

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nr.: 2-21203010-00020.1 (investiv) / 3-21203010-000020.10 (konsumtiv)

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Altona
Fachamt MR – Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Teilbaumaßnahme: A10 VR1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring

1. Verschickung

VERKEHRSTECHNISCHER ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhalt

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Anlass der Planung | 3 |
| 2 | Vorhandener Zustand | 3 |
| 2.1 | Allgemeines..... | 3 |
| 2.1.1 | Lage und Funktion im Straßennetz..... | 3 |
| 2.1.2 | Verkehrsbelastung..... | 3 |
| 2.1.3 | Art und Nutzung der anliegenden Bebauung..... | 4 |
| 2.1.4 | Kampfmittelfreiheit | 5 |
| 2.2 | Verkehrssituation..... | 5 |
| 2.2.1 | Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes | 5 |
| 2.2.2 | MIV..... | 6 |
| 2.2.3 | ÖPNV..... | 6 |
| 2.2.4 | Fußgänger- und Radverkehr | 6 |
| 2.2.5 | Ruhender Verkehr..... | 7 |
| 2.2.6 | Ver- und Entsorgungsleitungen | 7 |
| 2.2.7 | Öffentliche Beleuchtung | 8 |
| 2.2.8 | Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen | 8 |
| 2.2.9 | Straßenbegleitgrün | 8 |
| 3 | Geplanter Zustand | 8 |
| 3.1 | Planungsansatz | 8 |
| 3.1.1 | Variantenprüfung..... | 8 |
| 3.1.2 | Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts | 17 |
| 3.1.3 | MIV..... | 19 |
| 3.1.4 | ÖPNV..... | 19 |
| 3.1.5 | Fußgänger- und Radverkehr | 19 |
| 3.1.6 | Ruhender Verkehr..... | 19 |
| 3.1.7 | Straßenbegleitgrün | 19 |
| 3.1.8 | Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen | 19 |
| 3.1.9 | Barrierefreiheit | 19 |
| 3.1.10 | Oberflächenentwässerung..... | 20 |
| 3.1.11 | Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung..... | 20 |
| 3.1.12 | Ver- und Entsorgungsleitungen | 20 |
| 3.1.13 | Lärmschutz..... | 20 |
| 3.1.14 | Umweltverträglichkeit | 20 |
| 4 | Planungsrechtliche Grundlagen..... | 20 |
| 5 | Umsetzung der Planung | 20 |
| 5.1 | Grunderwerb..... | 20 |
| 5.2 | Wirtschaftlichkeit..... | 20 |
| 5.3 | Kosten und Finanzierung | 21 |
| 5.4 | Entwurfs- und Baudienststelle | 21 |
| 5.5 | Terminierung der Planung und Bauausführung..... | 21 |

1 Anlass der Planung

Seit Juni 2016 fördert das so genannte „Bündnis für Radverkehr“ den Ausbau von Velorouten. Im Rahmen dieses Programmes wurde der Ausbau der Veloroute 1 in Altona veranlasst, zu der diese Maßnahme gehört.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Hohenzollernring und die Bleickenallee liegen im Stadtteil Ottensen des Bezirkes Hamburg Altona. Der Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring ist nach dem Knotenpunkt Behringstraße/Hohenzollernring der zweite Knotenpunkt, an dem sich die Verkehre von und in Richtung BAB 7 sammeln und verteilen. Der Hohenzollernring ist eine Hauptverkehrsstraße, die Bleickenallee dient der Erschließung und der örtlichen Verbindung. Richtung Osten bindet die Bleickenallee Ottensen an Altona an.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Für den Knoten wurde am 07.07.2016 folgende Verkehrsbelastung gezählt:

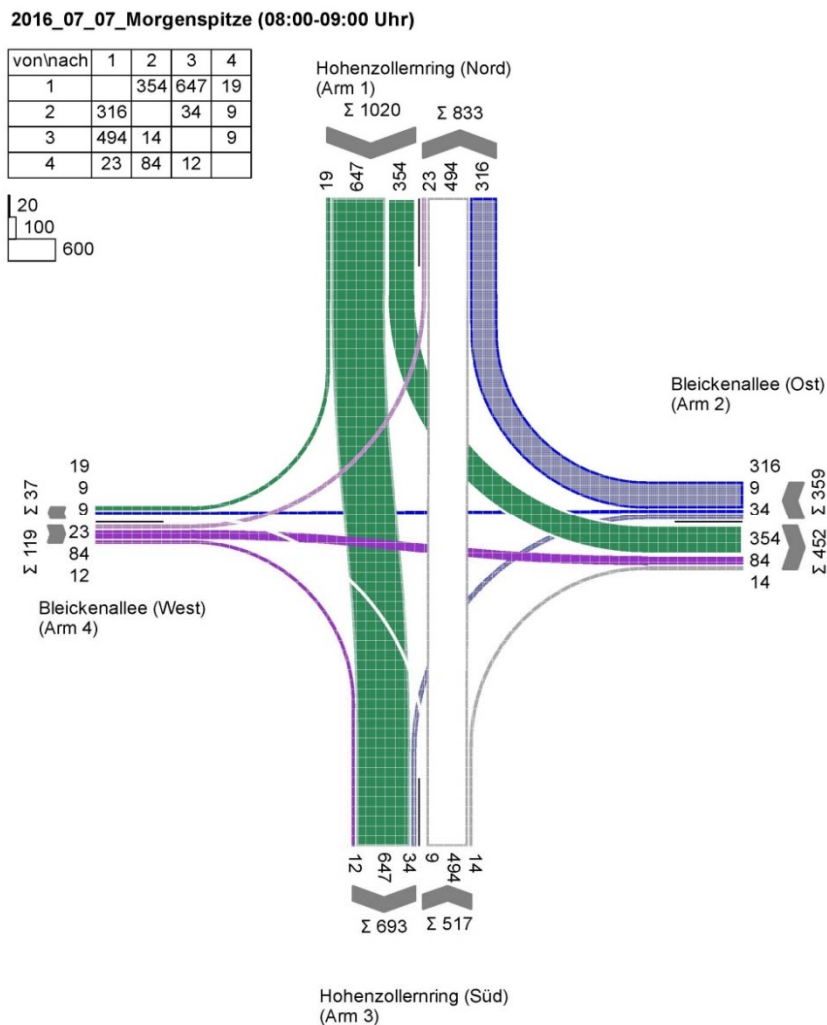


Abbildung 1: Verkehrsströme zur Morgenspitze

2016_07_07_Abendspitze (17:30-18:30 Uhr)

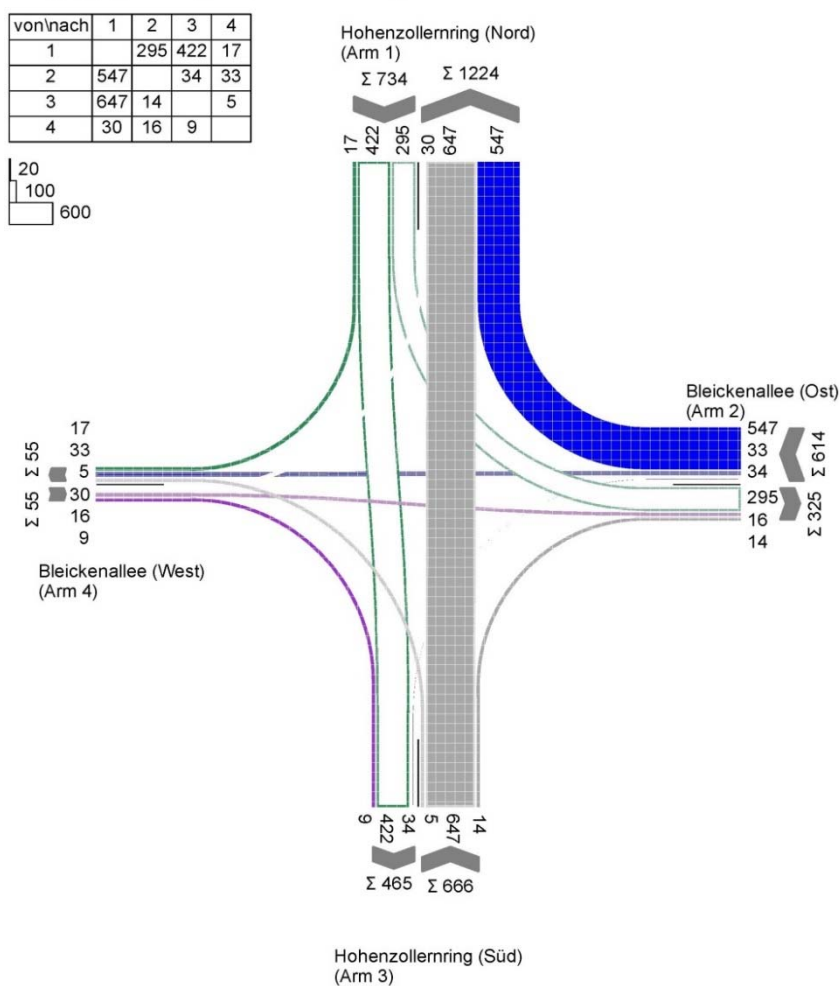


Abbildung 2: Verkehrsströme zur Abendspitze

Für 24 h ergibt sich daraus folgende Gesamtbelastung des Querschnitts:

Tabelle 1: Gesamtbelastung des Querschnitts in 24 h

| Straßenarm | Gesamtbelastung Querschnitt in KZF / 24 h | LKW-Anteil in % |
|-----------------------|---|-----------------|
| Hohenzollernring Nord | 25.754 | 3,9 |
| Bleickenallee Ost | 11.909 | 4,2 |
| Hohenzollernring West | 15.090 | 3,6 |
| Bleickenallee West | 1.831 | 1,3 |

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Auf der Südseite des Knotens befindet sich ausschließlich Wohnbebauung. An der nordwestlichen Seite des Knotens, hinter einer rd. 60 m breiten Grünfläche, einem Gartendenkmal, hat das Gymnasium Altona seinen Standort. Rd. 300 m westlich vom Knoten entfernt befindet sich das Altonaer Kinderkrankenhaus. Rd. 300 m östlich des Knotens liegt die Rudolf-Steiner-Schule (Unter- bis Oberstufe).

Nordöstlich des Knotens befindet sich der „Gottfried-Tönsfeldt-Platz“, der Fußballplatz des FC Teutonia 05. Zwischen Sportplatz und Bleickenallee ist zudem „Die Bedürfnisanstalt“ vorzufinden. Ursprünglich eine Wartehalle (Fahrgastunterstand) mit Toiletten im Untergeschoss, dient das Gebäude heute als Ausstellungsraum. Das von Gustav Oelsner entworfene Gebäude steht unter Denkmalschutz.

2.1.4 Kampfmittelfreiheit

Eine Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung ist für den Knoten ist erfolgt. Es besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Blindgänger.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Sowohl im Hohenzollernring als auch in der Bleickenallee sind die Fahrstreifen durch begrünte Mittelstreifen/Mittelinseln getrennt. Im Hohenzollernring wird der Verkehr zweistreifig geführt.

Hohenzollernring Nord

(vgl. Schnitt C-C im Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| West: | Gehweg (Platten) | rd. 1,65 m |
| | Radweg (Betonpflaster) | rd. 1,20 m |
| | Sicherheitsstreifen (Platten) einschl. Absperrgitter | rd. 1,20 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i> | rd. 13,05 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 2,70 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,55 m |
| | Sicherheitsstreifen (Platten) einschl. Bügel | rd. 1,20 m |
| | Radweg (Betonpflaster) | rd. 1,20 m |
| Ost: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 2,45 m</u> |
| | Gesamt | rd. 31,15 m |

Hohenzollernring Süd

(vgl. Schnitt D-D im Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| West: | Gehweg (Platten) | rd. 3,55 m |
| | Radweg (Betonpflaster) | rd. 1,55 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,40 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 8,45 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,25 m |
| | Radfahrstreifen (Asphalt) | rd. 1,60 m |
| Ost: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 2,15 m</u> |
| | Gesamt | rd. 29,95 m |

Bleickenallee Ost

(vgl. Schnitt A-A im Lageplan)

| | | |
|-------|---|-------------------|
| Nord: | Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten) | rd. 4,10 m |
| | Fahrbahn (Asphalt/Beton): <i>inkl. zwei Rechtsabbiegestreifen, Bushaltestelle am Fahrbahnrand (Beton)</i> | rd. 9,20 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 4,10 m |
| | Fahrbahn (Asphalt) | rd. 4,00 m |
| | Fahrbahn (Großpflaster): <i>Busbucht</i> | rd. 3,00 m |
| | Wartefläche (Platten) | rd. 2,20 m |
| | Radweg (Betonpflaster) | rd. 1,25 m |
| Süd: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 1,75 m</u> |
| | Gesamt | rd. 29,60 m |

Bleickenallee West

(vgl. Schnitt B-B im Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| Nord: | Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten) | rd. 2,95 m |
| | Fahrbahn (Asphalt) | rd. 5,50 m |
| | Mittelstreifen (Grünstreifen, Baumbestand) | rd. 2,75 m |
| | Gehweg (Grant) | rd. 2,50 m |
| | Mittelstreifen (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 2,75 m |
| | Fahrbahn (Asphalt) | rd. 6,05 m |
| | Parkfläche (Platten) | rd. 2,50 m |
| Süd: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 1,80 m</u> |
| | Gesamt | rd. 26,80 m |

2.2.2 MIV

Im Hohenzollernring sowie der Bleickenallee Ost bis zur Tönsfeldtstraße ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen, östlich der Tönsfeldtstraße wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. In der Bleickenallee West ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

2.2.3 ÖPNV

An der Bleickenallee Ost befinden sich je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle der Linie 1, 250 und 601. Die Linie 1 hält wochentags ca. alle 10 min, die Linie 250 ca. alle 20 min.

2.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr wird mittels Furten mit Mittelinseln über die Fahrbahnen geführt. Entlang der Bleickenallee befindet sich auf der Mittelinsel ein Gehweg mit wassergebundener Wegedecke (westlich der Kreuzung) bzw. Trampelpfad (östlich der Kreuzung ab Tönsfeldtstraße) in der Grünfläche.

Der Knoten ist mit akustischen Warnsignalen ausgestattet. Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

Der Radverkehr wird folgendermaßen geführt:

Bleickenallee, Fahrtrichtung West

Vor dem Knoten wird der Radfahrer in auf einem 1,35 m breiten Radfahrstreifen geführt. Ab der Tönsfeldtstraße ist Mischverkehr mit der optionalen Nutzung des Gehweges (Servicelösung / Vz. 239 mit Zz. 1022-10) angeordnet. Die teilweise noch bestehende Markierung im Bereich der Querung führt den Radweg auf die Nebenfläche. Da die Grünzeit für Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt in der Querung Hohenzollernring Süd rd. 40 Sekunden länger ist als auf der Nordseite, fährt der Radverkehr mehrheitlich ab Tönsfeldtstraße auf der südlichen Nebenfläche und damit in falscher Fahrtrichtung auf dem baulichen Radweg.

Nach der Überquerung des Hohenzollernrings wird auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg im Mittelstreifen gefahren. Dieser ist rd. 2,5 m breit, mit gebundener Wegedecke befestigt und das Radfahren ist zugelassen (Zz. 1022-10).

Bleickenallee, Fahrtrichtung Ost

Vor dem Knoten wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt. Zudem wird der Gehweg auf der Mittelinsel und in der Nebenfläche genutzt.

Nach dem Knoten befindet sich ein angeordneter Radweg in der Nebenfläche. An der Tönsfeldtstraße wird der Radverkehr auf einen rd. 1,30 m breiten Radfahrstreifen geleitet.

Hohenzollernring, in Fahrtrichtung Nord

Vor dem Knoten befindet sich ein rd. 1,25 m breiter Radfahrstreifen. Hinter dem Knoten wird der Radverkehr auf einen rd. 1,20 m breiten, angeordneten Radweg in der Nebenfläche geleitet.

Hohenzollernring, in Fahrtrichtung Süd

Vor dem Knoten fährt der Radfahrer auf einem angeordneten Radweg in der Nebenfläche. Nach dem Knoten wird er auf die Fahrbahn zur Fahrt im Mischverkehr abgeleitet. Das Fahren auf dem Gehweg ist zugelassen (Servicelösung / Vz. 239 mit Zz. 1022-10).

2.2.5 Ruhender Verkehr

In der Bleickenallee wird jeweils vor und hinter der Planungsgrenze in Längsaufstellung am Fahrbahnrand geparkt. Am südlichen Fahrbahnrand der Bleickenallee Ost ist Gehwegparken östlich der Bushaltestelle zugelassen.

In der Tönsfeldtstraße sind Parktaschen vorhanden. Nördliche der Bleickenallee ist am östlichen Rand Gehwegparken zugelassen. Am westlichen Fahrbahnrand südlich der Bleickenallee wird auf der Fahrbahn geparkt. Im Einmündungsbereich zur Bleickenallee behindern häufig widerrechtlich abgestellte PKW den Rettungsweg in die südliche Tönsfeldtstraße.

2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Oktober 2017 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand bzw. gepl. Maßnahmen abgefragt. Demnach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Regen-, Misch- und Schmutzwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Die Straßenabläufe sind an ein Mischsiel der HSE angeschlossen.

2.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist beidseitig an den Fahrbahnrandern angeordnet. An den Inselköpfen der Mittelinseln befindet sich zusätzliche Beleuchtungsmasten.

2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Verkehr am Knoten ist vollständig durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Der Radverkehr ist zusammen mit dem Fußgängerverkehr signalisiert.

Der auf der Ostseite des Hohenzollernrings in einem Radfahrstreifen geführte Radverkehr wird gemeinsam mit dem MIV signalisiert. Der Radfahrstreifen wird im Knotenbereich nach rechts an die Fußgängerfurt Bleickenallee Ost verschwenkt und dort in den angeordneten Radweg in der Nebenfläche aufgeleitet.

Innerhalb eines Umlaufs werden im Signalprogramm drei Phasen geschaltet.

Die Signalisierung erfolgt busbeeinflusst und verkehrsabhängig. Taktile Leitelemente und Akustiksignale sind nicht vorhanden. Alle Fußgängerfurten werden über Mittelinseln geführt.

Es befinden sich keine weiteren Lichtsignalanlagen im Planungsabschnitt.

2.2.9 Straßenbegleitgrün

Innerhalb der Straßenfläche stehen im Planungsgebiet insgesamt 21 Bäume. Im Hohenzollernring befinden sich hauptsächlich Platanen, in der Bleickenallee sind vorwiegend Spitz- und Silberahorne angesiedelt. Alle Baumstandorte befinden sich in den Mittelinseln und drei Baumstandorte stehen in ungünstiger Lage der Furten zur LSA. In der Mittelinsel Hohenzollernring Süd steht ein Baum direkt am Fahrbahnrand mittig in der Fußgängerfurt.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Die Planung beruht auf der Verbesserung der Radverkehrswege im Zuge des Ausbaus der gesamt ca. 280 km langen Velorouten. Der Planungsabschnitt ist Teil der Veloroute 1 in Altona.

Ziel soll es sein, den Radverkehr durch eigene Fahrstreifen auf der Fahrbahn sowie eine eigene Signalisierung zu fördern. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sollen durch die Modernisierung der Nebenflächen und die Optimierung der Fahrstreifen minimiert werden.

3.1.1 Variantenprüfung

Variante 1: Keine Mittelinsel

In dieser Variante wurden die für alle Fahrbeziehungen erforderlichen Fahrstreifen für den MIV und Radverkehr im Querschnitt der Bleickenallee vorgesehen. Diese Variante erfordert den Rückbau der Mittelinsel in der Bleickenallee auf der Ostseite des Knotens, um alle erforderlichen Verkehrsflächen innerhalb der Straßenbegrenzung herzustellen. Die Fahrbahnbreite beträgt rd. 22,9 m.

Auf der Westseite des Knotens wird der vorhandene Mittelstreifen im Knotenpunktbereich zurückgebaut, Radverkehrsflächen werden am rechten Fahrbahnrand vorgesehen. Eine alternative Überleitung in den bzw. aus dem Mittelstreifen erfolgt abgesetzt vom Knoten (s. Abbildung 3).



Abbildung 3: Variante 1

Variante 2: Vorbeifahrstreifen

Der Radverkehr von der Bleickenallee Ost in Richtung Hohenzollernring Nord nutzt bei dieser Variante mit dem Busverkehr eine gemeinsame Verkehrsfläche (überbreite Busspur). Die Lage der Haltestelle wird gegenüber dem aktuellen Standort um rd. 12 m zurückverlegt. Der MIV kann sich erst nach der Bushaltestelle in den zweiten Fahrstreifen für den Rechtsabbieger einordnen (s. Abbildung 4).

Der Radverkehr in Richtung Bleickenallee West und Hohenzollernring Süd erhält frühzeitig die Möglichkeit zum Fahrstreifenwechsel. Der Radfahrstreifen ist ab der Einmündung Tönsfeldstraße geplant und erst 40 m danach wird der Fahrstreifen für den MIV aufgeweitet. Der Radfahrstreifen wird bis in eine Aufstellfläche vor der LSA geführt.

Auf der Südseite der Bleickenallee Ost ist eine weitere Haltestelle vorgesehen, die es dem Radverkehr ermöglicht, am haltenden Fahrzeug vorbeizufahren.



Abbildung 4: Variante 2

Variante 3.1: Busverlagerung

Die Bushaltestelle Bleickenallee / Kinderkrankenhaus (stadtauswärts) wird in den Hohenzollernring verlegt (s. Abbildung 5). Dies folgt dem Planungsansatz aus der Busbeschleunigung, die Haltestelle hinter dem Lichtsignal anzuordnen, um eine Unabhängigkeit von der LSA-Regelung zu erlangen. Hier wurde dieser Ansatz verwendet, um mögliche Konflikte zwischen Radverkehr und haltendem Bus im Verlauf der Veloroute zu minimieren.

Die Haltestelle befindet sich in der geänderten Lage rd. 18 m vor der Haltelinie des nächsten Lichtsignals. Zum Bestandteil der Regelung des Lichtsignals gehört die Option der Fahrzeuglenker der Buslinien, in das Programm einzugreifen und zu Gunsten des Busverkehrs zu beeinflussen.

Der rechtsabbiegende Radverkehr von der Bleickenallee Ost auf den Hohenzollernring Nord wird abkürzend von einem Radfahrstreifen zum anderen über die Nebenfläche geführt (vgl. Eck-Überleitung Variante 5.1), sodass der Radfahrer räumlich von den gleichzeitig abbiegenden KFZ getrennt ist. Dem gegenüber steht das Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußgängerkehr.

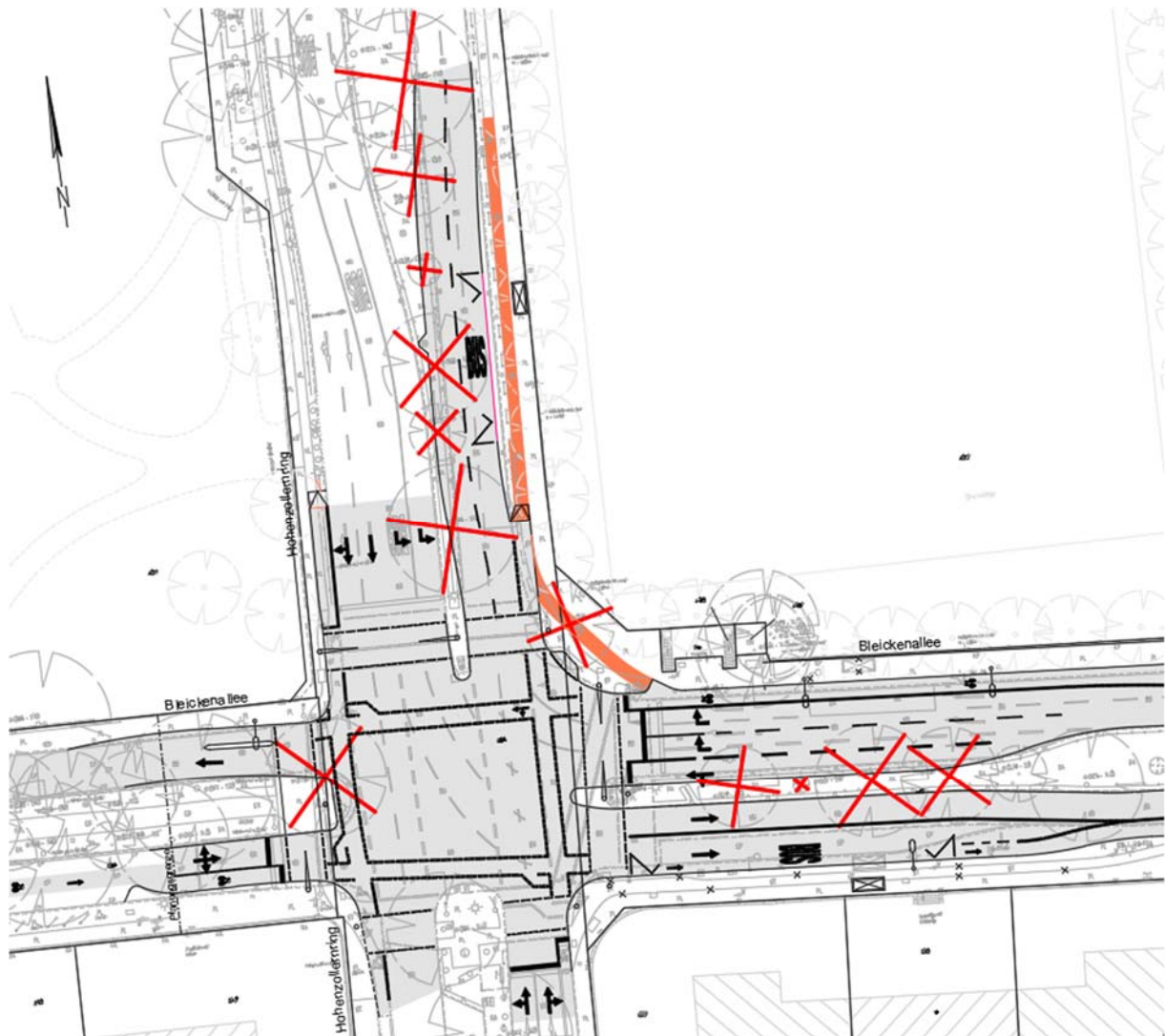


Abbildung 5: Variante 3.1

Variante 4: Mittellage

In der Bleickenallee West nutzt der überwiegende Teil der Radfahrer den freigegebenen Gehweg im Mittelstreifen und entlang der Bleickenallee sind weitestgehend Mittelinseln vorhanden. Der Radverkehr wird in dieser Variante vollständig in Mittellage auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Ebenso wird ein Gehweg in Mittellage hergestellt (s. Abbildung 6). Für die Querung des Knotens in Mittellage ist eine zusätzliche Phase im Signalprogramm einzurichten.



Abbildung 6: Variante 4

Variante 5.1: Eck-Überleitung

Bei dieser Variante wird der Radverkehr in der Bleickenallee Ost bis zum Knoten am rechten Fahrbahnrand geführt. Erst vor dem Knoten erfolgt die Aufleitung in Richtung Hohenzollernring Nord. Für den Radverkehr in Richtung Hohenzollernring Süd wird eine Aufstellfläche im Knoten vorgesehen (s. Abbildung 7).

Direktes Linksabbiegen für den Radverkehr ist bei einer Herausnahme des Geradeausverkehrs MIV in der Bleickenallee möglich.

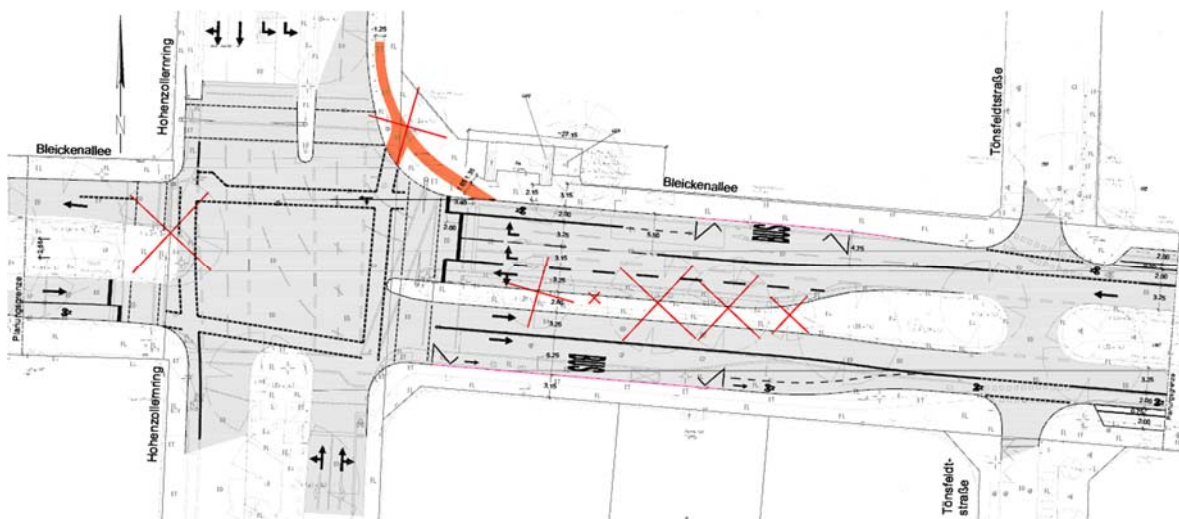


Abbildung 7: Variante 5.1

Variante 5.2: Schleuse

Die Radverkehrsführung entspricht in etwa der Variante 5.1, aber im nordöstlichen Eckbereich wird für den Radverkehr eine Querung der Bleickenallee vor dem Lichtsignal vorgesehen. So erhält der Radverkehr in Richtung Bleickenallee West und Hohenzollernring Süd über ein eigenes Signal die Möglichkeit sich geschützt einzuordnen bzw. in eine Aufstellfläche zu gelangen. Der Radverkehr in Richtung Hohenzollernring Nord wird auf den Radweg aufgeleitet (s. Abbildung 8).

Die Haltelinie in der Bleickenallee für den Rechtsabbieger in den Hohenzollernring wird bei dieser Variante rd. 10 m von der aktuellen Markierung abgerückt. Der Abstand bis zum westlichen Fahrbahnrand des Hohenzollernrings beträgt dann rd. 22 bis 25 m statt jetzt rd. 14 m.



Abbildung 8: Variante 5.2

Variante 5.3: Kombination der Varianten 3.1 und 5.1

Abweichend zu Variante 5.1 werden am Beginn der Bleickenallee Ost in östlicher Fahrtrichtung der Bus- und Radverkehr zur besseren Trennung die Verkehre zunächst auf separaten Spuren geführt, bevor der Bus die Haltestelle am südlichen Fahrbahnrand anfährt. Im gleichen Zuge wird die Mittelinsel so nach Süden vergrößert, dass die Spuren gerade (statt mit einer leichten Verschwenkung wie im Bestand) geführt werden.

Des Weiteren entfällt die Aufleitung des nach rechts abbiegendem Radfahrer westlicher Fahrtrichtung von der Bleickenallee auf den Hohenzollernring, da hier zu viele Konfliktpunkte zwischen Radfahrern und Fußgängern gesehen werden. Stattdessen bleibt der Radfahrer auf der Fahrbahn.

Dem auf der Bleickenallee aus Osten kommenden Radverkehr wird durch eine Strich-Lücke-Markierung das direkte Linksabbiegen auf den Hohenzollernring ermöglicht.

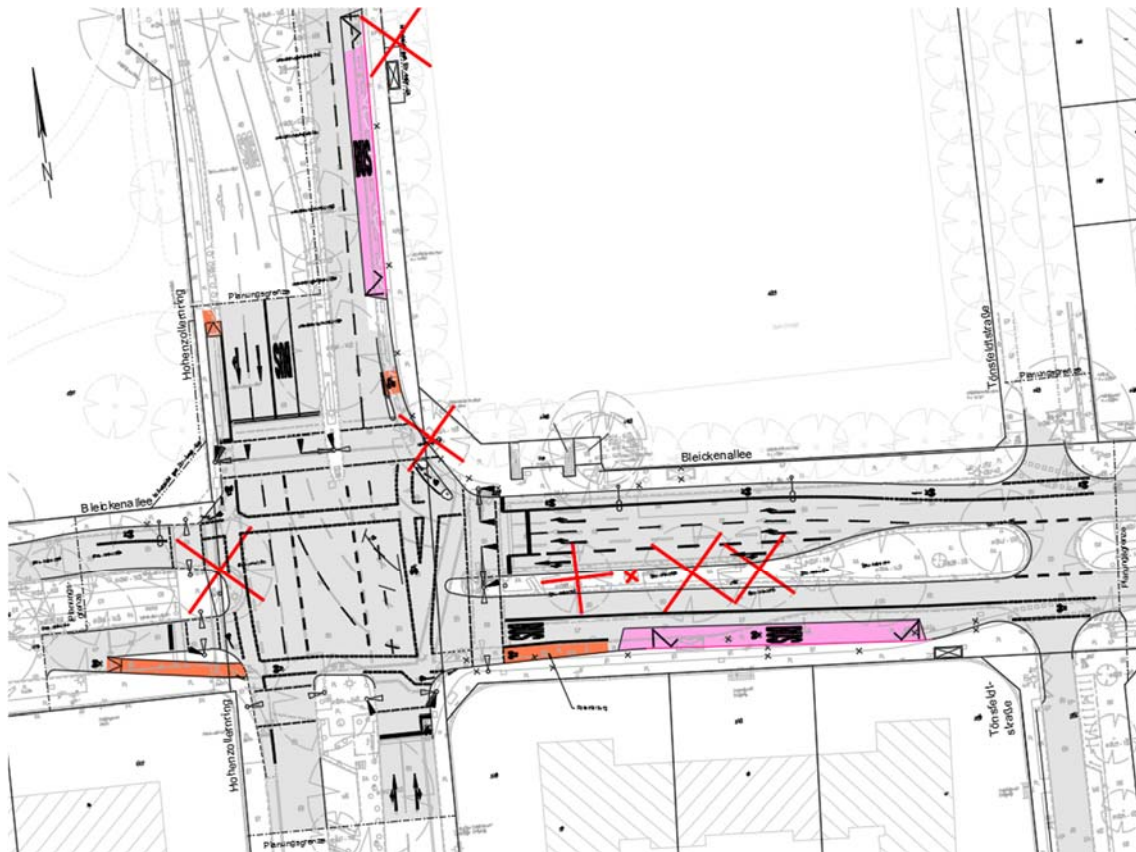


Abbildung 9: Variante 5.3

Variante 6: Kreisverkehr

Eine Verkehrsführung im Kreisverkehr wurde nur rechnerisch geprüft. Die Bewertung der Fahrbeziehungen für den Hohenzollernring Nord / Bleickenallee Ost ergab die Qualitätsstufe E, sodass diese Variante nicht weiterverfolgt wird.

Variante 7.1: Mittelinseln

Die Mittelinseln entlang der Bleickenallee und dem Hohenzollernring werden umgebaut und auf der Kreuzung wird eine weitere große sowie eine kleine Mittelinsel angelegt. Dadurch entfällt die schwach ausgeprägte Geradeausfahrbeziehung der Bleickenallee sowie alle Linksabbiegebeziehungen außer der dominanten von Hohenzollernring Nord auf die Bleickenallee Ost (vgl. Kapitel 2.1.2), sodass eine Ampelphase entfällt. Die Hauptfahrbeziehungen Hohenzollernring Nord – Hohenzollernring Süd sowie Hohenzollernring Nord – Bleickenallee Ost werden so bevorzugt, wodurch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens erreicht werden soll. Der geradeaus fahrende MIV der Bleickenallee wird stattdessen über Wendekehren nördlich und südlich des Knotens geleitet. Die Mittelinseln im Hohenzollernring werden hierfür so breit ausgeführt, dass die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen je Richtung verengt wird.

Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen geführt. Die Querung des Hohenzollernrings entlang der Veloroute erfolgt über die große Mittelinsel auf der Kreuzung. In westliche Fahrtrichtung wird der Radverkehr nach dem Knoten in den Mischverkehr geleitet. In östliche Fahrtrichtung ist der Rechtsabbiegestreifen vom Hohenzollernring Süd auf die Bleickenallee Ost zu queren, um auf den Radfahrstreifen zu gelangen.

Die Fußgängerfurten über den Hohenzollernring nördlich und südlich des Knotens werden aufgegeben, die Fußgänger werden stattdessen ebenfalls über die große Mittelinsel geführt.

Die Bushaltestelle stadtauswärts wird wie in Variante 3.1 hinter die LSA in den Hohenzollernring verlegt.



Abbildung 10: Variante 7.1

Variante 7.2

Diese Variante entspricht im Wesentlichen der Variante 7. Der Radverkehr in der Bleickenallee östlich des Knotens wird er jedoch mit dem Bus auf einem gemeinsamen Fahrstreifen (überbreite Busspur) geführt (östliche Fahrtrichtung sowie Rechtsabbieger in westlicher Fahrtrichtung). Der Geradeausverkehr in westlicher Fahrtrichtung wird hinter der Tönsfeldtstraße auf einen Radfahrstreifen in Mittellage geführt.

Des Weiteren werden Modifikationen an den Mittelinseln auf der Kreuzung vorgenommen. Die kleine Mittelinsel auf der Kreuzung wird durch eine Sperrfläche ersetzt und die große Insel so verändert, dass der Radverkehr entlang der Bleickenallee auf der Fahrbahn bleiben kann.

Variante 7.3

In dieser Variante werden gegenüber Variante 7.1 und 7.2 die Wartetaschen für wartende, abbiegende Radfahrer so verschoben, dass sie die Nebenflächen nicht einschränken. In östlicher Fahrtrichtung wird der Radfahrer zunächst senkrecht über den Rechtsabbiegestreifen auf die Nebenfläche geführt und wenig später wieder auf die Fahrbahn geleitet.

Bewertung der Varianten

Für die Bewertung der Varianten wurde eine Matrix erstellt (s. Tabelle 3). Die Untervarianten der Variante 7 wurden wegen ihrer Ähnlichkeit gesammelt betrachtet.

Variante 5.3 und 7 stellten sich im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung als favorisierte Planungen heraus. Für den direkten Vergleich wurde die Leistungsfähigkeit genauer geprüft. Anhand der 2016 gezählten Verkehrsbelastung wurden Lichtsignalpläne erstellt, Freigabezeiten ermittelt und deren Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) im Vergleich zum Bestand ermittelt. In der folgenden Tabelle sind die Freigabezeiten für den Radverkehr entlang der Veloroute sowie die QSV zusammengefasst:

Tabelle 2: Ergebnisse der signaltechnischen Berechnung (Auszug)

| Variante | Freigabezeit Radfahrer | | QSV |
|----------|---------------------------|---------------------------|-------|
| | Bleickenallee Ost -> West | Bleickenallee West -> Ost | |
| 5.3 | 19 s | 46 s | B |
| 7 | ca. 24 s | ca. 24 s | A / B |
| Bestand | 8 s | 50 s | B / C |

Folglich wird durch beide Varianten eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit erzielt. Variante 7 wird ohne die Berücksichtigung der durch die erforderlichen Wendungen wiederkehrenden KFZ zwar als etwas effizienter als Variante 5.3 eingestuft. Für die Geradeausverkehre des MIV auf dem Hohenzollernring ist jedoch eine lange Freigabezeit von 50 s erforderlich, die die geforderte Umlaufzeit von 90 s sowie die reale Leistungsfähigkeit gefährdet. Bei langen Grünphasen wird in der Praxis langsames Fahren beobachtet, sodass weniger KFZ als berechnet den Knoten überqueren.

Aufgrund der komplexen Verkehrsführung der Variante 7 war das Vereinfachen der Berechnung erforderlich. Durch den Wegfall von einem Fahrstreifen im Hohenzollernring und die KFZ, die in den Kehren wenden und sich in den fließenden Verkehr neu einordnen, somit den Knoten also doppelt passieren müssten, wird ein Rückstau erwartet, der nicht berücksichtigt werden konnte.

Die Verkehrsführung der Variante 7 entspricht nicht der in Hamburg an Knotenpunkten üblichen. Sie wird als schwer begreifbar und unübersichtlich bewertet. Zusätzliche Wegweisung wäre notwendig, v.a. für die wegfallenden Fahrbeziehungen, die über die Kehren umgeleitet werden.

Auf der Mittelinsel treffen Radfahrer aus fünf Fahrbeziehungen auf alle Fußgänger, die den Knoten überqueren wollen. Hier wird ein großes Konfliktpotential gesehen. Zudem zeigen Erfahrungen aus anderen Maßnahmen wie z.B. dem Umbau des Horner Weges zur Fahrradstraße, dass der Wegfall direkter Fußgängerfurten mit dem dadurch entstehenden Umweg über die Mittelinsel öffentlich nicht akzeptiert wird – selbst dann, wenn die Kreuzung in einer Grünphase überquert werden kann.

Die Auswertung der Freigabezeiten zeigt, dass entlang der Veloroute die Variante 5.3 den bestehenden Zustand verbessert, während die Freigabezeit von West nach Ost in Variante 7 etwa halbiert wird.

Im Gesamten geht **Variante 5.3** als beste hervor, sodass sie als Vorzugsvariante weiterverfolgt wird.

Tabelle 3: Variantenbewertung

| Nr. | Kriterien | Variante 6 Kreisverkehr | Variante 1 keine Mittelinsel | Variante 2 Vorbeifahr- streifen | Variante 4 Mittellage | Variante 3.1 Busverlagerung | Variante 5.1 Eck-Überleitung | Variante 5.2 Schleuse | Variante 5.3 Kombi 3.1 + 5.1 | Variante 7 Mittelinseln |
|-----------|--|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| 1. | Straßenraum | -1 | -1 | 0 | 0 | -1 | 0 | -1 | -1 | 0 |
| | Querschnitt | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | + |
| | Nachhaltigkeit/ Erweiter- barkeit/ Ausbaumöglich- keit | - | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | - |
| 2. | Umweltverträglichkeit | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | Baumbilanz (Stck) | -2? | -9 | -8 | -8 | -8 | -7 | -7 | -7 | -7 |
| | Baumbilanz (Bewertung) | + | 0 | 0 | 0 | 0 | + | + | + | + |
| 3. | Verkehrsablauf | 0 | 1 | 1 | -3,5 | 1 | 1 | -0,5 | 0,5 | 1 |
| | Wartezeit MIV | + | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | + |
| | Wartezeit Radverkehr | + | + | + | - | + | - | - | - | - |
| | Wartezeit FG | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| | Leistungsfähigkeit | - | 0 | 0 | 0/- | - | 0 | 0/+ | 0/+ | + |
| | ÖPNV | - | 0 | 0 | 0 | + | 0 | 0 | + | + |
| 4. | Verkehrssicherheit | 2,5 | -3 | -2 | 1,5 | -2 | -1,5 | -4 | 2 | -4 |
| | Begreifbarkeit | + | 0 | 0 | 0/- | 0 | 0/- | - | + | - |
| | Übersichtlichkeit | 0/+ | - | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - |
| | Konfliktpunkte | 0 | - | - | + | - | - | - | 0 | - |
| | Radverkehr | + | - | - | + | - | 0 | - | + | - |
| 5. | Wirtschaftlichkeit | 0 | -0,5 | 0 | 0 | -1 | 0 | 0 | -1 | -1 |
| | Flächenbedarf/ Unterhal- tungs-/ Betriebskosten | 0 | 0/- | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | - |
| | Punkte | 2,5 | -3,5 | -1 | -2 | -3 | 0,5 | -4,5 | 1,5 | -3 |
| | Rang | entfällt | 7 | 3 | 4 | 5 | 2 | 8 | 1 | 5 |

3.1.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts

Die begrünten Mittelinseln zwischen den Fahrstreifen des Hohenzollernrings sowie der Bleickenallee bleiben weitestgehend unverändert erhalten. Lediglich die Mittelinsel der Bleickenallee Ost wird im Bereich des Linksabbiegestreifens um rd. 1,20 m verschmälert und begradigt.

Folgende Querschnitte werden hergestellt:

Hohenzollernring Nord (südlich der Bushaltestelle)

(vgl. Schnitt C-C in Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| West: | Gehweg (Platten) | rd. 2,35 m |
| | Radweg (Asphalt) | rd. 2,25 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i> | rd. 13,10 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 2,70 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,60 m |
| | Radfahrstreifen (Asphalt) | rd. 1,75 m |
| Ost: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 3,00 m</u> |
| | Gesamt | rd. 31,75 m |

Hohenzollernring Nord (nördlich der Bushaltestelle)

| | | |
|-------|---|-------------------|
| West: | Gehweg (Platten) | rd. 2,00 m |
| | Grünstreifen | rd. 2,70 m |
| | Radweg (Betonpflaster) | rd. 1,20 m |
| | Sicherheitsstreifen (Platten) einschl. Bügel | rd. 1,20 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>einstreifig, Bussonderspur, Linksabbiegestreifen</i> | rd. 9,75 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 8,80 m |
| | ----- Planungsgrenze ----- | |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,50 m |
| | Radfahrstreifen (Asphalt) | rd. 2,25 m |
| Ost: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 2,20 m</u> |
| | Gesamt | rd. 36,60 m |

Hohenzollernring Süd

(vgl. Schnitt D-D im Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| West: | Gehweg (Platten) | rd. 2,85 m |
| | Radweg (Asphalt) | rd. 2,25 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,40 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 8,45 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>zweistreifig</i> | rd. 6,25 m |
| | Radfahrstreifen (Asphalt) | rd. 1,60 m |
| Ost: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 2,15 m</u> |
| | Gesamt | rd. 29,95 m |

Bleickenallee Ost

(vgl. Schnitt A-A im Lageplan)

| | | |
|-------|---|-------------------|
| Nord: | Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten) | rd. 2,90 m |
| | Radweg (Asphalt) | rd. 2,25 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>inkl. zwei Rechtsabbiegestreifen</i> | rd. 9,25 m |
| | Mittelstreifen/Mittelinsel (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 3,35 m |
| | Fahrbahn (Asphalt): <i>inkl. rd. 1,60 m überbreiter Bussonderspur</i> | rd. 5,00 m |
| | Fahrbahn (Beton): <i>Bushaltestelle am Fahrbahnrand</i> | rd. 3,00 m |
| Süd: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 3,70 m</u> |
| | Gesamt | rd. 29,45 m |

Bleickenallee West

(vgl. Schnitt B-B im Lageplan)

| | | |
|-------|--|-------------------|
| Nord: | Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten) | rd. 2,95 m |
| | Fahrbahn (Asphalt) | rd. 5,50 m |
| | Mittelstreifen (Grünstreifen, Baumbestand) | rd. 2,75 m |
| | Gehweg (Grant) | rd. 2,50 m |
| | Mittelstreifen (Grünfläche, Baumbestand) | rd. 2,75 m |
| | Fahrbahn (Asphalt) | rd. 6,05 m |
| | Parkfläche (Platten) | rd. 2,50 m |
| Süd: | <u>Gehweg (Platten)</u> | <u>rd. 1,80 m</u> |
| | Gesamt | rd. 26,80 m |

3.1.3 MIV

An der Führung des MIV sind keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Der Übergang vom Misch- zum getrennten Verkehr in der Bleickenallee West wird durch Markierungen verdeutlicht.

3.1.4 ÖPNV

Die Bushaltestelle am nördlichen Fahrbahnrand der Bleickenallee wird hinter die Lichtsignalanlage in den Hohenzollernring verlegt. Zwischen der Inselspitze und dem Ende der Haltestelle werden 24,75 m Abstand eingeplant. Zudem wird die Haltestelle von rd. 15,50 m auf 40,00 m verlängert, um den Halt eines 25 m langen Busses zu ermöglichen.

Die Haltestelle auf der Südseite der Bleickenallee wird um rd. 20,60 m nach Osten verlegt ebenfalls von rd. 28,80 m auf rd. 39,00 m verlängert.

3.1.5 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr bleibt weitestgehend unverändert. In der Bleickenallee West wird die Furt um rd. 15 cm verbreitert und rd. 60 cm nach Osten versetzt. Im Hohenzollernring Nord wird die Furt um rd. 1,00 m verbreitert und um die Breite der vorhandenen Radfurt (rd. 2,25 m) nach Süden verschoben. Im Hohenzollernring Süd wird die Furt um rd. 1,55 m nach Norden verbreitert.

Der Radverkehr wird im Hohenzollernring sowie in der Bleickenallee Ost auf Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geführt und erhält Wartetaschen auf der Fahrbahn. In der Bleickenallee West bleibt der Mischverkehr bestehen. Am Einmündungsbereich der Bleickenallee West wird die Zusammenführung bzw. Trennung des MIV und Radverkehrs markiert und auf der südlichen Fahrbahn durch eine Insel unterstützt. Im Hohenzollernring Fahrtrichtung Süd wird nach dem Knoten durch eine Aufleitung die optionale Benutzung des Gehweges ermöglicht. Im Bereich der Bushaltestellen erlauben überbreite Fahrstreifen das Überholen des haltenden Busses. An der Haltestelle im Hohenzollernring Nord ist der Fahrstreifen 4,85 m breit; in der Bleickenallee Ost wird der Fahrstreifen 4,60 m breit ausgeführt, um zusätzliche Baumfällungen zu vermeiden und den südlichen Gehweg nicht weiter einzuengen.

Der Radverkehr wird gesondert signalisiert.

3.1.6 Ruhender Verkehr

Durch den geplanten Umbau entfallen am südlichen Rand der Bleickenallee drei Parkplätze.

Die in der Tönsfeldtstraße vorhandenen Parkplätze bleiben erhalten. Um dem Falschparken im Einmündungsbereich entgegenzuwirken, wird die Nebenfläche um rd. 55 cm vergrößert und mit Fahrradbügeln versehen, sodass die Fahrbahn auf 4,50 m verschmälert wird.

3.1.7 Straßenbegleitgrün

Im Verlauf der Bleickenallee sind sieben Bäume zu fällen. In der Mittelinsel der Bleickenallee Ost werden drei Ersatzpflanzungen vorgesehen.

3.1.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die bestehende Lichtsignalanlage wird um Radsignale erweitert.

3.1.9 Barrierefreiheit

An den Querungen des Knotenpunktes sind Bodenindikatoren gem. ReStra 2017 vorgesehen. Die noch fehlenden akustischen Signale an den Lichtsignalmasten werden nachgerüstet.

3.1.10 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen. Die Straßenabläufe und Anschlussleitungen sind den geänderten Bordsteinführungen anzupassen.

3.1.11 Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung

Die bestehende Beleuchtung wird nur geringfügig verändert. Die neuen Beleuchtungsstandorte werden im Rahmen der Verschickung mit der zuständigen Dienststelle abgestimmt und anschließend in die Lagepläne übernommen.

3.1.12 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

3.1.13 Umweltbelange

Lärmschutz

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die gegenwärtige Lärmsituation. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Für den Knotenpunkt Bleickenallee/Hohenzollernring gilt der Bebauungsplan Ottensen 41 sowie der Baustufenplan Altona (14.01.1955).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Planung ist kein Grunderwerb von Dritten erforderlich. Die für die Verlegung der Straßenbegrenzungslinie erforderlichen Flächen (Ecke Hohenzollernring Nord – Bleickenallee West und Fahrgastunterstand Hohenzollernring Nord) befinden sich in städtischem Eigentum (sonstiges Verwaltungsvermögen) und müssen umgeschlüsselt werden.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Hamburger Standardbauweisen zur Ausführung. Die Maßnahme wurde entsprechend den „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

5.3 Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BWVI und dem Bezirk Altona. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes sowie durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Das PSP-Element der Maßnahme lautet investiv 2-21203010-00020.10 und konsumtiv 3-21203010-000020.10.

Die Baukosten werden auf ca. 2,4 Mio. € brutto geschätzt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

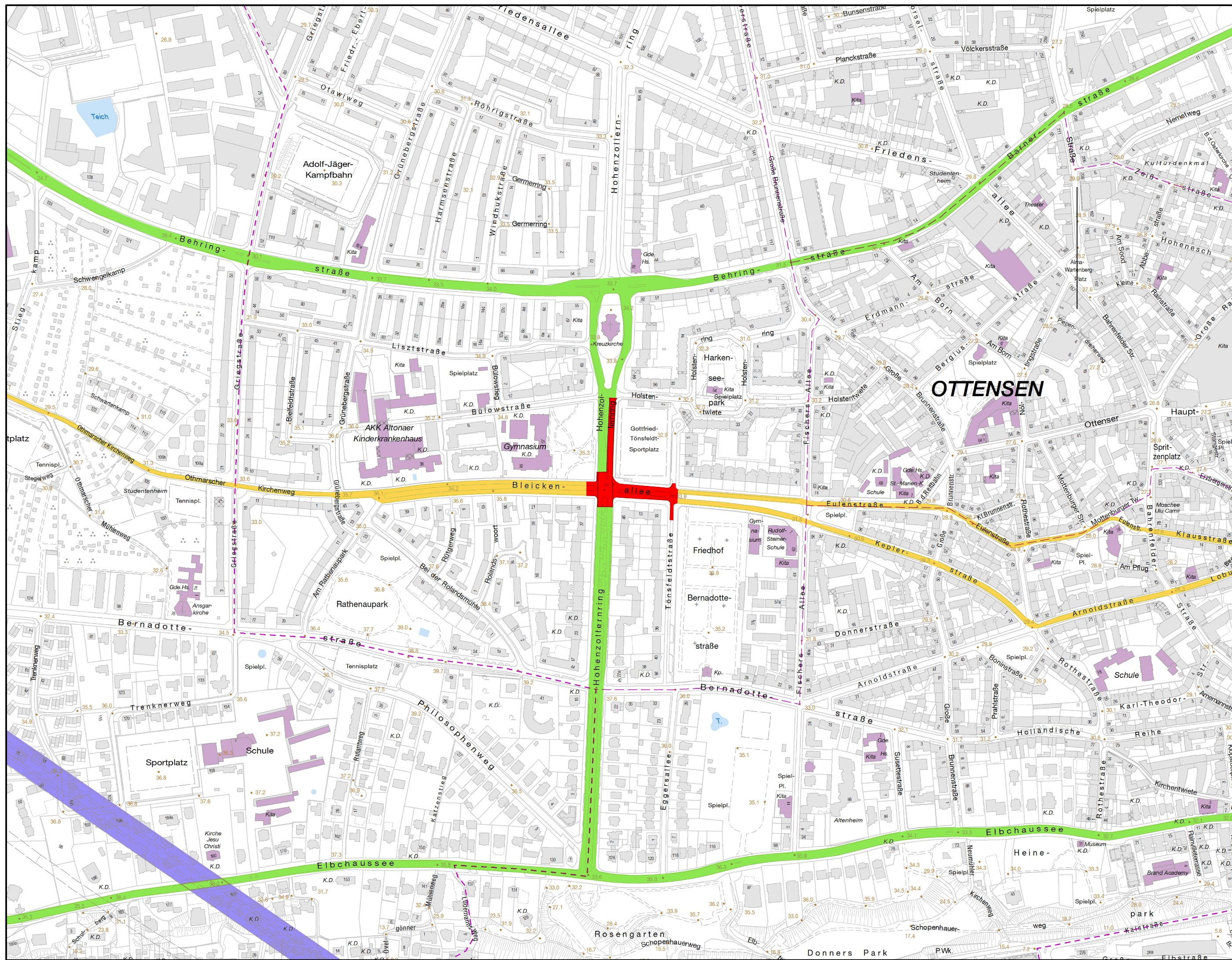
Entwurf und Bau erfolgen durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes – A/MR.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Planung in der Bleickenallee ist abhängig von diversen Baumaßnahmen an der A7 (Deckel Schnelsen) und naheliegenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. Elbchaussee, Lessingtunnel). Die Bauausführung ist ab Frühjahr 2020 geplant.

Verfasst: Hamburg, im Dezember 2018
LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH
für Bauen und Umwelt

Aufgestellt: A/MR
Projektleiter



Zeichenerklärung

- Veloroute 1
- Hauptverkehrsstraße
- Autobahn BAB 7
- Baufeld

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt
 Beratung · Planung · Bauleitung · E-Mail: info@lehne-ing.de · www.lehne-ing.de
 Tel. 040 / 2849916 - 0 · Fax 040 / 2849916 - 11 · Danziger Str. 35a · 20099 Hamburg

gez. [Redacted]

Datum : 17.12.2018 Bearbeitet : [Redacted] Gezeichnet : St

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

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



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



Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Teilbaumaßnahme: A10 VR.1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring
 1. Verschickung

Bearbeitet:
 Datum:
 Unterschrift, MR 2111

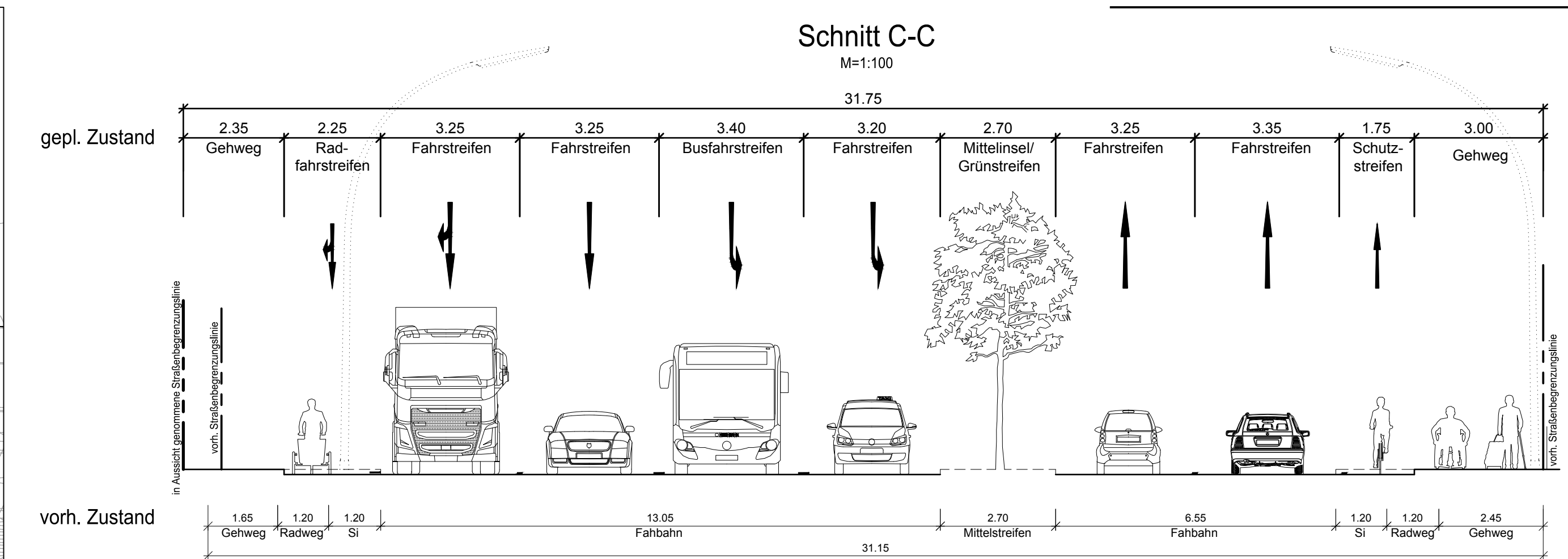
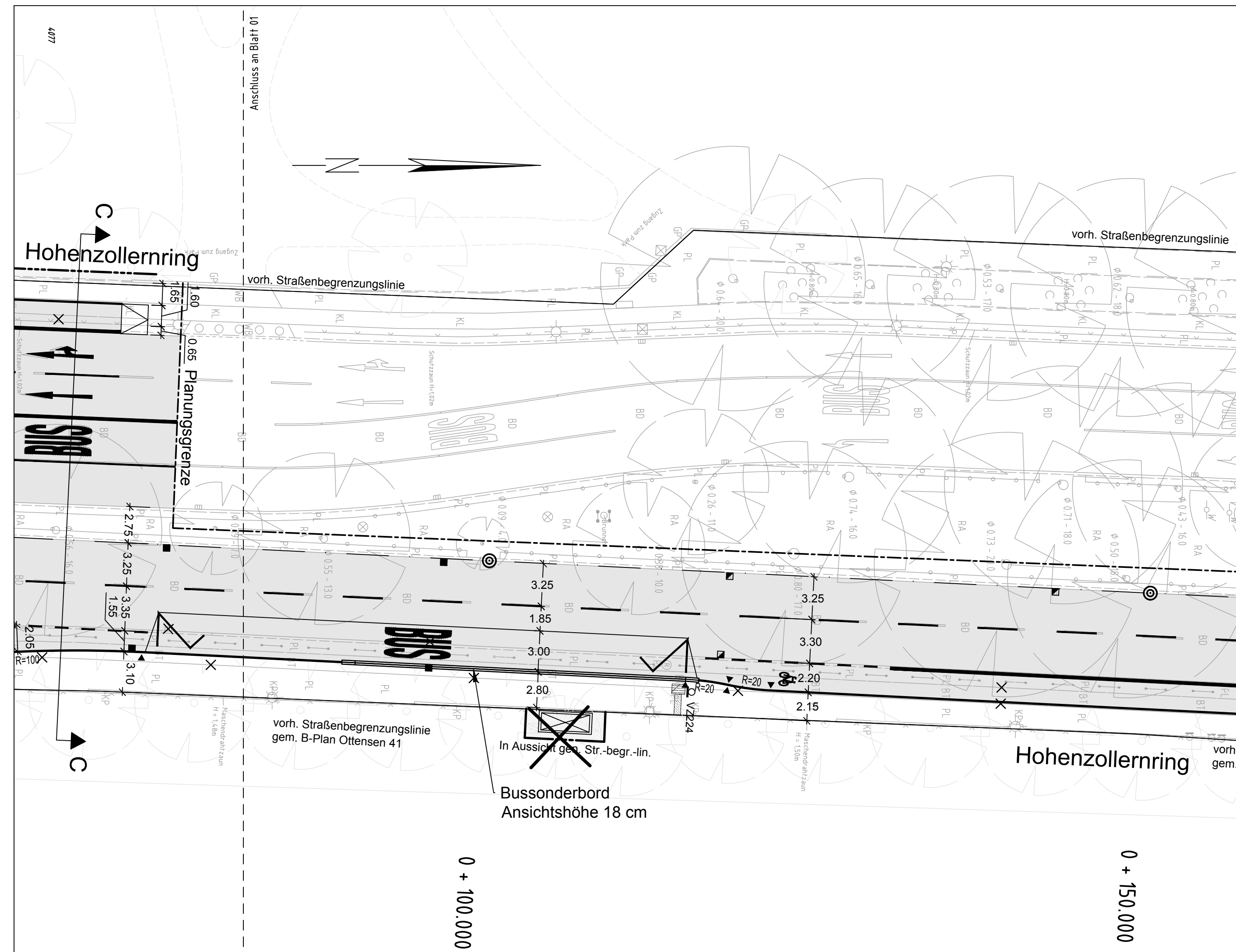
Fachtechnisch geprüft:
 Datum:
 Unterschrift, MR 216

Aufgestellt:
 Datum:
 Unterschrift, MR 20

Zugestimmt:
 Datum:
 Unterschrift, MR-L

Planinhalt: Übersichtsplan Blatt 1/1

Zeichnungs-Nr.: 00 **Maßstab:** 1:5.000

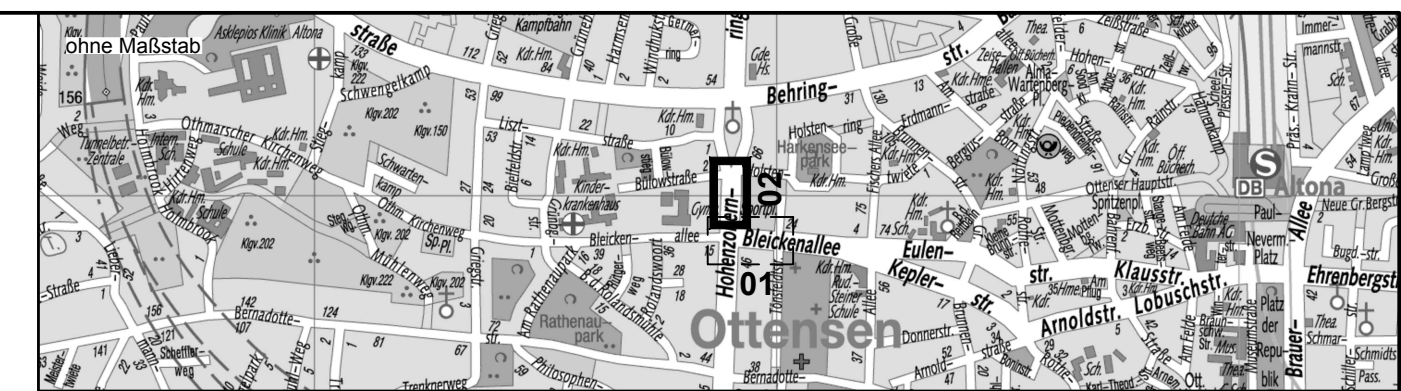


Plangrundlage:

Vermessung mit ALKIS-Datei, Stand 24.06.2017

Zeichenerklärung

- vorhandene/geplante Beleuchtung
- vorh./gepl. Lichtsignalanlage
- vorh./gepl. Verkehrszeichen
- vorh./gepl. Pfosten/gepl. Steckpfosten
- vorh./gepl./zu regulierender Straßenablauf
- vorh./zu fällender Baum
- gepl. Neupflanzung Baum
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Fahrgastunterstand
- gepl. Sanierung der Fahrbahn
- Bodenindikatoren
- Umschlüsselung Grundeigentum



LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt
 Beratung · Planung · Bauleitung · E-Mail: info@lehne-ing.de · www.lehne-ing.de
 Tel. 040 / 2849916 - 0 · Fax 040 / 2849916 - 11 · Danziger Str. 35a · 20099 Hamburg

gez.

| | | | | |
|--------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------------------|-------|
| Datum : 17.12.2018 | Bearbeitet : | Gezeichnet : Lh/St | | |
| Datum | Änderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |

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

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

| | |
|---|--|
| Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 in Altona | Bearbeitet: Datum: 18.12.2018 gez. Unterschrift, MR 2111 |
| Teilbaumaßnahme: A10 VR.1 Knoten Bleickenallee / Hohenzollernring 1. Verschickung | Fachtechnisch geprüft: Datum: 18.12.2018 gez. Hahn Unterschrift, MR 216 |
| Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 2/2 | Aufgestellt: Datum: |
| Zeichnungs-Nr.: 02 | Maßstab: 1:250 |
| | Zugestimmt: Datum: |
| | Unterschrift, MR-L |