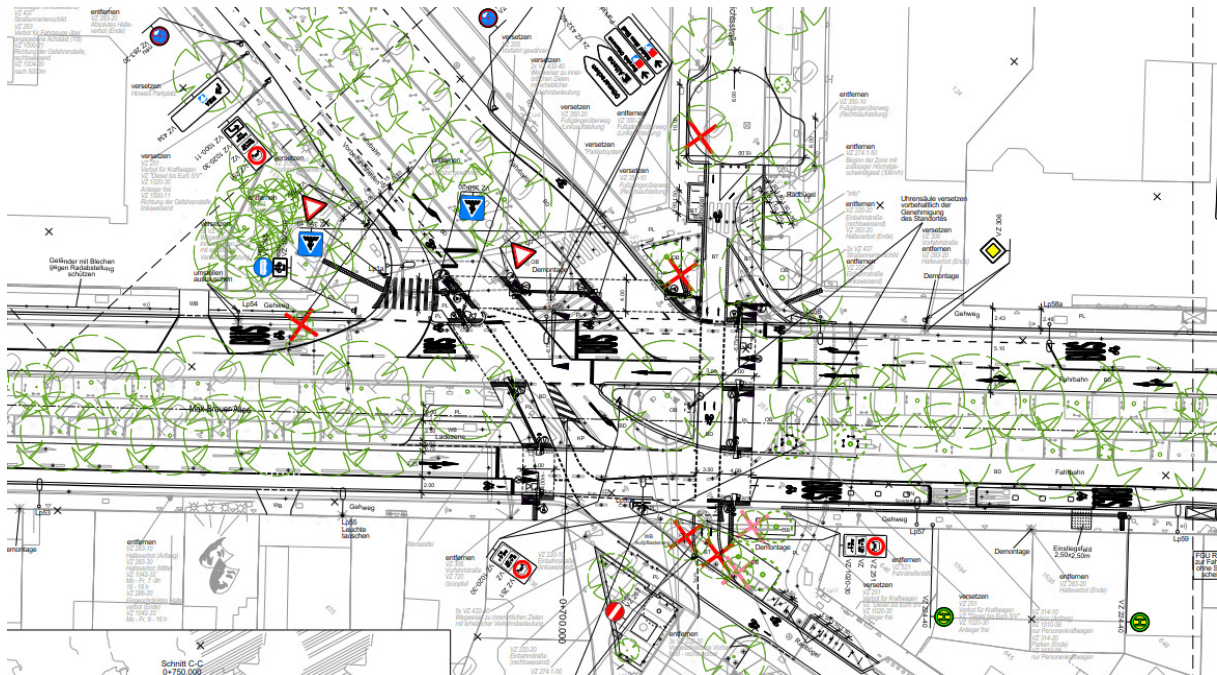


Abbildung 9 Kreuzung Julius-Leber-Straße

Die Kreuzung wird insgesamt kompakter sowie leistungsfähiger und bietet somit größere Beeinflussungsmöglichkeiten für die angedachte Busbevorrechtigung.

Die Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes der Max-Brauer-Allee erfolgt entsprechend des unter Abbildung 2 dargestellten Grundprinzips mit einem Fahrstreifen für den MIV und einem Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Holstenstraße sowie einem Fahrstreifen für den MIV und einem kombinierten Rad- und Busfahrstreifen in Richtung Paul-Nevermann-Platz.

Die Busspur in der südlichen Fahrbahn wird aufgehoben. Es werden ein Fahrstreifen von 3,25 m Breite für den MIV und ein Radfahrstreifen von 2,00 m Breite vorgesehen. Im Bereich der beparkten Mittelinsel entwickelt sich zusätzlich ein Rückstoßstreifen von 0,75 m, der zur zusätzlichen Verkehrssicherheit beiträgt. Der Gehweg wird an den neuen Querschnitt angepasst und verbreitert. Die Abbiegemöglichkeit in die Julius-Leber-Straße wird in den Kreuzungsbereich Goetheallee verlagert.

Hinter der Einmündung Chemnitzstraße entwickelt sich die neu anzulegende Bushaltestelle Gerichtstraße für die Fahrtrichtung Holstenstraße. Die Bushaltestelle wird als offene Busbucht ausgebildet. Der MIV wird mit einer Fahrspurbreite von 3,25 m an der Busbucht vorbeigeführt. Der Radverkehr erfolgt durch die offene Busbucht. Ankommende Radfahrer müssen, sollte die Busbucht durch einen Bus belegt sein, hinter dem Bus warten. Es wird ein kombinierter Geh- und Wartebereich von 2,6 bis 3,0m angelegt. Hinter der Haltestelle wird der Radverkehr weiter in Radfahrstreifen geführt.

Die Einmündung Chemnitzstraße wird als Aufpflasterung hergestellt. Daher können die Signalisierung und die Fußgängerfurt entfallen. Seitens des Bezirks Altona ist

angedacht, die Chemnitzstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen. Diesem Ansinnen wird durch einen direkten Anschluss der Fahrradstraße mittels Zweirichtungsweg bzw. Zweirichtungsfurt über die Max-Brauer-Allee Rechnung getragen. Hierzu sind umfangreiche Arbeiten im Nebenflächendreieck zwischen Max-Brauer-Allee und Chemnitzstraße notwendig.

Die Zufahrt in die Gerichtstraße von der Max-Brauer-Allee aus wird für den MIV aufgehoben. Die vorhandene Dreistrichfurt rückt weiter in Richtung Julius-Leber-Straße und somit weiter in Knotenmitte. Hierdurch wird der Knoten insgesamt kompakter und bietet größere Leistungsreserven. Die Radfahrerfurt wird als Zweirichtungsfurt, als direkte Verbindung zwischen der Chemnitzstraße und dem weiteren Verlauf der Veloroute 13 in die Gerichtstraße bzw. in die Julius-Leber-Straße, ausgebildet. Vom Paul-Nevermann-Platz aus kommende Radfahrer erhalten die Möglichkeit, über eine Aufstelltasche indirekt links entweder in Richtung Gerichtstraße oder die Julius-Leber-Straße abzubiegen.

Die Gerichtstraße erhält eine Wendemöglichkeit für den Anliegerverkehr. Die Erreichbarkeit der Gerichtstraße ist u. a. über die Julius-Leber-Straße/ Löfflerstraße sichergestellt.

In Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz rückt die Haltestelle Gerichtstraße weiter in Richtung Schnellstraße (Richtung Osten). Die Haltestelle wird als Fahrbahnrandhaltestelle in dem dort ankommenden überbreiten Busfahrstreifen ausgebildet. Nach der Haltestelle Gerichtstraße in Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz wird der kombinierte Rad- und Busfahrstreifen aufgehoben.

Radfahrer können an haltenden Bussen vorbeifahren. Durch die Verschiebung wird der Raum für einen dringend notwendigen Rechtsabbiegestreifen in die Julius-Leber-Straße geschaffen. Hierdurch werden Behinderungen des geradeausfahrenden MIV verhindert.

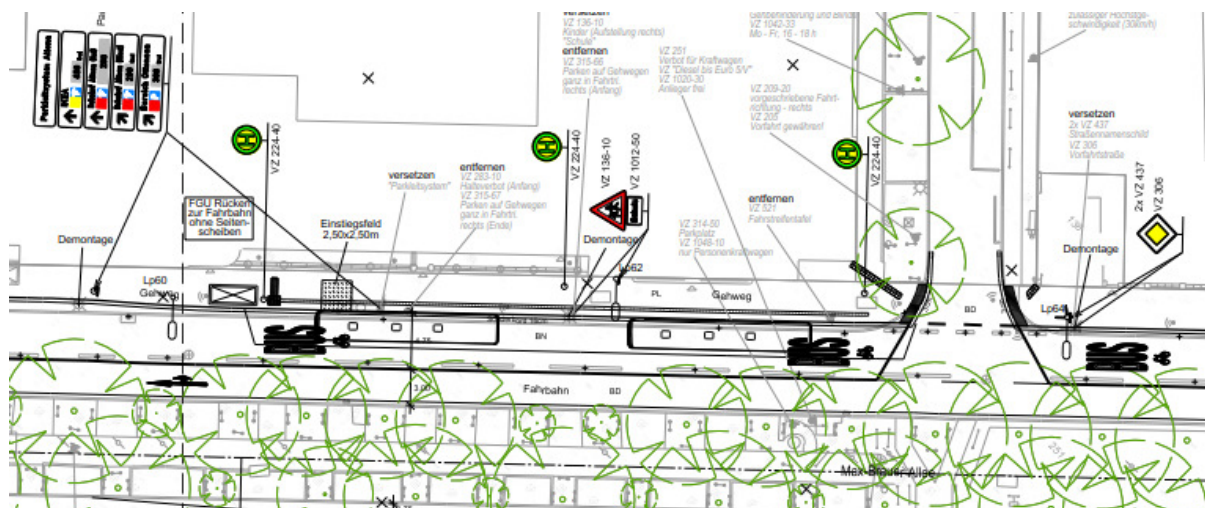


Abbildung 10 Haltestelle Gerichtstraße auf der nördlichen Fahrbahn

Radfahrer Richtung Paul-Nevermann-Platz oder Julius-Leber-Straße fahren in einem separaten Radfahrstreifen am Fahrbahnrand. Rechtsabbiegende Kfz-Fahrer haben auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen. Für Radfahrer in Richtung Gerichtstraße ist eine Aufleitung vor der Signalanlage vorgesehen. Die Fahrstreifen erhalten Breiten

zwischen 3,00 m und 3,10 m. Der Radfahrstreifen wird 1,85 m breit angelegt. Die benötigten zusätzlichen Flächen generieren sich aus den Nebenflächen. Die Gehwege sind an einer Engstelle 2,43 m breit, in den übrigen Flächen 2,80 m bis 4,00 m breit.

In der Julius-Leber-Straße wird der abgesetzte FGÜ in Fahrtrichtung Lessingtunnel (Richtung Norden) aufgehoben und signalisiert im Einmündungstrichter zur Max-Brauer-Allee neu eingerichtet. Der Inselkopf, der in der Julius-Leber-Straße befindlichen Mittelinsel, wird vorgezogen.

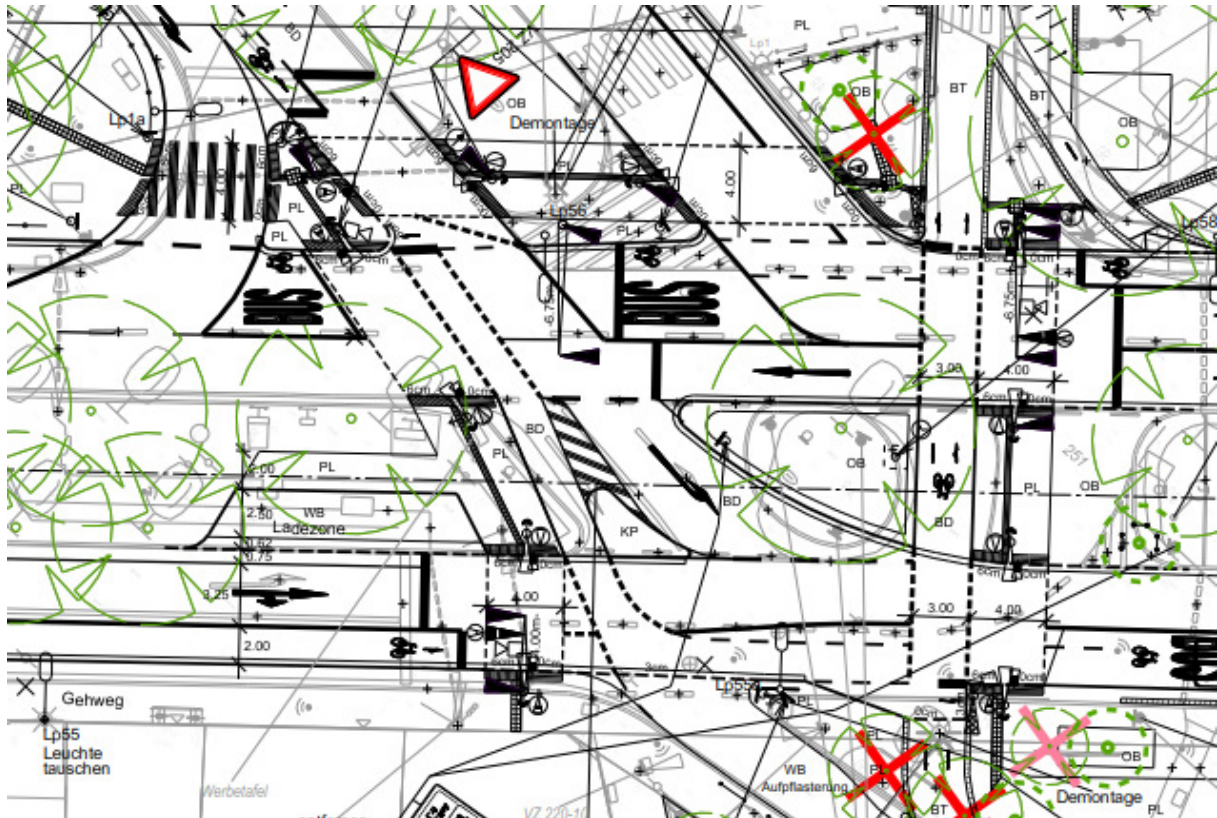


Abbildung 11 Furten Fußgänger und Radfahrer Kreuzung Julius-Leber-Straße

Im Bereich der Mittelinsel der Julius-Leber-Straße wird eine Auffangsignalisierung vorgesehen. Diese gilt insbesondere für den aus der Chemnitzstraße kommenden Radfahrer der in Richtung Palmaille weiterfahren möchte.

Vom Lessingtunnel aus kommend (Fahrtrichtung Süden) wird der Fahrbahnquerschnitt der Julius-Leber-Straße an die neue Verkehrsführung angepasst. Es wird eine neue Dreiecksinsel angelegt die den Linksabbiege- vom Rechtsabbiegefahrstreifen aus der Julius-Leber-Straße in die Max-Brauer-Allee trennt. Der Rechtstabbiegefahrstreifen erhält eine Breite von 3,00 m, der Linksabbiegefahrstreifen wird 3,10 m breit. Entlang des Linksabbiegefahrstreifens entwickelt sich ein Vorbeifahrstreifen für Radfahrer mit 1,50 m Breite. Der Radfahrer erhält parallel zum linksabbiegenden MIV eine Furt, die sowohl an die Chemnitzstraße, als auch an die Radfahrstreifen der Max-Brauer-Allee in Fahrtrichtung Holstenstraße angebunden ist. Aufgrund der parallelen Führung des Radfahrers zum Linksabbiegefahrstreifen ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit

notwendig die Anbindung des MIV aus der Julius-Leber-Straße in die Chemnitzstraße aufzuheben. Das Einbiegen des MIV in die Chemnitzstraße aus der Max-Brauer-Allee wird weiterhin möglich sein. Im Bereich der Mittelinsel der Max-Brauer-Allee wird zum Schutz des Radfahrers und zur Führung des MIV eine schmale Verkehrsinsel angelegt. Aus Richtung Holstenstraße kommende Radfahrende nutzen die Aufstelltasche für indirektes Linksabbiegen vor dem Linksabbieger aus der Julius-Leber-Straße.

Die Fußgängerquerung im nördlichen Knotenarm (Richtung Paul-Nevermann-Platz) schließt in gerader Linie an die Dreiecksinsel in der Einmündung Julius-Leber-Straße an. Die bisherige Z-förmige Querung wird aufgehoben. Die Querung über den Rechtsabbieger aus der Julius-Leberstraße erfolgt als FGÜ.

Im Einmündungsbereich des Rechtsabbiegers aus der Julius-Leber-Straße entwickelt sich der kombinierte Rad- und Busfahrstreifen mit 4,75 m Breite in Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz.

Max-Brauer-Allee - Bereich Julius-Leber-Straße bis Holstenstraße

Die Fahrbahnaufteilung wird in diesem Streckenabschnitt gem. dem in Abbildung 2 dargestellten Grundprinzip angepasst.



Abbildung 12 Bereich Julius-Leber-Straße bis Hospitalstraße

Die Busspur in der südlichen Fahrbahn wird aufgehoben. Es werden ein Fahrstreifen von 3,25 m Breite für den MIV und ein Radfahrstreifen von 2,00 m Breite vorgesehen. Im Bereich der beparkten Mittelinsel wird zusätzlich ein Rückstoßstreifen von 0,75 m angeordnet, der die Verkehrssicherheit beim Ein- und Ausparken erhöht. Ab Höhe Schnellstraße ist der Mittelstreifen nicht mehr zum Parken freigegeben. Der Rückstoßstreifen endet dort und die Fahrbahn wird 3,50 m breit und der Radfahrstreifen 2,25 m breit angelegt. Die Gehwege werden an den neuen Querschnitt angepasst und verbreitert.

In Höhe Hospitalstraße weitet sich der Straßenquerschnitt auf und bietet Raum für zwei Fahrstreifen von 3,25m und einem Radfahrstreifen von 1,85m in Fahrtrichtung Holstenstraße. Im Zulauf zum Knoten Holstenstraße befindet sich auf Höhe der Eggerstedtstraße der engste Fahrbahnquerschnitt im Planungsgebiet. Die Fahrbahn

wird zulasten der südlichen Nebenfläche leicht verschoben. Die Fahrspurbreiten in Fahrtrichtung Holstenstraße weisen in diesem Bereich Breiten von 3,0m auf.

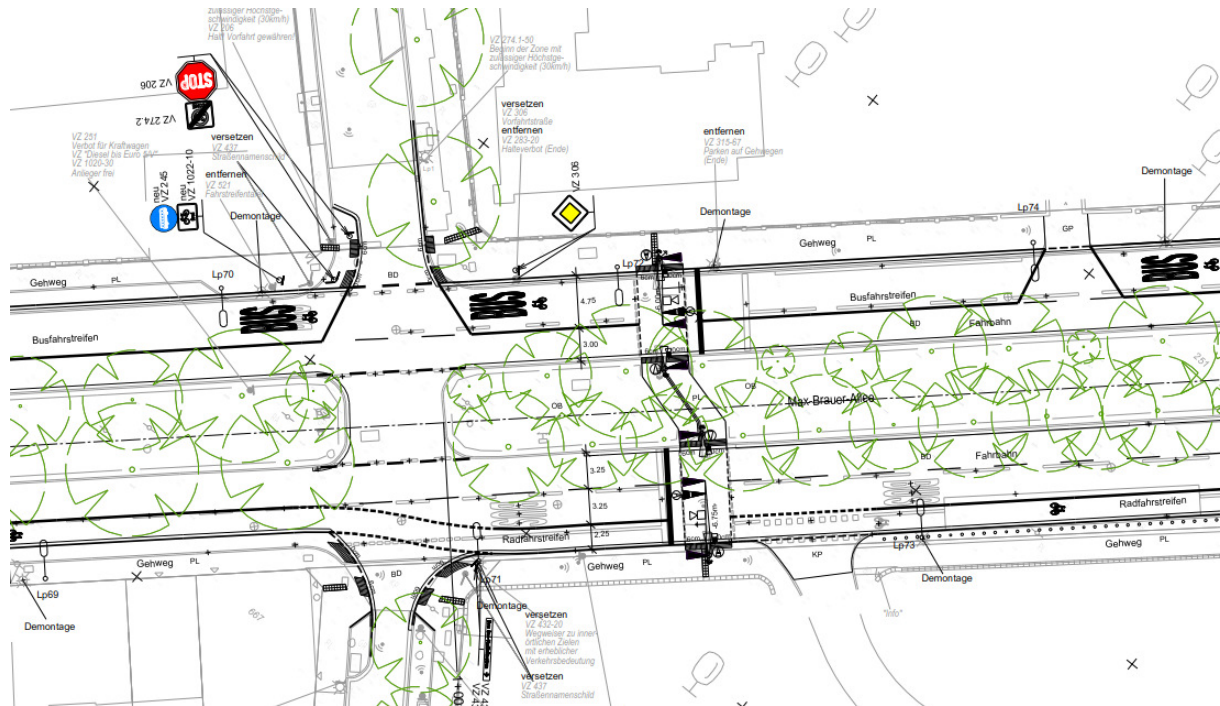


Abbildung 13 Einmündung Hospitalstraße Süd, Bodenstedtstraße Nord

Der Fahrbahnquerschnitt der nördlichen Fahrbahn wird zulasten der Nebenfläche erweitert. Die vorhandene Busspur wird zu einem kombinierten Rad- und Busfahrstreifen mit einer Breite von 4,75 m. Die Gehwegkante rückt weiter in Richtung Gebäudekanten nach Norden. Die Längsparkstände in diesem Bereich werden weitestgehend aufgehoben. Wo es möglich ist, werden neue angelegt.

Die Einmündungen Schnellstraße und Bodenstedtstraße werden an die neue Verkehrsführung angepasst und optimiert. Insbesondere die Einmündung Bodenstedtstraße wird zur Vermeidung von illegalem Parken im Einmündungstrichter eingengt.

Die FLSA Höhe Bodenstedtstraße/ Hospitalstraße bleibt erhalten und nur an die neue Verkehrsführung angepasst.

Die Mittelinsel mit den denkmalgeschützten Alleebäumen bleibt von der Maßnahme unberührt.

Knoten Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße

Der Knoten Max-Brauer-Allee/Holstenstraße wurde unter den Gesichtspunkten der Kapazitätssteigerung und Verkehrssicherheit umgeplant.

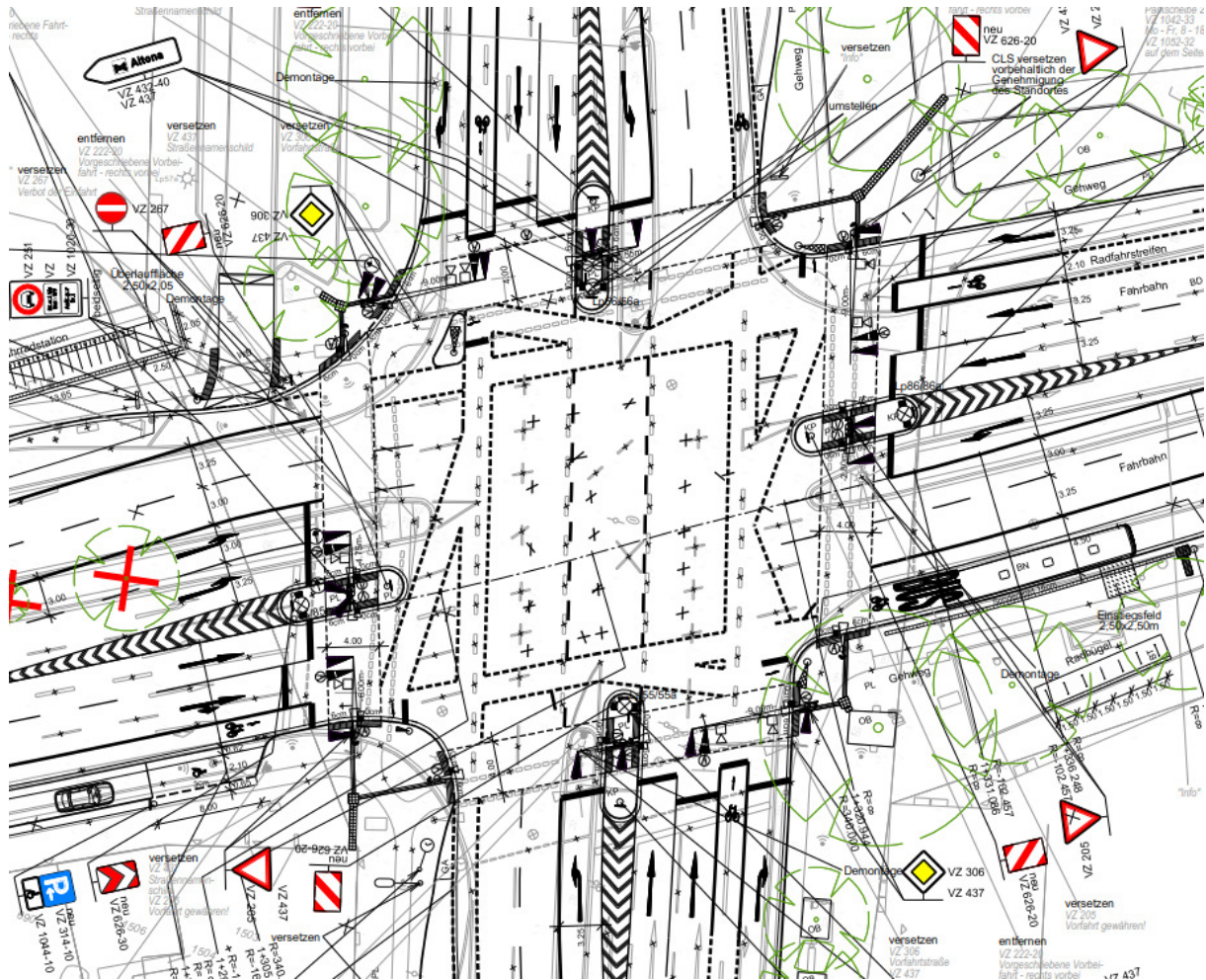


Abbildung 14 Knotenpunkt Holstenstraße

Alle Verkehrsbeziehungen im Knoten sowie die Fahrstreifenanzahl bleiben wie im Bestand bestehen. Im östlichen Knotenpunktarm wird in Fahrtrichtung Palmaille ein gesonderter Rechtsabbieger ergänzt.

In allen Knotenpunktarmen werden die vorhandenen Mittelinseln aufgehoben und rechts neben den Linksabbiegestreifen neu angelegt. Linksabbiegende Fahrzeuge fahren nun nicht mehr direkt aufeinander zu, sondern biegen versetzt ab. Neben größeren Freiräumen in der Signalisierung, minimiert diese Maßnahme das Risiko von Abbiegeunfällen in Knotenpunktmittle. Im westlichen Knotenpunktarm (Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz) wird die begrünte Mittelinsel hierzu teilweise aufgehoben.

Die Abbiegefahrstreifen wurden hinsichtlich Ihrer Dimensionierung überprüft und werden in Länge und Ausbildung angepasst.

Im Knoten wird der Radverkehr vollständig in Form von Radfahrstreifen von den Nebenflächen auf die Fahrbahn verlegt. Das Linksabbiegen für Radfahrende erfolgt in allen Knotenpunktarmen über indirekte Abbiegetaschen. Der indirekt abbiegende Radfahrer erhält jeweils ein eigenes Signal. Im nördlichen Knotenpunktarm in Fahrtrichtung Reeperbahn (Holstenstraße Fahrtrichtung Süden) wird eine Dreiecksinsel zur Aufnahme des Signals ergänzt.

Westlicher Knotenpunktarm

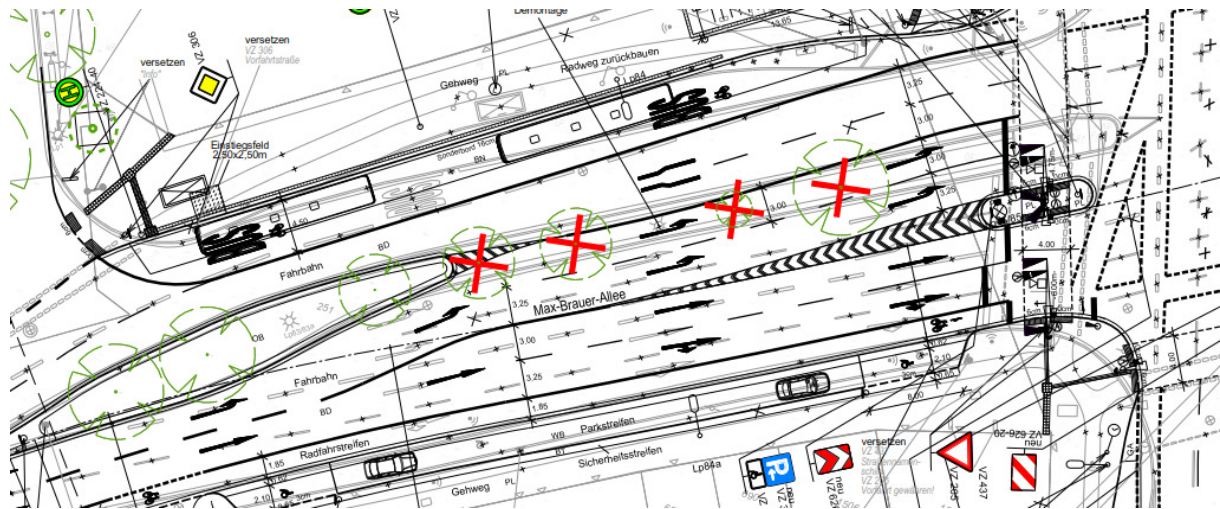


Abbildung 15 Westlicher Knotenpunktarm

Vom Paul-Neermann-Platz aus kommend auf der südlichen Fahrbahn erfolgt auf Höhe der Eggerstedtstraße die Vorsortierung für den Linksabbiegefahrstreifen in die Holstenstraße (Fahrtrichtung Norden). Die Fahrbahn wird in eine Geradeausfahrspur von 3,25m Breite und eine Linksabbiegefahrspur von 3,0m für den motorisierten Individualverkehr aufgeteilt.

Im direkten Zulauf zum Knoten weitet sich der Fahrbahnquerschnitt wie auch im Bestand auf und es werden in Fahrtrichtung Osten ein Geradeaus- und ein kombinierter Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen sowie zwei Linksabbiegefahrstreifen in die Holstenstraße Nord vorgesehen. Die dadurch notwendigen Baumfällungen im Bereich der Mittelinsel werden durch Ersatzpflanzungen innerhalb der Max-Brauer-Allee ausgeglichen.

In Randlage wird ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite angelegt. Die Nebenflächen werden an den neuen Querschnitt angepasst. Ein Teil der Längsparkstände wird aufgehoben. Die verbleibenden Längsparkstände werden in Richtung Häuserkante eingerückt.

Auf der nördlichen Fahrbahn Richtung Paul-Neermann-Platz entwickelt sich im Bereich der Haltestelle Max-Brauer-Allee (Mitte) der kombinierte Rad- und Busfahrstreifen mit 4,75m Breite, der sich nahezu durchgängig bis zum Knoten Max-Brauer-Allee/Goetheallee zieht.

Die Bushaltestelle wird in Lage und Länge an die neue Querschnittsaufteilung angepasst. Die Haltestelle wird für den gleichzeitigen Halt von 2 Großraumbussen mit bis zu 25m ausgelegt. Der Einstiegsbereich rückt hierzu näher an die Eggerstedtstraße heran. Die Einmündung Eggerstedtstraße wird an die neue Situation angepasst und kompakter gestaltet. Der Bordsteinverlauf wird in Richtung der nördlichen Häuserkante verschoben und der im Haltestellenbereich befindliche Radweg aufgehoben. Im Haltestellenbereich ist die Einrichtung einer 16 Räder umfassenden Stadtradstation vorgesehen.

Im Bereich der Haltestelle verjüngen sich die beiden aus dem östlichen Knotenpunkt ankommenden Fahrstreifen auf eine Fahrspur. Radfahrer werden über einen Radfahrstreifen in den kombinierten Rad- und Busfahrstreifen übergeleitet. Radfahrende können aufgrund der Breite von 4,75m bei Belegung der Haltestelle an den haltenden Bussen vorbei fahren.

Die Einmündung der Nebenfahrbahn vor den Haltestellenbereich wird als Aufpflasterung ausgeführt.

Südlicher Knotenpunktsarm

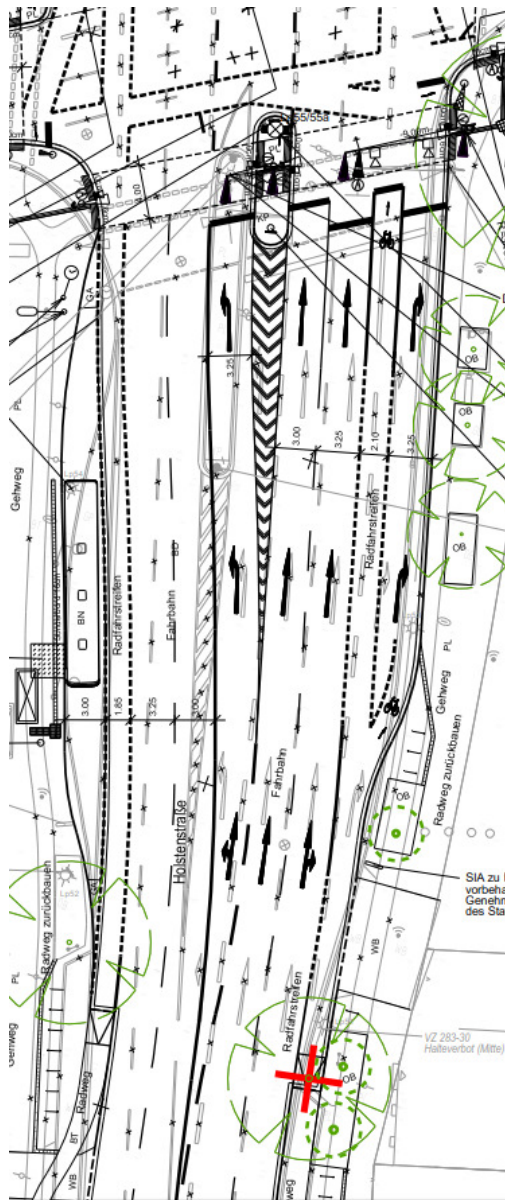


Abbildung 16 Südlicher Knotenpunktsarm

Der Rechtsabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Norden wird in seiner Länge angepasst.

Der in Richtung Norden (Richtung Holstenplatz) fahrende Radverkehr wird vor dem Rechtsabbiegefahrstreifen aus den Nebenflächen über eine Ableitung auf die Fahrbahn geholt.

Radfahrer haben dort die Möglichkeit über Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen über den Knoten zu fahren bzw. zum Rechtsabbiegen den Rechtsabbiegefahrstreifen des MIV zu nutzen.

Die verbleibenden Fahrstreifen rücken weiter in westliche Richtung. Die Fahrstreifenaufteilung mit zwei Geradeausfahrstreifen in Richtung Norden mit 3,25 und 3,00m sowie einem Linksabbiegefahrstreifen in die Max-Brauer-Allee West mit 3,25 m bleibt erhalten.

In Gegenrichtung (Fahrtrichtung Süden) rückt die vorhandene Haltestelle weiter in Richtung der Nebenflächen und wird in Lage und Form an den neuen Querschnitt angepasst.

An der Haltestelle vorbei schließen sich ein Radfahrstreifen und zwei Geradeausfahrstreifen mit 3,25 m und 3,00 m Breite an. Hinter der Haltestelle wird dem Radfahrer die Möglichkeit geboten über eine Aufleitung die in den Nebenflächen befindliche Radweganlage zu erreichen.

Der Baulich angelegte Radweg im Bereich der Haltestelle wird zurückgebaut. Die Haltestelle bietet Raum für einen Stadtbuss mit 12m Länge.

Östlicher Knotenpunktsarm



Abbildung 17 Östlicher Knotenpunktsarm

Radfahrer in Fahrtrichtung Osten auf der südlichen Fahrbahn werden von der Kreuzung aus kommend in einen kombinierten Rad- und Busfahrstreifen mit 4,75 m Breite übergeleitet. Der dort befindliche Haltepunkt der Haltestelle Max-Brauer-Allee (Mitte) wird als zum Knoten offene Busbucht in dem Busfahrstreifen angelegt. Bei Belegung der Haltestelle ist es den Radfahrern möglich an den haltenden Bussen vorbeizufahren. Hinter der Haltestelle endet der Busfahrstreifen. Der Radverkehr wird in einen Radfahrstreifen übergeleitet über den die Radfahrer im weiteren Verlauf in den Mischverkehr entlassen werden. Es besteht im weiteren Verlauf keine Radwegbenutzungspflicht und gesonderte Radanlagen in den Nebenflächen sind nicht vorhanden. Im Bereich der Haltestelle Max-Brauer-Allee (Mitte) werden neue Radbügel angelegt.

Die zwei über die Kreuzung führenden Geradausfahrstreifen verjüngen sich und schließen hinter der Haltestelle an dem im Bestand vorhandenen überbreiten Fahrstreifen an.

Zur Abgrenzung der Haltestelle zu den vorhandenen Längsparkständen wird eine Bordsteinverziehung vorgesehen.

Auf der nördlichen Fahrbahn wird zulasten der Nebenflächen ein neuer Rechtsabbieger in die Holstenstraße Nord ergänzt. Die zwei Geradausfahrstreifen sowie der Linksabbieger in die Holstenstraße Süd mit je 3,25 m werden an die neue Querschnittsaufteilung angepasst.

Der in Richtung Westen (Richtung Paul-Neermann-Platz) fahrende Radverkehr wird vor dem Rechtsabbiegefahrstreifen aus den Nebenflächen über eine Ableitung auf die Fahrbahn geholt. Radfahrer haben dort die Möglichkeit über Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen über den Knoten zu fahren bzw. zum Rechtsabbiegen den Rechtsabbiegefahrstreifen des MIV zu nutzen.

Die Längsparkstände werden dem neuen Querschnitt entsprechend angepasst.

Nördlicher Knotenpunktsarm

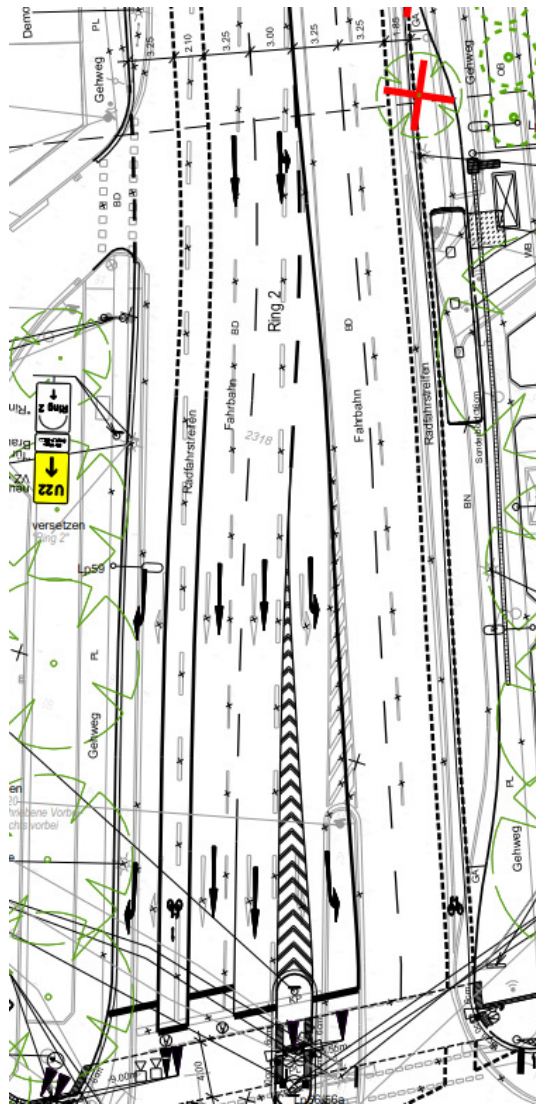


Abbildung 18 nördlicher Knotenpunktarm

Der in Fahrtrichtung Norden (Richtung Holstenplatz) befindliche Haltepunkt der Haltestelle Max-Brauer-Allee (Mitte) wird für den gleichzeitigen Halt von zwei Großraumbussen mit jeweils 18 und 25m Länge verlängert. Die Ausbildung erfolgt weiterhin als Busbucht. Die am nördlichen Rand der Haltestelle befindliche Nebenfahrbahn wird aufgrund der Haltestellenverlängerung aufgehoben. An der Haltestelle vorbei schließen sich ein Radfahrstreifen und zwei Geradeausfahrstreifen mit je 3,25 m Breite an.

In Gegenrichtung (Fahrtrichtung Süden) wird der Radverkehr ebenfalls auf die Fahrbahn verlagert. Radfahrer haben dort die Möglichkeit über Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen über den Knoten zu fahren bzw. zum Rechtsabbiegen den Rechtsabbiegefahrstreifen des MIV zu nutzen.

Die zwei Geradeausfahrstreifen mit 3,25 m und 3,00 m sowie der Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen mit 3,00 m bzw. 3,25 m Breite werden an den neuen Straßen Querschnitt angepasst.

Die Bordsteinkante rückt in westliche Richtung. Die beidseitig baulich vorhandenen Radwege werden aufgehoben und zurückgebaut. Die Gehwege werden in Ihrer Breite an die neue Situation angepasst.

Anmerkung

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation forderte in der Drucksache 20/4122 vom 02.11.2017 die bestehende Planung insoweit zu überprüfen, ob im Bereich des Knotens Holstenstraße / Max-Brauer-Allee Aufstellflächen für den jeweils linksabbiegenden Fahrradverkehr in allen Fahrtrichtungen eingerichtet werden können. Dieser Forderung wird in der vorliegenden Planung Rechnung getragen.

Holstenstraße von der Max-Brauer-Allee bis Suttnerstraße

Der Radverkehr zwischen Max-Brauer-Allee und Suttnerstraße wird in beiden Fahrtrichtungen auf die Straße verlagert. Der Straßenquerschnitt wird beidseitig zur Anlage von Radfahrstreifen verbreitert. Die Radfahrstreifen erhalten eine Breite von 1,85 m und schließen im Norden nahtlos an die Planung Veloroute 13 / Holstenplatz an. Die beidseitig baulich vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden aufgehoben und zurückgebaut.

An die Radfahrstreifen schließen je Richtung zwei Fahrstreifen mit jeweils 3,25 m und 3,00 m Breite an.

Die in Fahrtrichtung Norden befindliche Nebenfahrbahn wird aufgrund der Verlängerung des anschließenden Haltepunktes Max-Brauer-Allee (Mitte) aufgehoben. Hinter der Ausfahrt der Haltestelle werden 6 Schrägparkplätze neu angelegt von denen einer barrierefrei ausgestaltet wird. Die Nebenflächen (Zufahrten & Gehwegflächen) im Bereich der ehemaligen Nebenfahrbahn werden an den neuen Querschnitt angepasst. Es sind zahlreiche Neupflanzungen zur Gestaltung der Fläche vorgesehen.

Der Fahrbahnquerschnitt der Holstenstraße wird insgesamt leicht in Richtung Osten verschoben. Hierdurch ist es möglich ein Teil der auf der Westseite befindlichen Längsparkstände zu erhalten. Resultierend durch die Querschnittverschiebung sind die Nebenflächen beidseitig anzupassen.

Die Einmündungen Suttnerstraße und Zeiseweg werden an die neue Verkehrsführung angepasst und optimiert. Insbesondere die Einmündung Zeiseweg wird zur Vermeidung von illegalem Parken im Einmündungstrichter eingengt.

Für den Lieferverkehr wird aus der westlichen Seite eine 2,50 m breite temporäre Ladezone vorgesehen.

Die Längsparkstände werden 2,10 m breit ausgebildet und erhalten zum Radfahrstreifen einen Sicherheitstrennstreifen von 0,62 m.

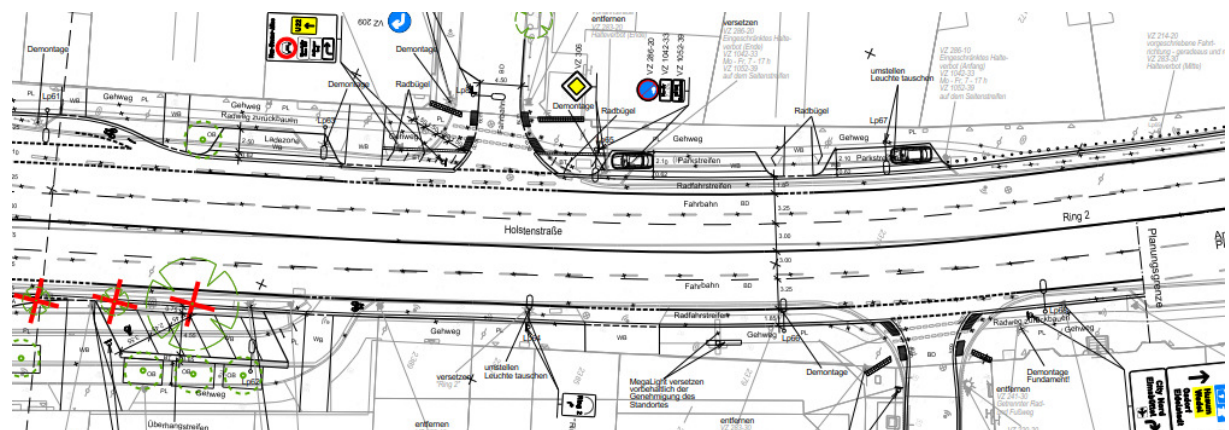


Abbildung 19 Holstenstraße

Knoten Goetheallee Ecke Julius-Leber-Straße

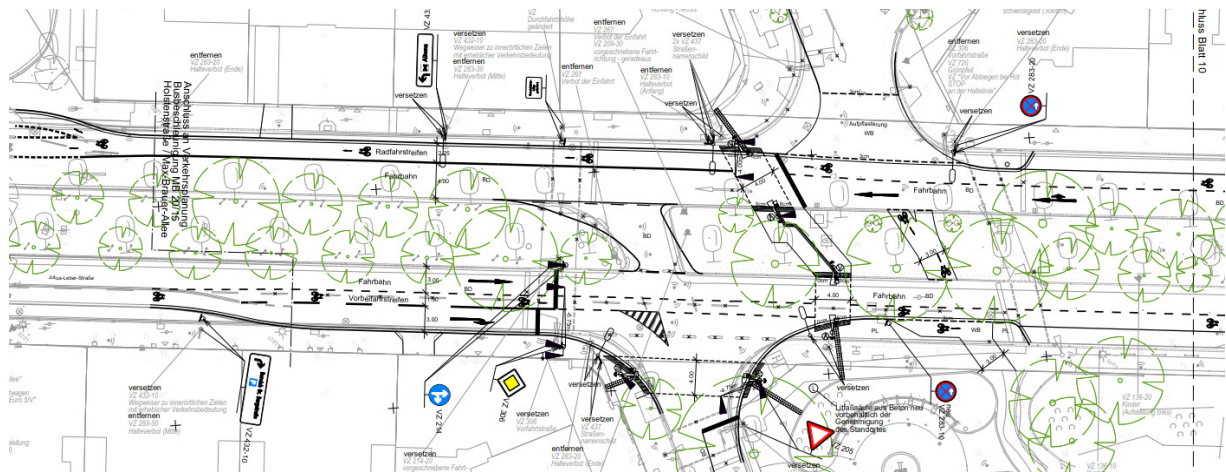


Abbildung 20 Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße

Im Zuge der geänderten Verkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte Goetheallee und Julius-Leber-Straße ist die Kreuzung Goetheallee / Julius-Leber-Straße Ecke Löfflerstraße signal- sowie spurentechnisch den neuen Gegebenheiten anzupassen. Für die Anpassung des westlichen Knotenpunktarms Richtung Lessingtunnel wird die angrenzende Planung der Harkortstraße und die entsprechende Querschnittaufteilung übernommen.

Der MIV wird in beiden Richtungen über je einen Fahrstreifen von 3,00 m bzw. 4,00 m Breite geführt. Auf der südlichen Fahrbahn in Fahrtrichtung Max-Brauer-Allee wird für den MIV ein 3,00 m breiter separater Rechtsabbieger in die Goetheallee vorgesehen.

Der Radfahrer erhält auf der südlichen Fahrbahn einen Vorbeifahrstreifen von 1,50 m Breite. Radfahrer haben dort die Möglichkeit über den Vorbeifahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen über den Knoten zu fahren bzw. zum Rechtsabbiegen den Rechtsabbiegefahrstreifen des MIV zu nutzen.

Auf der nördlichen Fahrbahn kann ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen Richtung Lessingtunnel angelegt werden. Dieser wird an die Planung der Harkortstraße angeschlossen.

Die Einmündung Löfflerstraße wird als Aufpflasterung ausgebildet. Die Signalisierung und die Fußgängerfurt können daher entfallen.

Die westliche Fußgängerfurt wird zurückgebaut. Die östliche Fußgängerfurt wird wesentlich Richtung Knotenmitte verschoben. Baumfällungen sind für diese Anpassung nicht notwendig. Im Bereich der Mittelinsel wird für die Radfahrer aus dem angrenzenden Park im Süden eine unsignalisierte Sprunginsel von 3,00 m Breite vorgesehen. Radfahrer können diese über eine 1,85 m breite Aufstelltasche passieren.

Die Einmündung Goetheallee wird den Gegebenheiten entsprechend angepasst.

Bereich Julius-Leber-Straße

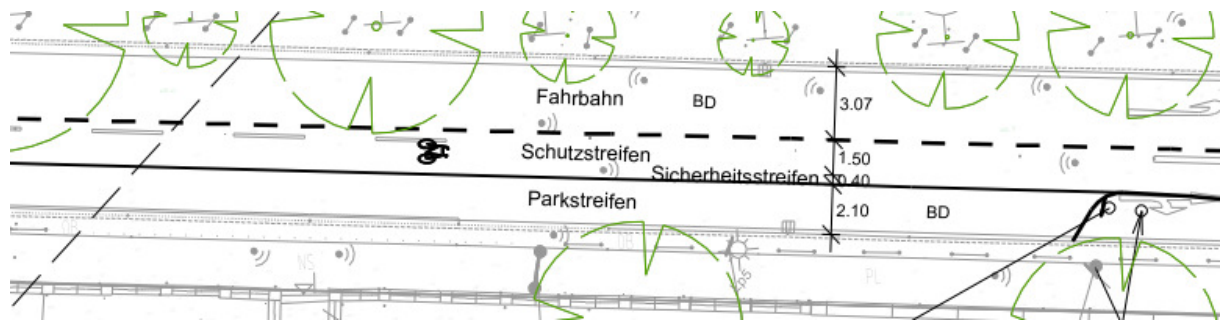


Abbildung 21 Bereich Julius-Leber-Straße

Im Rahmen dieser Maßnahme wird der Anschluss zwischen dem Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße und dem Knoten Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße beplant.

Der bauliche Eingriff wird auf ein Minimum reduziert. Ein Teil der Fahrbahn wird zu Längsparkständen umgestaltet, die eine Breite von 2,10 m ausweisen.

Da für den MIV eine mindestens 3,00 m breite Fahrbahn in beiden Richtungen vorzusehen ist, bleibt für den Radfahrer eine Restbreite von ca. 1,50 m, die als Schutzstreifen abmarkiert wird.

Zwischen dem Längsparkstand und dem Schutzstreifen des Radfahrers wird ein 0,40 m breiter Sicherheitsstreifen vorgesehen. Um die Verkehrssicherheit besonders für den Radfahrer zu erhöhen, wird dieser Sicherheitsstreifen markierungstechnisch dem Vorbeifahrstreifen zugerechnet (siehe Abbildung 21).

4.2 Varianten Knoten Paul-Nevermann-Platz und Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße nach der 1. Verschiebung

Nach der 1. Verschiebungen wurden der Knoten Paul-Nevermann-Platz und der Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße aufgrund von Stellungnahmen und neuen Erkenntnissen in ihrem Querschnitt überarbeitet und den neuen Bedingungen entsprechend angepasst.

Nachfolgend sind die Varianten zusammenfassend dargestellt.

Knoten Paul-Nevermann-Platz

Mittelinsel bleibt weitestgehend unberührt, zwei Radfahrerfurten, Rechtsabbieger für Busverkehr



Abbildung 22 Paul-Nevermann-Platz 1. Verschiebung

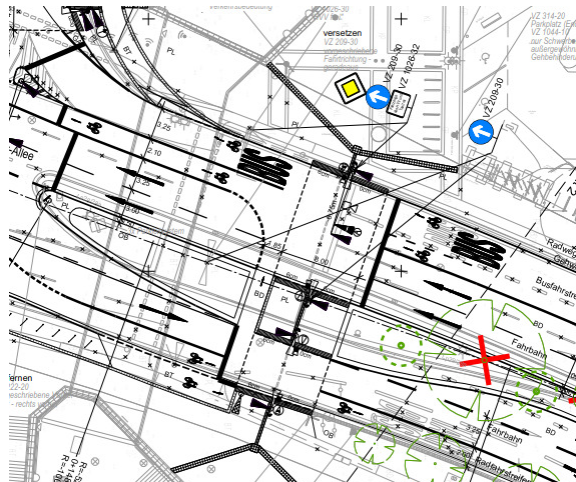
In der vorangegangenen 1. Verschiebung wurde der MIV zweistreifig in Richtung Paul-Nevermann-Platz und einstreifig in Richtung Holstenstraße geführt.

Für die Radfahrer wurden Radfahrstreifen vorgesehen. Die Querung der Max-Brauer-Allee erfolgt über zwei separate Furten jeweils links und rechts der querenden Fußgängerfurt. Die Radfahrer erhielten Aufstelltaschen im Bereich der jetzigen Nebenanlage.

Die Mittelinsel sollte weitestgehend unberührt bleiben, um die geschützten Alleebäume nicht zu gefährden.

Der Busverkehr erhielt einen separaten Rechtsabbieger in den Busbahnhof Altona.

Mittelinsel südlich verschoben, eine Radfahrerfurt, kombinierte Bus- und Radfahrerspur – **gewählte Variante**



**Abbildung 23 Paul-Neumann-Platz
Schlussverschickung**

Im Zuge der weiteren Bearbeitung erfolgte eine genaue Prüfung der Überdeckungen des Tunnelbauwerks.

Die Anlage eines separaten Rechtsabbiegers für den Busverkehr innerhalb der jetzigen Nebenanlage wurde aufgrund der geringen Überdeckung verworfen. Um dem Busverkehr jedoch trotzdem einen separaten Rechtsabbieger zu ermöglichen und um damit den Busverkehr entsprechend zu beschleunigen wurde der Fahrbahn-

querschnitt Richtung Mittelinsel verschoben. Die Mittelinsel wurde im Bereich der nördlichen Fahrbahn in ihrer Breite reduziert. Im Bereich der südlichen Fahrbahn konnte deutlich an Breite gewonnen werden.

Die Radfahrerführung in der südlichen Fahrbahn Richtung Holstenstraße als separater Radfahrstreifen hat sich im Vergleich zur 1. Verschickung nicht geändert.

In der nördlichen Fahrbahn hingegen wurde ein kombinierter Rad- und Busfahrstreifen vorgesehen, in dem zukünftig die Radfahrer gemeinsam mit dem Busverkehr fahren werden. Durch den Bussonderfahrstreifen können die Busse zukünftig den Rechtsabbieger gradlinig befahren, was sich positiv auf die Fahrdynamik und auf die Sicherheit der Fahrgäste auswirkt.

Auf die Aufstelltasche und die Radfahrerfurt Richtung Neue Große Bergstraße wurde verzichtet, da diese Fahrbeziehung zukünftig aufgegeben werden soll. Die Radfahrer können jedoch weiterhin aus der Neuen Großen Bergstraße Richtung Ottenser Hauptstraße fahren.

Im Bereich der Mittelinsel wurden 2018 bereits zwei Alleebäume gefällt. Die Fällungen waren nicht Bestandteil dieser Planung und wurden durch den Bezirk Altona durchgeführt.

Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße

In der Drucksache 20/4122 wird gefordert, die bestehende Planung um Radverkehrsanlagen, bevorzugt Radfahrstreifen, zu ergänzen. Diese Forderung wurde in der weiterführenden Planung untersucht.

Keine separaten Radfahrstreifen, zwei Fußgängerfurten



Abbildung 24 Goetheallee / Julius-Leber-Straße 1. Verschickung

In der vorangegangenen 1. Verschickung wurde die Kreuzung Goetheallee / Julius-Leber-Straße in ihrer Fußgängerführung angepasst.

Die östliche der beiden vorhandenen Fußgängerfurten wurde Richtung Knotenmitte verschoben. Die westliche Furt blieb erhalten.

Für die Radfahrer war keine gesonderte Führung vorgesehen. Sie wurden gemeinsam mit dem MIV auf der Straße geführt.

In dieser Variante wurde der bauliche Eingriff so gering wie möglich gehalten.

Die angrenzenden Planung der Harkortstraße und die weiterführende Julius-Leber-Straße wurden in dieser Variante nicht berücksichtigt.

Separate Radfahrerführung mit zusätzlicher Radfahrerfurt

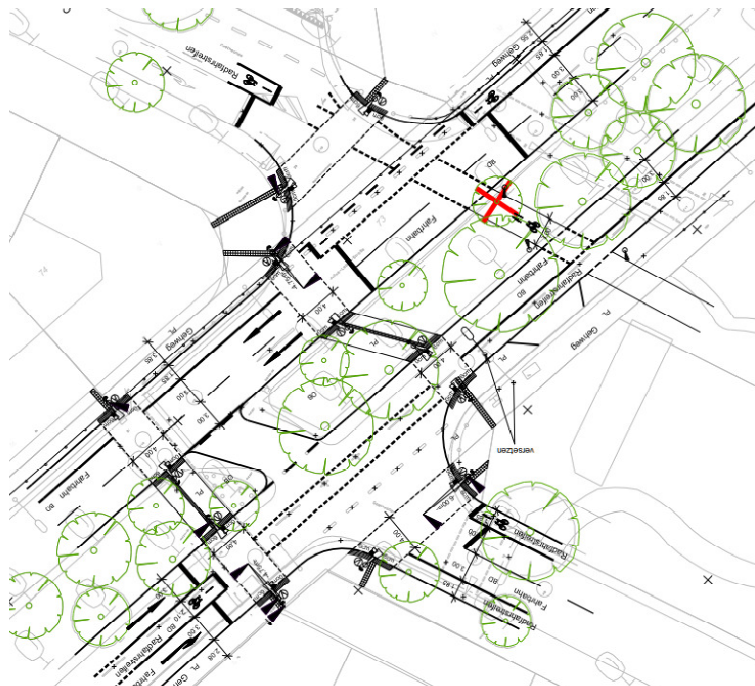


Abbildung 25 Goetheallee / Julius-Leber-Straße Variante d. Verkehrsausschusses

Im Rahmen eines Beschlusses des Verkehrsausschusses wurde die Planung durch eine separate Radverkehrsführung ergänzt.

Die Nebenanlagen wurden zugunsten von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in ihrer Breite eingengt.

Desweiteren ist zukünftig eine Umgestaltung des Parks im Bereich der Goetheallee vorgesehen, was das Befahren dieses Parks für Radfahrer attraktiver gestalten wird.

In diesem Zuge wurde eine direkte, signalisierte Verbindung des Parkes zur Einmündung Löfflerstraße für den Radverkehr vorgesehen. Die Radfahrer würden somit die Julius-Leber-Straße über eine 3,00 m breite Radfahrerfurt queren, die eine Baumfällung in der denkmalgeschützten Mittelinsel zur Folge hätte, was einen massiven Eingriff in den erhaltenswerten Baumbestand bedeuten würde.

Diese Variante wurde jedoch verworfen, da sie aus Sicht der Polizei nicht anordnungsfähig ist. Die signalisierte Radfahrerquerung schließt an keinen angrenzenden Radweg an. Außerdem kann es ggf. zu Konflikten zwischen abbiegenden Fahrzeugen rechts in die Einmündung Löfflerstraße und den wartenden Radfahrern, die Richtung Parkanlage fahren wollen, kommen, da der Abbiegeradius bei größeren Fahrzeugen den Radfahrstreifen in der Einmündung überstreifen kann.

Separate Radfahrerführung, einspurige Richtungsfahrbahnen – gewählte Variante

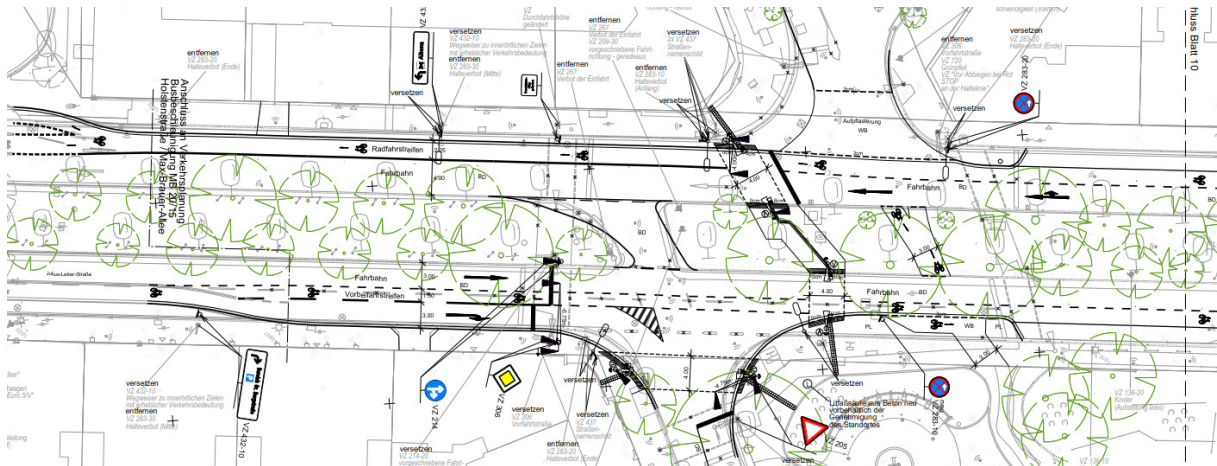


Abbildung 26 Goetheallee / Julius-Leber-Straße Schlussverschickung

Angrenzend an den Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße schließt eine aktuell laufende Planung der Harkortstraße an. Diese Planung sieht in der Fahrbahn beidseitig für die Radfahrer einen separaten Radfahrstreifen vor. Dieser wurde im Bereich des Knotens Goetheallee / Julius-Leber-Straße übernommen.

Aus der Goetheallee kommend wurde kein separater Radfahrstreifen vorgesehen, da der angrenzende Park planerisch umgestaltet und für Radfahrer attraktiver werden soll. Um die Radfahrer aus dem Park zukünftig sicher über die Julius-Leber-Straße zu führen, wurde im Bereich der Mittelinsel zwischen den Alleebäumen eine Sprunginsel vorgesehen. Baumfällungen sind hierfür nicht notwendig. Die Radfahrer werden dort durch Fahren auf Sicht den Knoten in beiden Richtungen queren können. Eine Signalisierung ist nicht notwendig, da sich aus den angrenzenden Knoten und deren Steuerungen große Zeitlücken ergeben in denen den Radfahrern ein Queren der Julius-Leber-Straße über die Sprunginsel ermöglicht wird.

Um die Nebenanlage nicht weiter einzuengen, wurde in der südlichen Fahrbahn statt einem Radfahrstreifen ein Vorbeifahrstreifen vorgesehen.

Es erfolgte außerdem eine weiterführende Betrachtung der Julius-Leber-Straße bis zur Max-Brauer-Allee. Der bauliche Eingriff sollte sich auf ein Minimum reduzieren. Daher beschränkte sich die Umgestaltung des Straßenzugs überwiegend auf die Markierung. Für den MIV wurden beidseitige Längsparkstände vorgesehen.

Aufgrund der geringen Platzverhältnisse musste man zwar auf einen weiterführenden Radfahrstreifen innerhalb der Fahrbahn verzichten, es konnte jedoch ein Vorbeifahrstreifen für Radfahrer angelegt werden. Für den MIV wurde je Richtungsfahrbahn ein Fahrstreifen von ca. 3,00 m Breite vorgesehen.

Die Mittelinsel in der Julius-Leber-Straße bleibt von der Baumaßnahme unberührt.



Abbildung 27 Julius-Leber-Straße Schlussverschickung

4.3 ÖPNV

Der ÖPNV erhält in der Max-Brauer-Allee eine Busbevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen.

Der Bussonderfahrstreifen auf der Nordseite bleibt erhalten und wird ohne zeitliche Begrenzung als kombinierter Rad-/Busfahrstreifen mit einer Breite von 4,75m eingerichtet. Der im Bestand vorhandene Bussonderfahrstreifen auf der Südseite entfällt im Rahmen der neuen Querschnittaufteilung.

Die Haltepunkte werden entsprechend der Anforderungen des Busbetriebs in Ihrer Länge bzw. in Ihrer Lage an den neuen Fahrbahnquerschnitt angepasst.

Haltestelle	Aufstelllänge	Maximale Belegung
Ausstiegshaltestelle Paul-Nevermann-Platz	26 m	1 Großraumbus bis max. 25m
Hst. Gerichtstraße Richtung Holstenstraße	44 m	2 Großraumbusse von je 18m und 25m
Hst. Gerichtstraße Richtung Altona	51 m	2 Großraumbus bis max. je 25m
Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Paul-Nevermann-Platz	51 m	2 Großraumbusse bis max. je 25m
Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Holstenstraße	44 m	2 Großraumbusse von je 18m und 25m
Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Sternbrücke	18 m	1 Großraumbus bis max. 18m
Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Thadenstraße	12 m	1 Stadtbus bis max. 12m

Tabelle 7 Aufstell- und Belegungslängen

Die Oberflächenbefestigung im Bereich von Bushaltestellen wird in einer 3,00 m breiten Stahlbetonfläche ausgeführt. Die Bordhöhen der Sonderborde für Bushaltestellen betragen 16 cm.

Die Ausstattung der Haltepunkte ist wie folgt vorgesehen:

Haltepunkt	Fahrgast- unterstand	Digitale Fahrgast- information	Fahrkarten- automat
Ausstiegshaltestelle Paul-Neveermann- Platz	Nein	Nein	Nein
Hst. Gerichtstraße Richtung Holstenstraße	Ja	Nein	Nein
Hst. Gerichtstraße Richtung Altona	Ja	Ja	Nein
Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Paul-Neveermann-Platz	Ja	Ja	Nein
Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Holstenstraße	Ja	Ja	Nein
Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Sternbrücke	Ja	Ja	Nein
Max-Brauer-Allee (Mitte) Richtung Thadenstraße	Ja	Nein	Nein

4.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Querschnittaufteilung der Nebenflächen wird gemäß der heutigen Anforderungen und Regelwerke optimiert und die zur Verfügung stehenden Breiten werden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer neu aufgeteilt.

Der Radverkehr wird weitestgehend auf der Fahrbahn in Radfahrstreifen geführt. Auf der westlichen Fahrbahn wird der Radfahrer in Teilabschnitten gemeinsam mit dem Bus auf einem Bussonderstreifen von 4,75 m Breite geführt.

Im Bereich der Parkstände beträgt die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radfahrstreifen und Parkfläche min. 0,62 m.

Die Gehwege werden in weiten Bereichen verbreitert und mit Platten aus Beton, 50/50/7 cm, befestigt.

Im Bereich von Knotenpunkten werden die Bordsteinführung, die Furten und die jeweilige LSA den heutigen Regelwerken und der neuen Planung entsprechend angepasst.

Die Radwegauf- und -ableitungen werden mit Bordsteinverziehungen geplant und mit Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm, rot vorgesehen.

An zahlreichen Einstiegspunkten in den Streckenabschnitt sowie an besonderen Zielen innerhalb des Streckenverlaufes (z.B. an Kreuzungen, Einkaufszentren und Verwaltungseinrichtungen) wird eine Vielzahl neuer Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Radfahrstreifen

Im gesamten Planungsabschnitt wird der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt und auf Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m bis 2,25 m bzw. einem kombinierten Rad- und Busfahrstreifen mit einer Breite von 4,75m geführt.

Die gewählte Führung des Radverkehrs stellt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber der Bestandssituation dar. Dies spiegelt sich vor allem in den Knotenpunktbereichen und in der Reduzierung der Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern wieder.

Zudem wird der Radverkehr dichter an den Kfz-Verkehr geführt, wodurch eine direkte Sichtbeziehung hergestellt wird. Dadurch können die Verkehrssicherheit und auch die Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmer im Planungsgebiet gesteigert werden.

In den Knotenpunkten werden je nach Erfordernis gesonderte Radfahrstreifen, gesonderte Fahrrad-Abbiegestreifen, Radfahrerfurten sowie Aufstelltaschen zum indirekten Abbiegen vorgesehen. Die LSA werden entsprechend angepasst. Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden in diesen Bereichen zurückgebaut.

Die Querschnittsverbreiterung der Fahrbahn aufgrund der neu anzulegenden Radfahrstreifen macht es erforderlich, die vorhandene Bordführung anzupassen. Längsparkstände werden in Richtung Nebenflächen verschoben oder müssen aufgrund der engen Platzverhältnisse ganz entfallen.

Der Fahrbahnaufbau wird in den Verbreiterungsbereichen gemäß ReStra, entsprechend der jeweiligen Belastungsklasse, neu hergestellt.

Durch die Anpassung der Fahrbahnbreiten müssen die Nebenflächen höhenmäßig angepasst werden. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radfahrstreifen und Parkständen beträgt 0,62 m.

Fußgängerverkehr

Die Gehwege werden in einer Breite von min. 2,65 m (inkl. Sicherheitsstreifen) vorgesehen. In vereinzelten Engstellen reduziert sich die Gehwegbreite auf 2,00 m. Die Gehwege erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Platten aus Beton, 50/50/7 cm, grau.

4.5 Barrierefreie Verkehrsanlagen

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der ReStra durchgeführt.

An allen Querungen, Furten und Bushaltestellen sowie entlang der Radwege werden die Gehwege mit taktilen Leitelementen für Menschen mit Sehbehinderung ausgestattet. Die Begrenzungstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Richtungsfelder werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

Die Radwege werden mit Begrenzungstreifen vom Gehweg abgetrennt.

Die Bordsteine werden an den getrennten Querungen auf 0 cm an den Sperrfeldern und 6 cm an den Richtungsfeldern abgesenkt. An den Querungen, an denen eine getrennte Querung nicht möglich ist, wird der Bordstein am Richtungsfeld auf 3 cm abgesenkt.

Die Lichtsignalanlagen werden mit Anforderungstastern und tastbaren Richtungspfeilen sowie mit akustischen Signalgebern für das 2-Sinne-Prinzip ausgerüstet.

4.6 MIV

Die Neuordnung der Nebenflächen und die veränderte Bordsteinführung sowie die Einrichtung der Radfahrstreifen und westlich die des Bussonderfahrstreifens führt zu einer Veränderung der Breiten der Fahrspuren des MIV.

Die einspurige Fahrbahn Richtung Holstenstraße ist in weiten Streckenabschnitten 3,25 m breit. Ab der Einmündung Hospitalstraße stehen dem MIV 2 Spuren mit je 3,25 m bzw. im weiteren Streckenverlauf 3,00 m zur Verfügung.

Dem MIV Richtung Paul-Neermann-Platz steht bis zum Knoten Präsident-Krahn-Straße ein Fahrstreifen zur Verfügung. Der Bus- und der Radverkehr werden auf einem 4,75m breiten Bussonderfahrstreifen geführt. Bis zur Einmündung Goetheallee stehen dem MIV dann zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Der erhält hier keine separate Sonderspur.

Ab dem Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße wird für den MIV ein 3,25 m breiter Fahrstreifen bis Einmündung Eggerstedtstraße vorgesehen. Rad- und Busverkehr verläuft in diesem Teilbereich über einen 4,75 m breiten Bussonderfahrstreifen.

Im Bereich zwischen der Einmündung Eggerstedtstraße und dem Knoten Holstenstraße wird der MIV von zwei Fahrstreifen auf eine geführt. Der Bus- und der Radverkehr werden weiterhin auf einem Bussonderfahrstreifen von 4,75 m Breite geführt.

4.7 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlagen werden den neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst. Die LSA-Masten werden teilweise versetzt bzw. neu aufgestellt. Die Ausleger werden an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst und teilweise ausgetauscht.

Die Signalprogramme werden der veränderten Verkehrssituation angepasst. Die LSA im Streckenzug werden mit einer busbeeinflussten, verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet.

Planungsvorgaben und Ausstattungsdetails Lichtsignalanlagen Vorzugsvariante

	LSA 882 Max-Brauer-Allee/ Paul-Neumann- Platz	LSA 321 Max-Brauer-Allee Große Bergstraße	LSA 1771 Max-Brauer-Allee Goetheallee	LSA 706 Max-Brauer-Allee Julius-Leber-Str.	FLSA 1838 Max-Brauer-Allee vor Haus-Nr. 127	LSA 131 Max-Brauer-Allee Holstenstraße	LSA 1405 Julius-Leber-Str. Goetheallee
Steuerungs-verfahren	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig	verkehrsabhängig
Besonderheiten Steuerung	-	Haupttrichtungs- Dauergrün	Haupttrichtungs- Dauergrün	Haupttrichtungs- Dauergrün	Haupttrichtungs- Dauergrün	-	Haupttrichtungs- Dauergrün
Koordinierung	ja (ZWD M14)	ja (ZWD M14)	ja (ZWD M14)	ja (ZWD M14)	ja (ZWD M14)	ja (ZWD M14)	ja
Busvorrechtigung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Zwischenzeiten Radfahrer Räumen	auf Fahrbahn in allen Zufahrten	auf Fahrbahn in allen Zufahrten	auf Fahrbahn in allen Zufahrten	auf Fahrbahn in allen Zufahrten	nicht relevant	auf Fahrbahn in allen Zufahrten	auf Fahrbahn in allen Zufahrten
Anforderung Fußgänger	nein	ja Taster	ja Taster	ja Taster	ja Taster	nein	ja Taster
Anforderung Sehbehinderte	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster	ja taktiler Taster
Anforderung Kfz	ja Wärmebildkameras	ja Wärmebildkameras	ja Wärmebildkameras	ja Wärmebildkameras	nein	nein	ja Wärmebildkameras
Bemessung Kfz	ja Video- / Wärmebild- kameras	ja Video- / Wärmebild- kameras	ja Video- / Wärmebild- kameras / Induktionsschleife	ja Video- / Wärmebild- kameras	ja Video- / Wärmebild- kameras	ja Video- / Wärmebild- kameras	ja Video- / Wärmebild- kameras
ÖPNV-Funkantennen	analog / digital	analog / digital	analog / digital	analog / digital	analog / digital	analog / digital	-
LED-Signalgeber	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Sehbehinderten- signalgeber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber	Akustischer Freigabe- und Orientierungssignal- geber
Radfahrtsignalgeber	ja	ja	nein	ja	nein	ja	nein
ÖPNV-Signalgeber	Permissivsignal / Quittungssignal	Quittungssignal	Quittungssignal	Quittungssignal	Quittungssignal	Quittungssignal	-

Tabelle 8 Ausstattungsdetails Lichtsignalanlagen

4.8 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnitts und der damit verbundenen teilweisen Anpassung der Bordsteinverläufe ist es erforderlich, die Masten der öffentlichen Beleuchtung lagemäßig zu verändern.

4.9 Straßenbegleitgrün

Die vorhandenen Grünflächen bleiben grundsätzlich erhalten und werden den zukünftigen Abmessungen von Geh- und Parkflächen sowie Fahrspuren entsprechend angepasst. Dieses gilt auch für im Rahmen der Planung veränderte Mittelinseln.

Baumbilanz

Station	Straßenseite	Anzahl zu fällende Bäume	Anzahl Bäume Neupflanzung
0+080 – 0+095	Nord	1	2
0+107 – 0+115	Süd	-	2
0+118 – 0+126	Nord	2	2
0+174 – 0+215	Mitte	4	4
0+222	Süd	-	1
0+261 – 0+273	Süd	-	3
0+266	Mitte	1	-
0+344 – 0+352	Süd	-	3
0+347 – 0+408	Mitte	6	-
0+394 – 0+406	Nord	2	-
0+425 – 0+438	Mitte	3	2
0+429 – 0+437	Nord	-	2
0+442	Nord	1	-
0+456 – 0+464	Mitte	-	4
0+472	Nord	1	-
0+515	Nord	1	-
0+665	Nord	1	-
0+713	Nord	1	1
0+715 - 727	Süd	2	3
0+716	Nord	1	-
0+728 – 0+736	Mitte	-	2
1+140	Nord	-	1
1+211	Nord	-	1
1+239 – 1+270	Mitte	4	-
1+293 – 1+301	Süd	1	3
1+321	Nord	-	1
1+326	Nord	-	1
1+339	Nord	4	-
1+345	Nord	-	6
1+369 – 1+375	Nord	1	2
Summe:		37	46

Tabelle 9 Baumbilanz Max-Brauer-Allee und Holstenstraße

Im Zuge der Querschnittsanpassungen auf der gesamten Planungsstrecke ist es erforderlich, insgesamt 37 Bäume zu fällen. Als Ausgleich sind 46 Bäume als Ersatzpflanzungen vorgesehen. Art und Größe der Ersatzpflanzungen werden im Zuge der weiteren Planung näher bestimmt.

4.9 Ruhender Verkehr

Durch die Verlegung des Radverkehrs in einen gesonderten Radfahrstreifen auf die Fahrbahn bzw. in die westlich liegende Busspur sind mehrere Parkstände im Planungsgebiet neu anzuordnen bzw. umzubauen. Sie müssen in ihrer Länge und Breite den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Sie erhalten eine neue Oberflächenbefestigung aus Betonwabensteinpflaster. Durch die neue Querschnittsaufteilung entfallen einige Parkmöglichkeiten aufgrund der beengten Platzverhältnisse vollständig.

Parkplätze für Menschen mit Behinderung werden beibehalten und in ihrer Lage den jeweils geplanten Situationen angepasst.

Die Parkstandbilanz der Max-Brauer-Allee stellt sich wie folgt dar (es sind nur von der Planung direkt betroffene Parkstände aufgeführt):

Station	Straßen- seite	vorh. Parkpl.	vorh. Parkpl. Rollst.	entfall. Parkpl.	entfall. Parkpl. Rollst.	neue Parkpl.	neue Parkpl. Rollst.
0+065 – 0+101	Süd	5	2	5	2	1	1
0+089 – 0+103	Nord	-	3	-	3	-	1
0+262 – 0+349	Süd	7	-	7	-	10	-
0+331 – 0+367	Nord	-	-	-	-	3	-
0+408 – 0+424	Süd	4	-	4	-	-	-
0+420 – 0+668	Mitte	74	-	-	-	2	-
0+464 – 0+605	Nord	14	-	14	-	-	-
0+723 – 0+854	Mitte	39	-	-	-	2	-
0+830 – 0+845	Nord	2	-	2	-	-	-
0+884 – 0+979	Nord	13	-	13	-	-	-
1+104 – 1+115	Nord	-	-	-	-	2	-
1+025 - 1+097	Nord	12	-	12	-	-	-
1+038 – 1+083	Süd	8	-	8	-	-	-
1+127 – 1+151	Nord	4	-	4	-	-	-
1+174 – 1+277	Süd	16	2	16	2	8	2
1+339 – 1+392	Nord	9	-	9	-	-	-
Summe:		207	7	94	7	35	4
Bilanz:		152					
Differenz:		55					

Tabelle 10 Parkstandbilanz Max-Brauer-Allee

Die Parkstandbilanz der Holstenstraße ist wie folgt zu beschreiben:

Station	Straßen- seite	vorh. Parkpl.	vorh. Parkpl. Rollst.	entfall. Parkpl.	entfall. Parkpl. Rollst.	neue Parkpl.	neue Parkpl. Rollst.
1+278	Süd	4	-	4	-	-	-
1+290	Süd	4	-	4	-	-	-
1+320	Nord	11	-	11	-	7	-
1+341	Nord	10	1	10	1	5	1
Summe:		30	1	30	1	12	1
Bilanz:		13					
Differenz:		17					

Tabelle 11 Parkplatzbilanz Holstenstraße

Im Bereich der Julius-Leber-Straße werden durch markierungstechnische Anpassungen Längsparkstände geschaffen. Vorher war das Parken auf der zweiten Fahrbahn des MIV möglich. Auf der südlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung Harkortstraße zur Max-Brauer-Allee) ergeben sich 34 Längsparkstände, auf der nördlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung Max-Brauer-Allee zur Harkortstraße) 39.

Zeitlich beschränkte Ladezonen

Im Planungsabschnitt werden zwei neue, zeitlich begrenzte Ladezonen eingerichtet, im Bereich des Theaters auf der Mittelinsel der Max-Brauer-Allee im Bereich der Stat. 0+679 – 0+692 und 15 m vor dem Zeiseweg an Stat. 1+322 westlich der Holstenstraße für die dort ansässigen Geschäfte.

Ladezone für Reisebusse

Westlich vor der Einmündung Goetheallee für u.a. die Reisebusse des Meininger Hotels in der Goetheallee im Bereich der Stat. 0+332 – 0+343 ist eine Ladezone auf der Fläche der Nebenanlage vorgesehen.

Fahrradanlehnbügel

Für den Radverkehr sind auf der gesamten Planungsstrecke vermehrt Fahrradanelehnbügel vorgesehen. An der Kreuzung Max-Brauer-Allee Ecke Holstenstraße ist eine Fahrradstation mit 16 Stellplätzen zur Förderung des Radverkehrs geplant.

Die neuen Fahrradanelehnbügel sind im Bauabschnitt wie folgt geplant:

Station	Straßenseite	Anzahl neuer Fahrradanelehnbügel
0+118 – 0+146	Süd	17
0+260 – 0+262	Süd	2
0+290 – 0+293	Süd	2
0+300 – 0+303	Süd	2
0+324	Süd	1
0+329	Nord	1
0+333 – 0+336	Süd	2
0+368 – 0+371	Nord	2
0+386 – 0+389	Süd	2
0+414 – 0+425	Süd	7
0+692 – 0+698	Nord	3
0+709 – 0+712	Nord	2
0+715 – 0+716	Nord	3
0+721 – 0+724	Nord	11
0+726 – 0+738	Süd	8
1+135 – 1+149	Nord	7
1+197 – 1+213	Süd	6
1+275 – 1+277	Nord	2
1+274 – 1+277	Süd	7
1+291 – 1+304	Süd	9
1+325	Nord	7
1+335 – 1+338	Nord	2
1+336 – 1+345	Süd	7
1+349	Nord	2
Summe		114

Tabelle 12 Fahrradanelehnbügel Max-Brauer-Allee und Holstenstraße

4.10 Entwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert.

Die Lage der Straßenabläufe/Trummen wird an die neue Linienführung der Borde angepasst.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. In den Wasserläufen sind Trummen vorgesehen.

Im Zuge der Herstellung der neuen Trummen müssen die Trummenanschlussleitungen angepasst und z.T. an das vorhandene Mischwassersiel neu angeschlossen werden.

Im Rahmen der Planung wird die Lage der vorhandenen Trummen auf Plausibilität geprüft und ggf. durch zusätzliche Trummen an Tiefpunkten der Fahrbahn ergänzt.

4.11 Ausstattung / Wegweisung

An zahlreichen Einstiegspunkten in den Streckenzug (z.B. an Knotenpunkten, an Einkaufsgelegenheiten, bei Verwaltungseinrichtungen) werden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Die Verkehrszeichen werden an den neuen Straßenquerschnitt und an die neuen Verkehrssituationen angepasst und zum Teil erneuert.

Eine wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich vorhanden. Im Zuge der weiteren Planungen wird das Erfordernis nach Anpassung des Bestandes geprüft und je nach Bedarf in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde angepasst.

Die E-Mobil-Ladestation am östlichen Knotenpunktarm Max-Brauer-Allee Ecke Große Bergstraße sowie mehrere Werbetafeln werden in ihrer Lage versetzt. Die Genehmigung für die neuen Standorte hat der Betreiber eigenständig einzuholen.

4.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege oder parallel zu den Straßenbauarbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. Im Zuge der Planung wurden erste Trassen mit den einzelnen Versorgungsträgern analysiert. Weitere erforderliche Abstimmungen hierzu erfolgen in den nächsten Planungsschritten.

5 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

5.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den „Planungshinweisen“ für Stadtstraßen sowie der „ReStra“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Durch den Umbau der Knotenpunkte und der damit verbundenen signaltechnischen Anpassung der LSA im Planungsabschnitt, sowie die Änderung der Spuraufteilung wird dem verkehrspolitischen Ziel der Busbeschleunigung in geeigneter Weise Rechnung getragen. Weiterhin wird mit der Neuordnung des Radverkehrs das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt und gleichzeitig die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern erheblich erhöht.

Im gesamten Streckenabschnitt werden die Nebenflächen sowie die Fußgängerführungen für mobilitätseingeschränkte Personen optimiert. Sämtliche Anlagen werden zudem mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit und Komfort verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet. Die Radfahrer werden von den vorhandenen, unterbrochenen Radwegen auf einen Radfahrstreifen oder in eine Busspur auf die Fahrbahn geführt. Dadurch werden die Befahrbarkeit, die Durchgängigkeit und der damit verbundene Komfort verbessert.

Im Vordergrund steht dabei, für die Radfahrstreifen eine durchgängige, möglichst geradlinige Befahrbarkeit herzustellen und dem Radfahrer eigene, ausreichend breite Bewegungsräume zur Verfügung zu stellen. Die vorhandenen Unfallschwerpunkte sowie alle weiteren potentiellen Konfliktstellen zwischen Radfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere innerhalb von Knotenpunkten durch das Führen der Radfahrer in das unmittelbare Sichtfeld des Kfz-Fahrers auf ein Minimum reduziert werden.

Der schlechte bauliche Zustand eines Teils des Straßenzuges und der Nebenflächen erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit der Straße. Dieser Aufwand wird durch die vorliegende Planung auf weiten Teilen der Fahrbahn reduziert. Es ist vorgesehen, die Fahrbahn in der Max-Brauer-Allee durch eine Erneuerung der Deckschicht zu sanieren bzw. durch Tiefereinbau in Teilbereichen neu herzustellen.

Durch den Wegfall einzelner Wendemöglichkeiten, durch bauliche neu angelegte Mittelinseln, wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert und die Unfallgefahr signifikant reduziert.

Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Programm zur Busbeschleunigung.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf 5 Mio. Euro.

Es fallen in Teilbereichen des Planungsgebietes Grunderwerbskosten an.

PSP-Nr.: 11860

Kontrakt-Nr.: 0623-0015

6 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Die Maßnahme wird baulich und zeitlich in drei Einzelmaßnahmen gegliedert.

Im Sommer 2019 wird im Rahmen der Umsetzung der Planung der Harkortstraße der Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße umgebaut. Außerdem finden die Bauarbeiten im Bereich des Paul-Neumann-Platzes bis zur Kreuzung Goetheallee statt.

Im Jahr 2020 ist der Umbau des Knotens Holstenstraße sowie die Holstenstraße an sich geplant.

2021 erfolgt dann der Lückenschluss zwischen dem Knoten Goetheallee und dem Knoten Holstenstraße. Außerdem wird die weiterführende Julius-Leber-Straße zwischen dem Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße und dem Knoten Julius-Leber-Straße / Max-Brauer-Allee markierungstechnisch an die neuen Knotenpunktgegebenheiten angepasst.

Die vorab durchzuführenden Leitungsarbeiten sind im Frühjahr 2019 geplant.

Die genaue Verkehrsführung sowie deren Wechselwirkung mit anderen im Umfeld stattfindenden Maßnahmen werden mit allen notwendigen Dienststellen (LAV-KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

6.1 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umbau stellt keine Erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16BlmSchV dar.

6.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Gegebenenfalls zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen müssen an die neuen Höhen angepasst werden.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten, Parkscheinautomaten sowie Masten für die Lichtsignalanlagen werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen demontiert und nach dem Umbau wieder aufgestellt.

6.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Verbesserung und Beschleunigung des Linienbusverkehrs durch Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen und einer westlichen angeordneten Busspur
- Verbesserung der Sicherheit, Geradlinigkeit und des Komforts für Radfahrer durch die Anlage von Radfahrstreifen
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradanhängerbügel
- Schaffen einer Fahrradstation mit 16 Stellplätzen im Bereich des Knotens Holstenstraße
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen mit taktilen Leitelementen (Gehweg, Furten) führt zur Steigerung des Komforts für Fußgänger
- Reduzierung der Konflikte in den Nebenflächen
- Fällungen von Bäumen werden durch Neupflanzungen kompensiert
- Durch den neuen Straßenquerschnitt Entfall von Parkständen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Wegfall einiger Fahrbeziehungen bzw. von Wendemöglichkeiten auf der Max-Brauer-Allee (z.B. Knotenpunkt Julius-Leber-Straße Ecke Chemnitzstraße)

6.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Durch die geplante Fällung von mehreren Straßenbäumen werden im näheren Umfeld die notwendigen Ersatzpflanzungen durchgeführt.

6.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BWVI.

7 Grunderwerb

Im Rahmen der Baumaßnahme ist in Teilbereichen Grunderwerb zu tätigen. Hierbei werden zu erwerbenden Flächen vom Sondervermögen Schulimmobilien in das Tiefbauvermögen der Stadt Hamburg umgeschrieben.

8 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst:

MIV GmbH Schwerin

Ludwigsluster Chaussee 72

19061 Schwerin

Tel. (0385) 3 99 6 – 0

Fax (0385) 3 97 71 – 27

www.miv-schwerin.de

Aufgestellt:

LSBG, GF/PB

Schwerin, den 12.11.2018

gez. 

Hamburg, den 21.11.2018

gez. 

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Bestandsquerschnitt Station 0+500,000	10
Abbildung 2 Übersicht Grundprinzip	22
Abbildung 3 Paul-Nevermann-Platz.....	23
Abbildung 4 Max-Brauer-Allee Kreuzung Paul-Nevermann-Platz.....	24
Abbildung 5 Max-Brauer-Allee Kreuzung Große Bergstraße.....	25
Abbildung 6 Einmündung Lamp´l Weg	26
Abbildung 7 Kreuzung Goetheallee / Goethestraße	27
Abbildung 8 Bereich Goetheallee bis Julius-Leber-Straße	28
Abbildung 9 Kreuzung Julius-Leber-Straße	29
Abbildung 10 Haltestelle Gerichtstraße auf der nördlichen Fahrbahn	30
Abbildung 11 Furten Fußgänger und Radfahrer Kreuzung Julius-Leber-Straße	31
Abbildung 12 Bereich Julius-Leber-Straße bis Hospitalstraße.....	32
Abbildung 13 Einmündung Hospitalstraße Süd, Bodenstedtstraße Nord	33
Abbildung 14 Knotenpunkt Holstenstraße	34
Abbildung 15 Westlicher Knotenpunktarm.....	35
Abbildung 16 Südlicher Knotenpunktarm.....	36
Abbildung 17 Östlicher Knotenpunktarm	37
Abbildung 18 nördlicher Knotenpunktarm.....	38
Abbildung 19 Holstenstraße	39
Abbildung 20 Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße.....	40
Abbildung 21 Bereich Julius-Leber-Straße	41
Abbildung 22 Paul-Nevermann-Platz 1. Verschickung	42
Abbildung 23 Paul-Nevermann-Platz Schlussverschickung	43
Abbildung 24 Goetheallee / Julius-Leber-Straße 1. Verschickung.....	44
Abbildung 25 Goetheallee / Julius-Leber-Straße Variante d. Verkehrsausschusses	45
Abbildung 26 Goetheallee / Julius-Leber-Straße Schlussverschickung.....	46
Abbildung 27 Julius-Leber-Straße Schlussverschickung.....	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Einmündungen und Kreuzungen.....	4
Tabelle 2 Übersicht B-Pläne	8
Tabelle 3 Verkehrsbelastung der Knotenpunkte.....	11
Tabelle 4 Taktung der einzelnen Buslinien inkl. Fahrgastzahlen	12
Tabelle 5 Lichtsignalanlagen im Planungsabschnitt	16
Tabelle 6 Straßenausstattung.....	19
Tabelle 7 Aufstell- und Belegungslängen	47
Tabelle 8 Ausstattungsdetails Lichtsignalanlagen	51
Tabelle 9 Baumbilanz Max-Brauer-Allee und Holstenstraße	52
Tabelle 10 Parkstandbilanz Max-Brauer-Allee.....	53
Tabelle 11 Parkplatzbilanz Holstenstraße	54
Tabelle 12 Fahrradanhängerbügel Max-Brauer-Allee und Holstenstraße	55

Betr.: Busbeschleunigung M 20/25 – Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

hier: Abwägung zur 1. Verschickung vom 25.08.2017

**Abwägung der zur Erstverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen externen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis

1.	BASFI – vom 28.09.2017	3
2.	BIS-VD513 – vom 05.09.2017	3
3.	BIS-VD52 – vom 05.10.2017	3
4.	Polizei-IT 421	5
5.	BIS-F042 – Feuerwehr Hamburg BWVI- WF12 – vom 06.09.2017	5
6.	BSW-LP 14 – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat Baukultur und Städtebau-LP 14 – vom 11.10.2017	6
7.	BUE-IB 3	7
8.	BUE-NGE 1	7
9.	BUE-U 1 – vom 01.09.2017	7
10.	BUE-U 2	7
11.	LBV	7
12.	LIG – Planungsbegleitung – 451 -	7
13.	LIG – Vertrieb und Ankauf – 431 – vom 15.09.2017	7
14.	Finanzbehörde - Bezirk	8
15.	HPA 12/1	8

16.	Handelskammer.....	8
17.	Handwerkskammer	8
18.	HWW – vom 04.10.2017	8
19.	HSE – G11 – vom 04.10.2017	9
20.	Stadtreinigung Hamburg (SRHH) – vom 15.09.2017.....	11
21.	Bezirksamt Altona – A/MR 2 – vom 16.10.2017	11
22.	Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt – vom 07.09.2017	13
23.	Bezirks- Seniorenbeirat.....	14
24.	Verein Barrierefrei Leben e. V. – vom 02.10.2017	14
25.	HH LandesAG beh. Menschen.....	14
26.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V. (BSVH) - vom 25.09.2017.....	14
27.	HVV – vom 02.10.2017	17
28.	HHA AG – Hamburger Hochbahn AG – vom 21.09.2017.....	18
29.	HHA Fachbereich IngenieurBW	20
30.	Switch HH	20
31.	P+R Betriebsgesellschaft – vom 07.09.2017.....	20
32.	Polizeikommissariat 21– vom 05.10.2017.....	21
33.	KVG	21
34.	VHH	21
35.	DB Service Immobilien GmbH.....	21
36.	Taxiverbände.....	21
37.	Ströer – vom 20.09.2017.....	21
38.	Wall GmbH – vom 02.10.2017	23

Nr.	Stellungnahme	Abwägung GF/PB
1	<p>BASFI – vom 28.09.2017 Keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
2	<p>BIS-VD513 – vom 05.09.2017 Die erforderlichen Maßnahmen sind in den beigefügten Auszügen der Lagepläne 2,3,4,7,8 und 9 beschrieben. Geänderte oder ergänzende Unterlagen sind Zeitgerecht zur erneuten Prüfung bei VD 513 vorzulegen. Die erforderlichen Straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist unter Vorlage der betreffenden Planunterlagen vor Schlussverschickung bei VD 513 zu beantragen. Planungsunterlagen sind- sofern noch nicht geschehen - in digitaler Form (PDF-Format ohne Schreibschutz) nach hier zu übermitteln.</p> <p>Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen der verkehrslenkenden Beschilderung. Für die übrigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind Stellungnahmen der jeweils zuständigen Dienststellen (Verkehrsdirektion/VD 511, VD 52 oder örtliche Straßenverkehrsbehörde/PK) einzuholen. Maßnahmen der Verkehrslenkung werden ausschließlich von VD 513 angeordnet.</p>	<p>Die Beschilderung und Wegweisung werden vor der Schlussverschickung mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
3	<p>BIS-VD52 – vom 05.10.2017 Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Dabei ist der LZA-Lageplan detailliert (z. Bsp. Mit Pfeilmasken und Vorfahrtbeschilderung) darzustellen. Insofern entfällt eine Stellungnahme dazu zum jetzigen Zeitpunkt für den o.a. Lageplan.</p> <p>Für alle Lagepläne: Mit wenigen Ausnahmen sind im vorliegenden Plan keine Verkehrszeichen eingezeichnet. Die endgültige Beschilderung in den Bereichen der zukünftigen LZA-Lageplänen wird deshalb nach Übersendung der signaltechnischen Unterlagen von VD 52 festgelegt und angeordnet. Die sonstige Beschilderung außerhalb der signalisierten Bereiche wird entsprechend nach Herreichung eines Verkehrszeichenplans vom beteiligten Polizeikommissariat unter Mitwirkung der VD 52 einvernehmlich festgelegt und straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Erst nach Anordnung der o.a. Unterlagen sind diese der Bauausführung zur Umsetzung zuzuleiten. Bei Bauausführung sind alle Verkehrszeichen der Altbeschilderung, die in den o.a. Unterlagen nicht mehr vermerkt sind, zu entfernen.</p> <p>Ehemalige Einmündungen, die umgewandelt werden als Ein-/Ausfahrten über einen</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beschilderung und Wegweisung werden vor der Schlussverschickung mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.</p> <p>Der Tiefbord zwischen Wabensteinpflaster und Gehweg (PL)</p>

<p>abgesenkten Bordstein sind baulich eindeutig im Sinne der Vorrangregelung des § 10 StVO herzustellen. Ein Tiefbord zwischen Wabensteinpflaster und Gehweg (PL) muss entfallen. Es ist ausschließlich parallel zur Fahrbahn (BD) der Max-Brauer-Allee mit eindeutiger Absenkung auf Höhe der Ein-/Ausfahrt vorzusehen.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-01 Die nördliche Radquerung (von der Holstenstraße kommend, die Max-Brauer-Allee in Richtung Neue Große Bergstraße querend) ist nicht zu verwirklichen, da eine weiterführende Radverkehrsanlage nicht vorhanden sein wird. Gemäß VwV-StVO zu § 37 zu Nummer 6, Randnummer 44 in Verbindung mit RILSA Nummer 3.3 Absatz 5 ist eine Radfahrerführung und Signalisierung hier ausgeschlossen, weil im anschließenden Streckenabschnitt Radwege oder Radfahrstreifen nicht vorhanden sind und das Radfahren dort in der Fußgängerzone grundsätzlich verboten sein wird.</p> <p>Lageplan 16-11 860-04-02 Die in Richtung Bahnhof indirekt an der Großen Bergstraße querenden Radfahrer sind nicht mit den eingezeichneten R-Signalen zu signalisieren. Entweder sie werden, je nach Schaltung, gar nicht signalisiert oder sie erhalten ein R-Signal vor der Konfliktfläche. Dann jedoch mit Haltlinie.</p> <p>Lageplan 16-11 860-04-03 Vor der Fußgängerquerung an der Goethestraße ist vorab zu klären, ob es sich um einen K- oder um einen H-Signalgeber handelt. Sollte keine Auffangsignalisierung, sondern nur ein Hilfssignal vorliegen, dürfen keine Haltlinien vorhanden sein.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-04 Keine Anmerkungen.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-05 Keine Anmerkungen.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-06 Der Bus und Radverkehrssonderfahrstreifen ist im Hinblick auf eine falsche Öffnung zu Beginn sowie möglicherweise fehlende Öffnungen an Einfahrten hin zu überprüfen und ggf. anzupassen.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-07 Die Radfahrstreifen in der Holstenstraße vor dem Knotenpunkt sind jeweils so weit wie möglich nach hinten mit geschlossenen Linien (V2 295) zu versehen, um</p>	<p>entfällt.</p> <p>Die nördlichen Radquerung und die Aufstelltasche für die linksabbiegenden Radfahrer entfallen.</p> <p>Nach Rücksprache mit S1 entfällt das Radfahrersignal.</p> <p>Die Haltlinien werden im Bereich der Goethestraße entfernt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Fehlende Öffnungen an Einfahrten werden vorgesehen.</p> <p>Die geschlossenen Linien sind in den Planunterlagen verlängert.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Fahrstreifenwechsel motorisierter Fahrzeuge über den Radfahrstreifen möglichst auf eine Stelle zu beschränken.</p> <p>In der Max-Brauer-Allee ist die Dickstrichmarkierung zum Linksabbiegefahrstreifen bis zu Beginn der ersten Pfeilgruppe anzupassen. Dabei ist zu prüfen, ob noch eine Pfeilgruppe zusätzlich davor gelegt werden sollte.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-08 Keine Anmerkungen.</p> <p>Lageplan 16-11860-04-09 Keine Anmerkungen.</p>	<p>Dickstrichmarkierung wird angepasst. Eine weitere Pfeilgruppe wird ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
4	<p>Polizei-IT 421 <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
5	<p>BIS-F042 – Feuerwehr Hamburg BWVI- WF12 – vom 06.09.2017 Die Belange der Feuerwehr gründen sich auf die HBauO sowie ggf. Sonderbauvorschriften. Die eingereichten Unterlagen können in diesem Planungsstadium nicht in Hinblick auf die Belange der Feuerwehr geprüft werden.</p> <p>Aus diesem Grunde werden hier lediglich allgemeine Anforderungen benannt. Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren können sich weitergehende Anforderungen ergeben.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“. Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die Plast 6, Abschnitt 1.5 sowie die Plast 5 anzuwenden. Diese Flächen dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht eingeschränkt werden. 2. Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen: <ul style="list-style-type: none"> • Gebäudeklassen 1-2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300m Umkreis • Gebäudeklassen 3-5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150m Entfernung (Lauflänge) • Sonderbauten entsprechend § 2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschrift in 300m Umkreis, wobei der nächstgelegene Hydrant in maximal 120m 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Entfernung (Lauflänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte.</p>	
<p>6</p>	<p>BSW-LP 14 – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat Baukultur und Städtebau-LP 14 – vom 11.10.2017 Insgesamt ist im Verlauf der Max-Brauer-Allee die Fällung von ca. 30 Straßenbäumen vorgesehen. Einige davon sind nach unserer Auffassung nicht erforderlich bzw. durch geringe Anpassungen der Planung vermeidbar.</p> <p>Kreuzungsbereich Max-Brauer-Allee/Holstenstraße Vier Bäumen auf der Mittelinsel könnte man erhalten, indem man am nördlichen Rand alles so belässt (breiter Rad- und Gehweg) und am südlichen Rand der Parkstreifen zugunsten des Fahrradstreifens entfällt. Die Insel bildet die Verlängerung der historischen Mittelallee und ist das „Brückenelement“ zur Fortsetzung der Mittelallee östlich der Holstenstraße.</p> <p>Im Kreuzungsbereich sollen zwei Einzelbäume entfallen. Beide könnten evtl. erhalten bleiben, wenn der Radweg auf den Fahrradstreifen jeweils später, hinter den Bäumen verschwenkt würde. Ist der Rechtsabbieger von der Max-Brauer-Allee in die Holstenstraße wirklich erforderlich?</p> <p>Im Abschnitt Holstenstraße soll eine seitliche Verkehrsinsel wegfallen mit 4 Bäumen, die eine Nebenspur abteilt. Ggf. könnte man alles so belassen und den von Süden ankommenden Radstreifen rechts an der Mittelinsel führen und den dort vorhandenen Parkstreifen an den rechten Rand der Nebenspur legen. Für die verlängerte Bushaltestelle müsste der Platz trotzdem ausreichen, um nach links in die Holstenstraße einzufädeln.</p> <p>Kreuzungsbereich Max-Brauer-Allee/Goetheallee Hier sollen für eine Linksabbiegespur in die Goetheallee mehrere Bäume auf der Mittelinsel fallen. Gegenüber und im Anschluss sollen auf der nordwestlichen Seite für den Radfahrstreifen ebenfalls einige größere Bäume gefällt werden. Es wäre zu prüfen, ob die Einrichtung einer überbreiten kombinierten Bus-Rad-Spur auf dem relativ kurzen Abschnitt zwischen Julius-Leber-Straße und Goetheallee wirklich die erhofften Vorteile</p>	<p>Die Planung wird durch einen zertifizierten Baumgutachter begleitet. Die Planung konnte in einigen Bereichen so optimiert werden, dass auf einige Fällungen verzichtet werden kann. In anderen Bereichen ist eine Fällung gem. Baumgutachter unumgänglich.</p> <p>Die zu fällenden Bäume sind, im Vergleich zu den anderen Bäumen, eher jüngeren Datums. Der Wegfall des Parkstreifens kann aufgrund der geringen Parkmöglichkeiten in diesem Bereich nicht akzeptiert werden.</p> <p>Um eine Gefährdung des Radfahrers vom Radweg kommend und auf den Radfahrstreifen wechselnd durch den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, muss die Ableitung frühstmöglich im Sichtfeld des KFZ-Fahrers liegen. Würde man die Ableitung erst hinter den Bäumen anlegen, kann es zu Konflikten zwischen Radfahrer und rechtsabbiegenden KFZ-Fahrern kommen.</p> <p>Die verlängerte Bushaltestelle liegt zu großen Teilen im Bereich der Nebenspur. Daher kann diese nicht wieder hergestellt werden. Als Ausgleich werden nach der Bushaltestelle Schrägparkstände angeordnet. Im Bereich der ehemaligen Nebenspur werden Baumpflanzungen vorgenommen, welche die vorhandene Baumreihe verlängern.</p> <p>Der Linksabbieger in die Goetheallee ist zwingend notwendig, da zukünftig das Abbiegen aus der Max-Brauer-Allee in die Julius-Leber-Straße nicht mehr möglich sein wird. Die Bus-Rad-Spur ist nicht nur im kurzen Abschnitt zwischen der Julius-Leber-Straße und der Goetheallee geplant, sondern bereits ab</p>

	bringt, oder eine andere Aufteilung möglich ist, um einige der Bäume zu erhalten.	der Kreuzung Holstenstraße vorgesehen. Im Bereich der geplanten Baumfällungen am Fahrbahnrand werden zwei Fahrspuren für den MIV und ein Radfahrstreifen angelegt. Die Fahrspuren sind notwendig, um die anfallenden Verkehrsströme abwickeln zu können.
7	BUE-IB 3 <i>Keine Einwendung eingegangen.</i>	-
8	BUE-NGE 1 <i>Keine Einwendung eingegangen.</i>	-
9	BUE-U 1 – vom 01.09.2017 Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes (BUE/U13) bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken: Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).	Der LSBG geht nicht von einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen aus, da im Zuge der Baumaßnahme keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden.
10	BUE-U 2 <i>Keine Einwendung eingegangen.</i>	-
11	LBV <i>Keine Einwendung eingegangen.</i>	-
12	LIG – Planungsbegleitung – 451 - <i>Keine Einwendung eingegangen.</i>	-
13	LIG – Vertrieb und Ankauf – 431 – vom 15.09.2017 Zu der Inanspruchnahme einer Teilfläche des Schulgrundstücks, Flurstück 1811 an der Max-Brauer-Allee wird die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH/SBH Schulbau Hamburg (Sondervermögen Schulimmobilien) als eigener Träger öffentlicher Belange, direkt Stellung nehmen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>HGV Hamburger Gesellschaft Mit der Errichtung einer Busbeschleunigungsspur ist es erforderlich den Gehweg auf das Flurstück 1811, Max Brauer Allee 134 zu verlegen. Dazu ist eine Teilflächenüberweisung (rd. 209 m²) in das Tiefbauvermögen erforderlich. Grundsätzliche besteht im SoV die Bereitschaft städtebauliche Projekte zu Fördern und die Teilflächen zu überweisen, bei einer möglichen Überweisung sind allerdings folgende Punkte zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verlegung der unter Denkmalschutz stehenden Einfriedung • Anpassung der betroffenen Außenanlagen der Schule - Sicherung und Verlegung der Medienübergabepunkte, soweit erforderlich • Kostenneutralität für SoV und SBH 	Die Außenkante der Nebenanlage wird im Vergleich zum Bestand nicht verändert. Bereits jetzt liegt ein Teil der Gehwegfläche auf dem Flurstück 1811 und wird als Gehweg durch Passanten genutzt. Ein zusätzlicher Eingriff in das Flurstück ist nicht vorgesehen.
14	<p>Finanzbehörde - Bezirk <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
15	<p>HPA 12/1 <i>Nicht betroffen.</i></p>	-
16	<p>Handelskammer <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
17	<p>Handwerkskammer <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
18	<p>HWW – vom 04.10.2017 In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu 	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	<p>unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Für vorbereitende Arbeiten benötigt die HWW eine Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb in Verbindung.</p> <p>Im Bereich der Straßenbaumaßnahme liegen Hauptleitungen von zentraler Bedeutung für die Trinkwasserversorgung von Hamburg. Baumaßnahmen an diesen Leitungen oder auch temporäre Außerbetriebnahmen müssen längerfristig koordiniert werden. Die Vorlaufzeit kann übliche Vorlaufzeiten für die Baumaßnahme deutlich übertreffen. Zusätzlich zum Regulieren der Straßenkappen während der Bauphase, müssen im Vorwege nicht nur die Armaturen erneuert werden, sondern in der Holstenstraße zw. Max-Brauer-Allee und Norderreihe auch die bruchgefährdete Graugussleitung DN 500 von 1903.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
19	<p>HSE – G11 – vom 04.10.2017</p> <p>im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Max-Brauer-Allee/Holstenstraße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen. <p>Geplante Baumstandorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • diverse neu geplante Bäume liegen unter dem von der HSE geforderten Mindestabstand von 3,0 m ab Achse, teilweise direkt über einem Siel. Es ist zu prüfen, ob und welche Baumstandorte verändert und wo die Abstände vergrößert werden können. In der Anlage erhalten Sie hierzu einen Scan der Planunterlagen mit Eintragungen zu den Konfliktpunkten. 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bäume werden zum Schutz angrenzender Leitungen bzw. Sielanlagen mit Wurzelvorhängen versehen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bäume werden zum Schutz angrenzender Leitungen bzw. Sielanlagen mit Wurzelvorhängen versehen. Aufgrund zahlreicher Leitungstrassen und Zwangspunkten in den Nebenanlagen und Mittelinsel können die neu geplanten Bäume lagetechnisch nicht verändert werden. Der Abstand von 3,0 m kann durch die geringen Platzverhältnisse in weiten</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Neue Bordsteinverläufe:</p> <ul style="list-style-type: none"> In Teilbereichen steht der neu geplante Bordsteinverlauf in Konflikt mit vorhandenen Sielschächten. Die betroffenen Bereiche sind in der Anlage Scan markiert. Der Bordsteinverlauf soll hier entsprechend angepasst werden. <p>Einmündung Gerichtstraße, geplante Aufhebung für den Individualverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> Es ist geplant, die Zufahrtmöglichkeit von der MaxBrauer-Straße in die Gerichtstraße für den Individualverkehr aufzuheben. Laut Planunterlagen sind Poller vorgesehen. <p>Die Zuwegung von der Max-Brauer- Allee in die Gerichtstraße und Anfahrbarkeit der vorhandenen Sielanlagen muss für Sielbetriebsfahrzeuge (Spül- und Saugfahrzeug, 40 to Gesamtgewicht, Achslast bis 150kN) weiterhin gewährleistet bleiben. Entsprechend sind das Schließsystem der Poller sowie die Einmündungsgestaltung zu berücksichtigen und mit der HSE abzustimmen.</p>	<p>Teilen der Baustrecke nicht eingehalten werden. Bei der Ausführung der Maßnahme ist auf einen besonderen Schutz der Leitungstrassen im Bereich der zu pflanzenden Bäume zu achten.</p> <p>Die Sielschächte müssen im Zuge der Planung versetzt bzw. ggf. der Konus wenn möglich gedreht werden.</p> <p>Die Erreichbarkeit der Gerichtstraße ist weiterhin über die Löfflerstraße möglich. Am Ende der Gerichtstraße ist das Wenden durch einen Wendehammer sichergestellt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>20</p>	<p>Stadtreinigung Hamburg (SRHH) – vom 15.09.2017</p> <p>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 im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme- hier a) Standplatz Schnellstraße/ Ecke Max-Brauer-Allee mit 5 Depotcontainern und b) Standplatz Holstenstraße vor Haus 156 mit 10 Depotcontainern- müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens drei Wochen im Voraus schriftlich über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>21</p>	<p>Bezirksamt Altona – A/MR 2 – vom 16.10.2017</p> <p>Am Paul-Neveermann-Platz wird der Radverkehr über die Einfahrt zum Busbahnhof zur</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Taxifahrer geleitet. Hier muss das vorhandene Großpflaster bis zur bereits durch den Bezirk hergestellten Asphaltbahn ebenfalls durch Asphalt ersetzt werden.</p> <p>Höhe Lamp'I-Weg ist auf der nördlichen Fahrbahnseite der Max-Brauer-Allee eine Ladezone und ein „Gehwegparkstreifen“ vorgesehen. Hier sollte explizit ein Haltebereich für Reisebusse ausgewiesen und freigehalten werden, die hier ansonsten den Radstreifen blockieren oder ungesichert auf der Fahrbahn in der Goetheallee halten.</p> <p>Auch nach dem Umbau wird die Max-Brauer-Allee eine starke Trennwirkung haben. Wir bitten daher um Prüfung, ob die Querverbindungen über die Straße für den Radverkehr verbessert werden können, da ansonsten mit Geisterradlern auf Gehwegen zu rechnen ist. Dies betrifft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goethestraße zur Goetheallee östlich der Parkanlage und Gegenrichtung: Hier fehlen Schutzräume für querenden Radverkehr im geplanten Kfz-Durchstich. • Einmündung „Bei der Friedenseiche“ zur nördlichen Fahrbahn und Gegenrichtung: Hier sollte ein Durchstich für den Radverkehr über den Alleebereich angelegt werden. • Einmündung Schnellstraße zur südlichen Fahrbahn und Gegenrichtung: Hier sollte ein Durchstich für den Radverkehr über den Alleebereich angelegt werden. • Hospitalstraße zur Bodenstedtstr. und Gegenrichtung: Wie an der Goethestraße fehlen hier Schutzräume für den Radverkehr. • Einmündung Eggerstedtstraße zur südlichen Fahrbahn und Gegenrichtung: Hier sollte die Mittelinsel für den Radverkehr überfahrbar sein. <p>Der vorgesehene Ausbau der Querung über die Max-Brauer-Allee entlang der Veloroute 1 bzw. 13 (zwischen Chemnitzstraße und Gerichtsstraße) wird begrüßt. Die</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Radfahrer in diesem Bereich haben separate Aufstelltaschen und queren auf Sicht die Max-Brauer-Allee.</p> <p>Die Mittelinsel muss mit ihren Bäumen und ihren bereits vorhandenen Parkflächen in diesem Bereich aufgrund von Denkmalschutz unberührt bleiben.</p> <p>Eine zusätzliche Furt für den Radfahrer würde eine Absenkung der Bordanlage im Bereich der Mittelinsel und somit einen Eingriff in den Wurzelbereich der denkmalgeschützten Bäume zufolge haben. Daher kann ein Durchstich nicht umgesetzt werden.</p> <p>Die Radfahrer in diesem Bereich queren, wie auch bereits im Bestand praktiziert, auf Sicht die Max-Brauer-Allee. Eine extra Aufstelltasche ist aufgrund der voraussichtlich geringen Anzahl an querenden Radfahrern nicht notwendig.</p> <p>Ein Queren der Max-Brauer-Allee ist an der Kreuzung Holstenstraße möglich. Ein sicheres Queren ohne Signalisierung im Bereich der Eggerstedtstraße kann aufgrund der Kreuzungsnähe nicht gewährleistet werden. Sie ist im Bestand auch nicht überfahrbar.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Chemnitzstraße wird im bezirklichen Veloroutenprojekt Nr. A06 umgebaut, hier ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen. Erste bestehende Planungsansätze werden derzeit präzisiert, eine erste Verschiebung ist für Anfang 2018 geplant. Hier wird ein zeitnaher Abstimmungstermin angeregt, um die genaue Schnittstelle zwischen den Projekten festzulegen. Ansprechpartnerin für das Projekt ist Frau Hamann, 428 11-6242, anja.hamann@altona.hamburg.de bzw. für die Koordination der Velorouten: Herr Hahn, 428 11-6395, oliver.hahn@altona.hamburg.de</p> <p>Holstenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> neu geplante Schrägparkplätze im Bereich der ehemaligen Nebenfahrbahn: Beim Ausparken aus Schrägparkplätzen können Autofahrer/innen den fließenden Verkehr nur ungenügend einsehen. Quasi blind rückwärts ausparken über einen Radstreifen auf eine zweibahnige, vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 und Busverkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Wir bitten daher darum, hier Längsparken vorzusehen. <p>Julius-Leber-Straße, Knoten Goetheallee</p> <ul style="list-style-type: none"> Hier sind keine Radstreifen dargestellt, obwohl diese in den Planungen für beide Enden der Straße (Max-Brauer-Allee und Harkortstr./Lessingtunnel) vorgesehen sind. Um den späteren Umbau der Julius-Leber Straße mit Radverkehrsanlagen zu erleichtern, sollten hier bereits jetzt ebenfalls Radstreifen eingeplant werden. Weiterhin ist die Querung der Julius-Leber-Straße entlang der Goetheallee nach der vorliegenden Planung für den Radverkehr nicht möglich. Hier sollte eine Quermöglichkeit in die Grünanlage (Goethealle östlich / Grabbestraße) geschaffen werden, da der Radverkehr auf diesem Korridor dann weiter in Richtung Goethestraße / Ikea fahren kann. 	<p>Die Schrägparkplätze haben im Rahmen der Planung einen regelkonformen 0,75m breiten Rückstoßstreifen erhalten, welcher ein langsames Hinaustasten aus dem Parkstand möglich macht. Die Parkstände im Bereich der Max-Brauer-Allee in der Mittelinsel zeigen, dass diese Art der Parkstände trotz starkem Busverkehr und einem allgemeinen hohen Verkehrsaufkommen funktioniert.</p> <p>Die Goetheallee wird nur in den beiden Knotenpunktbereichen der neuen Verkehrssituation angepasst. Ein Umbau des gesamten Straßenabschnitts ist in dieser Maßnahme nicht geplant. Die Julius-Leber-Straße erhält jedoch auf der Strecke zwischen dem Knoten Goetheallee / Julius-Leber-Straße und dem Knoten Julius-Leber-Straße / Max-Brauer-Allee eine Anpassung der Markierung. Die Strecke erhält einen Fahrstreifen für den MIV, einen Radschutzstreifen für den Radverkehr und Längsparkstände am äußeren Fahrbahnrand.</p> <p>Die Radfahrer erhalten in der Julius-Leber-Straße zum Queren eine unsignalisierte Sprunginsel. Die Radfahrer können hier die Julius-Leber-Straße auf Sicht passieren. Der angrenzende Park im Bereich der Goetheallee wird derzeit für Radfahrer umgestaltet. Die geplante Sprunginsel wird die Verbindungsstelle zwischen Parkanlage und Goetheallee (östlich).</p>
<p>22</p>	<p>Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt – vom 07.09.2017 <u>Blatt 4</u> Thema neu zu pflanzender Baum und neue Bauminsel vor dem denkmalgeschützten</p>	<p>Die Lage der Bauminsel wird gemäß Einwendung angepasst.</p>

	<p>Gebäude Gerichtstraße 1, Julius-Leber-Straße 8, 10: Die Bauminsel sollte parallel zur Gebäudekante angelegt werden, also Bezüge zum Gebäude suchen. Momentan ist sie in einem sich nicht erschließenden Winkel zum Gebäude vorgesehen.</p> <p><u>Blatt 4</u> Thema Fahrgastunterstand vor dem denkmalgeschützten Gerichtsgebäude Max-Brauer-Allee 89-91: Der FGU muss ohne Werbung vorgesehen werden, um die Sicht auf das denkmalgeschützte Gebäude nicht zusätzlich zu behindern.</p> <p><u>Blatt 6</u> Thema Pflasterung Überfahrt zum denkmalgeschützten Von-Nyegaard-Stift (Max-Brauer-Allee 127/ 129): Die Pflasterung kann nicht in Wabensteinen vorgesehen werden, da die Zufahrt im Zusammenhang mit der geschützten Stifftanlage steht. Hier muss das Großpflaster beibehalten werden.</p> <p><u>Blatt 9</u> Thema Fußgängerquerungen durch die denkmalgeschützte Mittelinsel/ Allee: Da auch in der Julius-Leber-Straße die Mittelinsel geschützt ist, steht das Denkmalschutzamt einer zweimaligen Querung im Bereich der Goetheallee kritisch gegenüber. Hier sollte nur ein Überweg vorgesehen werden an der für die Nutzer geeigneteren Stelle.</p>	<p>FGU kann ohne Werbung hergestellt werden.</p> <p>Die Pflasterung wird als Großpflaster ausgeführt.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird für die Fußgänger eine Querung mittig des Knotens vorgesehen. Zusätzlich wird für die Radfahrer, die die Julius-Leber-Straße queren wollen, eine separate Sprunginsel vorgesehen. Bäume werden durch diesen Eingriff nicht beeinträchtigt. Der Kern des Denkmals wird somit nicht verletzt.</p>
23	<p>Bezirks- Seniorenbeirat <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
24	<p>Verein Barrierefrei Leben e. V. – vom 02.10.2017 Da die PLAST 10 von Ihnen berücksichtigt wurde, haben wir zurzeit keine weiteren Anmerkungen zur Barrierefreiheit für körperbehinderte Menschen.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
25	<p>HH LandesAG beh. Menschen <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
26	<p>Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V. (BSVH) - vom 25.09.2017 Zu den Plänen: Grundsätzlich - Der Auffindestreifen der Bushaltestelle ist aus Rippenplatten in Laufrichtung</p>	Die Auffindestreifen werden aus Rippenplatten hergestellt.

<p>entlang des Gehweges auszustatten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sind bereits Borde im Bestand abgesenkt, ist bei gemeinsamen Querungen der Bord der Blindenquerung auf 6 cm anzuheben. Bei gemeinsamen Querungen sind 3 cm Borde notwendig. - Stutzig macht uns folgendes: In der Tabelle ist bei den meisten Anlagen eingetragen "Akustischer Freigabe- und/oder Orientierungssignal-geber". Das ist natürlich nicht akzeptabel, wir brauchen immer beides – und natürlich auch die taktile Freigabe. Nur an einzelnen Anlagen ist statt des "und/oder" ein "und" vorhanden... <p>LP 1 mit Paul-Neversmann-Platz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Querung der Max-Brauer-Allee sollte die Blindenquerung auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. - Die Bodenindikatoren sind in Ordnung. - Die Gehwegssituation am Ende der Bushaltstelle auf dem Paul-Neversmann-Platz ist unklar. Verhindert hier ein hoher Bord das an dieser Stelle vermutlich nicht mögliche Querungen? - Wo befindet sich die Einstiegshaltestelle? <p>LP 2 mit Paul- Neversmann-Platz, Große Bergstraße und Lamp'1-Weg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Anmerkungen <p>LP 3 mit Goethestraße und Bei der Friedenskirche</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der östlichen Ecke der nördlichen Fahrbahn Goetheallee dürfen die nebeneinanderliegenden Nullabsenkungen nicht ineinanderlaufen. - Die Gehwegüberfahrt der südlichen Fahrbahn Goetheallee ist für blinde Nutzer nicht erkennbar. Auch wenn hier Fußgänger Vorrang haben, muss für diesen Personenkreis erkennbar sein, dass sie in einem Bereich sind, in dem mit Fahrzeugverkehr gerechnet werden muss. Auch die Orientierung ist durch fehlende Orientierungskanten problematisch. Die Überfahrt sollte mit einem taktill 	<p>Alle Bordkanten auf der Baustrecke werden den Richtlinien entsprechend angepasst.</p> <p>Die Anforderung der Barrierefreiheit wird im Zuge der LSA-Planung Rechnung getragen. Es werden Einzelfallentscheidungen aus Gründen der Verkehrssicherheit getroffen.</p> <p>Da auf der Südseite eine Aufstelltasche für den Radfahrer vorgesehen ist, muss aus baulicher Sicht die 6cm Querung an den 12cm Hochbord anschließen. Ein Tausch ist baulich nicht umsetzbar.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird dort ein Hochbord vorgesehen, der dem Sehbeeinträchtigten das Ende der Nebenanlage anzeigt.</p> <p>Der Einstieg befindet sich im ZOB.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Beide Bereiche mit Nullabsenkern werden auf eine Breite von 1,00 m reduziert. Dazwischen wird ein Bereich mit einem 3 cm Bord vorgesehen.</p> <p>Nach Rücksprache mit VD 52 bleibt die Gehwegüberfahrt so wie geplant, da der motorisierte Individualverkehr nur mit einem speziellen Anliegen diese Überfahrt queren darf. Einfahrende Fahrzeuge haben auf den Verkehr auf der Nebenanlage Rücksicht zu nehmen. Die Fußgänger haben hierbei immer</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>gut erfassbarem Material, der sich deutlich vom eigentlichen Gehwegbelag unterscheidet, ausgeführt werden.</p> <p>LP 4 mit Julius-Leber-Straße, Gerichtsstraße und Chemnitzstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - An der Dreiecksinsel der Rechtsabbiegespur Julius-Leber-Straße darf der Bord zwischen den beiden Nullabsenkungen nicht auf null verbleiben sondern muss auf mindestens 3 cm angehoben werden. - Auf der südlichen Seite der westlichen Querung Max-Brauer-Allee ist die Bordsteinführung nicht verständlich. Hier liegt das Sperrfeld in einer Kurvenausrundung, andererseits ist hier aber eine Gehwegüberfahrt der Chemnitzstraße vorhanden und es ist ein abgesenkter Bord entlang der Max-Brauer-Allee eingezeichnet. - Insgesamt halten wir hier eine Gehwegüberfahrt für problematisch und befürchten Konflikte zwischen Fußgängern und abbiegenden Kraftfahrzeugen. Andernfalls muss sie deutlich taktile erkennbar sein. Die Wabenpflastersteine unterscheiden sich nicht deutlich genug vom normalen Pflasterbelag, da sie einen ähnlich hohen Fugenanteil aufweisen. - Auch die Situation an der südlichen Seite der östlichen Querung ist uneindeutig: Hier ist am Bord eine Nullabsenkung für Rollstuhlnutzer, rechtwinklig dazu ein hoher Bord und dann wieder rechtwinklig eine Nullabsenkung für Radfahrer. Das lässt sich vermutlich baulich so nicht ausführen.... Hier sollte der Trennstreifen des Radwegs bis an das Sperrfeld gezogen werden. - Auffindestreifen Bushaltestelle siehe oben. <p>LP 5 mit Schnellstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auffindestreifen Bushaltestelle siehe oben. - Die Querung der Schnellerstraße sollte als getrennte Querung ausgeführt werden. <p>LP 6 mit Bodenstedtstraße – Hospitalstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der nördliche Gehweg erscheint am östlichen Ende (des Planes) recht schmal und sollte nicht noch durch Fahrradbügel weiter verschmälert werden. 	<p>Vorrang und sind vom Fahrzeugführer vorbeizulassen.</p> <p>Beide Bereiche mit Nullabsenkern wurden auf eine Breite von 1,00 m reduziert. Dazwischen wurde ein Bereich mit einem 3 cm Bord vorgesehen.</p> <p>Die Kurvenausrundung wird angepasst. Die Querung und die taktilen Leitelemente werden vor Kurvenausrundung liegen.</p> <p>Nach Rücksprache mit VD 52 bleibt die Gehwegüberfahrt so wie geplant, da motorisierter Individualverkehr nur mit einem speziellen Anliegen diese Überfahrt queren darf.</p> <p>Nach Abstimmung mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e. V. wird die 6cm Blindenquerung an die Aufstelltasche des Radfahrers gelegt, um die Situation baulich herstellen zu können. Durch die große Mittelinsel ist der sehbeeinträchtigte Fußgänger weit genug vom direkten Kreuzungsgeschehen entfernt.</p> <p>Aufgrund des Platzmangels ist keine getrennte Querung möglich, daher wird weiterhin eine gemeinsame Querung mit einem 3cm Bord vorgesehen.</p> <p>Die geplanten Poller liegen auf der alten Gehwegkante. Die Poller sind zwingend erforderlich, um das Beparken des</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>LP 7 mit Eggerstedtstraße und Holstenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Auffindestreifen an der nördlichen Bushaltestelle sollte nicht aus Noppen ausgeführt werden. Hier wäre es besser, wenn der Auffindestreifen für die Querung der Nebenstraße ohne Knick durchläuft und der Auffindestreifen für den Bus (aus Rippen in Laufrichtung Gehweg) anschließt. - Die Fahrradstation im nördlichen Gehweg muss taktil umpflastert werden. Sie behindert die Orientierung – und falls es sich um den neuen, zweistöckigen Typ handelt, auch die Sicherheit - erheblich. - An der Gehwegüberfahrt der Nebenfahrbahn Holstenstraße sind die Richtungsfelder nicht korrekt ausgerichtet. - An der nordwestlichen Ecke der Kreuzung Holstenstraße dürfen die Nullabsenkungen nicht ineinanderlaufen. - Am nördlichen Gehweg östlich der Kreuzung fehlt der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg. - Auf der östlichen Seite der Holstenstraße ist nicht erkennbar, wo sich die innere Leitlinie befindet, die von blinden Fußgängern zur Orientierung benutzt wird. Wenn der Hauptfußweg jenseits der Baumscheiben liegt, ist weder die Querung noch die Bushaltestelle auffindbar. Hier sind die Auffindestreifen zu prüfen und entsprechend anzupassen. <p>LP 8 Holstenstraße mit Zeiseweg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Anmerkungen <p>LP 9 Goetheallee / Julius-Leber-Straße</p> <p>An der nördlichen Einmündung der Goethe-Allee sowie an der Einmündung der Löfflerstraße in die Goetheallee fehlen Richtungsfelder. Hier besteht durch die Lage der Querung in der Kurve bei rechtwinkliger Ausrichtung am Bord die Gefahr, mittig auf die Kreuzung zu geraten.</p>	<p>Gehwegs durch Fahrzeuge zu vermeiden.</p> <p>Auffindestreifen wird der Einwendung entsprechend angepasst.</p> <p>Eine taktile Umpflasterung wird vorgesehen.</p> <p>Die Richtungsfelder werden angepasst.</p> <p>Zwischen beiden Nullabsenkungen wird ein Bereich mit einem 3cm Bord vorgesehen.</p> <p>Der Trennstreifen aus Noppenplatten wird ergänzt.</p> <p>Die im Bestand vorhandene Haltestelle wird in ihrer Lage in der Planung nicht verändert. Die Grünfläche mit vorhandenen Bäumen soll in ihrer Lage ebenfalls unverändert bleiben. Für die Haltestelle sind regelkonforme Auffindestreifen aus Rippen bzw. Noppenplatten vorgesehen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die taktilen Elemente werden im Einmündungsbereich der Goethe-Allee ergänzt.</p>
27	<p>HVV – vom 02.10.2017</p> <p>Die Planung berührt im Bereich der Lagepläne 1 und 2 das Umfeld des Bahnhofs Altona. Die vorgestellte Planung wird von uns ausdrücklich begrüßt, insbesondere durch sie die</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>Erreichbarkeit des Bahnhofs Altona mit dem Fahrrad und die Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern verbessert werden, Fußgängeranlagen barrierefrei ausgebaut werden sowie Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf Nebenflächen durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn reduziert werden.</p>	
<p>28</p>	<p>HHA AG – Hamburger Hochbahn AG – vom 21.09.2017 <u>Zukünftige ÖPNV-Erschließung der Neuen Mitte Altona:</u> Zur Erschließung der „Neuen Mitte Altona“ wird es zukünftig Linienverkehr mit Bussen durch die Harkortstraße geben. Langfristig soll der Linienweg vom Bf. Altona über die Präsident-Krahn-Straße in die Harkortstraße und zurück führen. Da die Präsident-Krahn-Straße jedoch nicht vor dem Jahr 2024 umgebaut und für den Busverkehr befahrbar sein wird, ist es geplant, den Bus bis dahin in Fahrtrichtung Norden über die Max-Brauer-Allee, die Goethestraße und die Julius-Leber-Straße und in Gegenrichtung über die Julius-Leber-Straße und die Max-Brauer-Allee zu führen.</p> <p>Deshalb bitten wir folgende Abbiegebeziehungen mit den Schleppkurven eines Gelenkbusses (18,75 m) zu überprüfen und ggf. die Knotenpunkte so anzupassen, dass ein Abbiegen mit einem Gelenkbus möglich ist:</p> <p>→ Abbiegebeziehung Max-Brauer-Allee links in die Präsident-Krahn-Straße (und Gegenrichtung): Aus Sicht der Hochbahn sollte der Haltebalken des Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifens aus der Präsident-Krahn-Straße deshalb begradigt und ggf. etwas zurückgelegt werden.</p> <p>→ Abbiegebeziehung Max-Brauer-Allee links in die Goetheallee</p> <p>→ Abbiegebeziehung Goetheallee links in die Julius-Leber-Straße: Aus Sicht der Hochbahn müsste der Abbiegefahrstreifen im Bereich der Mittelinsel der Julius-Leber-Straße deshalb verbreitert werden.</p> <p>→ Abbiegebeziehung Julius-Leber-Straße nach rechts in die Max-Brauer-Allee</p> <p>Beeinflussung der Lichtsignalanlagen für den ÖPNV: Wir bitten darum, auch die oben beschriebenen Linienwege bei der geplanten Beeinflussung der Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Schleppkurven wurden in den einzelnen Einmündungen und Knotenpunkten geprüft.</p> <p>Ein Zurücklegen der Haltelinie wurde geprüft und kann nicht erfolgen, da sich die Leistungsfähigkeit des Knoten dadurch stark vermindern würde.</p> <p>Die Schleppkurve eines Gelenkbusses wurde nachgewiesen.</p> <p>Die Schleppkurve eines Gelenkbusses wurde nachgewiesen.</p> <p>Die Schleppkurve eines Gelenkbusses wurde nachgewiesen. Die Ausrundung der nördlichen Nebenanlage wird angepasst.</p> <p>Die LSA-Beeinflussung wird im Rahmen des Ausbauziels M 20/25 nur auf der Max-Brauer-Allee vorgenommen. Weitere Straßenzüge werden mit der Umplanung der jeweiligen Straßen busbeschleunigt.</p>

<p>Einfahrt in den Paul-Nevermann-Platz (Bf. Altona): Wir begrüßen die Möglichkeit, dass es in der Einfahrt zur Busanlage Bf. Altona an den schon vorhandenen Überliegern zukünftig auch möglich ist, Fahrgäste aussteigen zu lassen. Wir weisen darauf hin, dass die Sichtbeziehungen für wartepflichtige Taxen und Radfahrer, die vom Taxiplatz kommend links in Richtung Max-Brauer-Allee fahren möchten, bei einem dort stehenden Bus stark eingeschränkt sind.</p> <p>Außerdem sollte der Rechtsabbieger von der Max-Brauer-Allee in Fahrtrichtung Busanlage auf der rechten Seite etwas schleifender beginnen. Die linksseitige Markierung sollte über einen längeren Abschnitt gestrichelt werden (siehe Skizze).</p> <p>Bushaltestellen: Bei allen Bushaltestellen im Planungsgebiet befindet sich der in Fahrtrichtung vorderste Haltestellenmast direkt vor dem Einstiegsfeld an der richtigen Stelle. Alle weiteren Haltestellenmasten dürfen jedoch nicht direkt auf die Blindenleitlinie gesetzt werden. Diese Linie führt den Sehbeeinträchtigten zum weiter hinten haltenden Bus. Entlang dieser Linie dürfen keine Einbauten vorhanden sein. Deshalb sind alle Wiederholer-Haltestellenmasten weiter entfernt vom Bordstein einzuplanen.</p> <p>Gestaltung von Bussonderfahrstreifen an Einmündungen: Um den Vorrang der geradeaus fahrenden Busse und Radfahrer gegenüber dem rechts abbiegenden Individualverkehr zu verdeutlichen, sollten aus Sicht der Verkehrsunternehmen die Markierungen der Sonderfahrstreifen vor den Einmündungen unterbrochen werden. Nur hinter den Einmündungen ist es sinnvoll, die Markierung des Sonderfahrstreifens bis zum Bordstein durchzuziehen, um einbiegenden Fahrzeugen deutlich zu machen, dass diese nicht über diesen Sonderfahrstreifen fahren dürfen (siehe Beispielskizze).</p> <p>Fußgängerquerung Bodenstedtstraße Bei der Breite der vorhandenen Mittelinsel bitten wir darum, zu prüfen, ob durch Verzicht einer progressiven Schaltung deutlich mehr Freiheitsgrade für den Bus gewonnen werden können.</p> <p>Bushaltestelle Gerichtstraße Fahrtrichtung Bf. Altona Grundsätzlich vertritt die Hochbahn die Ansicht, dass zur Verstetigung der Fahrzeiten und im Sinne der Barrierefreiheit auf Haltestellenbuchten zu verzichten ist. Das Halten an einem Bus-Kap ermöglicht ein deutlich zügigeres Verlassen einer Haltestelle, als es das Einfädeln in den fließenden Verkehr zulässt. Der Bau einer „Nase“ erfüllt aus</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Rechtsabbieger wird, der Einwendung entsprechend, angepasst.</p> <p>Die Haltestellenmasten werden gemäß Einwendung in der Planung korrigiert.</p> <p>Die aufgetragene Markierung ist nach geltender StVO und Verwaltungsvorschrift erfolgt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung unter Berücksichtigung der LSA-Steuerung geprüft.</p> <p>Die Ausgestaltung der Bushaltestelle Gerichtstraße als Bus-Kap mit einer vorgelagerten "Nase" mit Wartehaus wird durch eine kombinierte Bus- und Radfahrerspur ersetzt. Der Bus hält nun direkt am Fahrbahnrand und kann nach dem Halten auf</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>unserer Sicht den Charakter einer Busbucht und widerspricht somit den eigentlichen Zielen der Busbeschleunigung. In Gesprächen zwischen dem LSBG und den Verkehrsunternehmen wurde jedoch vereinbart, die jetzt gewählte Lösung zunächst baulich auszuführen und im Praxisbetrieb zu evaluieren.</p> <p>Sollten sich die befürchteten negativen Effekte der gewählten Lösung jedoch einstellen, sehen wir es nach wie vor als erforderlich an, die signalgesicherte Ausfahrt aus der Haltestelle durch ein Anhalten des MIV (Schleuse) im Bedarfsfall zu ermöglichen. Hierbei ist beabsichtigt, dem Bus eine Freigabe zu geben, damit er unter Beachtung der Radfahrer aus der Haltestelle ausfahren kann. Im Idealfall trifft er auf eine Grünphase am Hauptknoten Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße und kann ohne weiteren Halt durchfahren. Allerdings ist dem Bus bereits geholfen, wenn er sich nach signalgesicherter Ausfahrt aus der Haltestelle an der Haltelinie auf Höhe der Gerichtstraße als Pulkführer aufstellen kann. Dazu sollte der Individualverkehr schon an der Busschleuse angehalten werden, statt vor dem Sperrsignal des Knotenpunktes Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße anhalten zu müssen.</p> <p>Die angedachte Schleusenlösung erfordert aus Sicht der Verkehrsbetriebe nicht, dass mit Ausfahrt aus der Haltestelle immer auch die haltfreie Fahrt über den Knotenpunkt Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße sichergestellt wird. Darüber hinaus ist auch nicht beabsichtigt, dass die Freigabe aus der Haltestelle gedehnt werden soll, um ggf. bei einem länger andauernden Fahrgastwechsel den MIV länger anzuhalten. Es sollte lediglich nach Abschluss des Fahrgastwechsels, ggf. angefordert bei Türschließung, eine kurze Freigabe von ca. 5 Sekunden per Permissivsignal angeboten werden. Für den Fall, dass der Bus die geschaltete Freigabe aufgrund eines längeren Fahrgastwechsels nicht nutzen kann, sollte ein unsignalisiertes Ausfahren auf Sicht wie gehabt bei entsprechender Zeitlücke möglich sein.</p>	<p>derselben Spur die Fahrt fortsetzen. Die kombinierte Bus- und Radfahrerspur mündet vor der Kreuzung Julius-Leber-Straße Richtung Paul-Nevermann-Platz in einem 3,25 m breiten Fahrstreifen des MIVs und in einem, am Rand liegenden, 1,85 m breiten Radfahrstreifen. Mittig der Kreuzung und im weiteren Verlauf Richtung Paul-Nevermann-Platz wird die kombinierte Bus- und Radfahrerspur wieder fortgesetzt.</p>
29	<p>HHA Fachbereich IngenieurBW <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
30	<p>Switch HH <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
31	<p>P+R Betriebsgesellschaft – vom 07.09.2017 Nach Sichtung der eingereichten Planungsunterlagen, weisen wir Sie darauf hin, dass die verwendete Planungsgrundlage nicht aktuell und somit nicht den heutigen örtlichen Gegebenheiten entspricht. So wurde die westliche Treppenanlage zwischen dem Schnellrestaurant und der Max- Brauer-Allee, die östliche Treppenanlage an der Einmündung der Neue Großen Bergstraße und der Max-Brauer- Allee sowie der</p>	<p>Die neuen öffentlichen Gegebenheiten werden in die Planung eingearbeitet und alle Punkte der Einwendung den neuen Bedingungen entsprechend angepasst.</p>

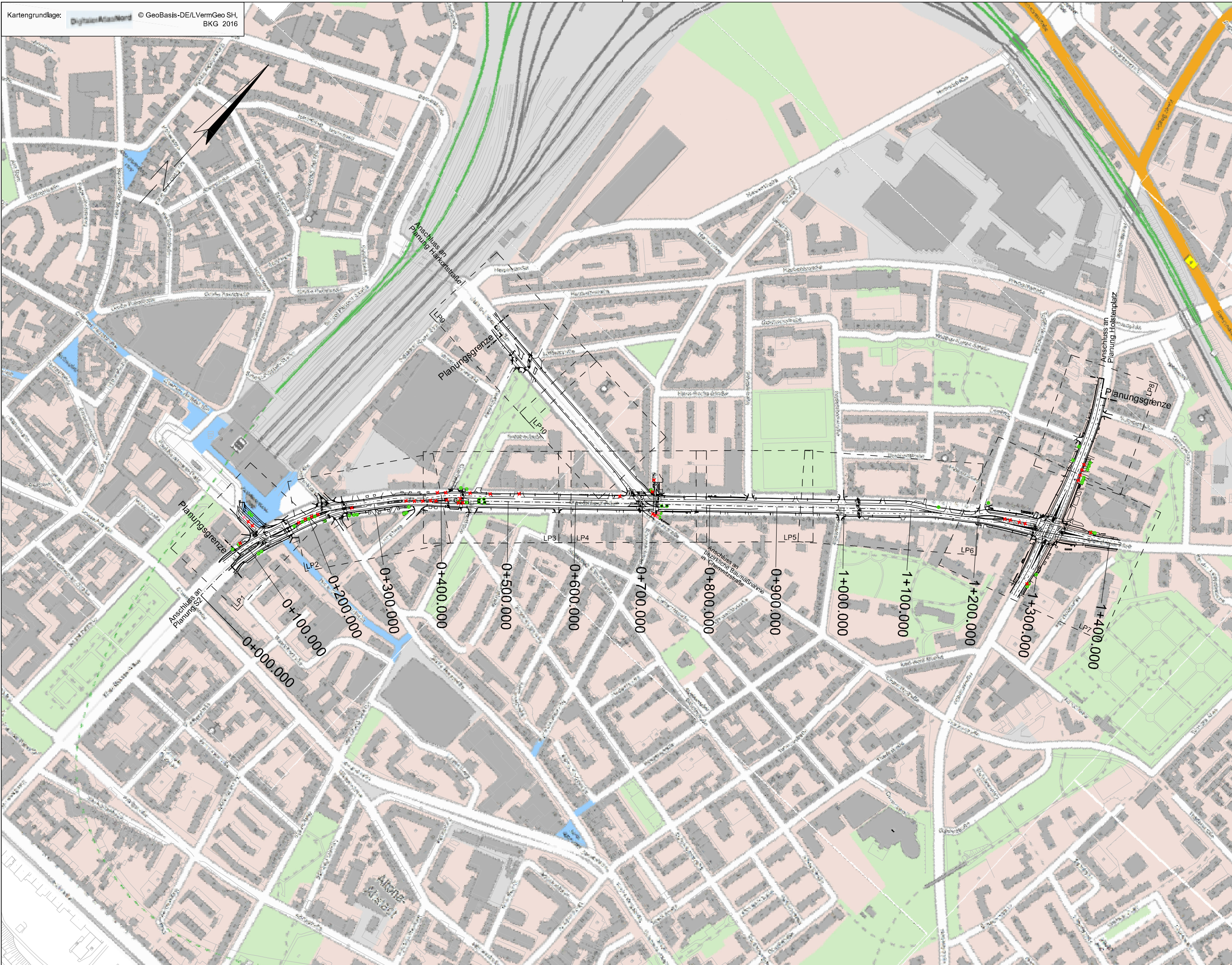
	<p>Parkplatz "Parkplatz Paul- Nevermann-Platz" umgebaut. Auf dem genannten Parkplatz wurde von der Hochbahn im Jahre 2014 ein switch-Punkt eingerichtet sowie eine von der P+R- Betriebsgesellschaft mbH betriebene Fahrradsammelschließanlage errichtet. die Fahrradsammelschließanlage, so wie weitere Anlehnbügel im Planungsraum Max-Brauer-Allee, werden in der verwendeten Planungsgrundlage nicht dargestellt. Durch das Fehlen der Darstellung der Fahrradsammelschließanlage können wir keine Beurteilung zu einem Konflikt zwischen der Radaufstelltasche auf der Westseite der Max-Brauer-Allee und der Fahrradsammelschließanlage inklusive dessen Arbeitsraum abgeben. Als Anlage fügen wir einen Plan bezüglich des umgebauten Parkplatzes inklusive der Fahrradsammelschließanlage unserer Stellungnahme bei.</p> <p>Der taktile Leitstreifen in Richtung Norden (westlich der Fußgängerüberführung) wird durch vorhandene Anlehnbügel geplant und endet an der angesprochenen Fahrradsammelschließanlage. Der taktile Leitstreifen in Richtung Süd-Westen sowie in Richtung Osten (östlich der Fußgängerüberführung) enden jeweils an den dortigen vorhandenen Anlehnbügel, welche nicht in der Planungsgrundlage dargestellt sind. Sofern bestehende Anlehnbügel entfallen hat der Verursacher für zahlenmäßigen Ersatz im Nahbereich des Haltestelleneingangs zum Bahnhof Altona Sorge zu tragen.</p>	<p>Die taktilen Leitelemente werden an die aktuelle Vermessung angepasst, um einen erforderlichen Wegfall von Anlehnbügeln auf ein Minimum zu begrenzen. Wegfallende Anlehnbügel werden im Nahbereich ersetzt.</p>
32	<p>Polizeikommissariat 21– vom 05.10.2017 Es wurde eine gemeinsame Einwendung mit der VD52 und der VD51 abgegeben. Näheres untern Nr. 3.</p>	Siehe Nr. 3 Einwendung der VD52.
33	<p>KVG <i>Nicht betroffen.</i></p>	-
34	<p>VHH <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
35	<p>DB Service Immobilien GmbH <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
36	<p>Taxiverbände <i>Keine Einwendung eingegangen.</i></p>	-
37	<p>Ströer – vom 20.09.2017 Plan 1 CLS Max-Brauer-Allee (MBA)/Neue Große Bergstr. - Wir gehen wie im Plan gekennzeichnet von einem Verbleib unserer Säulen aus.</p>	Wenn nach Anpassung der Blindenleiteinrichtung (Einwendung P&R GmbH) die CLS die Blindenleiteinrichtungen nicht

<p>Uhrensäule MBA/ Neue Große Bergstr. - Wie im Plan zu sehen ist, sind wir nicht betroffen und bleiben am Standort.</p> <p>Plan 2 Betonsäule Lamp'li Weg / MBA - Bitte planen sie eine Versetzung dieser Säule wie in der Zeichnung zu sehen ist ein (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH). Diese wird dann oberhalb des Deckenschluss auf die Pflasterung gestellt.</p> <p>Plan 3 Betonsäule MBA/Goethestr - Bitte diese Säule wie im Bestand weiter einplanen.</p> <p>Plan 4 Betonsäule MBA ggü. Nr. 80 - bleibt wie im Bestand.</p> <p>Betonsäule Schumacherstr./Chemnitzstr./MBA - bleibt wie im Bestand.</p> <p>Betonsäule Julius-Leber-Str. ggü. Nr. 10 - bleibt wie im Bestand.</p> <p>Uhrensäule MBA - bitte eine Versetzung wie eingezeichnet einplanen da der eingeplante Baum komplett die Sicht auf unseren Werbeträger versperrt (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH). Fundamentgröße 1,20m x 1,20m x 1,20m</p> <p>Plan 5 Betonsäule MBA 93 / Amtsgericht - bleibt wie im Bestand.</p> <p>Plan 6 Betonsäule MBA 134 - bleibt wie im Bestand.</p> <p>CityLightSäule MBA geg. 138 - bleibt wie im Bestand.</p> <p>Plan 7 CityLightSäule Holstenstr./ MBA - bitte eine Versetzung gem. Zeichnung einplanen (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH).</p>	<p>behindert, kann diese dort verbleiben.</p> <p>Uhrensäule kann am aktuellen Standort verbleiben.</p> <p>Der neu geplante Standort liegt unmittelbar an einer Blindenleiteinrichtung und kann dort nicht realisiert werden. Der Standort muss außerhalb der taktilen Leitelemente liegen (vorbehaltlich der Genehmigung des Standortes).</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Uhrensäule kann nicht in einer Fußgängerfurt errichtet werden. Der neue Standort könnte vorbehaltlicher der Genehmigung des Standortes neben der Furt liegen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der geforderte Standort liegt im Bereich angepasster taktiler Leitelemente. Der Standort darf die Blindenleiteinrichtungen nicht beeinträchtigen. Die Zustimmung der FHH ist von Ströer einzuholen. (Hinweis: vorbehaltlich der Genehmigung des Standortes)</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>CityLightSäule Holstenstr. / MBA nahe Nr. 159 - bitte eine Versetzung gem. Zeichnung einplanen (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH). <u>Anmerkung:</u> <i>Nachträgliche Einwendung durch Ströer vom 16.07.2018</i> <i>In der 1. Verschiebung wird der derzeitige Standort des FGU als zu versetzen gekennzeichnet. Wir würden unsere Säule an dem alten Standort aufstellen. Alternativ können wir uns vorstellen, den Standort der Uhr (Blatt 7) mit dieser Säule zu tauschen (Uhrenmastdurchmesser 26 cm, Unterkante Werbeträger 2,50m)</i></p> <p>Uhrensäule Holstenstr. 122 - bitte eine Versetzung gem. Zeichnung einplanen (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH).</p> <p>Plan 8 Mega Light Holstenstr./ Suttnerstr. - Anlage wird am gleichen Standort mittels drehen der Vitrine auf dem Fuß angepasst. (Hier gab laut Wegewart einen Zukauf von Öffentlichem Grund, ist das in Ihren Planungen berücksichtigt?)</p> <p>Plan 9 Betonsäule Julius-Leber-Str./ Goetheallee - planen Sie bitte die Aufstellung einer Kultursäule mit ein (vorbehaltlich der Zustimmung der FHH). Säule wird auf vorhandenen Deckenschluss gestellt. Säule hat einen Durchmesser von 1450mm</p> <p>Sollten Werbeträger für die Zeit der Baumaßnahme temporär entfernt werden müssen, bitten wir um eine Vorlaufzeit von ca. 6 Wochen vor Baubeginn.</p>	<p>Alle drei vorgeschlagenen Standorte liegen im Bereich des Fußweges. Aufgrund der Radstation wird der Gehweg dort stark eingengt. Der neue Standort der CLS muss außerhalb der direkten Fußgängerführung liegen. Die Sicht auf LSA darf nicht beeinträchtigt werden. Ein Standort außerhalb der Haltestelle im Bereich des alten Standortes des FGU ist prinzipiell möglich. Die Zustimmung der FHH ist von Ströer einzuholen. Die Einstiegsfelder der Haltestelle / der Bereich der Türen der Busse sind freizuhalten. Eine Prüfung des Standortes durch Ströer hat zu erfolgen. (Hinweis: vorbehaltlich der Genehmigung des Standortes)</p> <p>Der Standort unmittelbar neben der neu geplanten Beleuchtung wird bevorzugt. Die Zustimmung der FHH ist von Firma Ströer einzuholen. (Hinweis: vorbehaltlich der Genehmigung des Standortes)</p> <p>Gemäß der Abstimmung zwischen LSBG und Ströer kann die Werbetafel nur dort verbleiben, wenn sie entsprechend Richtung Gehweg gedreht wird und somit weit genug von der Straße weg steht. Die Werbetafel ragt jedoch über ein angrenzendes privates Grundstück. Für eine Erlaubnis und für weitere Abstimmungen muss sich Ströer eigenverantwortlich mit dem Eigentümer in Verbindung setzen. (Hinweis: vorbehaltlich der Genehmigung des Standortes)</p> <p>Der vorgeschlagene Standort kann aus verkehrstechnischer Sicht nicht akzeptiert werden. Er verhindert die freie Sicht rechtsabbiegender Fahrzeuge auf den querenden Fußgängerverkehr.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>38</p>	<p>Wall GmbH – vom 02.10.2017 Plan 4 1.SIA zu FGU14044, Max-Brauer-Allee ggü. Hausnr. 82, Fahrtrichtung Elbchausee</p>	<p>Der vorgeschlagene Standort ist ungeeignet, da in unmittelbarer</p>

<p>Wir bitten drum, den von uns im Planausschnitt eingezeichneten neuen Standort für unsere SIA zu berücksichtigen, bzw. um Einplanung einer Anpassung an die neue Bordsteinkante: Abstand zum Bord ca. 0,65 m</p> <p><u>2. FGU neu, Hst. Gerichtstr., Max-Brauer-Allee vor Nr. 88, Fahrtricht. Holstenstr.</u> Aus dem Rechtsamt der BWVI gibt es die eindeutige Anweisung, eine Auslagerung von Werbeträgern aus dem FGU zu vermeiden. Daher bitten wir um erneute Überprüfung einer Möglichkeit für einen FGU mit Werbeträger. Ein neuer Standort wie jetzt von Ihnen geplant, FGU mit Rückwand zur Straße macht eine Auslagerung des Werbeträgers notwendig.</p> <p>Plan 5 <u>1. FGU14044 1, Hst. Gerichtstr., Max-Brauer-Allee vor Nr. 89, Fahrtricht. Elbchaussee</u> Sie planen hier einen FGU ohne Werbeträger mit der Rückwand zur Fahrbahn ein. Aus unserer Sicht ist durch die Aufweitung der Nebenflächen hier ausreichend Platz für einen FGU mit Werbeträger. Das verbleibende Gehwegmaß wäre hinter dem FGU dann 2,50 m und der Abstand zwischen Werbeträger und Bordstein wäre noch immer ca. 1,40 m. Bitte prüfen Sie diese Variante vor dem Hintergrund der Vermeidung einer Auslagerung des Werbeträgers. Im Falle einer Einplanung nach unserem Vorschlag müsste der bestehende ÖB-Mast ca. 1,50 in Fahrtrichtung verschoben werden, auf eine Versetzung zur Bordsteinkante sollte in diesem Fall verzichtet werden.</p> <p>Plan 7 <u>1. FGU14091, Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte), Max-Brauer-Allee vor Hausnr. 160, Fahrtrichtung Elbchaussee</u> Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte 4000x1550 mit Werbeträger und 1 x 0,8 m Seitenscheibe ein. Die SIA zu FGU14091 entfällt, weil der FGU zukünftig mit Werbung geplant wird.</p> <p><u>2. FGU14310, Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte), Holstenstraße Nähe Hausnr. 116, Fahrtrichtung stadteinwärts</u> Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte 4000x1550 mit Werbeträger und 1 x 0,8 m Seitenscheibe ein. Die SIA zu FGU14310 entfällt.</p> <p><u>3. SIA zu FGU14045, Holstenstraße vor Hausnr. 109/113, Fahrtrichtung Holstenplatz</u></p>	<p>Nähe ein Schaltschrank vorhanden ist. Es ist nach einem geeigneten neuen Standort zu suchen.</p> <p>Der Standort des FGUs kann aufgrund von Platzmangel nicht verbessert werden. Daher ist das Auslagern des Werbeträgers weiterhin notwendig.</p> <p>Aufgrund der Einwendung der Hamburger Hochbahn ist die „Nase“ im Bereich der Bushaltestelle umzuplanen. Daher wird es in diesem Bereiche keine Aufweitung der Nebenanlage geben. Der Werbeträger kann nicht am FGU untergebracht werden und muss ausgelagert werden. Außerdem ist es gem. der Einwendung vom Denkmalschutzamt nicht möglich, vor dem denkmalgeschützten Gerichtsgebäude Werbeträger zu platzieren.</p> <p>Der FGU ist mit den Abmaßen 4000x1550 vorgesehen.</p> <p>Die Planung wird, der Einwendung entsprechend, angepasst.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Wir bitten drum, den von uns im Planausschnitt eingezeichneten Ersatz Standort für unsere SIA zu berücksichtigen: Abstand zum Bord ca. 0,65 m.</p> <p><u>7. FGU14046, Hst. Max-Brauer-Allee (Mitte), Holstenstraße Nähe Hausnr. 117, Fahrtrichtung Holstenplatz</u> Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte 4000x1550 mit Werbeträger und 1 x 0,8 m Seitenscheibe ein.</p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	<p>Die Planung wird, der Einwendung entsprechend, angepasst.</p> <p>Die Planung wird, der Einwendung entsprechend, angepasst.</p> <p>Der Unternehmer hat sich über die Wurzel- und Kabellage selbstständig zu informieren. Die Realisierung der Standorte ist Aufgabe des Betreibers. Ein freies Baufeld kann seitens des LSBGs nicht garantiert werden.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Planverfasser:



**MECKLENBURGISCHES
INGENIEURBÜRO FÜR
VERKEHRSSBAU GMBH SCHWERIN**
Ludwigskuster Chaussee 72 · 19061 Schwerin
Telefon: 0385/39960 · Telefax: 0385/3977127

gez. [Redacted]


Geschäftsführer

Schwerin, den 11/2018


D:\HH_MAX_BRAUER_ALLEE\5_HH_MAX_BRAUER_ALLEE_11-2018_puhst.dwg

	Datum	Zeichen
Bearb.:	11/18	[Redacted]
Gez.:	11/18	[Redacted]
Gepr.:	11/18	[Redacted]

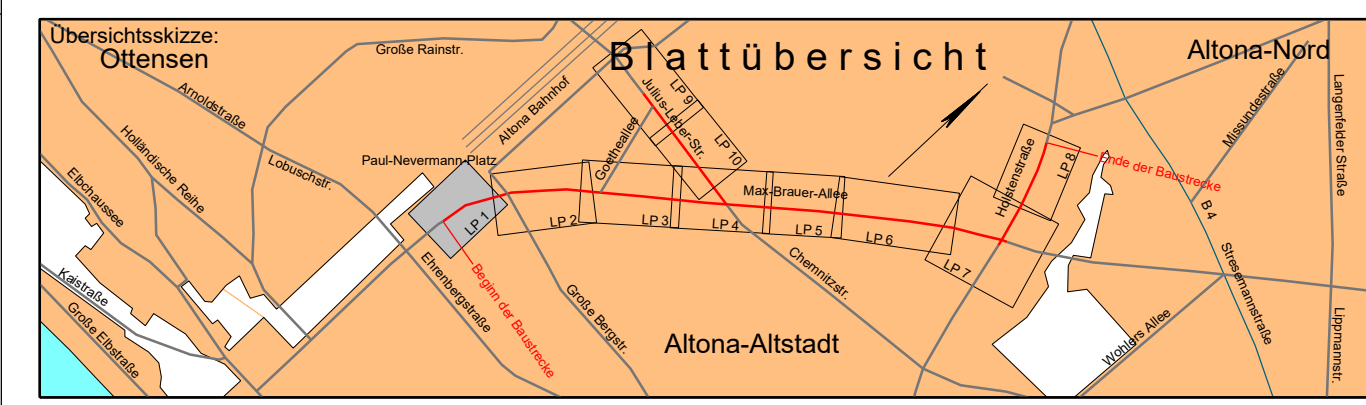
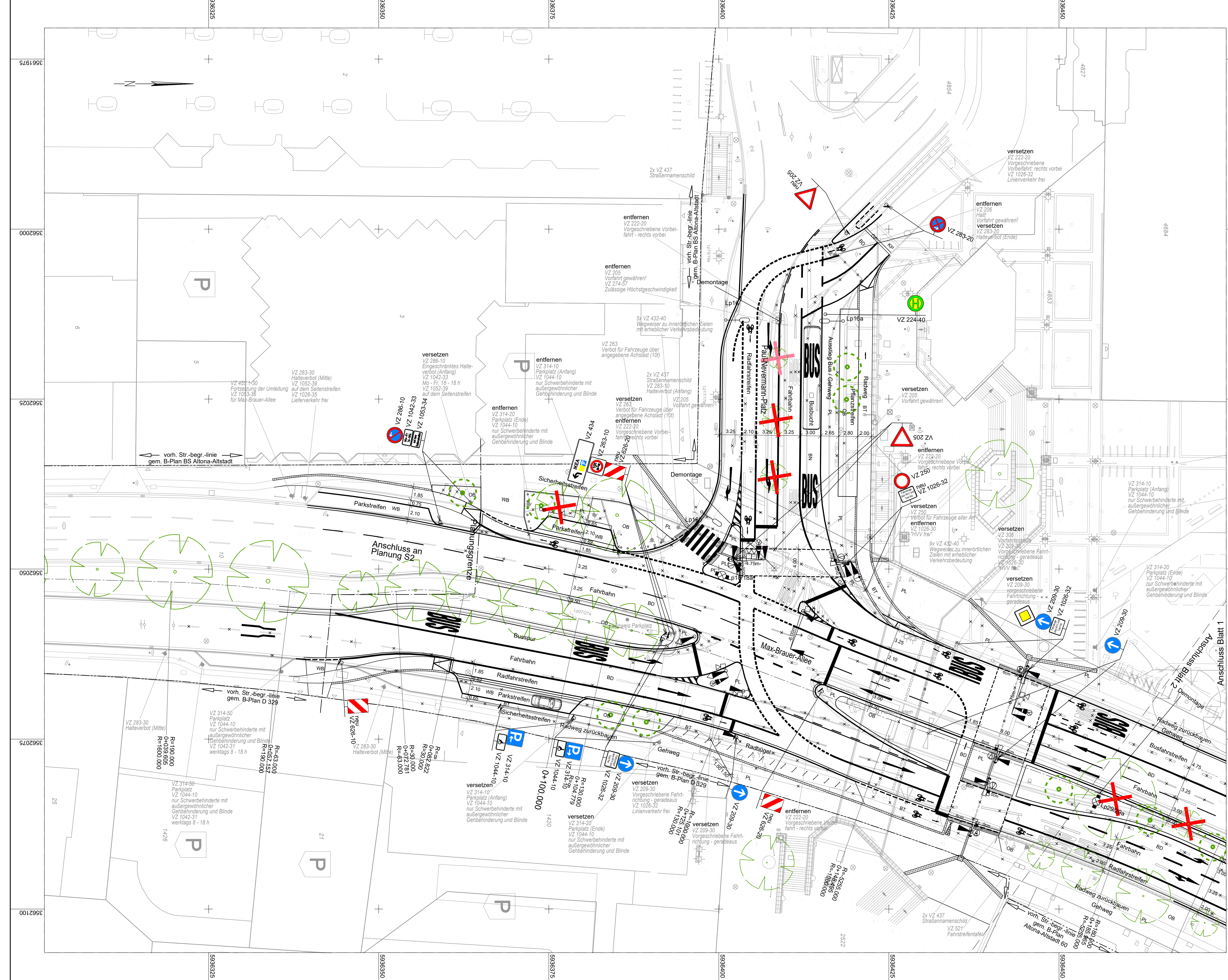
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/PB



Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet: GF/PB
Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gez. [Redacted]
Planinhalt: Übersichtslageplan	Datum: 15.11.2018
Zeichnungs-Nr.: 16-11860-02-01	Maßstab: 1 : 5.000
	Aufgestellt: GF/PB
	Datum: / /
	Freigegeben: GF/PB
	Datum: / /



Planverfasser: **MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN**
 Ludwigsdter Chaussee 72, 19061 Schwerin
 Tel.: 0385/39960, Mail: miv@miv-schwerin.de
 gezeichnet: [Name], Gezeichnet: [Name]

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	[Symbol]
Gez.: 11/18	[Symbol]
Gepr.: 11/18	[Symbol]

F:\ZEICHNER\STRATIS\167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH1_Schlussversicherung_pas_0,56m\ 22.11.2018

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung
 Fachbereich GF/PB

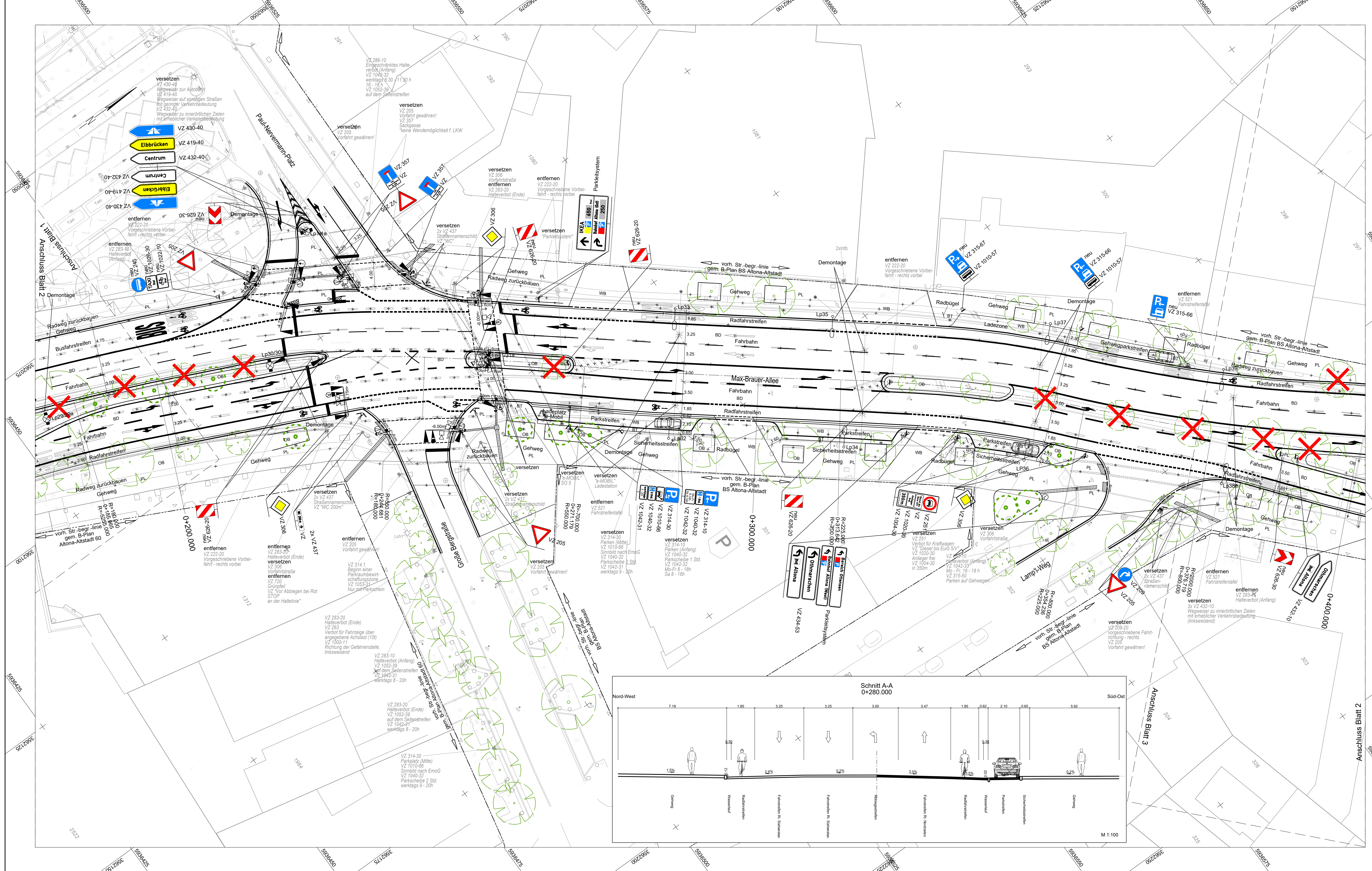
Baumaßnahme: **Busbeschleunigung M 20/25**

Teilbaumaßnahme: **Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße**

Planinhalt: **Lageplan KP Paul-Neumann Platz Blatt 1 von 10**

Zeichnungs-Nr.: **16-11860-04-01** Maßstab: **1 : 250**

Bearbeitet: GF/PB
 gez. Stiller
 Datum 15.11.2018
 Aufgestellt: GF/PB
 gez. [Name]
 Datum 21.11.2018
 Freigegeben: GF/PB
 gez. Hansen
 Datum 21.11.2018

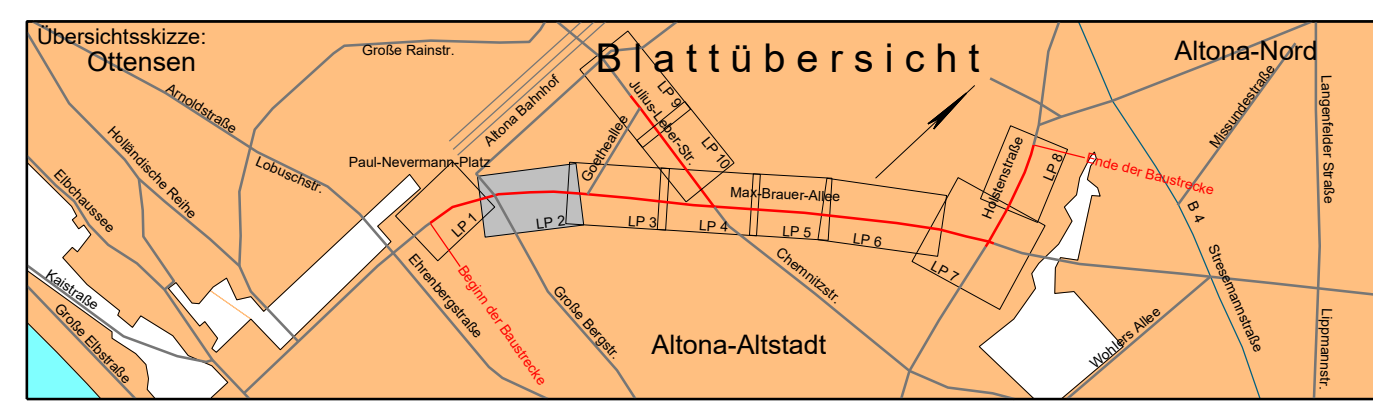


Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			

Bituminöse Decke	BD
Beton	BN
Betonsteine	BT
Großpflaster	GP
Grand	GR
Klinker	KL
Kleinpflaster	KP
Metalgitter	ME
Oberboden	OB
Rasen	RA
Reihpflaster	RE
Verkalith	VK
Wabenstein	WB



Planverfasser: **MIV** MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSSBAU GMBH SCHWERIN

F1 ZEICHNERSTRASSE 161420_V0_14_HAA
Max-Brauer-Allee-HH
Schlussvermessung pas. (0,68m) 22.11.2018

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	
Gez.: 11/18	
Gepr.: 11/18	

Schwerin, den 11/2018

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letzlichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/PB

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

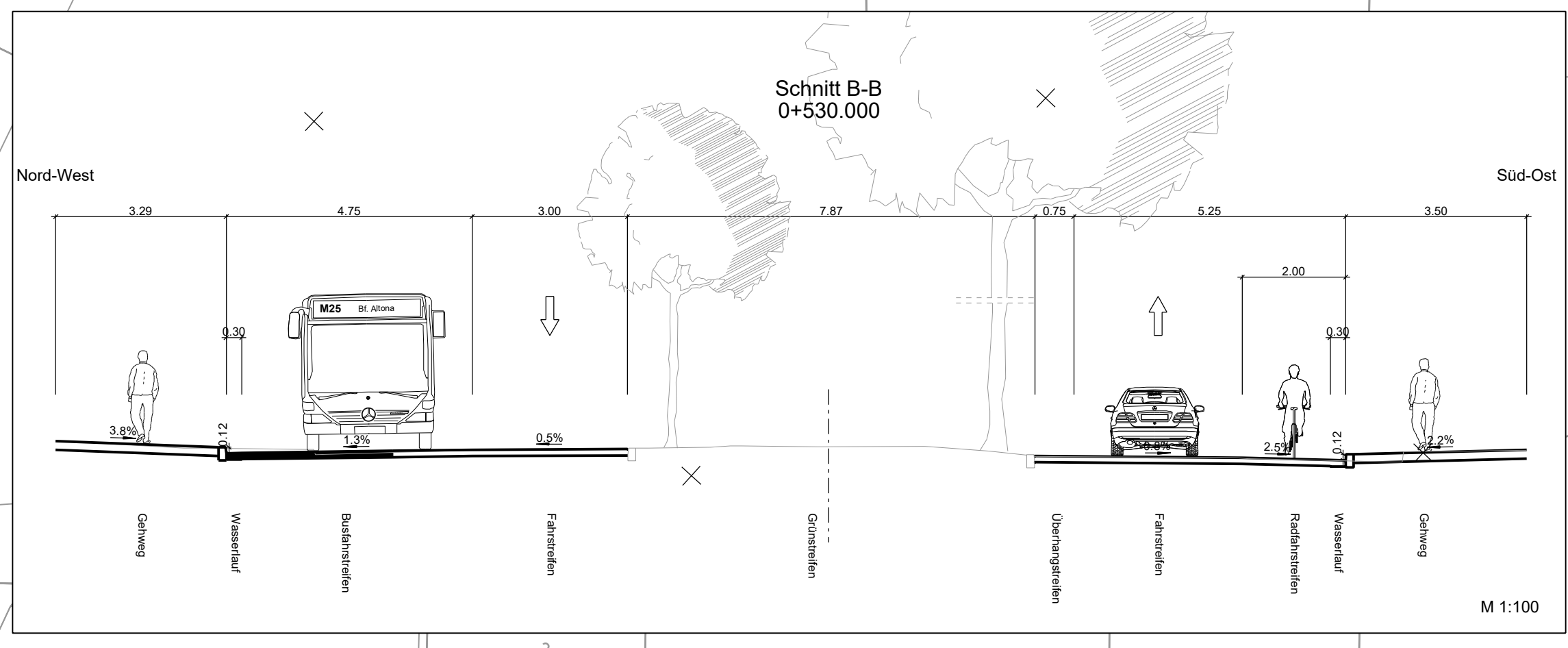
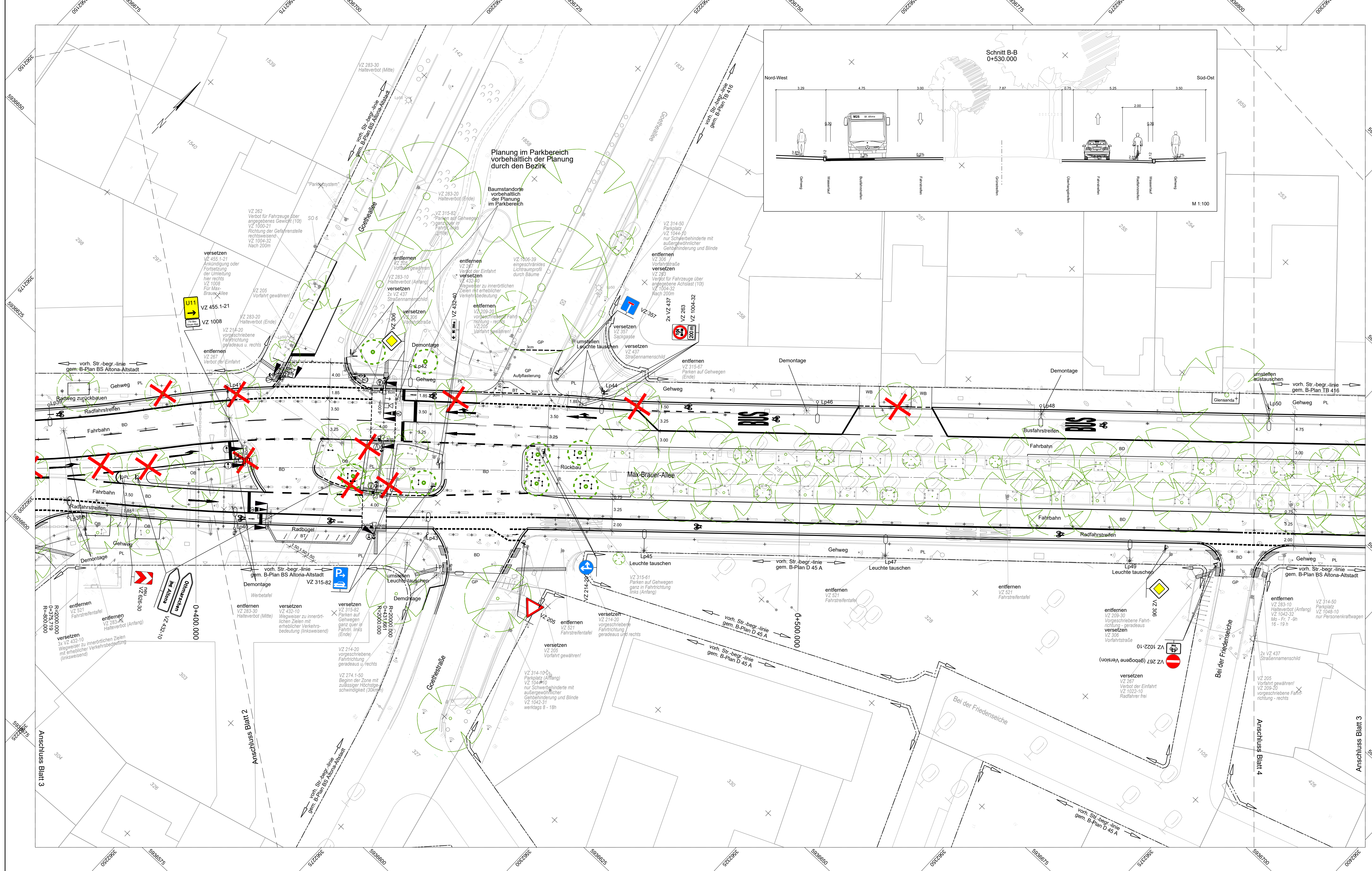
Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

Planinhalt: Lageplan KP Große Bergstraße Blatt 2 von 10

Zeichnungs-Nr.: 16-11860-04-02

Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: GF/PB
gez. Stiller
Datum: 15.11.2018
Aufgestellt: GF/PB
gez.
Datum: 21.11.2018
Freigegeben: GF/PB
gez. Hansen
Datum: 21.11.2018



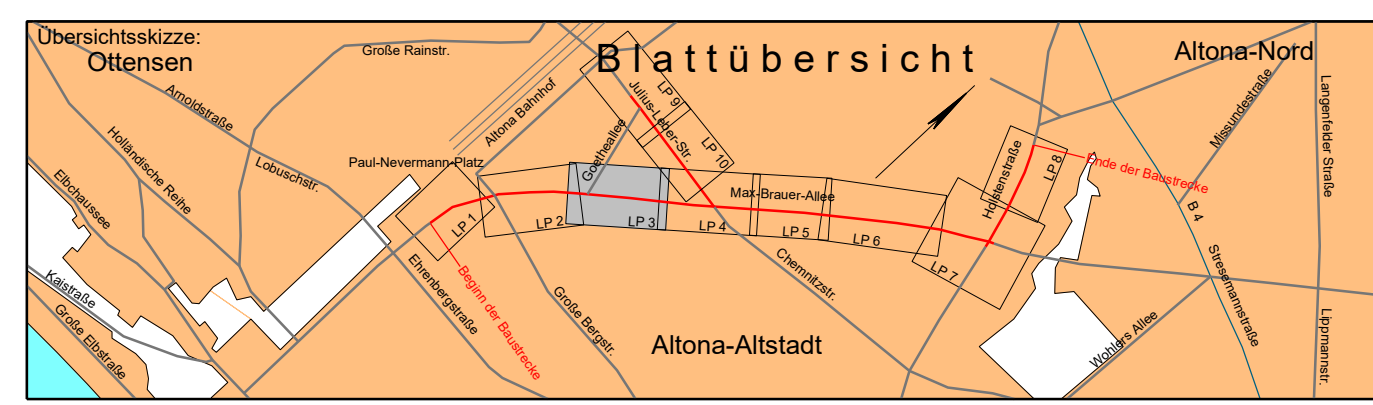
Planung im Parkbereich
vorbehaltlich der Planung
im Parkbereich

Baumstandorte
vorbehaltlich
der Planung
im Parkbereich

Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metalgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reihpflaster	RE		
Verkalith	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser: **MW** MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN

Schwerin, den 11/2018

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	
Gez.: 11/18	
Gepr.: 11/18	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztleisten LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/PB

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

Planinhalt: Lageplan KP Goetheallee Blatt 3 von 10

Zeichnungs-Nr.: 16-11860-04-03

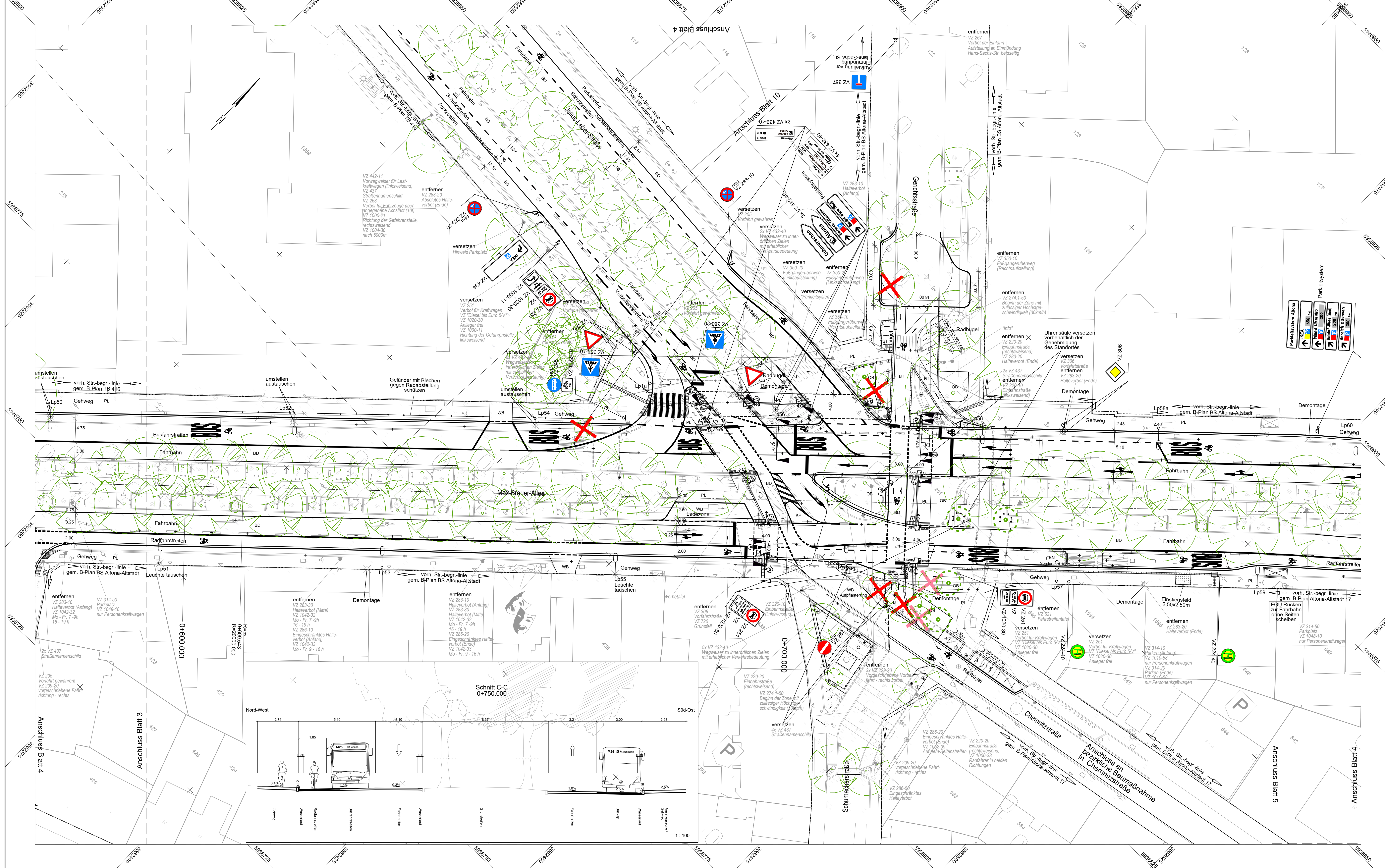
Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: GF/PB

gez. Stiller
Datum: 15.11.2018
Aufgestellt: GF/PB

gez.
Datum: 21.11.2018
Freigegeben: GF/PB

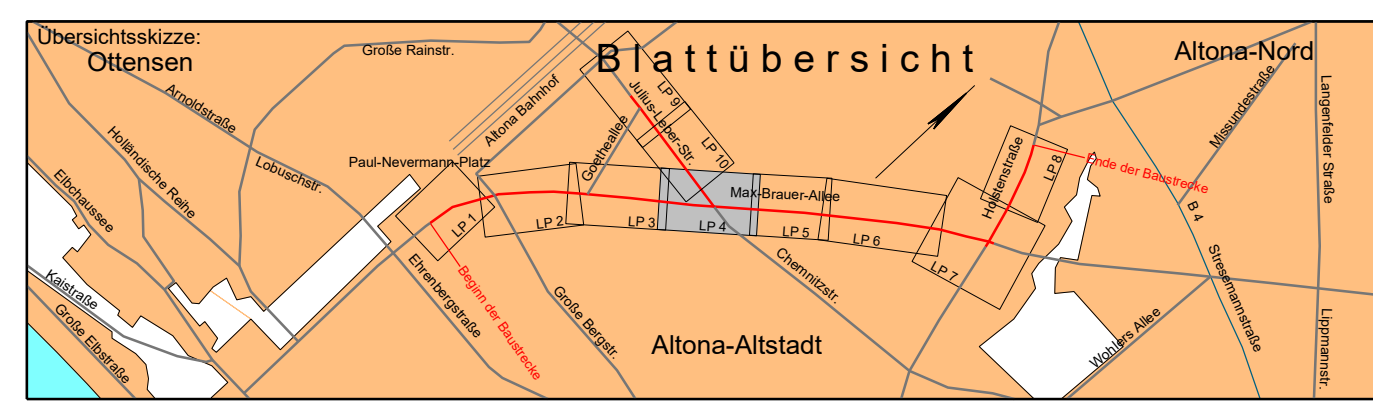
gez. Hansen
Datum: 21.11.2018



Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

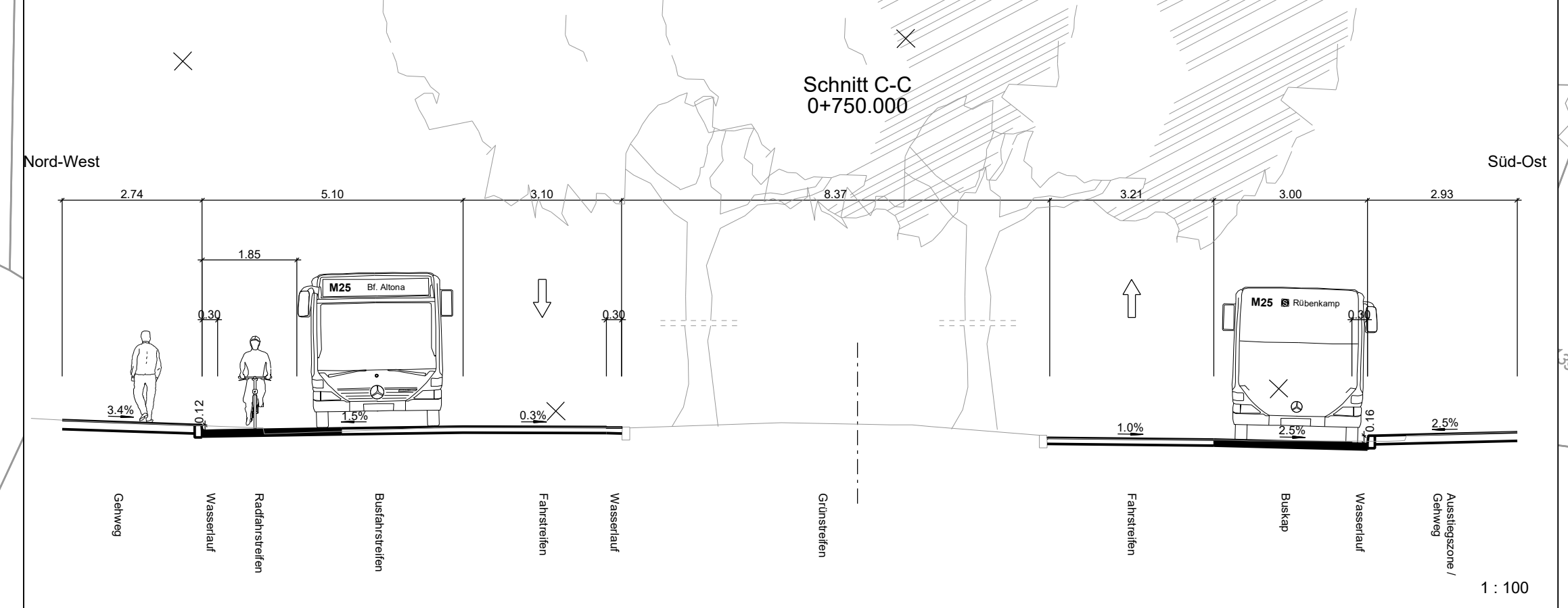
	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metalgitter	ME		
Oboboden	OB		
Rasen	RA		
Reihenpflaster	RE		
Verkalith	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser: **MIV** MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN

Schwerin, den 11/2018

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	
Gez.: 11/18	
Gepr.: 11/18	



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/PB

Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25

Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

Planinhalt: Lageplan KP Julius-Leber-Straße Blatt 4 von 10

Zeichnungs-Nr.: 16-11860-04-04

Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: GF/PB

gez. Stiller

Datum: 15.11.2018

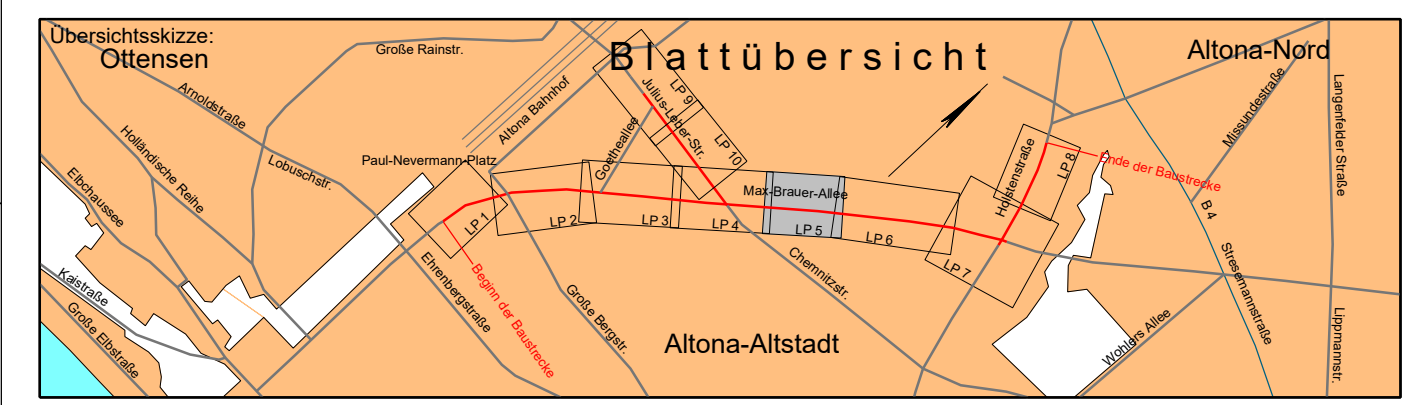
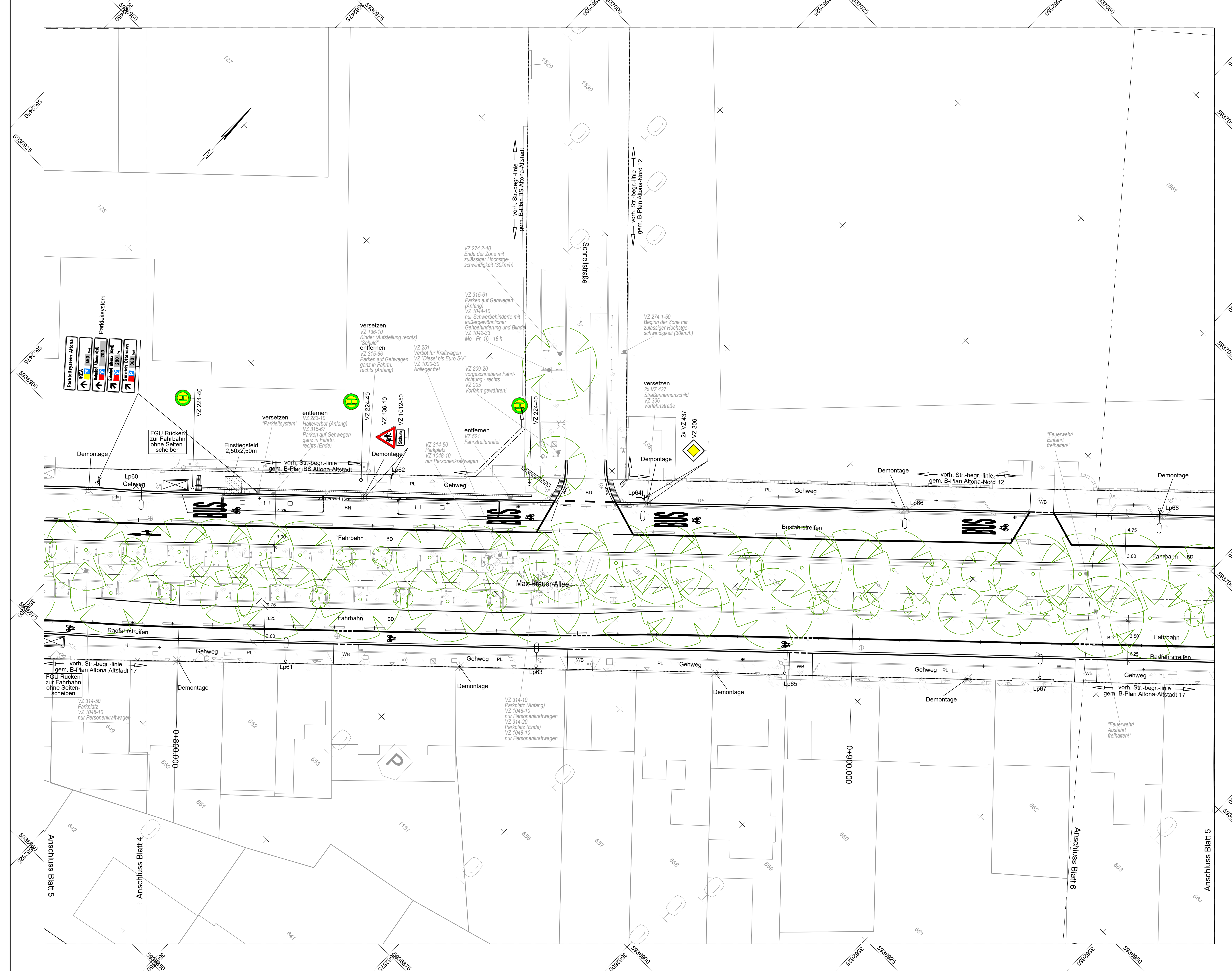
Aufgestellt: GF/PB

gez. Hansen

Datum: 21.11.2018

Freigegeben: GF/PB

Datum: 21.11.2018



Planverfasser: **M ECKLENBURGISCHES I NGENIEURBÜRO FÜR V ERKEHRSBAU G MBH SCHWERIN**
 Ludwigsplatz Chaussee 72, 19001 Schwerin
 Tel.: 0385/39990 Mail: mme@mi-schwerin.de

IF: ZEICHNERSTRATIS167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH1 (Schulverrechnungspas. 0,56m²)

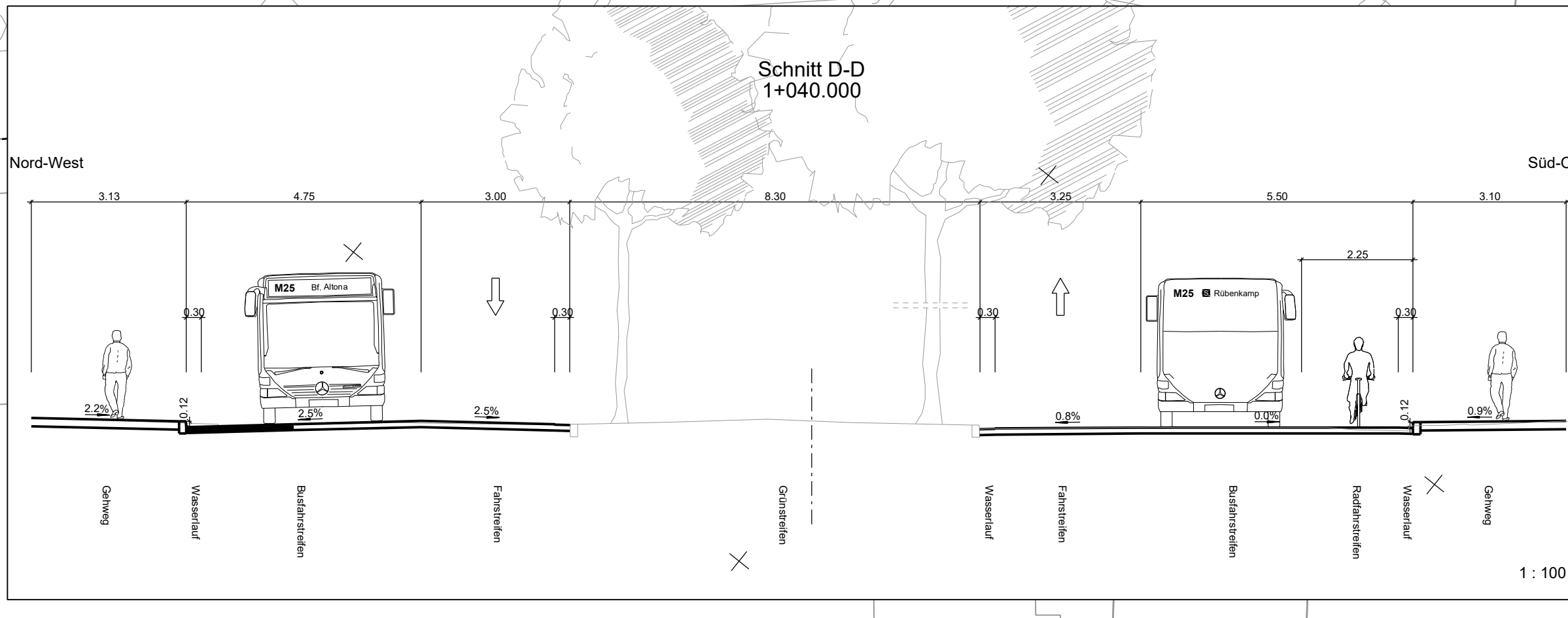
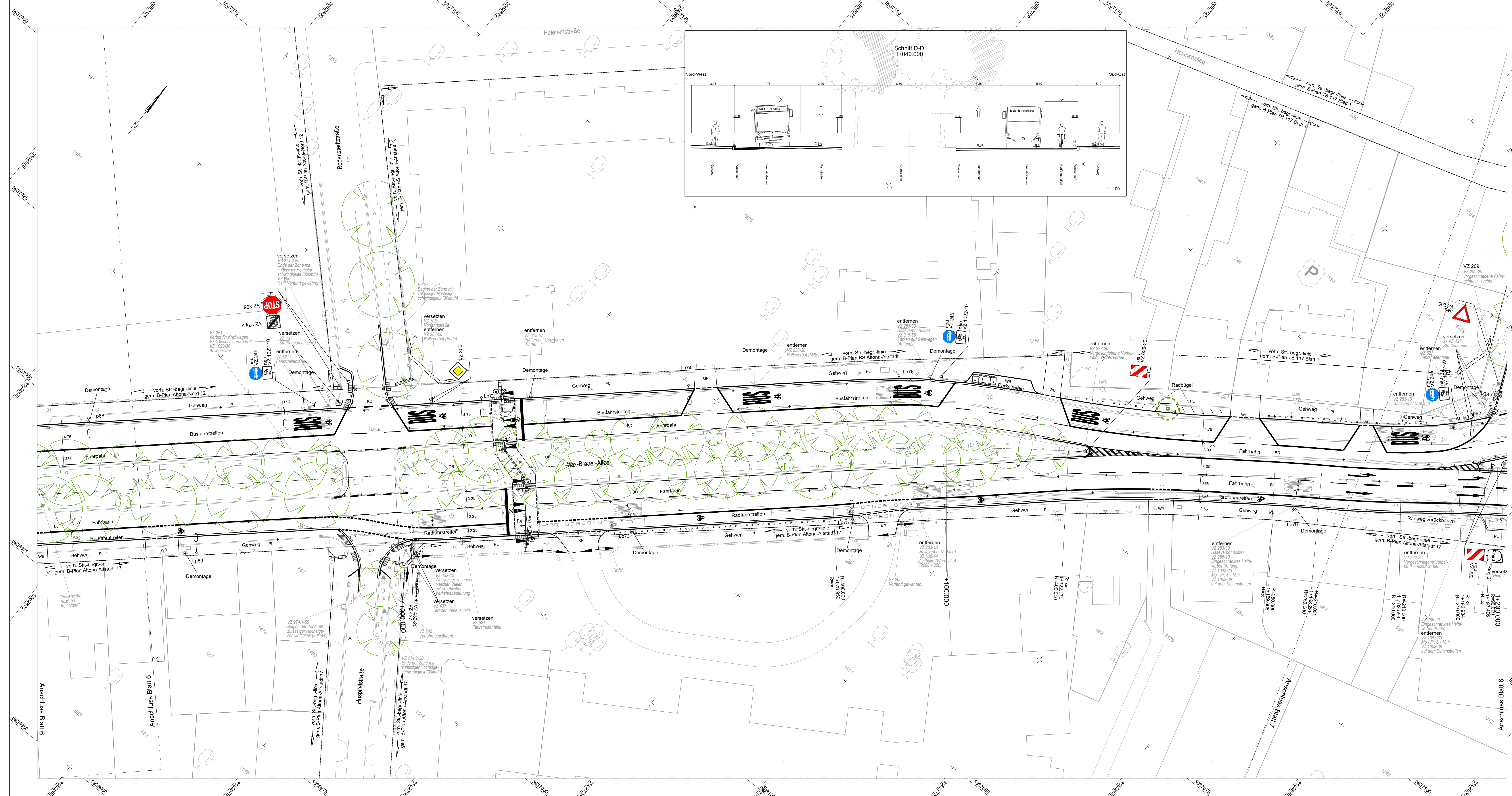
Bearb.:	Datum	Zeichen
11/18		
11/18		
11/18		

Schwerin, den 11.2018

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung
 Fachbereich GF/PB

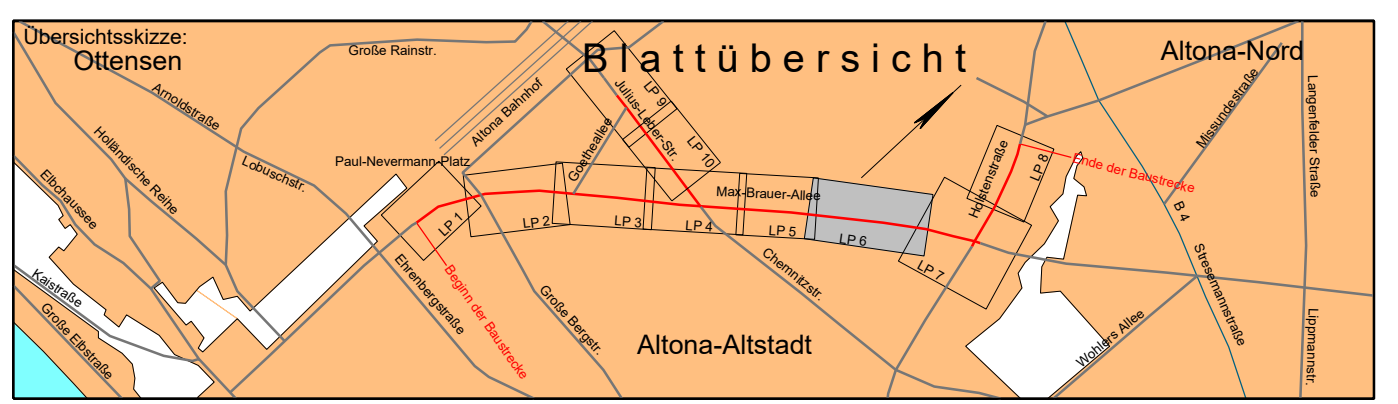
Baumaßnahme: Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet: GF/PB
Teilbaumaßnahme: Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gez. Stiller
Planinhalt: Lageplan Strecke Bereich Haltestelle Gerichtstraße/Schnellstraße Blatt 5 von 10	Datum 15.11.2018
Zeichnungs-Nr.: 16-11860-04-05	Maßstab: 1 : 250
	gez. [Name]
	Datum 21.11.2018
	Freigegeben: GF/PB
	gez. Hansen
	Datum 21.11.2018



Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

Hochbord	Bestand	geplant	zu entfernen
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metallgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reiherpflaster	RE		
Verkalth	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser:

**MECKLENBURGISCHES
INGENIEURBÜRO FÜR
VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN**

Schwerin, den 11/2018

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	
Gez.: 11/18	
Gepr.: 11/18	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes LSGB	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/PB

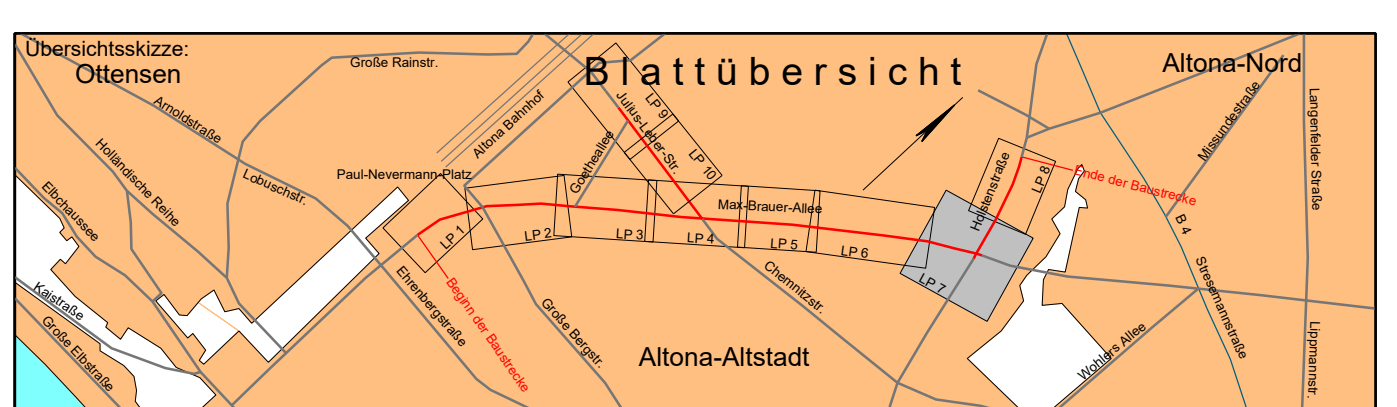
Baumaßnahme:	Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet:	GF/PB
Teilbaumaßnahme:	Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gezeichnet:	Stiller
Planinhalt:	Lageplan Strecke Bereich Hospitalstraße Blatt 6 von 10	Datum:	15.11.2018
Zeichnungs-Nr.:	16-11860-04-06	Aufgestellt:	GF/PB
Maßstab:	1 : 250	gezeichnet:	Hansen
		Datum:	21.11.2018



Legende

von: Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrsschilder			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Büaumische Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Gras	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metallgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reifenpflaster	RE		
Verkitt	VK		
Wabenstein	WB		

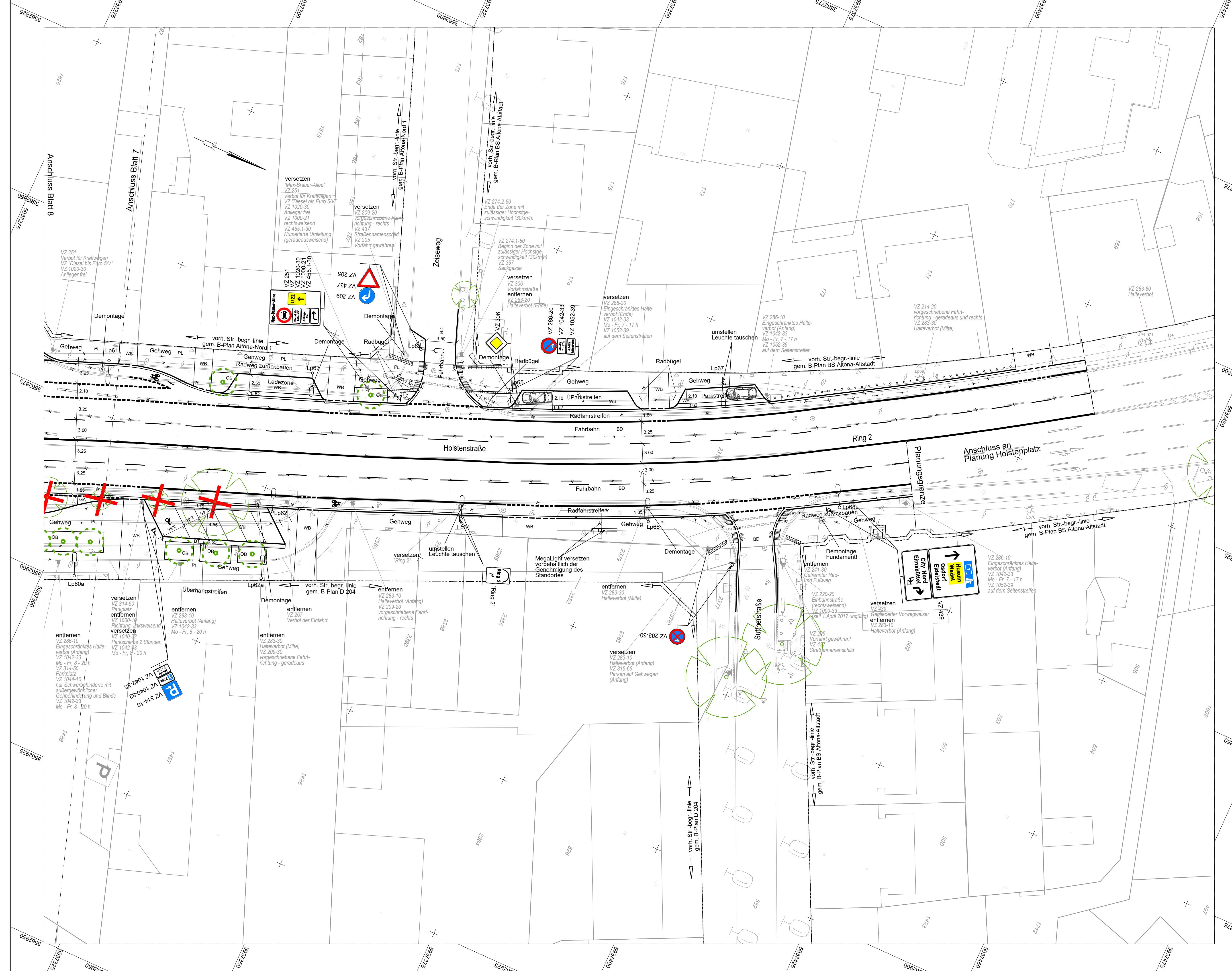


	MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSSBAU GMBH SCHWERIN	Datum	
	gez.	Blatt:	11/18
	gez.	Gez.:	11/18
	gez.	Gepr.:	11/18

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letzteschen LSRG	Datum

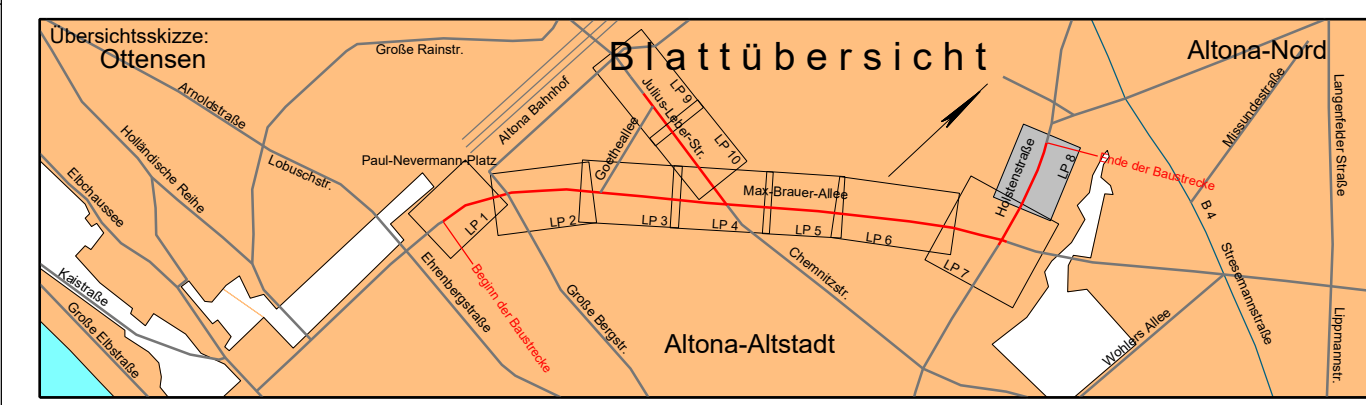
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
Fachbereich GF/IB

Baumaßnahme:	Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet:	GF/IB	
Teilbaumaßnahme:	Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gez. Stiller		
Planzahl:	Lageplan Holstenstr. Nord + Rechtsabbieger MBA Ost Blatt 7 von 10	Datum:	15.11.2018	
Zeichnungs-Nr.:	16-11860-04-07	Aufgestellt:	GF/IB	
Maßstab:	1 : 250	gez.	Datum:	21.11.2018
		Freigegeben:	GF/IB	
		gez. Harnsen	Datum:	21.11.2018



Legende

	Bestand	geplant	zu entfernen
vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan			
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie			
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metallgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reihenpflaster	RE		
Verkalith	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser: **M ECKLENBURGISCHES I NGENIEURBÜRO FÜR V ERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN**
 Ludwig-Lüder-Chaussee 72, 19091 Schwerin
 Tel.: 0385/39990 Mail: nam@imv-schwerin.de
 gez. [Signature] Geschäftsführer

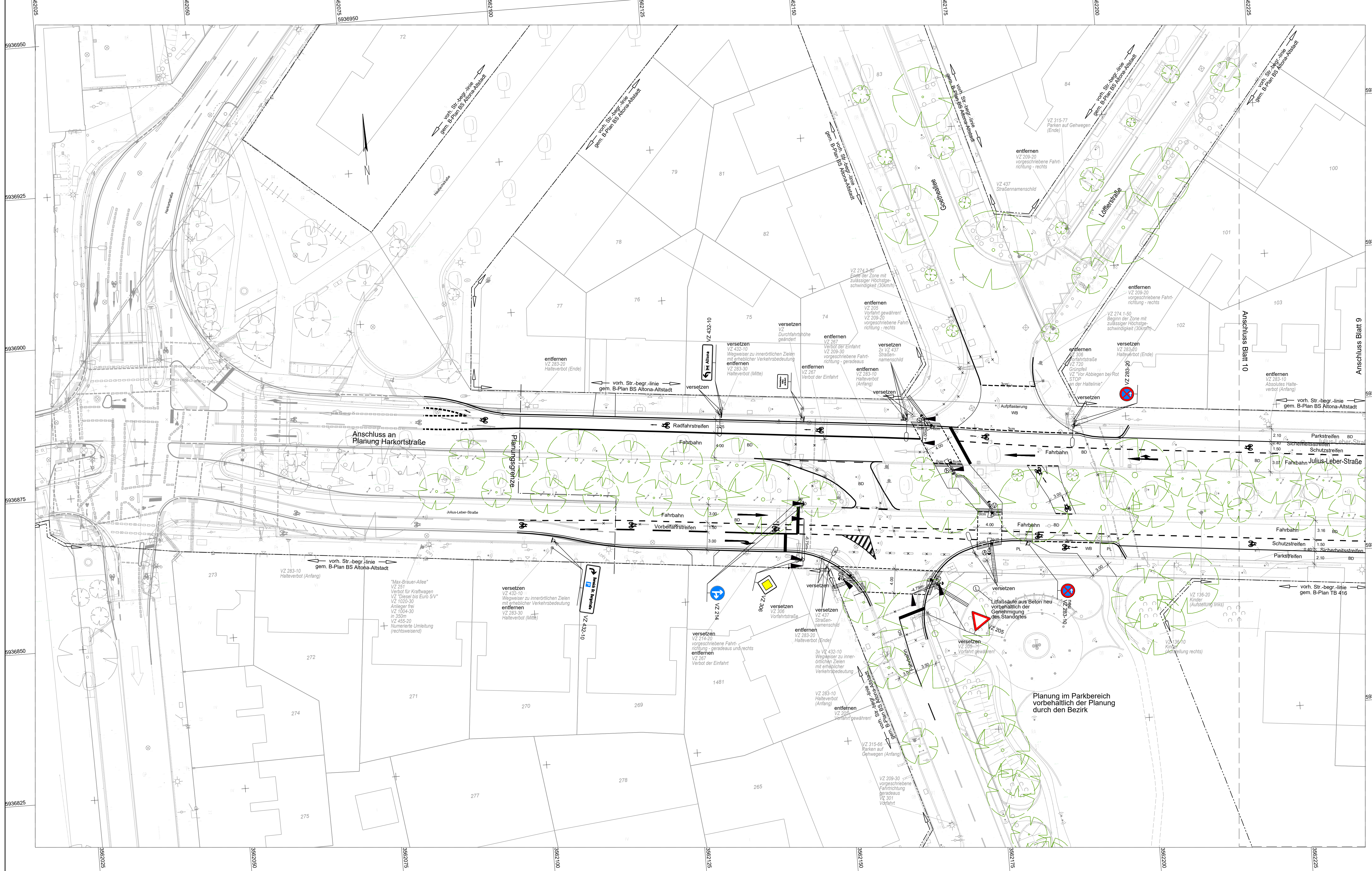
F:\ZEICHNERSTRASSE\167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH1_Schlussverschönerung_pas_0,56m\ 22.11.2018

Datum	Zeichen
Bearb.: 11/18	
Gez.: 11/18	
Gepr.: 11/18	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung
 Fachbereich GF/PB

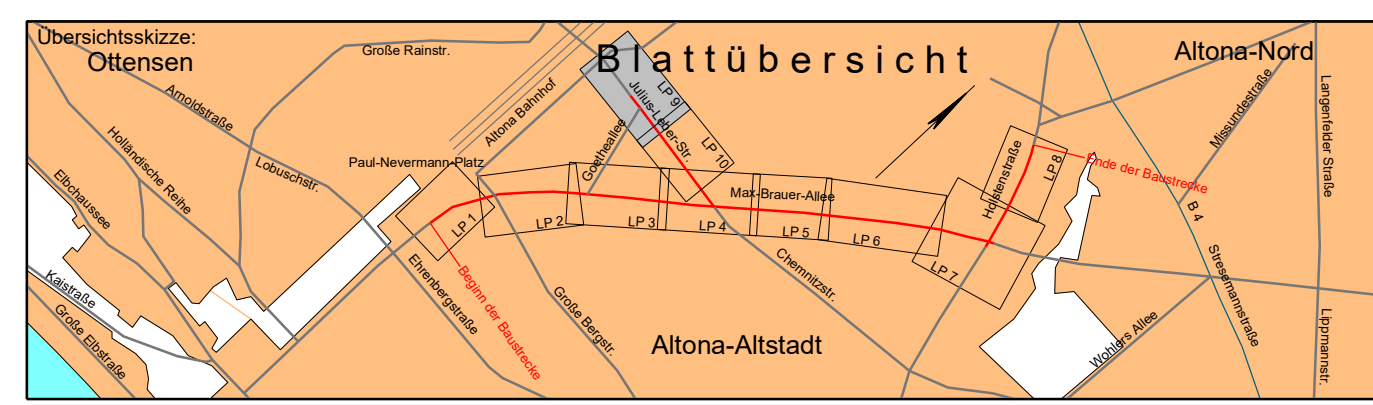
Baumaßnahme:	Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet:	GF/PB
Teilbaumaßnahme:	Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gez. Stiller	
Planinhalt:	Lageplan Strecke Holstenstraße Radfahrer zw. Fahrstreifen Holstenstr. Nord Blatt 8 von 10	Datum 15.11.2018	
Zeichnungs-Nr.:	16-11860-04-08	Aufgestellt:	GF/PB
Maßstab:	1 : 250	gez. [Signature]	
		Datum 21.11.2018	
		Freigegeben:	GF/PB
		gez. Hansen	
		Datum 21.11.2018	



Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metalgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reihenspflaster	RE		
Verkalith	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser: **MIV** MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSSCHAFTSBAU GMBH SCHWERIN
 Lottegalerie Chaussee 72 · 19061 Schwerin
 Tel.: 0385-39090 · Mail: miv@miv-schwerin.de

F1: ZEICHNERSTRAS167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH_Schlussübersicht (pas. 0.00m) 22.11.2018

	Datum	Zeichen
Bearb.:	11/18	
Gez.:	11/18	
Gepf.:	11/18	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung Fachbereich GF/PB

Baumaßnahme: **Busbeschleunigung M 20/25**

Teilbaumaßnahme: **Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße**

Planinhalt: **Lageplan KP Goetheallee / Julius-Leber-Straße Blatt 9 von 10**

Zeichnungs-Nr.: **16-11860-04-09**

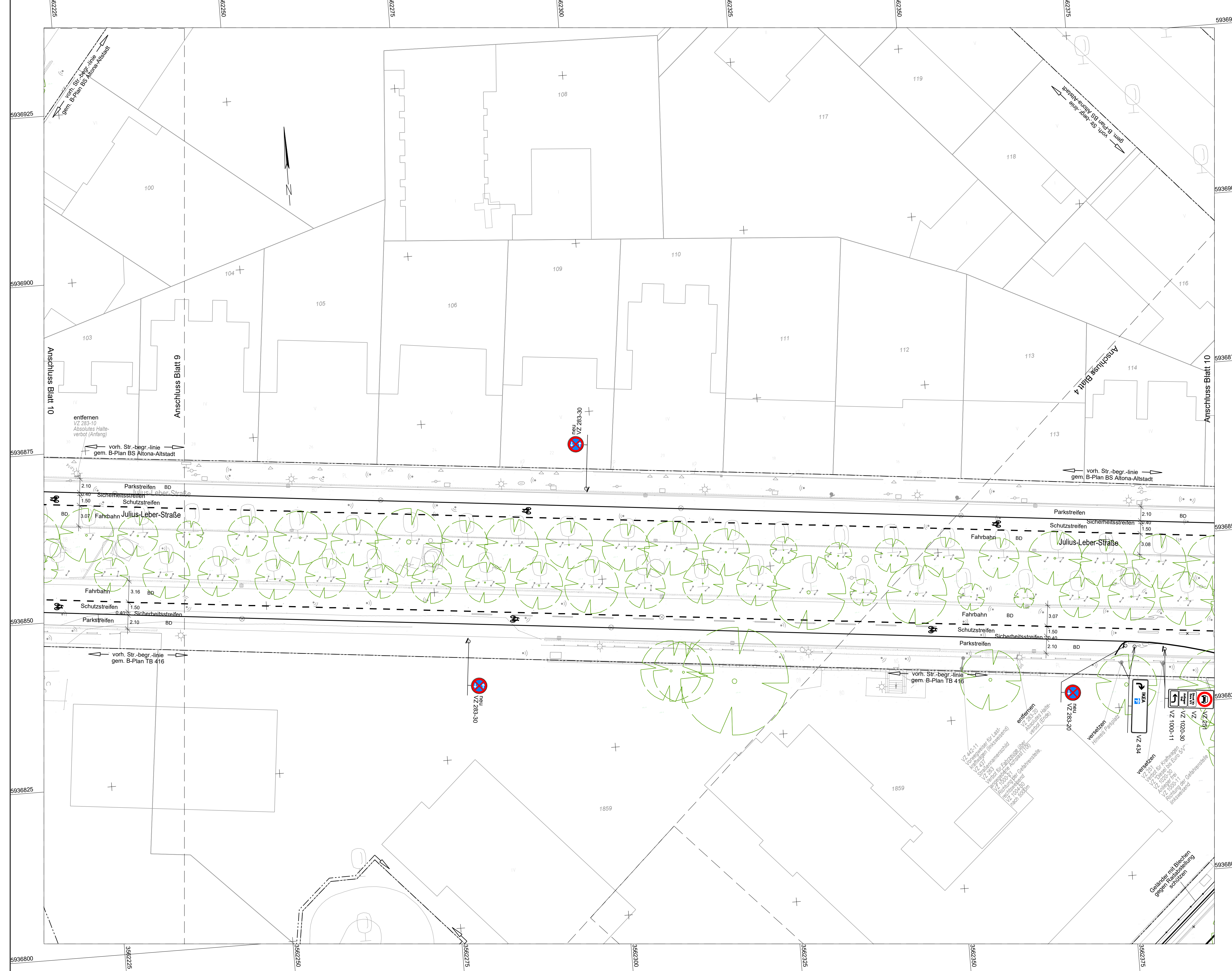
Maßstab: **1 : 250**

Bearbeitet: **GF/PB**

gez. Stiller
 Datum: 15.11.2018
 Aufgestellt: **GF/PB**

gez.
 Datum: 21.11.2018
 Freigegeben: **GF/PB**

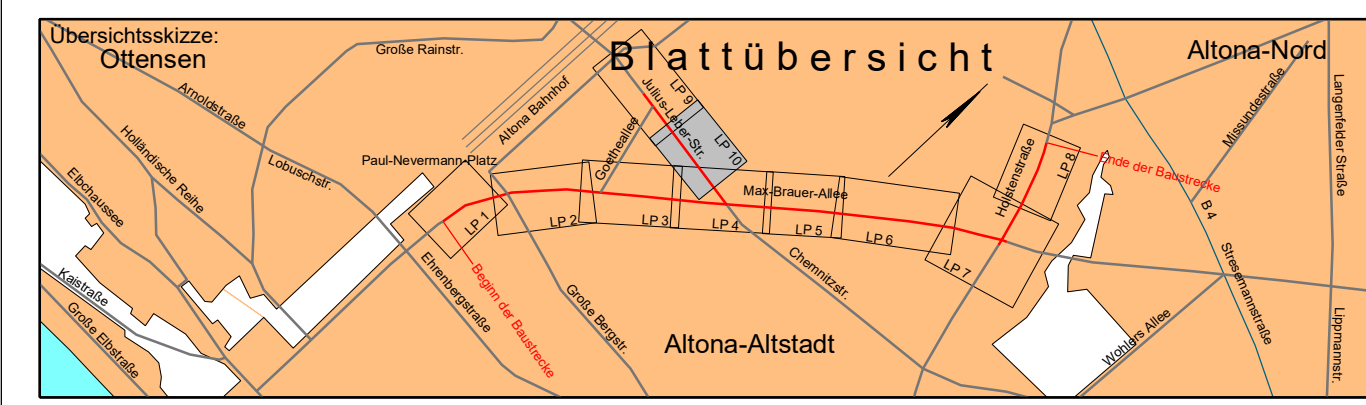
gez. Hansen
 Datum: 21.11.2018



Legende

vorh. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie

	Bestand	geplant	zu entfernen
Hochbord			
abgesenkter Hochbord			
Straßenmarkierung			
Lichtsignalanlage			
Straßenbeleuchtung			
Bügel / Radbügel			
Schutzgitter			
Poller			
Verkehrszeichen			
Taktile Leitelemente			
Baum			
Bituminöse Decke	BD		
Beton	BN		
Betonsteine	BT		
Großpflaster	GP		
Grand	GR		
Klinker	KL		
Kleinpflaster	KP		
Metallgitter	ME		
Oberboden	OB		
Rasen	RA		
Reihenpflaster	RE		
Verkalith	VK		
Wabenstein	WB		



Planverfasser: **M ECKLENBURGISCHES I NGENIEURBÜRO FÜR V ERKEHRSAU G MBH SCHWERIN**
 Ludwigsplatz Chaussee 72, 19001 Schwerin
 Tel.: 0385/39960 Mail: mme@minischwerin.de

F:\ZEICHNER\STRATIS\167420_VE_14_HAA_Max-Brauer-Allee-HH_Schlussverschönerung.pas (0,56m) 22.11.2018

Bearb.:	Datum	Zeichen
11/18		
11/18		
11/18		

Schwerin, den 11.2018

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung
 Fachbereich GF/PB

Baumaßnahme:	Busbeschleunigung M 20/25	Bearbeitet:	GF/PB
Teilbaumaßnahme:	Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße	gez. Stiller	
Planinhalt:	Lageplan Strecke Julius-Leber-Straße Blatt 10 von 10	Datum 15.11.2018	
Zeichnungs-Nr.:	16-11860-04-10	Aufgestellt:	GF/PB
Maßstab:	1 : 250	gez. [Redacted]	
		Datum 21.11.2018	
		Freigegeben:	GF/PB
		gez. Hansen	
		Datum 21.11.2018	

Projekt: Busbeschleunigung M 20/25 – Umbau Max-Brauer-Allee & Holstenstraße

PSP-Nr.: 11860

1. Verschickung vom 25.08.2017

S c h l u s s v e r s c h i c k u n g

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

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

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

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

Die Frist zur Beitragsabgabe besteht bis spätestens zum 14.12.2019

Bitte teilen Sie per Mail [REDACTED] oder telefonisch unter 428 26 – 31 00 mit, falls Sie diesen Termin nicht einhalten können.

Hinweise zum Inhalt der Stellungnahmen bzw. Teilunterlagen:

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

Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen - Ankauf und Bestand 431

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

Stadtreinigung Hamburg - TS 2

- Folgekosten für die Straßenreinigung

Bezirksamt **Altona**

- Management des öffentlichen Raums - A/MR
 - Hinweis auf bestehende **Sondernutzungen**
 - Hinweis auf bestehende und genutzte, aber nicht genehmigte **Gehwegüberfahrten**
 - z. K., bei Bedarf Stellungnahme
 - Teilunterlage über die Kosten für Straßenbegleitgrün
- Verbraucherschutz, Gewerbe, Umwelt - A/VS
 - Angaben über Schadstoffablagerungen

BWVI, Amt für Verkehr und Straßenwesen - VE 2

- Angabe über Zählschleifen, Kosten für Zählschleifen

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

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