



Ausbau der Veloroute 1 Abschnitt Sülldorfer Kirchenweg

Dokumentation

Juni 2018, steg Hamburg im Auftrag des Bezirksamts Altona



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Inhalt

1. Hintergrund

2. Informationsveranstaltung

3. Ausblick

Anlage: Präsentation Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen

1. Hintergrund

Im Hamburger „Bündnis für Radverkehr“ wurde beschlossen bis zum Jahr 2020 alle Velorouten in Hamburg so auszubauen, dass Radfahrende auf diesen Strecken zügig und sicher fahren können. Dies trägt zu mehr Lebensqualität, weniger Autoverkehr und einem positiven Einfluss auf die Umwelt bei.

Velorouten sind festgelegte Wegeverbindungen für Fahrradfahrende in bestehenden Straßen, die sich quer durch die Stadt ziehen. Sie sind auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet und setzen sich aus unterschiedlichen Abschnitten zusammen: Tempo-30-Straßen, Hauptverkehrsstraßen, für Radfahrende in beide Richtungen befahrbare Einbahnstraßen, Fahrradstraßen etc.

Die Velorouten haben noch nicht überall die gewünschte Qualität, weshalb einzelne Abschnitte ausgebaut und Lückenschlüsse zu guten Radwegeverbindungen vorgenommen werden.

In der Planung werden die aktuellen Richtlinien für Straßen und Radverkehrsanlagen angewendet. Die konkrete Ausgestaltung des Ausbaus kann je nach Abschnitt und den dortigen Rahmenbedingungen unterschiedlich ausfallen. Es werden immer die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Kfz, mit dem ÖPNV) betrachtet und abgewogen.

Das Planungsverfahren soll Anwohnerinnen und Anwohner sowie Interessierte einbeziehen und informieren.

Abschnitt Sülldorfer Kirchenweg

Der Abschnitt A13 verläuft auf dem Sülldorfer Kirchenweg von der Einmündung Babendiekstraße bis zur südlichen Einmündung der Straße Goßlers Park. Beim durch eine gewisse Enge und Steigung geprägten Straßenzug in Blankenese wird durch eine Überarbeitung der Straßenraumaufteilung möglichst viel Fläche für die sichere Abwicklung von Fuß- und Radfahrerverkehr gewonnen. U.a. wird ein durchgehender Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn eingerichtet, die Gehwegfläche in vielen Bereichen verbreitert und die sechs Knotenpunkte des Sülldorfer Kirchenweges in diesem Planungsabschnitt übersichtlicher gestaltet.

Die vorliegende Dokumentation fasst sowohl den vorliegenden Vorentwurf sowie die Stimmen aus der Informationsveranstaltung zusammen. Zur Anschaulichkeit sind die Präsentationen der Informationsveranstaltung mit den Entwurfsplänen in der Anlage beigefügt.

2. Informationsveranstaltung

Für den Abschnitt Sülldorfer Kirchenweg hat das Bezirksamt Altona in einer Informationsveranstaltung am 29. Mai 2018 (von 19.00 bis 21.30 Uhr im Marion Dönhof Gymnasium) über die geplante Umbaumaßnahme und den Zeitplan der Umsetzung informiert. Hierzu eingeladen waren alle Anwohnende und Interessierte. An der Veranstaltung nahmen etwa 120 Personen teil.

Nach einer Begrüßung von Herrn Kropshofer (steg Hamburg) erläuterte Herr Hahn vom Bezirksamt Altona im ersten Teil der Veranstaltung das Veloroutenprogramm im Allgemeinen und stellte die zentralen Begriffe und Ziele vor.

Im Anschluss daran gab der Verkehrsplaner Herr Aldenhoven von ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB einen Überblick über den Planungsbereich und die wesentlichen Konfliktpotentiale des Sülldorfer Kirchenwegs im Bestand. Er stellte die Planungsziele und Randbedingungen vor und erläuterte die wesentlichen Planungsbegriffe und -inhalte im Detail sowie die planerischen Einflussfaktoren im Bestand (Nutzungen, Verkehrsströme, Bilanzen). Daraus abgeleitet wurde der geplante Zustand der unterschiedlichen Teilabschnitte vorgestellt.

Die Präsentation der Veranstaltung ist in der Anlage zu finden.

Im zweiten Teil der Informationsveranstaltung hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit zu Verständnis- und Rückfragen sowie zu Diskussion und Kommentaren.

Nach den Ausführungen im Plenum gab es zudem die Möglichkeit anhand der ausliegenden Planung sich auszutauschen und Detailfragen zu klären.



Vorstellung des Entwurfs

Durch die neue Aufteilung des Straßenraums im Abschnitt Sülldorfer Kirchenweg wird mehr Fläche für Radfahrende und Fußgänger gewonnen.

Grundsätzlich liegen folgende Grundsätze den Planungen des Vorentwurfs zugrunde:

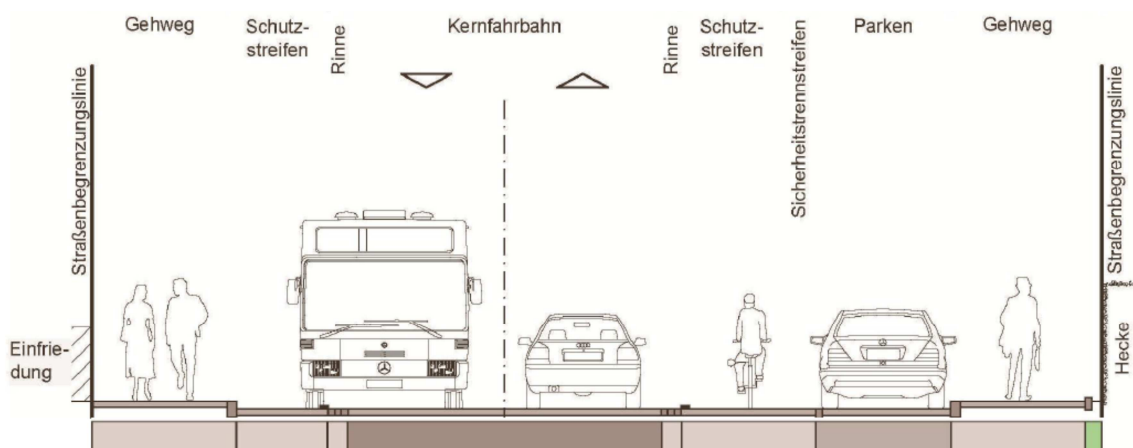
- Förderung des Radverkehrs (durchgehende Radverkehrsanlagen)
- Erhöhung der Sicherheit, u.a. durch Verbesserung von Sichtbeziehungen und Vermeidung von Begegnungskonflikten
- Breitere Gehwege
- Neuordnung von Kfz-Parkraum
- Verringerung der Geschwindigkeit durch eine optische Verschmälerung der Fahrbahn
- Lärmverminderung
- Verbesserung von Fahrradabstellmöglichkeiten
- Erhalt des örtlichen Charakters

Im Folgenden wird die Planung anhand unterschiedlicher Themenbereiche erläutert. Dabei fließen die Rückfragen und Antworten der Informationsveranstaltung in die Erläuterungen der Planung mit ein.

Die Präsentation mit den Entwurfsplänen ist in der Anlage beigefügt

Fahrbahn bzw. Straßenquerschnitt

Mit dem Umbau soll auf dem Sülldorfer Kirchenweg durchgehend ein Straßenquerschnitt mit Fahrbahn, Schutzstreifen für den Radverkehr, Abwasserrinnen, Parkständen und Gehweg umgesetzt werden.



Der Fahrbahnbelag und auch die Gehwege werden im Zuge des Umbaus erneuert. In diesem Zuge wird die farbliche Gestaltung des Bodenbelags so gewählt werden, dass ein möglichst schmal wirkendes Erscheinungsbild der Kernfahrbahn erreicht wird. Beispielsweise werden Schutzstreifen und Gehwege in hellem Material (Betonplatten) und Schutzstreifen in hellem Asphalt vorgesehen.



Beispielhafte Darstellung der Aufteilung und Farbigkeit

Diese nimmt lediglich ein Drittel der gesamten Straßenbreite in Anspruch, dies soll zur deutlichen Geschwindigkeitsverringerung und somit zum erhöhten Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer beitragen. Die Kernfahrbahn ermöglicht die Begegnung von Pkw. Größere Fahrzeuge können bei Bedarf auf die Schutzstreifen ausweichen.

Damit auf gesamter Länge der Regelquerschnitt realisiert werden kann, ist der Erwerb kleinerer Grundstücksflächen nötig. Die benötigten Flächen wurden bereits teilweise durch die Stadt angekauft, es werden jedoch noch einzelne Käufe abgeschlossen. Die Verkaufsverhandlungen werden durch den Landesbetrieb für Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) geführt.

Radverkehr

Im gesamten Abschnitt wird durchgehend ein Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn angelegt. Lediglich im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage an der Babendiekstraße werden keine Schutzstreifen eingerichtet, da sie in Kreisverkehren grundsätzlich unzulässig sind.

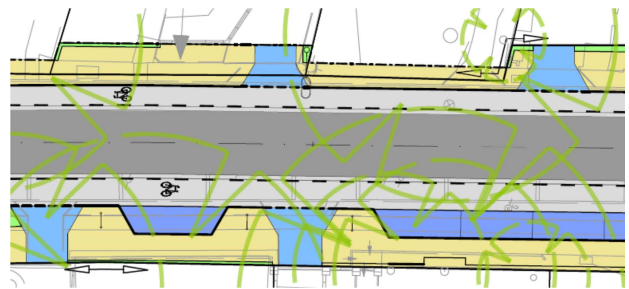
Die Einrichtung eines Schutzstreifens erfolgt im Regelfall zur Abstandsgewinnung zwischen Fahrradfahrenden und Pkw auf der Fahrbahn und dient der Konfliktvermeidung zwischen Rad- und Fußverkehr.

Im Unterschied zu einem Radfahrstreifen, der durch eine durchgezogene Linie gekennzeichnet ist und auf dem Autos weder fahren noch halten oder parken dürfen, wird ein Schutzstreifen durch eine gestrichelte Linie markiert. Er beinhaltet auch einen zusätzlichen (nicht markierten) Sicherheitsabstand von 0,5 m zu längsparkenden Pkw. Der Schutzstreifen kann bei Bedarf von Kraftfahrzeugen, Bussen oder Lkw im Begegnungsfall überfahren werden und auch das Halten auf einem Schutzstreifen ist erlaubt. Das Parken ist auf einem Schutzstreifen untersagt.



Die Schutzstreifen für den Radverkehr werden in einer Breite von 1,50 m angelegt und hell gestaltet. Auf kräftigere Farben in der Gestaltung wird verzichtet, sodass sich die Warnwirkung im Straßenraum nicht „verbraucht“. Sie werden so vom Winterdienst gereinigt werden, dass sie auch im Winter deutlich erkennbar sind. Zudem werden die Markierungen mit einer Dickschichtmarkierung erfolgen, die eine langfristige Sichtbarkeit garantiert. Die Entwässerungsrinnen, die sich normalerweise am Bordstein befinden, werden zur als zusätzliches Trennelement zwischen Kernfahrbahn und Schutzstreifen angeordnet.

Im Veloroutenabschnitt Sülldorfer Kirchenweg sieht die Planung eines Schutzstreifens vor, da der Bestandsquerschnitt der Straßen die Einrichtung eines (breiteren) Radfahrstreifens nicht zulässt. Durch die neue Planung entsteht aber ein größerer gesicherter Korridor für den Radverkehr. Mit dieser Planung können zudem zahlreiche Parkplätze erhalten werden.



Die Aufstellung zusätzlicher Fahrradbügel ist an diversen Stellen vorgesehen, um einerseits den Anforderungen einer Veloroute gerecht zu werden und andererseits die Sichtfenster an Knotenpunkten zu garantieren.

Bei den Teilnehmenden der Informationsveranstaltung ergibt sich ein unterschiedliches Meinungsbild zum Thema Schutzstreifen. Diese werden teilweise positiv, teilweise negativ bewertet.

Gehwege und Fußgängerverkehr

Im Zuge der Umbaumaßnahmen werden die Gehwege in der Regel zu einer Breite von 2,00 m ausgebaut. Dies wird aufgrund von begrenztem Raum nicht überall möglich sein, an anderen Stellen aber auch größere Breiten realisiert werden.

Einige Teilnehmende der Informationsveranstaltung betonen die Bedeutung sicherer Überwege, v.a. auch für Schülerinnen und Schüler oder ältere Menschen, u.a. im Bereich Goßlers Park. Seitens des Bezirksamts wird das Thema der Querungen in der Plankonkretisierung geprüft, die als Gehwegüberfahrten gestalteten Einmündungen tragen jedoch schon beachtlich zur Sicherheit des Fußgängerverkehrs bei.

Zudem werden durch die baulich vorgezogenen Kurven an Kreuzungen (vorgezogene Einmündungsradien), d.h. eine Vergrößerung der Gehwegflächen, die Querungsdistanzen verkürzt und so vor allem Fußgängerinnen und Fußgängern ein sicherer Übergang ermöglicht.

Vorfahrtregelung

Es werden sämtliche angrenzende Einmündungen als Gehwegüberfahrten hergestellt.

Hierzu werden die einmündenden Straßen über eine Rampe auf das Gehwegniveau angehoben. Fahrzeuge müssen zum Einbiegen den Gehweg sowie den Bordstein des Sülldorfer Kirchenwegs überqueren. Dabei müssen sie sowohl dem Fußverkehr als auch dem fließenden Verkehr auf dem Sülldorfer Kirchenweg Vorrang gewähren.



Kreisverkehrsanlage

Die Kreisverkehrsanlage im Bereich der Babendiekstraße wird in Form eines „Mini-Kreisverkehrs“ geplant.

Kreisverkehre dieser Art nehmen weniger Straßenraum ein und sind so gestaltet, dass ihre Mittelinsel von größeren Kfz wie Bussen und Lkw überfahren werden kann. Eine vergleichbar gestaltete Mini-Kreisverkehrsanlage befindet sich an der Kreuzung Bernadottestraße/Liebermannstraße in Othmarschen.

Kreisverkehre tragen zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduktion aller Verkehrsteilnehmenden und somit zu einer erhöhten Sicherheit bei. Alle Zu- und Ausfahrten werden mit Fußgängerüberwegen (FGÜ) („Zebrastreifen“) ausgestattet, die vor allem den Schülerinnen und Schülern einen sicheren Überweg ermöglichen.



Ruhender Verkehr

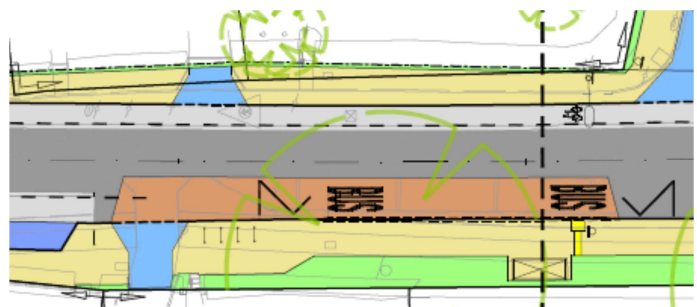
Der ruhende Kfz-Verkehr wird entlang des gesamten Sülldorfer Kirchenweges so geordnet, dass Parkstände nur auf der Seite der Straße angeordnet werden, auf der Radfahrende bergauf fahren. Das Gefälle des Sülldorfer Kirchenweges bedingt somit den mehrfachen Seitenwechsel der Parkstände.

Grundsätzlich werden die Stellplätze für Pkw baulich eingefasst, um so eine klarere Nutzungstrennung und -zuweisung zu erreichen und die Sichtfenster für mehr Sicherheit in Kurven und Kreuzungen einzuhalten. Aus dem gleichen Grund werden Kreuzungen/Einmündungen baulich eingefasst und dort Fahrradständer platziert.

Insgesamt entfallen 28 Parkstände für Pkw im öffentlichen Straßenraum (22 nachher, 50 vorher).

Bushaltestelle

Die Haltestelle in Richtung Rissen wird geringfügig in Richtung Wulfsdal, die Haltestelle in Richtung Blankenese zur Caprivistraße verschoben. Der bisherige Standort der Haltestelle Richtung Blankenese bietet keinen Raum für die erforderlichen Warteflächen oder einen Fahrgastunterstand. Zudem soll die Haltestelle Siebenbuchen vor die Schule an der Straße Willhöden verschoben werden, so dass sich ein sehr kurzer Haltestellenabstand ergeben würde.



Die Haltestellen werden mit besonders belastbaren Betonfahrbahnen ausgestattet, sodass eine langfristige Nutzbarkeit gegeben ist.

Baumbestand

Um durchgängig den beschriebenen Querschnitt (Fahrbahn – Schutzstreifen – Parkstände – Gehweg) einzuhalten, werden einzelne Fällungen von Bäumen nötig. Die Entfernung von zwölf Bäumen steht der Neupflanzung von acht Bäumen gegenüber. Auf weitere Neupflanzungen wurde zugunsten des Erhalts von Parkständen verzichtet. Zudem bleibt durch die Kronen der Bäume auf Privatgrund nicht häufig kein Raum zur Neupflanzung von Bäumen.

Fahrgeschwindigkeit

In der Informationsveranstaltung wurde von Teilnehmenden die Notwendigkeit einer weiteren Geschwindigkeitsbegrenzung, bspw. Tempo 30 oder Tempo 40, diskutiert.

Das Bezirksamt Altona prüft die Anregungen im Zuge der Planüberarbeitung, verweist aber auf die reguläre Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h und gibt zu bedenken, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h selten von der Polizei angeordnet werden, wenn es sich um eine Metrobusstrecke handelt. Am Sülldorfer Kirchenweg kommt noch die relativ starke Steigung von maximal 6% hinzu. Abwärts fahrende Fahrzeuge auf 30 km/h zu reduzieren, stellt sich bei derartigem Gefälle schwierig dar. Die Anregung, die bestehende Tempo-30-Regelung vor der Schule bis zum geplanten Kreisverkehr auszuweiten, nimmt das Bezirksamt zur Prüfung auf.

Zur Vermeidung potentieller Konflikte, die zwischen Tempo gewinnenden, bergab fahrenden Radfahrenden und parkenden Pkw entstehen könnten, sind Parkstände nur rechts der Schutzstreifen, die bergauf verlaufen, vorgesehen. Bergauf fahrende Radfahrende erlangen per se ein geringeres Tempo als bergab fahrende, sind also im Falle sich öffnender Pkw-Türen eher weniger gefährdet.

Die von Teilnehmenden angeregte Einrichtung von Blitzanlagen in beide Richtungen ist nicht im Rahmen des Ausbaus der Veloroute möglich. Dies wird ebenso wie das Thema der älteren nicht mehr gut lesbaren Verkehrsschilder an die zuständigen Stellen weitergegeben.

Austausch im Anschluss an die Informationsveranstaltung

Im Gespräch mit den Planerinnen und Planern wurden Detailfragen geklärt und neben den in der Informationsveranstaltung im Plenum geäußerten Anmerkungen und Fragen u.a. noch folgende Informationen ausgetauscht:

- Befürchtung von zu hoher Fahrgeschwindigkeiten aufgrund der noch zu groß eingeschätzten Gesamtfahrbahnbreite von 8,25 m
- Bitte um Überprüfung der Standorte der Glascontainer

3. Ausblick

Nach weiterer Ausarbeitung der Planung, auch unter Prüfung der in der Informationsveranstaltung geäußerten Anregungen, erfolgt als nächster Schritt die politische Beschlussfassung (öffentliche Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona) sowie die Verschickung der Planunterlagen an die Träger öffentlicher Belange.

Nach Abwägung der im Verschickungsprozess eingehenden Anmerkungen, die erneut Einfluss auf Details der Planung haben können, wird eine Ausführungsplanung erarbeitet, sodass die erforderlichen Baumaßnahmen ausgeschrieben werden können. Ziel ist es, mit dem Umbau im Sommer 2019 zu beginnen.

Der Beginn ist u.a. von den Ergebnissen der Ausschreibung der Baumaßnahmen und der Auftragslage bei den Baufirmen abhängig. Die Dauer der Umbaumaßnahmen wird auf etwa vier Monate geschätzt. Aufgrund der Streckenführung einer Metrobuslinie über den Sülldorfer Kirchenweg ist nicht von einer Vollsperrung auszugehen.

Weitere Informationen unter www.hamburg.de/altona/velorouten

Anlage: Präsentation Informationsveranstaltung mit Entwurfsplänen



VELOROUTE 1

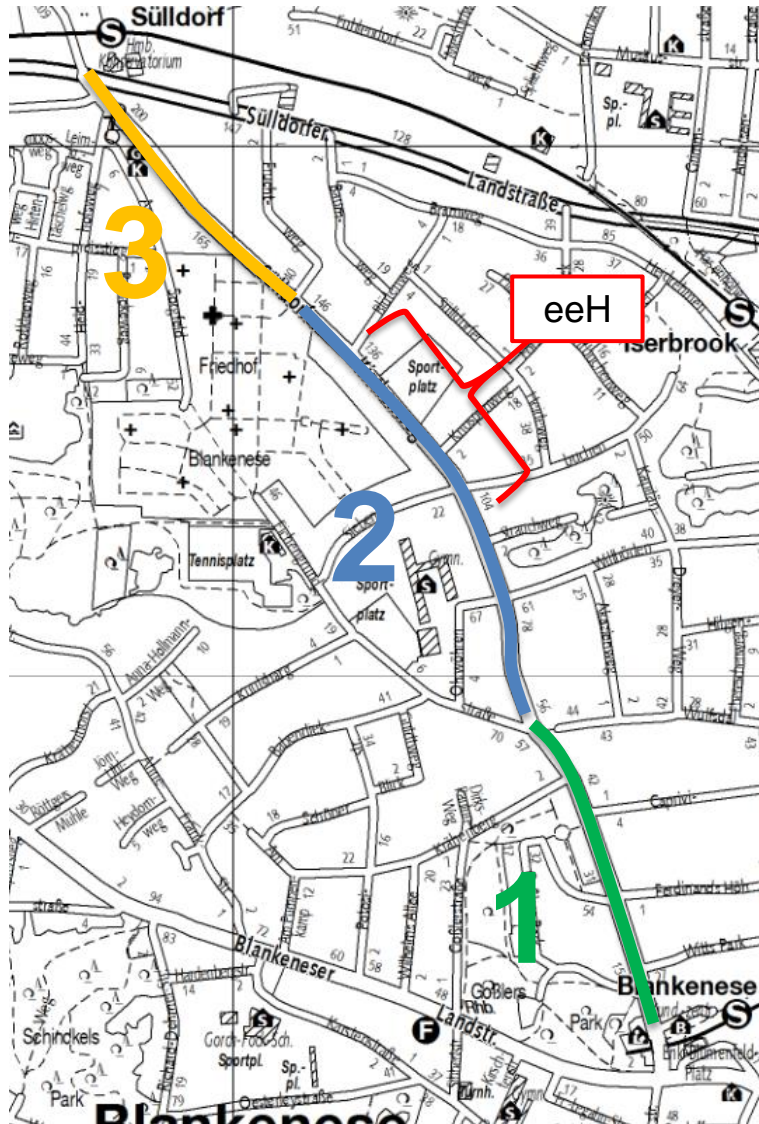
SÜLLDORFER KIRCHENWEG

Infoveranstaltung

29.05.2018

- ▶ Begrüßung
- ▶ Sülldorfer Kirchenweg – Abschnitte
- ▶ Veloroute – Hintergrund und Netz
- ▶ Vorstellung der Planung
- ▶ Fragen

Sülldorfer Kirchenweg - Abschnitte



- ▶ **1. BA:** Goßlers Park (Süd) bis Babendiekstraße – Veloroute
- ▶ **2. BA:** Babendiekstraße bis Fruchtweg (Teilweise erstmalige endgültige Herstellung)
- ▶ **3. BA** Fruchtweg bis B431



▶ **1. BA: Goßlers Park (Süd) bis Babendiekstraße – Veloroute**

▶ 2. BA: Babendiekstraße bis Fruchtweg
(Teilweise erstmalige endgültige Herstellung)

▶ 3. BA Fruchtweg bis B431

- ▶ Anlass und **Finanzierung** der Maßnahme
- ▶ Bundesfördermittel aus „Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG)“, Förderprogramm bis Ende 2020 → zeitkritisch

Veloroutennetz:

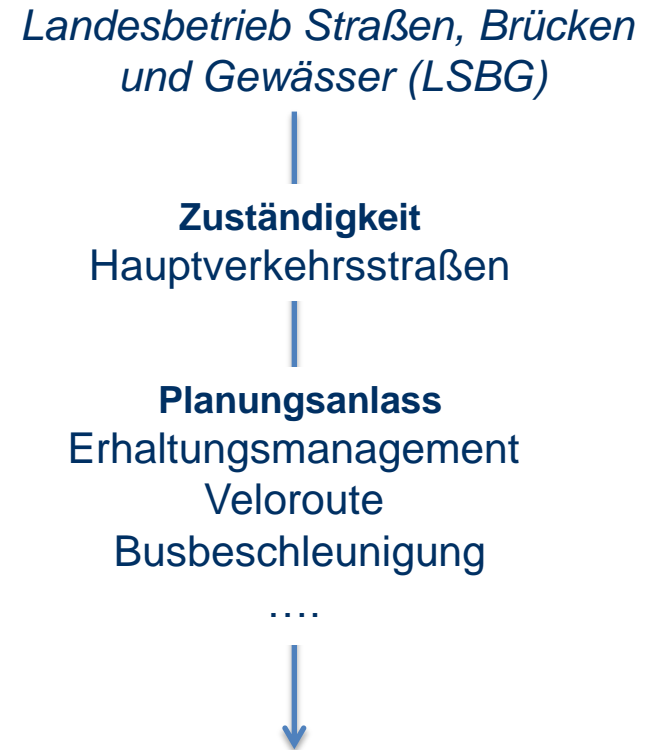
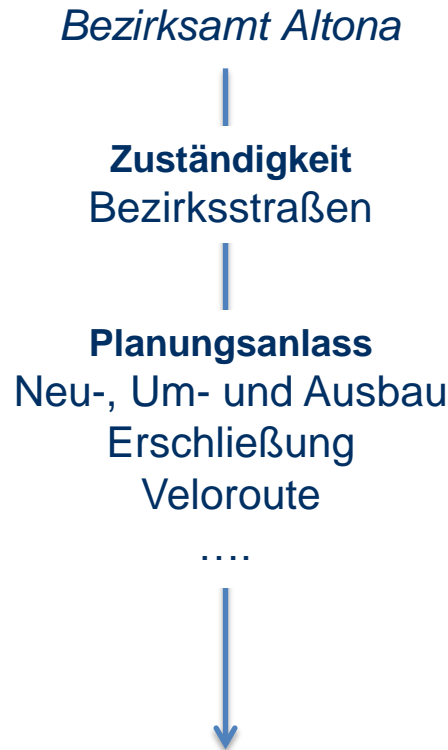
- ▶ Idealnetz geeigneter Strecken für Radverkehr
- ▶ Bezirksübergreifende Verbindungen
- ▶ Erschließung Aufkommensschwerpunkte (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Schulen)

Begriff Veloroute

- ▶ „Veloroute“ → Keine Aussage über die bauliche Anlage vor Ort!
- ▶ Planung immer nach örtlichen Gegebenheiten!
- ▶ Grundlage: Aktuelle technische Regelwerke

Beispiele für Radverkehrsführung





Herangehensweise
Örtliche Gesamtbetrachtung: Fuß? Rad? Bus? Auto? Bäume?.... → Abwägung + Kommunikation

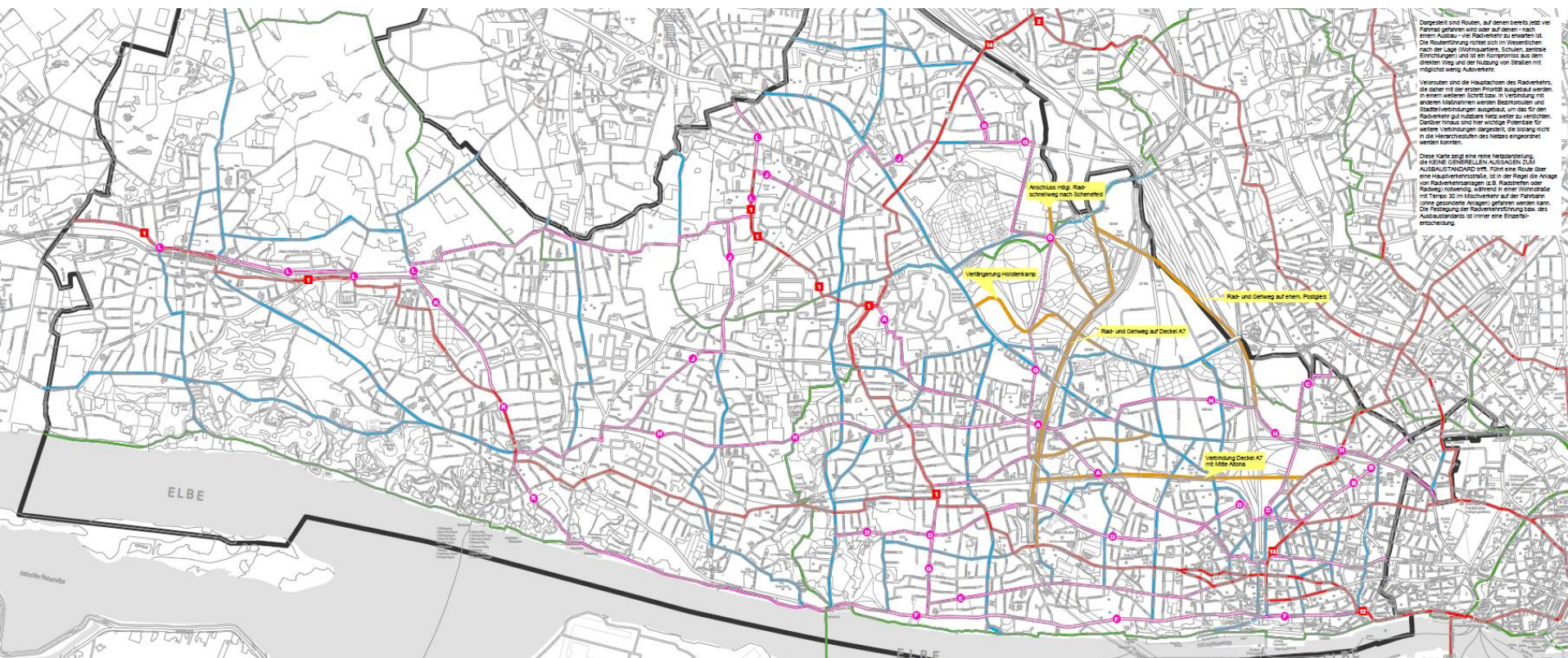
↓

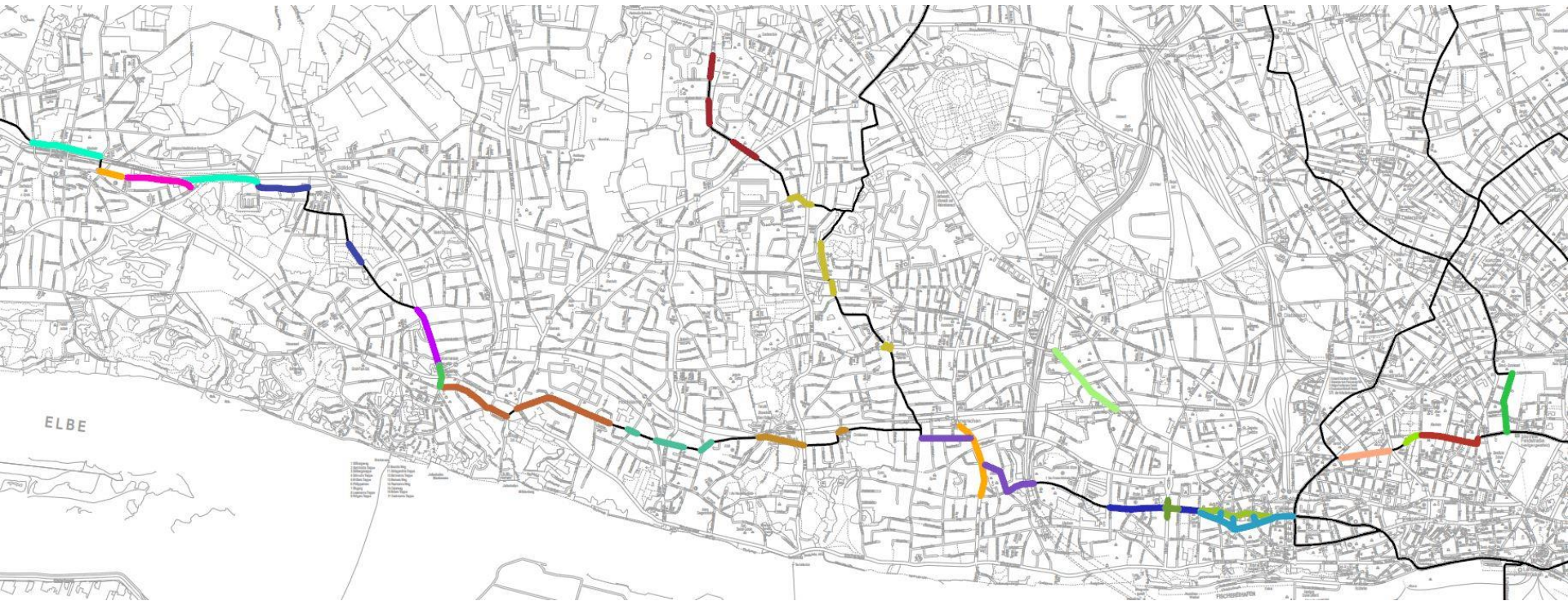
Ergebnis

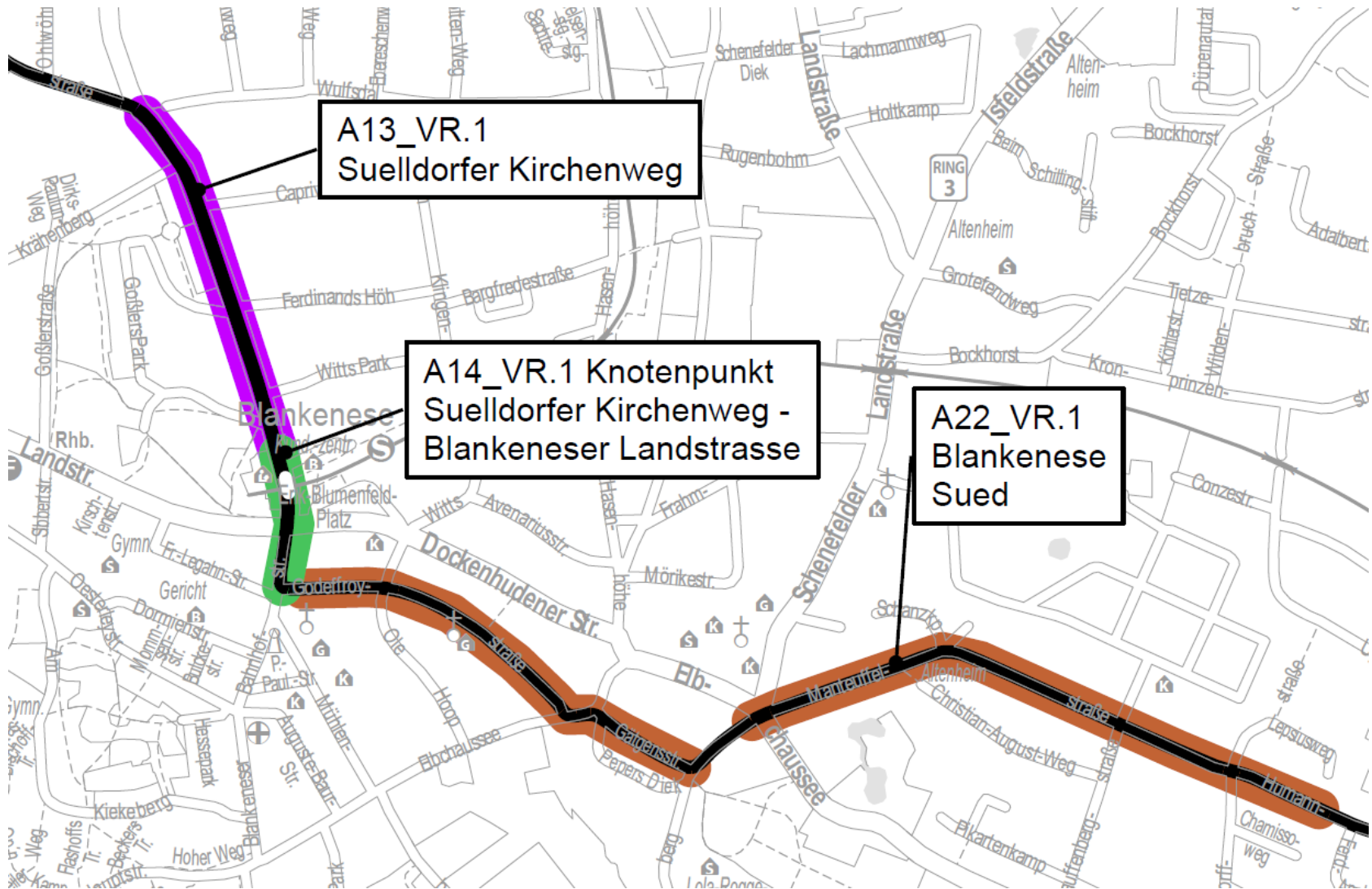
Veloroutennetz – schematisch



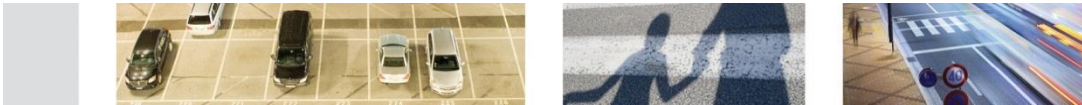
Ergänzend zu Velorouten: Bezirksrouten, Stadtteilverbindungen, weitere Potentiale...







VELOROUTE 1, ABSCHNITT A13 SÜLLDORFER KIRCHENWEG



Öffentlichkeitsbeteiligung
29.05.2018

Veloroute 1, Abschnitt A13

Sülldorfer Kirchenweg

2017152

Stand: 29.05.2018

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Altona
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und
Umwelt

Fachamt Management des
öffentlichen Raumes - MR21 -

Verkehrsprojekte

Jessenstraße 1-3

22767 Hamburg



Auftragnehmer:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0

kontakt@argus-hh.de

www.argus-hh.de

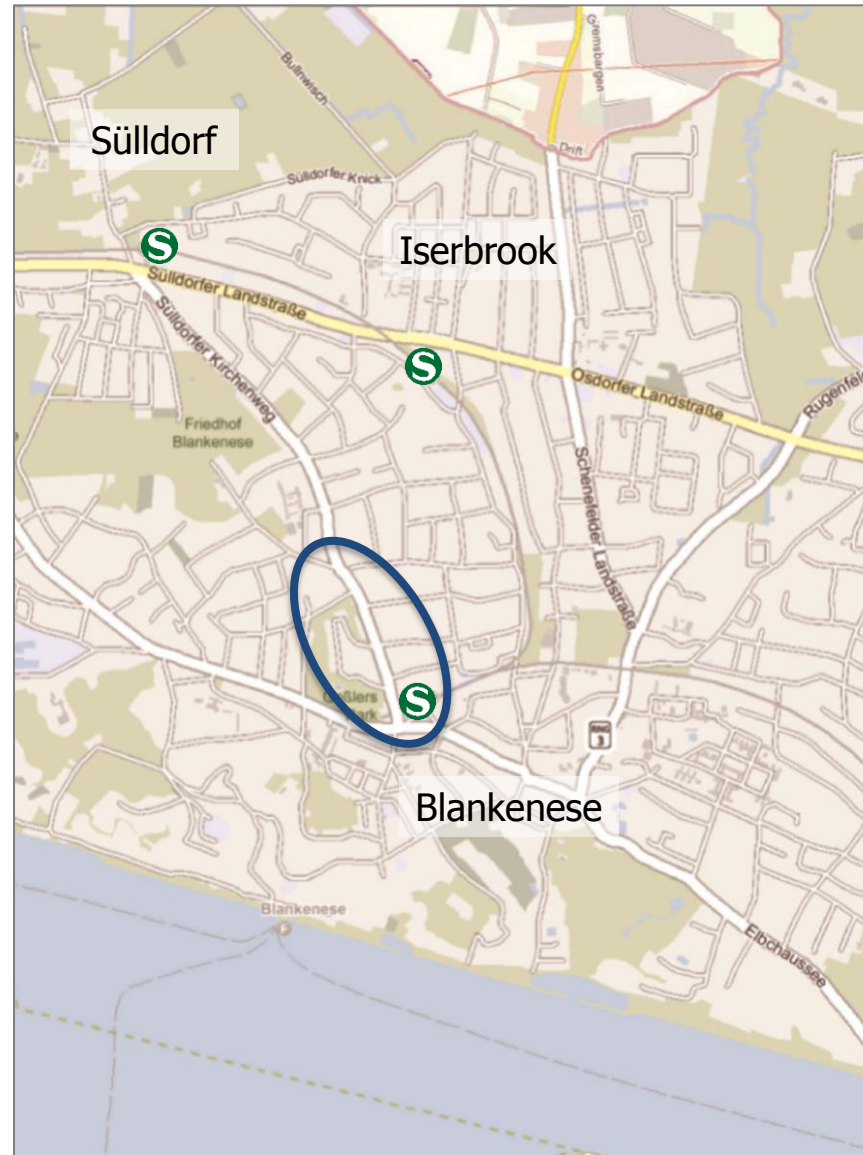
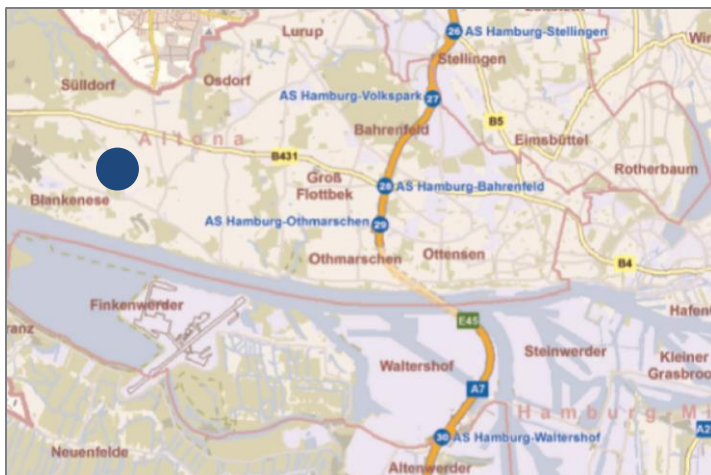
Bearbeiter:

Dipl.-Ing. (FH) Frederick Aldenhoven

Überblick über die Maßnahme

Lage

BEZIRK: Altona
STADTTEIL: Blankenese
STRASSE(N): Sülldorfer Kirchenweg
zwischen Babendiekstraße
und Goflers Park (Süd)



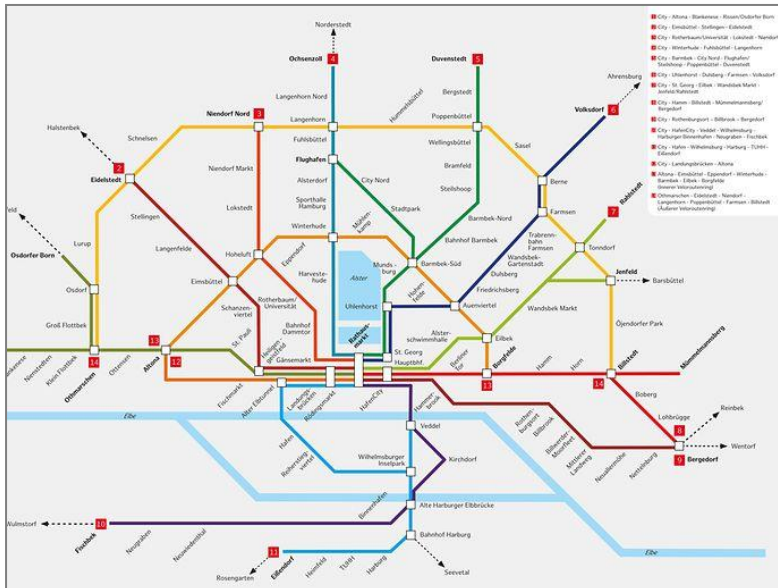
Überblick über die Maßnahme

Erläuterung Velorouten

EIGENSCHAFTEN

- Hauptachsen des Radverkehrs
- stadtweites Netz, rd. 280 km
- für den Alltag, z. B. Weg zur Arbeit
- möglichst entlang Nebenstraßen
- sicher und komfortabel befahrbar
- modernen Standards entsprechend
- bei jeder Witterung nutzbar

VELOROUTEN: RÜCKGRAT FÜR RADVERKEHR



Überblick über die Maßnahme

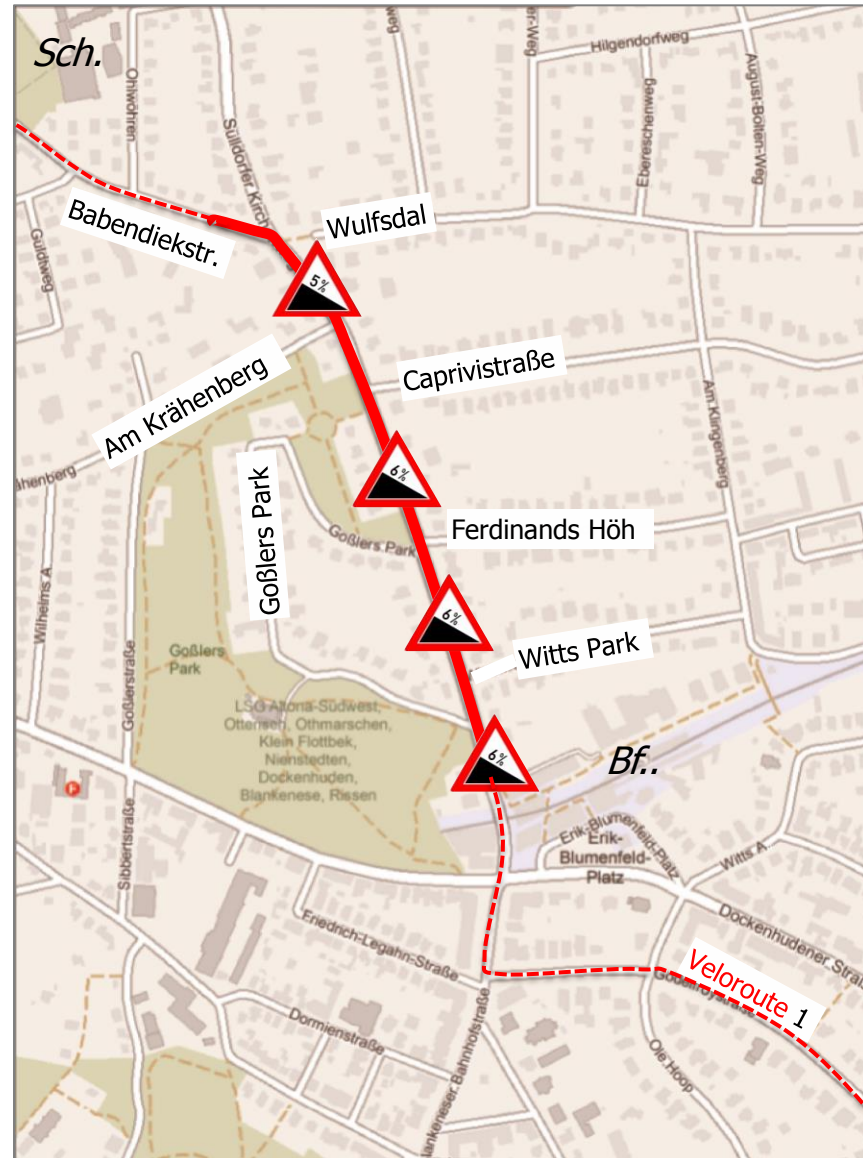
Planungsbereich

ECKDATEN

- Abschnittslänge 570 m
- Straßenraumbreite ca. 11 - 16 m
- 6 Knotenpunkte, unsignalisiert
- 50 km/h
- max. Neigung 6 %

VERKEHR

- Verbindungsfunktion
- Veloroute 1 (Rathausmarkt – Wedel)
- 6.700 Kfz/Tag
- 3 % Schwerverkehr



Überblick über die Maßnahme

Planungsbereich

ÖPNV

- Busverkehr, 20-Minuten-Takt
- Haltestelle Höhe Wulfsdal

SONSTIGES

- ca. 50 Parkstände
- Schulweg
- alter Baumbestand, überwiegend privat
- Denkmalschutz Ecke Goßlers Park (Süd)



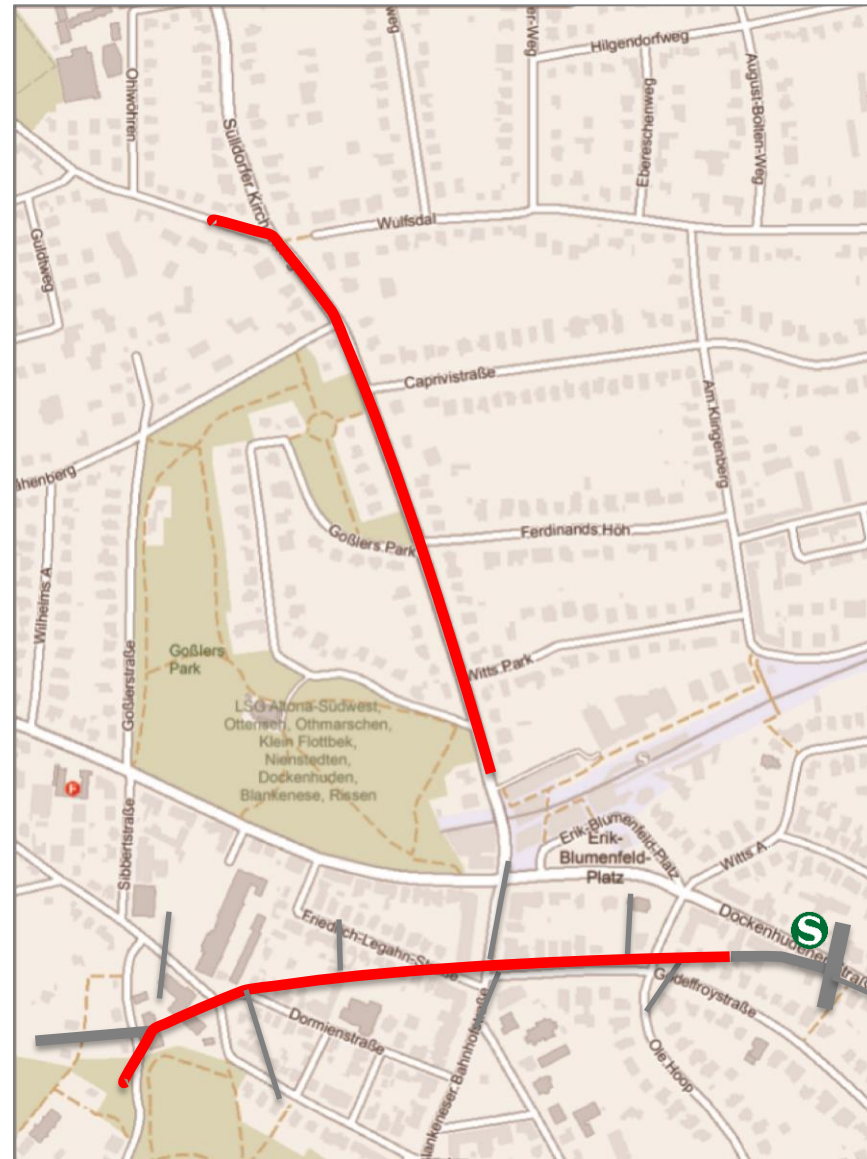
Überblick über die Maßnahme Planungsbereich

ÖPNV

- Busverkehr, 20-Minuten-Takt
- Haltestelle Höhe Wulfsdal

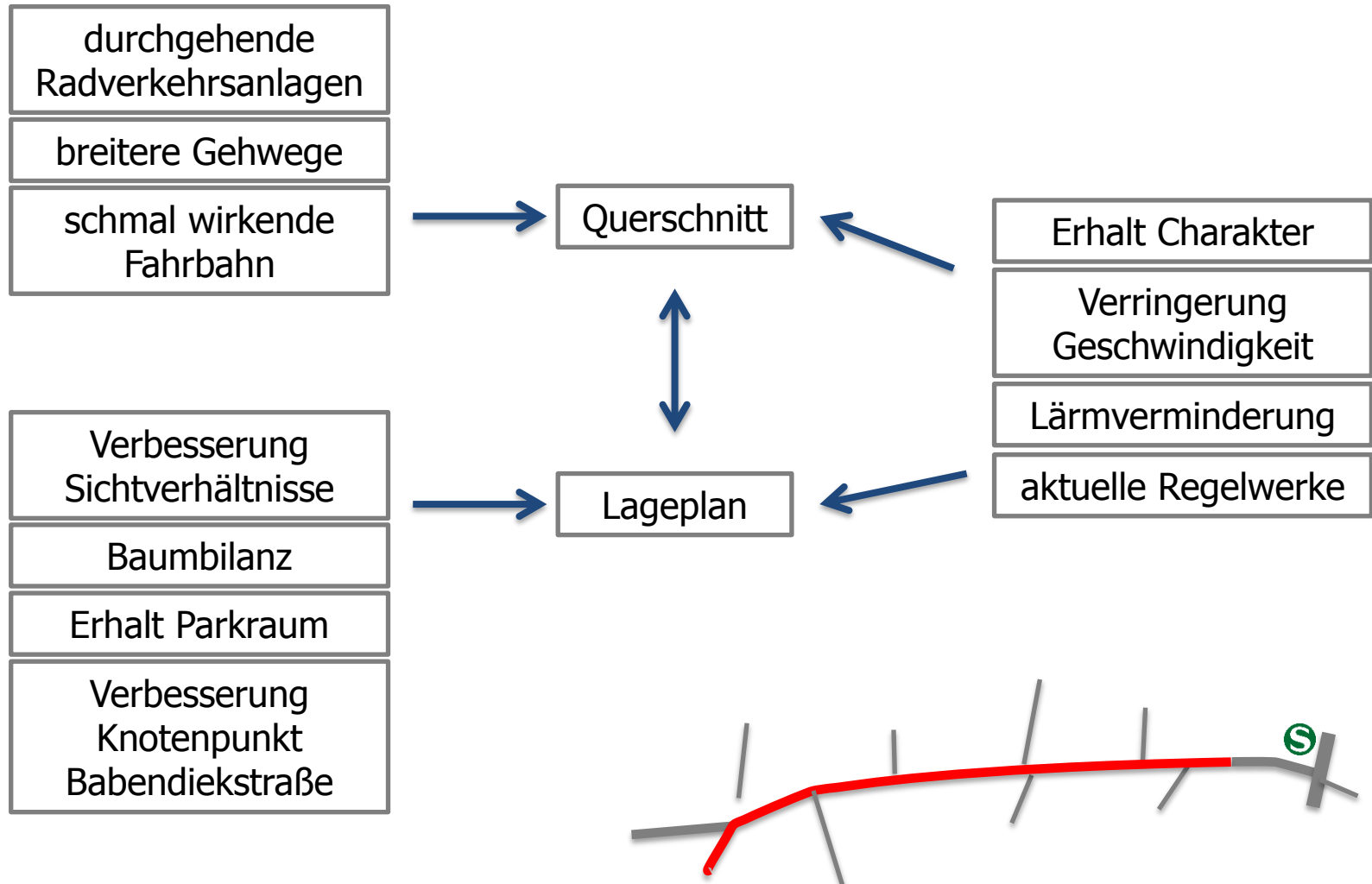
SONSTIGES

- ca. 50 Parkstände
- Schulweg
- alter Baumbestand, überwiegend privat
- Denkmalschutz Ecke Goßlers Park (Süd)



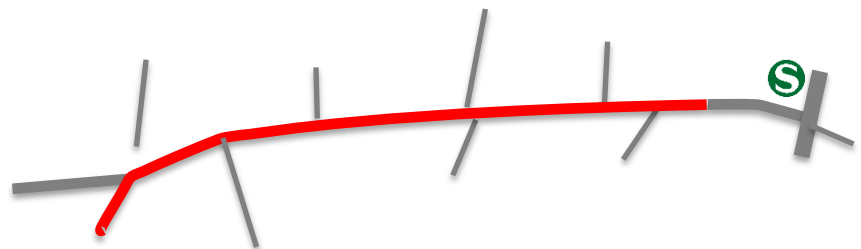
Grundlagen der Planung

Planungsziele



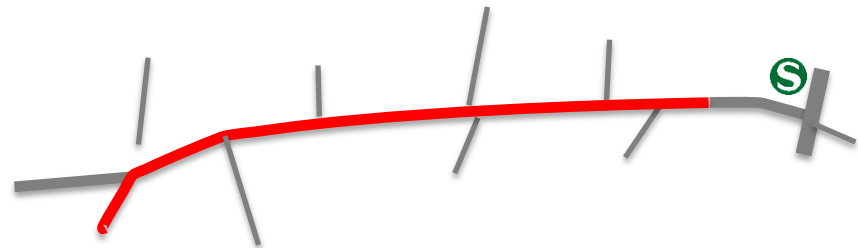
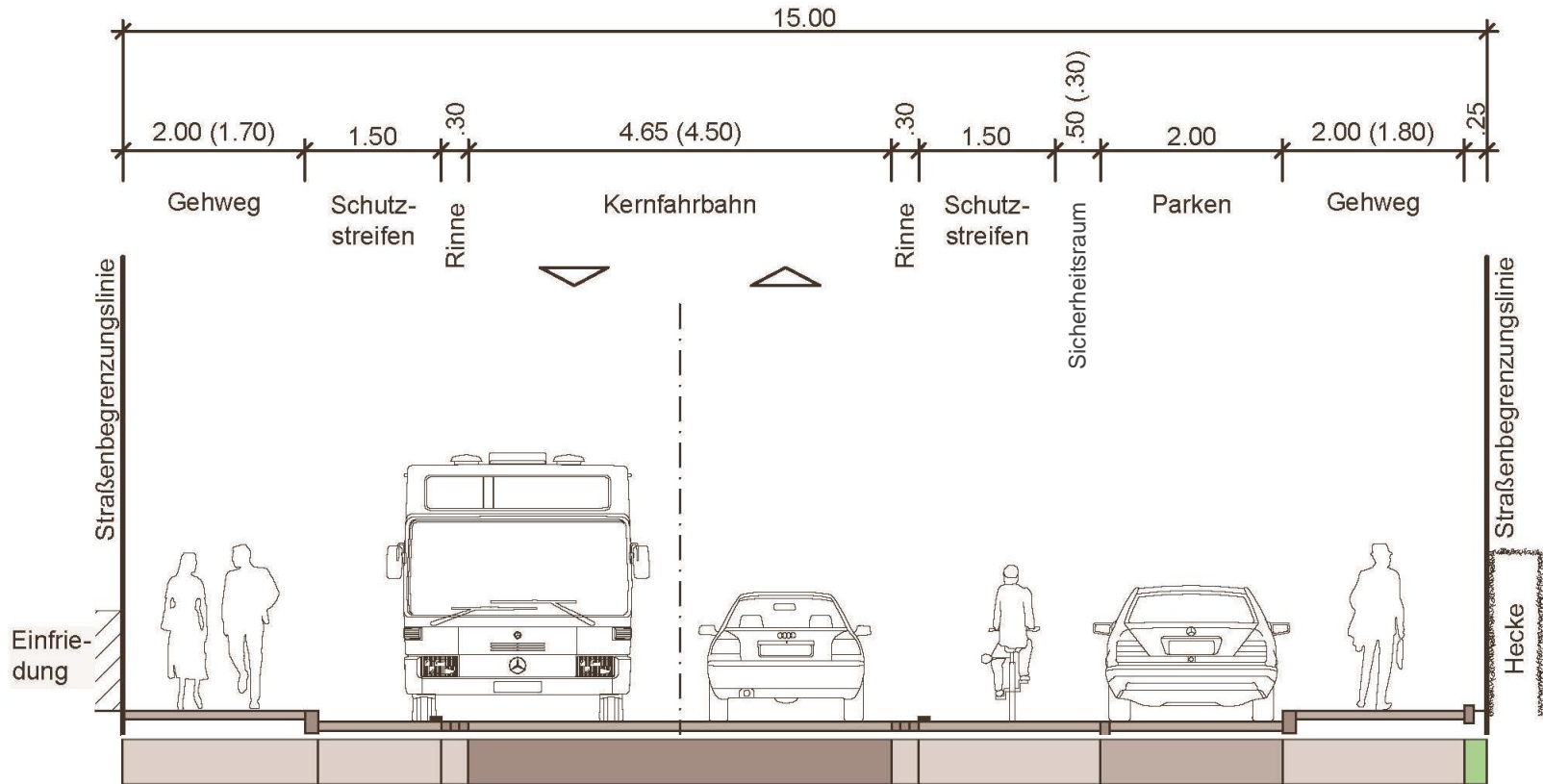
Grundlagen der Planung

Planungsziele



Grundlagen der Planung

Regelquerschnitt



Grundlagen der Planung

Schutzstreifen ≠ Radfahrstreifen

SCHUTZSTREIFEN WENN...

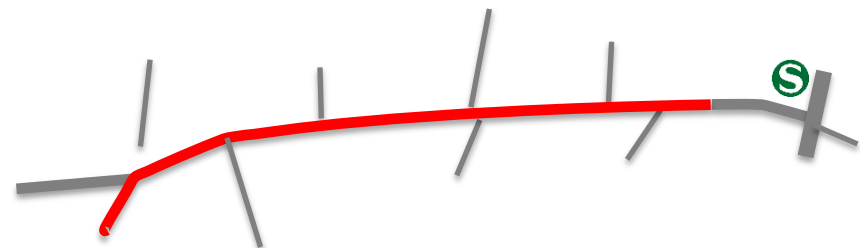
- Fahrbahn zu schmal für Radfahrstreifen
- Radverkehrsanlage erforderlich/sinnvoll

FUNKTIONSWEISE:

- Kernfahrbahn min. für Begegnung von PKW
- Ausweichen auf Schutzstreifen bei Bedarf
- Parken verboten

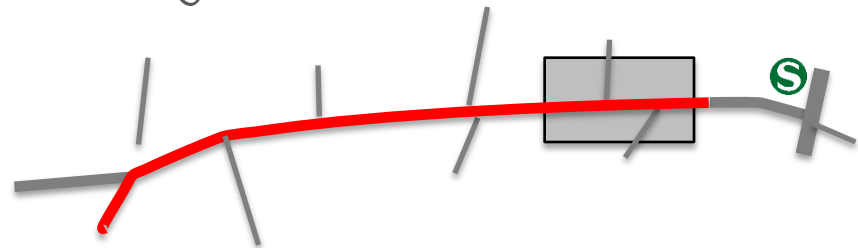
NUTZEN:

- erkennbare Radverkehrsführung
- Stärkung Radfahrender auf der Fahrbahn
- Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden
- optische Verengung
- Geschwindigkeitsdämpfung



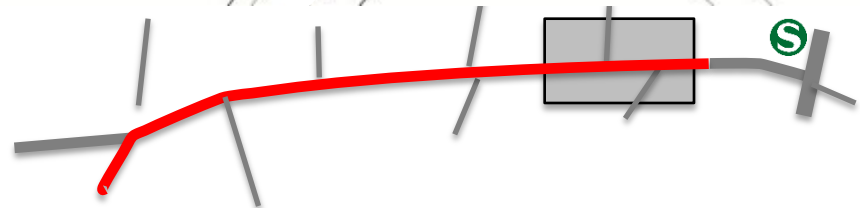
Vorstellung der Planung

Goßlers Park (Süd) bis Hausnummer 14/19



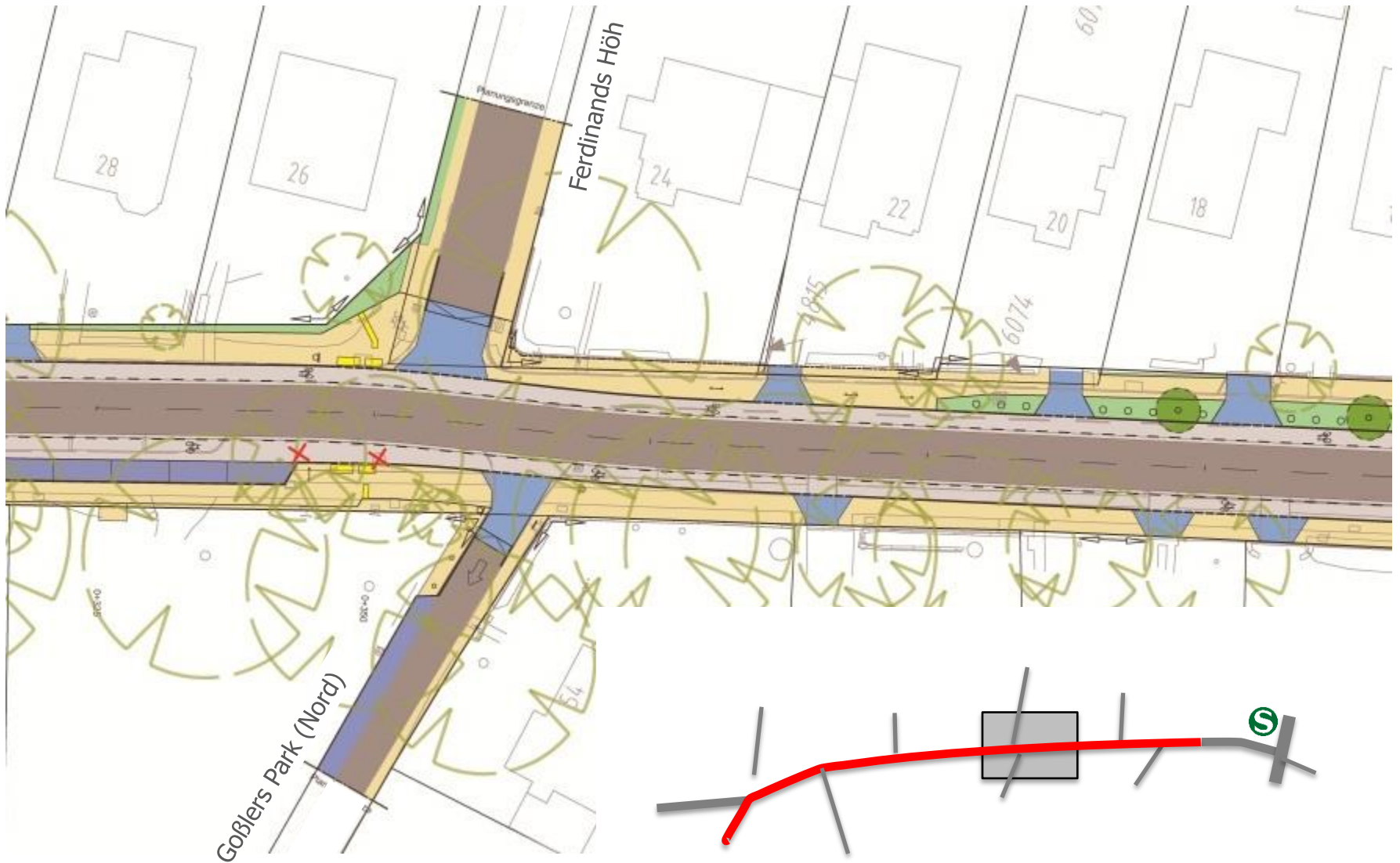
Vorstellung der Planung

Goßlers Park (Süd) bis Hausnummer 14/19



Vorstellung der Planung

Hausnummer 16/21 bis 28



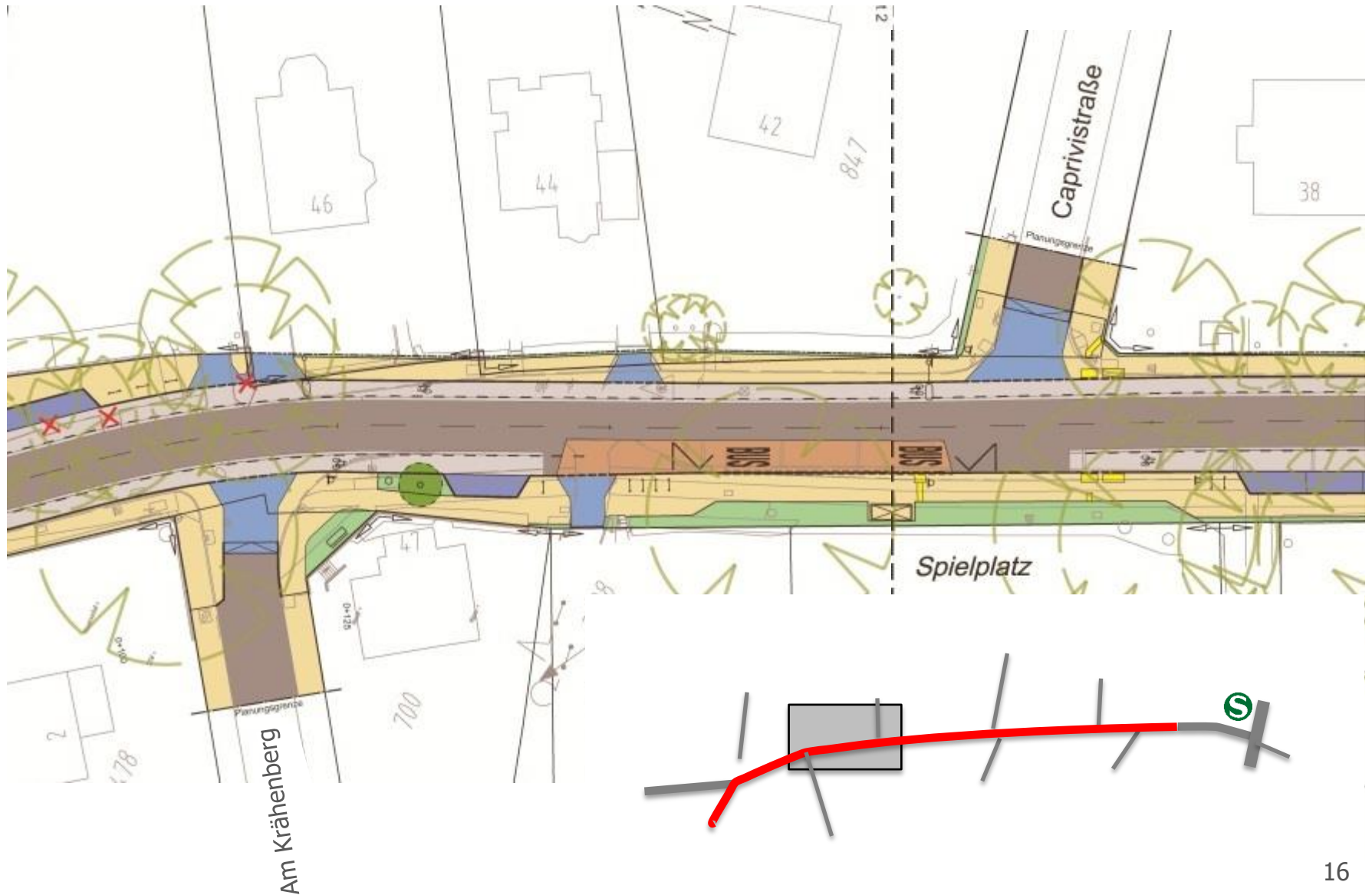
Vorstellung der Planung

Hausnummer 28 bis 38/39



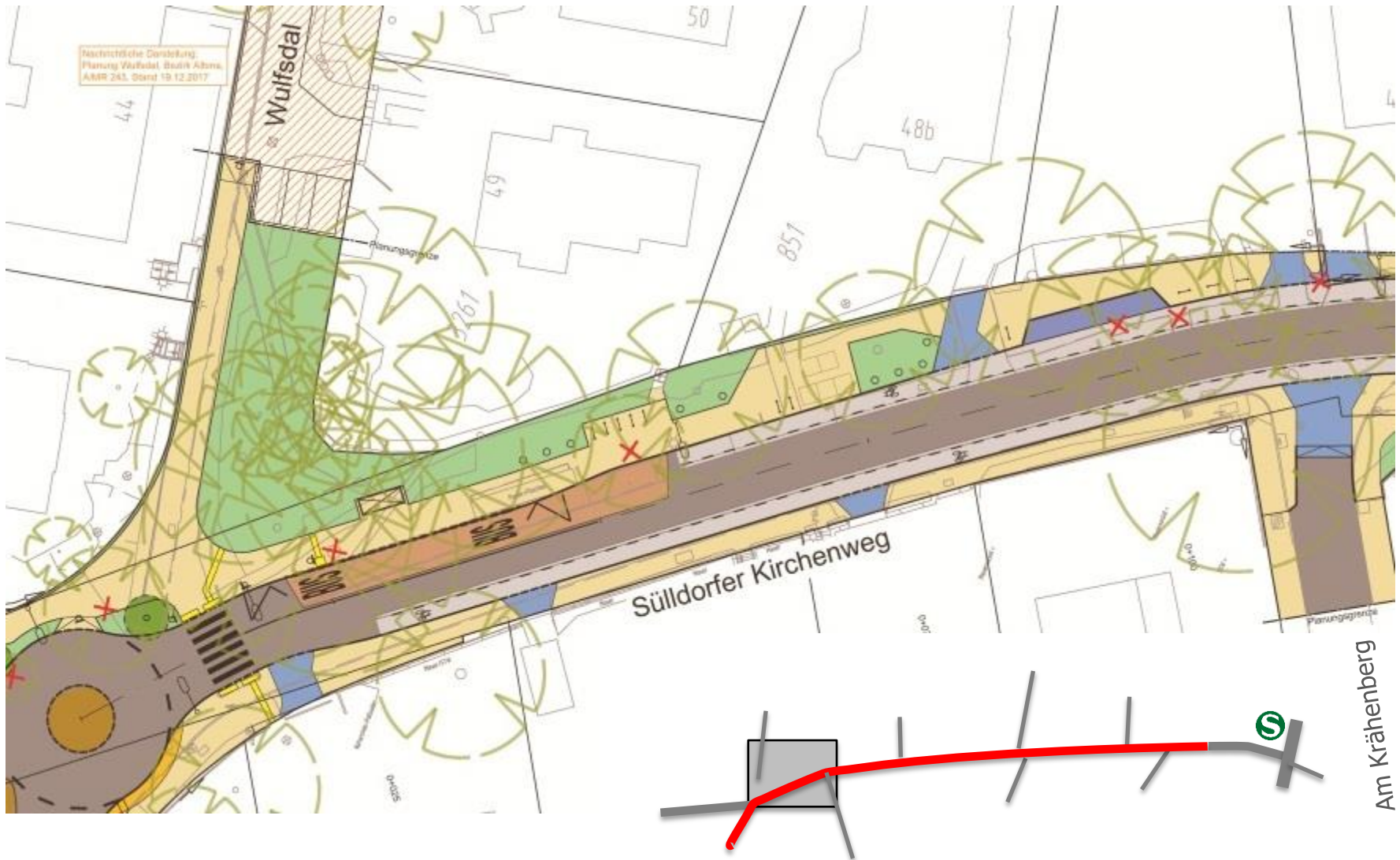
Vorstellung der Planung

Caprivistraße bis Am Krähenberg



Vorstellung der Planung

Am Krähenberg bis Wulfsdahl



Vorstellung der Planung

Knotenpunkt Babendiekstraße



Vorstellung der Planung

Zusammenfassung

QUERSCHNITT

- 4,65 m Kernfahrbahn, dunkelgrau
- Pflasterrinnen, hellgrau
- 1,50 m Schutzstreifen, hellgrau
- Parkstände bergauf rechts
- Gehwege i. d. R. breiter als 2,00 m, hellgrau

KNOTENPUNKTE/ZUFAHRTEN

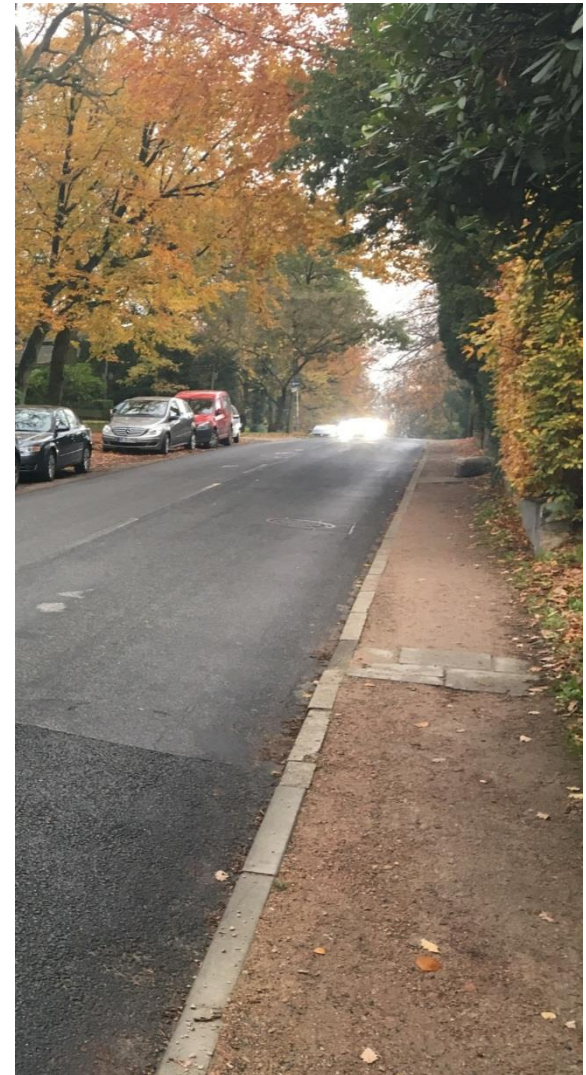
- Einmündungen als Gehwegüberfahrten
- Minikreisverkehr Babendiekstraße
- Freihaltung von Mindestsichtfeldern gem. ReStra

BILANZEN

- Parkstände: 22 nachher, 50 vorher (-28)
- Bäume: 8 Neupflanzungen, 12 Fällungen (-4)

SONSTIGES

- Bushaltestelle Rt. Blankenese zur Caprivistraße
- 50 km/h wird beibehalten
- Geschwindigkeitsdämpfung durch Kreisverkehr, Materialwahl



Vielen Dank!



Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>