

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

Betr.: Bündnis für den Radverkehr

Veloroute 5 – Hufnerstraße (Hufnertwiete - Krüsisstraße)

hier: 2. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation.....	3
3	Geplanter Zustand	6
3.1	Planungsansatz	6
3.2	Einzelheiten der Planung.....	6
4	Planungsrechtliche Grundlagen	11
5	Umsetzung der Planung	11
5.1	Grunderwerb.....	11
5.2	Kosten, Nutzen und Finanzierung	11
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	12
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	12

1 ANLASS DER PLANUNG

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in den zwanziger Jahren auf 25 % zu steigern. Im Rahmen des im Juni 2016 geschlossenen Bündnis für den Radverkehr (BfdR) sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Das bezirks- und stadtteilübergreifende Netz des Hamburger Veloroutenkonzepts bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrssarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Zur Zielerreichung ist u. a. der Ausbau der Veloroute 5 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 5 führt vom Stadtzentrum über Uhlenhorst, Barmbek, Bramfeld und Poppenbüttel nach Duvenstedt und ist insgesamt 22,7 km lang.

Der überplante Streckenabschnitt der Hufnerstraße ist eine schon heute oft von Radfahrenden benutzte Wegeverbindung, die jedoch Optimierungsbedarf aufweist.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Planungsbereich bieten weder die nötige Verkehrssicherheit, noch den Komfort und werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Der etwa 370 m lange betrachtete Abschnitt der Hufnerstraße liegt im Stadtteil Barmbek-Nord im Bezirksamtshereich Hamburg-Nord.

Die Hufnerstraße beginnt an der Hellbrookstraße und verläuft dann in Richtung Süden bis sie am Knoten Reesestraße / Brucknerstraße in Richtung Osten abknickt und schließlich an der Straße Barmbeker Markt endet. Zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße ist die Hufnerstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Südosten. Der hier betrachtete Abschnitt befindet sich zwischen den Knoten Hufnerstraße / Drosselstraße im Norden und Hufnerstraße / Hufnertwiete im Süden. Östlich der Hufnerstraße befindet sich die U- und S-Bahn-Station Barmbek.

Südlich der hier betrachteten Planung gibt es zwei weitere Anschlussplanungen vom Bezirk Hamburg-Nord. Es handelt sich hierbei um die Abschnitte Hufnerstraße (zwischen Flachsland und Hufnertwiete) und Reesestraße-Hufnerstraße (zwischen Weidestraße und Flachsland). Alle drei Abschnitte sind Teil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Drosselstraße beträgt 22.489 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 6,4%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.239 Radfahrende / 24h (Verkehrszählung vom 21.01.2020)

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Krüsistraße beträgt 15.716 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 11,2%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.383 Radfahrende / 24h (Verkehrszählung vom 21.01.2020).

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Wiesendamm beträgt 18.450 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 7,0%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 5.856 Radfahrende / 6:00 Uhr – 19:00 Uhr (Verkehrszählung vom 24.05.2018).

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. An der Ecke Hufnerstraße / Wiesendamm befindet sich der Gastronomiebetrieb „Oktober“, ebenfalls an diesem Knoten befindet sich die Geschichtswerkstatt Barmbek sowie der Verein der Hamburger Kinder- und Jugendhilfe.

Östlich der Hufnerstraße befindet sich die U- und S-Bahn-Station Barmbek.

2.2 Verkehrssituation

Hufnerstraße / Drosselstraße – Hufnerstraße / Krüsisstraße

In Fahrtrichtung Süden sind zwei Geradeausfahrstreifen sowie ein Linksabbiegefahrstreifen in die Krüsisstraße vorhanden. In Gegenrichtung ist jeweils ein Links- bzw. Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden. Der Radverkehr findet auf einem ca. 2,5 m breiten mit Betonsteinpflaster befestigtem Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen statt.

Östlich schließen sich an die Fahrbahn ein Längsparkstreifen, welcher von Bäumen unterbrochen wird, sowie ein ca. 4,1 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an. Die Bäume werden teilweise durch Baumschutzbügel geschützt. Es befinden sich insgesamt vier Fahrradanhängerbügel sowie ein Fahrradabstellhäuschen in den östlichen Nebenflächen.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,1 m breiten mit Betonsteinpflaster befestigtem Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 2,5 m breiten, ebenfalls mit Betonsteinpflaster befestigtem Zweirichtungsradweg sowie einem ca. 2,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg.

Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße

Am betrachteten Knoten sind im Bestand zwei Geradeausfahrstreifen in Richtung Süden sowie ein Linksabbiegefahrstreifen in die Krüsisstraße vorhanden. In Richtung Norden ist ein kombinierter Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden, wobei der Rechtsabbieger in die Krüsisstraße unabhängig von der LSA ist (freier Rechtsabbieger).

Im Einmündungsbereich der Krüsisstraße befindet sich eine Dreiecksinsel, welche die Richtungsfahrstreifen voneinander trennt. Fußgänger können die Krüsisstraße unabhängig von der LSA über beidseitig der Mittelinsel angelegte Fußgängerüberwege (FGÜ) queren. Mittig des Knotens befindet sich eine weitere Mittelinsel, welche zum einen der Trennung der Fahrstreifen und zum anderen als Standort für die Lichtsignalmasten dient. Die Hufnerstraße kann von Fußgängern über die Mittelinseln in der Krüsisstraße und der Hufnerstraße gequert werden. Diese Verbindung ist lichtsignalgeregelt.

Der Radverkehr findet auf einem ca. 2,5 m breiten Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen statt.

Im nördlichen Knotenbereich mündet die Straße Rübenkamp über eine Gehwegüberfahrt in die Hufnerstraße ein.

In den nördlichen Nebenflächen der Krüsisstraße sowie im Bereich Hufnerstraße / Krüsisstraße Nord befinden sich insgesamt fünf Fahrradanhängerbügel.

Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten-Nummer 726).

Hufnerstraße / Krüsisstraße – Hufnerstraße / Wiesendamm

Die Fahrbahn ist in diesem Abschnitt in einer Breite von ca. 11,0 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Die Fläche teilt sich auf in zwei Fahrstreifen in Richtung Süden sowie einen Fahrstreifen in Richtung Norden. Die östlichen Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 4,0 m mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Westlich schließt sich ein ca. 1,2 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Sicherheitstrennstreifen, ein ca. 2,1 m breiter mit rotem Betonsteinpflaster befestigter Zweirichtungsradweg und ein ca. 1,6 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an.

Der betrachtete Abschnitt verläuft unter der U- und S-Bahn-Brücke.

Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm

In Fahrtrichtung Süden ist jeweils ein kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen sowie ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden. In Fahrtrichtung Norden ist ein Geradeausfahrstreifen vorhanden. Südlich des betrachteten Knotens ist die Hufnerstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden, sodass der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden durch Links- bzw. Rechtsabbieger aus dem Wiesendamm hinzukommt.

Im östlichen Wiesendamm befinden sich ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Hufnerstraße sowie ein Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen. Zwischen diesen Fahrstreifen befindet sich eine Dreiecksinsel, auf welcher die LSA-Masten stehen. Der Rechtsabbieger ist unabhängig von der

LSA (freier Rechtsabbieger). In Fahrtrichtung Osten befindet sich ein Fahrstreifen. Die Richtungen werden durch eine ca. 13,4 m breite Mittelinsel voneinander getrennt.

Im westlichen Wiesendamm gibt es einen Linksabbiegefahrstreifen und einen Rechtsabbiegefahrstreifen in die Hufnerstraße sowie einen Geradeausfahrstreifen in den Wiesendamm Ost. In Fahrtrichtung Westen ist ein Fahrstreifen vorhanden. Analog zum Wiesendamm Ost werden die Richtungen durch eine ca. 14,1 m breite Mittelinsel getrennt.

Fußgänger können die Hufnerstraße südlich und nördlich des Wiesendamms queren. Nördlich des Wiesendamms muss hierfür die Dreiecksinsel im Wiesendamm Ost genutzt werden. Der Wiesendamm Ost wird größtenteils lichtsignalabhängig gequert. Der Rechtsabbieger kann lichtsignalunabhängig über einen FGÜ gequert werden. Der Wiesendamm West kann lichtsignalabhängig gequert werden.

Radfahrende nutzen den Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen. Im Wiesendamm Ost und West findet der Radverkehr derzeit noch auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt. Die bezirkliche Maßnahme „Radverkehrsanlagen Wiesendamm-Ost“ befindet sich derzeit im Bau und wird voraussichtlich Ende April 2021 abgeschlossen sein. Nach Fertigstellung dieser Maßnahme wird der Radverkehr im Wiesendamm West auf 2,1 m bis 2,25 m breiten Radfahrstreifen geführt. Unmittelbar vor dem bzw. hinter dem Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm wird jeweils eine ReStra-konforme Auf- bzw. Ableitung für Radfahrende gebaut. Radfahrende, die aus dem Wiesendamm Ost kommen, werden auf die vorhandene Dreiecksinsel geleitet und gelangen von dort über die Hufnerstraße auf den Zwei-Richtungs-Radweg. Radfahrende im Wiesendamm West werden gemäß einer aktuellen Planung des Bezirksamtes Nord im Knotenbereich auf die Nebenflächen auf- bzw. von den Nebenflächen abgeleitet, wobei der Radweg in den Nebenflächen nicht benutzungspflichtig ist. Um vom Wiesendamm West in den Wiesendamm Ost zu gelangen gibt es eine Furt für Radfahrende. Im Wiesendamm Ost wird der Radverkehr kurz hinter dem Knoten wieder auf die Fahrbahn geleitet.

Im Bereich Hufnerstraße Nord / Wiesendamm West befinden sich insgesamt vier Fahrradanhängerbügel. Im Wiesendamm West befindet sich zudem ein Fahrradhäuschen.

Im Knotenbereich befindet sich erhaltenswerter Baumbestand.

Für die öffentliche Fläche vor dem Gastronomiebetrieb „Oktober“ liegt eine Sondernutzungsge-nehmigung zum Aufstellen von Tischen, Stühlen und Sonnenschirmen zur Bewirtung von Gästen aus dem Lokal heraus für eine Fläche von 80 m² vor. Diese ist zunächst bis zum 31.10.2020 gültig.

Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten-Nummer 967).

Hufnerstraße / Wiesendamm – Hufnertwiete

Der Abschnitt zwischen Wiesendamm und Poppenhusenstraße ist als Einbahnstraße in Richtung Süden eingerichtet. Die Fahrbahn ist in einer Breite zwischen ca. 10,5 m und ca. 11,5 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese Fläche teilt sich in zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden auf. Zudem sind beidseitig der Fahrbahn zwischen ca. 2,1 m und 2,3 m breite Streifen zum Parken abmarkiert. Hier befinden sich ca. 28 Parkstände. Die östlichen Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 4,5 m mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Abschnittsweise befinden sich Grünflächen mit Baumbestand in den östlichen Nebenflächen, welche den Gehweg teilweise auf ca. 1,5 m einengen. Der Baumbestand ist teilweise durch Baumschutzbügel geschützt. In den östlichen Nebenflächen befinden sich insgesamt sieben Fahrradanhängerbügel.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 0,65 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 2,0 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigtem Zweirichtungsradweg sowie einem ca. 1,9 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Gehweg. Im Abschnitt zwischen Wiesendamm und Poppenhusenstraße ist der Zweirichtungsradweg in Fahrtrichtung Norden benutzungspflichtig.

Die Hufnertwiete ist eine Einbahnstraße in Richtung Nordosten. Des Weiteren befindet sich die Hufnertwiete in einer Tempo-30-Zone.

Rad- und Fußgängerkehr

Fußgänger können im gesamten Planungsbereich Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,5 m und ca. 4,5 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind.

Der Radverkehr findet im Planungsgebiet auf einem Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen statt. Dieser ist zwischen Poppenhusenstraße im Süden und Wiesendamm im Norden benutzungspflichtig in Fahrtrichtung Nord.

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen Wiesendamm und Hufnertwiete sind bituminös befestigte Parkstände auf der Fahrbahn abmarkiert. Insgesamt befinden sich im Planungsgebiet ca. 28 Parkstände in Längsaufstellung.

Im Planungsbereich befinden sich insgesamt 16 Fahrradanhängerbügel.

ÖPNV

Im Abschnitt zwischen Krüsisstraße und Wiesendamm sowie im Wiesendamm und der Krüsisstraße verkehren folgende Buslinien:

- 7	(U S Barmbek – Borcherring):	werktägliche Taktung: 10 Min.
- 17	(U Feldstraße – U Berne (Berner Heerweg)):	werktägliche Taktung: 10 Min.
- 23	(U Billstedt – U Niendorf Markt):	werktägliche Taktung: 5 Min.
- 171	(U S Barmbek – Thomas-Mann-Straße):	werktägliche Taktung: 20 Min.
- 172	(Mundsburger Brücke – Lentersweg):	werktägliche Taktung: 10 Min.
- 173	(Mundsburger Brücke – Am Stühm-Süd):	werktägliche Taktung: 10 Min.
- 261	(U S Barmbek – U S Berliner Tor):	werktägliche Taktung: 20 Min.
- 600	Bf. Altona – Böcklerstraße	werktägliche Taktung: 30 Min.
- 607	S Reeperbahn – S Poppenbüttel (Wentzelplatz)	werktägliche Taktung: 30 Min.
- 617	U/S Barmbek – U Berne (Berner Heerweg)	werktägliche Taktung: 60 Min.

Östlich des Plangebiets befindet sich die U- und S-Bahn-Station Barmbek.

Sonstiges

Die Entwässerung der Hufnerstraße erfolgt über beidseitig der Fahrbahn angeordnete Trümmen im Fahrbahnbereich, welche das Oberflächenwasser in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) leiten.

Im Knotenbereich Hufnerstraße / Wiesendamm sowie in den östlichen Nebenflächen der Hufnerstraße im Abschnitt zwischen Hufnerstraße / Wiesendamm und Hufnertwiete befindet sich erhaltenswerter Baumbestand.

Die Bordsteinansichten an den Querungen sind teilweise sehr gering, sodass diese nicht mit dem Langstock ertastet werden können. Im Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Das Planungsgebiet ist nicht barrierefrei nutzbar.

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche im gesamten Planungsbereich beidseitig der Fahrbahn in den Nebenflächen stehen. Zwischen den Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße und Hufnerstraße / Wiesendamm befindet sich Beleuchtung an der Decke der U- und S-Bahn-Brücke.

Vor der Geschichtswerkstatt Barmbek befindet sich eine Grünfläche, in der sich eine Sitzgelegenheit (Betonbank mit Holz Sitzfläche) befindet. Zudem befindet sich in diesem Bereich ein geschütztes Denkmalobjekt (Grenzzeichen von 1787).

Vor dem Gastronomiebetrieb Oktober befindet sich ebenfalls eine Sitzgelegenheit. Auf der Mittelinsel im Wiesendamm West befinden sich ein Werbeträger der Wall GmbH sowie ein Verteilerkasten.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Fuß- und motorisierten Individualverkehrs sowie des ÖPNV. Radfahrende sollen auf den Streckenabschnitten der Velorouten zügig, sicher, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Diese Maßnahme wird im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr gefördert. Um den Lückenschluss zu leisten, wurde das Planungsgebiet um den Abschnitt Krüsisstraße bis Drosselstraße inkl. des Knotens Hufnerstraße / Krüsisstraße erweitert. So kann sichergestellt werden, dass Radfahrenden in beiden Fahrtrichtungen durchgängig den anerkannten Regeln der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen.

Variantenvergleich

Es wurden im Vorwege zur hier vorliegenden Planung mehrere Varianten betrachtet, untersucht und abgewogen. Im Bereich zwischen dem Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm und Hufnerstraße / Krüsisstraße wurden für den Radverkehr unter anderem ein separater Radweg in den Nebenflächen, ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sowie ein „Kopenhagener Radweg“ untersucht. Aufgrund der Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden wurde der Radweg in den Nebenflächen verworfen. Der Radfahrstreifen beidseitig der Fahrbahn wurde ebenfalls verworfen, da die Lichtverhältnisse unter dem Brückenbauwerk der U- und S-Bahn deutlich schlechter sind, als im übrigen Bereich. Der „Kopenhagener Radweg“, welcher sowohl zum Gehweg als auch zur Fahrbahn durch eine Bordkante mit einer Ansicht abgetrennt ist, bietet Radfahrenden mehr Sicherheit und hat damit einhergehend eine höhere Akzeptanz als ein Radfahrstreifen.

Am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm wurde zusätzlich zu dem hier vorliegenden LSA-gesteuerten Knoten untersucht, ob ein Kreisverkehr entstehen kann. Um am betrachteten Knoten einen Kreisverkehr realisieren zu können, sind massive Baumfällungen nicht zu vermeiden. Da Bäume in der hier vorhandenen Form und Größe ein hohes Gut darstellen, wurde sich gegen einen Kreisverkehr entschieden.

Im gesamten Planungsabschnitt (Drosselstraße – Weidestraße) wurde zudem untersucht, ob der Radverkehr auf separaten Radwegen in den Nebenflächen stattfinden kann. Da zukünftig auf fast gesamter Strecke jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung weniger entsteht, wäre der Platz in den Nebenflächen theoretisch ausreichend hierfür. Auch hier geht dies jedoch mit einigen Baumfällungen oder alternativ einer unsteten Radverkehrsführung einher, sodass sich für einen durchgängigen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn entschieden wurde. Dieser muss lediglich im Bereich der Hufnerstraßenbrücke unterbrochen und auf einen Radweg in den Nebenflächen geleitet werden, da die Bordkanten im Brückenbereich nicht verändert werden können und entsprechend nicht ausreichend Platz für Radfahrende und den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn in diesem Bereich vorhanden ist.

3.2 Einzelheiten der Planung

Zukünftig wird es in der Hufnerstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) jeweils einen 3,25 m breiten Fahrstreifen pro Fahrtrichtung geben. Aufgrund der gewonnenen Breite ist es möglich den Radverkehr beidseitig niveaugleich auf überbreiten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,50 m zu führen. Dies minimiert zum einen die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden und zum anderen verbessert es die Sichtbeziehungen und Sicherheitsabstände zwischen Radfahrenden und dem MIV, was der Verkehrssicherheit zuträglich ist. Das Abweichen von Regelbreiten der Radfahrstreifen wurde im Hinblick auf die Verkehrszahlen und die geplante Förderung des Radverkehrs (durch zuvor genannte Vorteile) unter Rücksprache mit dem PK entschieden.

Das Büro Schlothauer und Wauer ist für diese Maßnahme mit der Signalzeitenberechnung der LSA beauftragt. Eine grobe Prüfung der Leistungsfähigkeit der in der Planungsmaßnahme vorhandenen Knotenpunkte hat stattgefunden. Das Ergebnis ist, dass die Knoten auch in der jeweils geplanten Variante leistungsfähig sind. In einem Vorgespräch mit LSBG GF/IVS 1,

BVM/KMR, BVM/VE22, BIS-VD 52, BIS-PK 31 und N/MR 22 wurde die Reduzierung der Fahrstreifen bei ausreichender Leistungsfähigkeit positiv aufgenommen.

Hufnerstraße / Drosselstraße – Hufnerstraße / Krüsisstraße

Der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden wird zwischen den betrachteten Knoten zukünftig auf einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Dem Kfz-Verkehr steht dementsprechend zukünftig nur noch ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden zur Verfügung. Etwa 15 m vorm Haltbalken (ca. Station 0+25) wird der Radverkehr auf einen etwa 2,0 m breiten, mit rotem Betonsteinpflaster befestigten Radweg in den Nebenflächen geleitet. In diesem Bereich weitet sich die Kfz-Fahrsspur wieder auf, sodass jeweils ein separater Links- bzw. Rechtsabbieger zur Verfügung steht.

In Fahrtrichtung Süden bleiben die Anzahl und Breite der Fahrstreifen erhalten. Der Radverkehr wird kurz vor der Gehwegüberfahrt zum Rübenkamp auf einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet.

Kurz vorm Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße entsteht in den östlichen Nebenflächen ein Standort für insgesamt drei Fahrradanhänger (sechs Abstellmöglichkeiten) sowie eine seniorengerechte Sitzbank.

Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße

Die Mittelinsel in der Krüsisstraße wird aufgrund des zukünftig durchgängigen Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Norden etwa 2,5 m in Richtung Osten verschoben. Der Bordkantenverlauf der westlichen Nebenflächen wird ebenfalls angepasst. Die Mittelinsel in der Hufnerstraße im Knotenbereich Krüsisstraße bleibt erhalten. Die LSA wird an die neuen Bordkantenverläufe angepasst. Der im Bestand vorhandene Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen wird aufgehoben.

Hufnerstraße / Krüsisstraße – Hufnerstraße / Wiesendamm

Südlich des Knotens Hufnerstraße / Krüsisstraße (Station 0+95) wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden auf einen 2,50 m breiten „Kopenhagener Radweg“ geleitet. Dies bedeutet, dass es sowohl zur Fahrbahn, als auch zum Gehweg einen Bordstein als Abgrenzung gibt. Etwa 30 m vorm Haltbalken (Station 0+165) wird der Radverkehr auf einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet.

Etwa 60 m südlich des Knotens wird der rechte Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden zu einem reinen Rechtsabbiegefahrstreifen, sodass nur noch ein kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Süden vorhanden ist. Alle Fahrstreifen weisen eine Breite von 3,25 m auf. Der Radfahrstreifen ist rechts des Rechtsabbiegefahrstreifens angeordnet, da ein Radfahrstreifen in Mittellage (zwischen Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifen) von vielen Verkehrsteilnehmern als unangenehm empfunden wird und gemäß der Drucksache „Einigung Radentscheid Hamburg“ in zukünftigen Planungen nicht mehr weiterverfolgt werden sollte.

In Fahrtrichtung Norden ist ein 3,25 m breiter Fahrstreifen vorhanden. Rechts an diesen Fahrstreifen schließt sich ebenfalls ein 2,50 m breiter „Kopenhagener Radweg“ an. Kurz vorm Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße wird der Radverkehr auf einen 2,5 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet.

Westlich schließt sich an die Fahrbahn ein ca. 2,65 m breiter mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigter Gehweg an. Östlich schließt sich ebenfalls ein mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigter Gehweg an, welcher etwa 2,60 m breit ist.

Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm

Zukünftig wird es in Fahrtrichtung Süden einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen geben. Der Radfahrstreifen ist rechts des Rechtsabbiegefahrstreifens angeordnet. Um zu verhindern, dass der MIV vom Rechtsabbiegefahrstreifen geradeaus in die Hufnerstraße Süd fährt, befindet sich im Knotenbereich eine kleine Verkehrsinsel. Im Knotenbereich befindet sich eine Aufstellfläche für linksabbiegende Kfz,

welche für einen 19 m-Bus ausgelegt wurde. Der Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Süden kann ungehindert an diesem vorbeifahren, sodass Stau vorgebeugt wird.

In Fahrtrichtung Norden ist ein Fahrstreifen für den MIV vorhanden. Dieser beginnt im Knotenbereich des betrachteten Knotens, da die Hufnerstraße südlich des Knotens eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden ist. Der Radverkehr fährt südlich des Knotens Hufnerstraße / Wiesendamm auf einer 2,5 m breiten Protected Bike Lane entgegen der Einbahnstraße. Diese wird im Knotenbereich auf einen Radfahrstreifen geführt, welcher sich rechts vom Geradeausfahrstreifen befindet. Um Radfahrende möglichst sicher zu führen und um zu verhindern, dass der Linksabbieger in den Wiesendamm geradeaus in Richtung Hufnerstraße fährt, befinden sich im südöstlichen Bereich des Knotens mehrere kleine Verkehrsinseln. Radfahrenden, die links von der Hufnerstraße in den Wiesendamm abbiegen möchten, steht jeweils eine Radfahrtasche zur Verfügung. Radfahrende bekommen zum Linksabbiegen beidseitig ein eigenes Signal. In Fahrtrichtung Norden ist der Aufstellbereich zum Linksabbiegen links des Geradeausverkehrs angeordnet, welcher entsprechend verschwenkt wird.

Im östlichen Wiesendamm wird es auch zukünftig einen Rechtsabbiegefahrstreifen in die Hufnerstraße sowie einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen geben. Die im Bestand vorhandene Dreiecksinsel verbunden mit einem freien Rechtsabbieger zwischen diesen Fahrstreifen entfällt zukünftig.

In Fahrtrichtung Osten befindet sich zukünftig ein Fahrstreifen für den MIV sowie ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen, welcher den Radverkehr etwas östlich des Knotens über einen 1,5 m breiten Schutzstreifen in den Mischverkehr leitet.

Die Mittelinsel zwischen den Fahrtrichtungen bleibt erhalten, wird jedoch an die neue Geometrie des Knotens angepasst.

Im Wiesendamm West wird es in Fahrtrichtung Osten zukünftig einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen geben. Auch hier schließt sich rechts vom Rechtsabbiegefahrstreifen ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen an. In den Nebenflächen befindet sich eine Längsparkbucht mit zwei Parkständen sowie ein Standort für insgesamt sieben Fahrradanhänger (14 Abstellmöglichkeiten). Die Längsparkbucht weist eine Tiefe von 2,1 m auf, der Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen hat eine Breite von 0,5 m. An den Längsparkstreifen und die Fahrradanhänger schließt sich ein etwa 2,50 m bis 3,15 m breiter Gehweg an, welcher mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigt wird.

In Fahrtrichtung Westen ist ein 3,25 m breiter Fahrstreifen für den MIV sowie ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorhanden. Die vorhandene Ladezone vor dem Gastronomiebetrieb „Oktober“ wird in einer Breite von 2,5m wiederhergestellt, jedoch in der Lage angepasst. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens zwischen Ladezone und Radfahrstreifen beträgt 0,5 m.

Die bezirkliche Baumaßnahme „Radverkehrsanlagen Wiesendamm Ost“ wurde in dieser Planung berücksichtigt. Diese ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits umgesetzt worden, sodass sich ein Überschneidung dieser und der hier vorgelegten Baumaßnahme nicht vermeiden lässt. Die Radwegauf- bzw. ableitung muss zurückgebaut werden und an den Radfahrstreifen im Wiesendamm Ost angeschlossen werden. Die Anzahl der Fahrstreifen im Wiesendamm Ost in Fahrtrichtung Hufnerstraße hat sich im Zuge der Überplanung des Knotens Hufnerstraße / Wiesendamm geändert, was ebenfalls berücksichtigt werden muss.

Die Radfahrstreifen im Knotenbereich werden rot eingefärbt.

Die Fläche vor dem Gastronomiebetrieb „Oktober“ bleibt weitestgehend erhalten, sodass eine Verlängerung der Sondernutzungsgenehmigung problemlos möglich ist.

Die Grünfläche im Bereich Wiesendamm Ost / Hufnerstraße Nord wird großzügig gestaltet. Hier befindet sich zukünftig ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank. Vor der Geschichtswerkstatt Barmbek befindet sich ebenfalls ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank.

Die LSA wird an die Planung angepasst.

Hufnerstraße / Wiesendamm – Hufnertwiete

Zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße wird die Hufnerstraße auch zukünftig als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden ausgewiesen. Anders als im Bestand, wird es jedoch

nur einen Fahrstreifen für den MIV sowie einen 2,5 m breiten Radfahrstreifen geben. In Fahrtrichtung Norden findet der Radverkehr zukünftig auf einer Protected Bike Lane statt, welche durch eine 0,925 m breite Mittelinsel vom MIV getrennt wird. Die Protected Bike Lane wird in einer Breite von 2,5 m mit Asphalt befestigt. Am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm geht die Protected Bike Lane in einen Radfahrstreifen über.

Im Vorwege der Verschickung hat ein Vor-Ort-Termin mit der Feuerwehr stattgefunden, um sich der Problematik der Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr im Hinblick auf die Einrichtung der Protected Bike Lane anzunehmen. Es ist vorgesehen die Mittelinsel analog zu Feuerwehruzufahrten mit einer Kantenhöhe von 8 cm auszustatten. Dies wurde mit der Dienststelle Gefahrenvorbeugung der Feuerwehr vorab kommuniziert und geklärt. Die Erschließung der Häuser Hufnerstraße 40-46 unter anderem für Lieferdienste / „Essen auf Rädern“, Pflegedienste und Krankentransporte ist stark eingeschränkt. Dies ist aufgrund der politischen Vorgaben für den Radverkehr nicht vermeidbar und wird bei dieser Planung in Kauf genommen. Vor der Hausnummer 55 wird ein Längsparkstreifen als Ladezone (RVZ 283 + ZZ 1053-34) eingerichtet, um den zuvor genannten Gruppen die Möglichkeit zu geben, legal zu halten und z.B. Essen auszuliefern. Da die Ladezone nicht für große Lkw ausgelegt ist, wird sie analog der übrigen Längsparkbuchten in einer Breite von 2,10 m vorgesehen.

Westlich schließt sich an die Fahrbahn ein 2,1 m breiter mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigter Längsparkstreifen an, welcher von mehreren Gehwegüberfahrten unterbrochen wird. Der Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen hat eine Breite von 0,75 m. Insgesamt entstehen in diesem Bereich acht Längsparkstände. Der sich an die Parkbuchten anschließende Gehweg hat eine Breite von etwa 2,65 m. Im betrachteten Abschnitt gibt es vier Standorte für Fahrradanhänger, in denen insgesamt 15 Fahrradanhänger (30 Abstellmöglichkeiten) sowie zwei Fahrradanhänger für Lastenräder (vier Abstellmöglichkeiten) vorhanden sind. Zwischen den Bäumen vor Hausnummer 44 befindet sich ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank. Gegenüber der Einmündung Hufnertwiete befindet sich eine Feuerwehruzufahrt. Die Schleppkurven hierfür wurden im Zuge der Planung geprüft und berücksichtigt.

Die östlichen Nebenflächen bestehen aus mehreren Grünflächen mit Baumbestand. Um diese Grünflächen so großzügig wie möglich zu gestalten, hat der mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehweg in diesen Bereichen eine Breite von 2,0 m.

Die Einmündung der Hufnertwiete bleibt bestehen. Das Natursteinpflaster in der Hufnertwiete ist historisch und denkmalgeschützt. Der Platz für eine getrennte Querung gemäß HBV A ist entsprechend nicht ausreichend. Die Bordsteine werden in diesem Bereich abgesenkt. Auf taktile Leitelemente wird verzichtet. Aufgrund des historischen Charakters des Quartiers Hufnertwiete wird auf die Roteinfärbung der Protected Bike Lane in Einmündungsbereich Hufnertwiete verzichtet.

Rad- und Fußgängerverkehre

Die Planung weist erhebliche Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr auf. Der Zweirichtungsradweg zwischen dem Wiesendamm und der Poppenhusenstraße wird aufgehoben. Radfahrende können zukünftig sicher entgegen der Einbahnstraße auf einer Protected Bike Lane fahren. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr auf einem großzügigen 2,5 m breiten Radfahrstreifen geführt. Es ist zukünftig möglich den Radweg nördlich des Knotens Hufnerstraße / Drosselstraße ohne Seitenwechsel zu erreichen.

Zu Fuß Gehenden stehen überall mindestens 2,0 m breite mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehwege zur Verfügung. Alle im Bestand vorhandenen Quermöglichkeiten bleiben erhalten. Die Querungsstellen werden weitestgehend richtlinienkonform zu getrennten Querungen (Ansicht 0 cm bzw. 6 cm) umgebaut und mit taktilen Leitelementen versehen.

Insgesamt ist es geplant 25 Fahrradanhänger aufzustellen, was 50 Fahrradstellplätzen entspricht.

Die Fahrradhäuschen im Wiesendamm Ost und in den östlichen Nebenflächen zwischen den Knoten Hufnerstraße / Drosselstraße und Hufnerstraße / Krüsisstraße bleiben erhalten.

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm und Hufnerstraße / Hufnertwiete entstehen westlich der Fahrbahn insgesamt vier Längsparkbuchten mit insgesamt acht Längsparkständen. Im Wiesendamm West entsteht eine Längsparkbucht mit insgesamt zwei Längsparkständen.

Die Ladezone vor dem Gastronomiebetrieb Oktober wird wiederhergestellt.

Art des ruhenden Verkehrs	Bestand	Planung	Bilanz
Kfz Parkstände	30	10	-20
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	16 Bügel 32 Fahrräder	25 Bügel 50 Fahrräder	+9 +18
Fahrrad Anlehnbügel für Lastenräder 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	2 Bügel 4 Fahrräder	+2 +4

Grün- und Baumpflanzungen

Im Bereich Wiesendamm Ost / Hufnerstraße Süd muss ein Baum gefällt werden. Eine Ersatzpflanzung an gleicher Stelle / im Planungsgebiet ist aufgrund der neuen Knotengeometrie und vorhandenem Leitungsbestand nicht möglich. Die Ersatzpflanzung für den zu fällenden Baum erfolgt im Rahmen der Maßnahme „Veloroute 5, Hufnerstraße (Flachland - Hufnertwiete)".

Kurz vorm Knoten Drosselstraße wurde bereits unabhängig von dieser Maßnahme ein Baum gefällt, der auf der Fällliste stand. Die Ersatzpflanzung hierfür wird im Zuge dieser Maßnahme im unmittelbaren Umfeld der Fällung vorgenommen. In Absprache mit N/MR334 wird die Neupflanzung ca. 7 m in Richtung Süden verschoben, auf Höhe der Station 0+35, damit eine regelkonforme Aufleitung des Radverkehrs auf die Nebenflächen erfolgen kann.

Bestand	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
20	2	1	-1

Sonstiges

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Straßenmöblierung (Pfosten, Verkehrszeichen, Papierkörbe etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Die Straßenentwässerung erfolgt in Trummen, die sich beidseitig der Fahrbahn befinden. Beidseitig der Fahrbahn werden neue Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. Die finalen Standorte der Trummen werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Örtlichkeit z.T. zu versetzen, zu erneuern und insgesamt den heutigen Bedürfnissen entsprechend anzupassen.

Auf der Mittelinsel im Wiesendamm West müssen ein Verteilerkasten und ein Werbeträger versetzt werden.

Für den ÖPNV entstehen durch diese Maßnahme keine Veränderungen.

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 04.03.2020 besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung für einen Großteil der Flächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Teilweise besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche. Zudem besteht in dem Bereich zwischen der Krüsisstraße und der Drosselstraße punktuell allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund eines Bombentrichters. In diesen Bereichen sind baubegleitende Kampfmittelsondierungen notwendig. Für die übrigen Flächen besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In diesen Bereichen sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Stromnetz Hamburg und Dataport haben bereits angekündigt, dass Leitungsarbeiten notwendig sind. Ob weitere Arbeiten am Leitungsbestand notwendig sind oder inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden und wird in der anschließenden Leitungsbesprechung gemeinsam thematisiert.

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Bebauungsplan Barmbek-Nord 17, festgestellt am 13.08.2013
- Bebauungsplan Barmbek-Nord 34, festgestellt am 22.06.2006
- Durchführungsplan D120, festgestellt am 15.10.1954
- 2. Änderung des Baustufenplanes Barmbek-Nord, festgestellt am 11.10.1960

Zudem wird in dem Bereich Hufnerstraße – Osterbekkanal – Westgrenzen der Flurstücke 275 und 2073, West- und Nordgrenze des Flurstücks 1966 der Gemarkung Barmbek ein vorhabenbezogener Bebauungsplan Barmbek-Nord 38 erarbeitet. Bestandteil des Bebauungsplans ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan. Auch für die Flurstücke nördlich der Bahngleise und eingerahmt durch die Straßen Hellbrookstraße, Rübenkamp und Hufnerstraße, wird ein neuer Bebauungsplan Barmbek 60 erstellt. Dieser befindet sich zurzeit in Bearbeitung.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Der Ausbau findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM, ehemals BWVI) und dem Bezirk Nord v. 15.07.2020. Die Finanzierung erfolgt u.a. durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-22003010-20009.21 (investiv) und 3-22003010-200031.25 (konsumtiv). Die vorliegende Maßnahme wurde zudem beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes angemeldet. Die Förderfähigkeit wurde bereits final durch den Bund und die BVM bestätigt.

Gemäß der Kostenschätzung aus dem August 2021 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 2.899.100,00 €.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau – Planen und Bauen – N/MR2.

Mit der Bearbeitung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

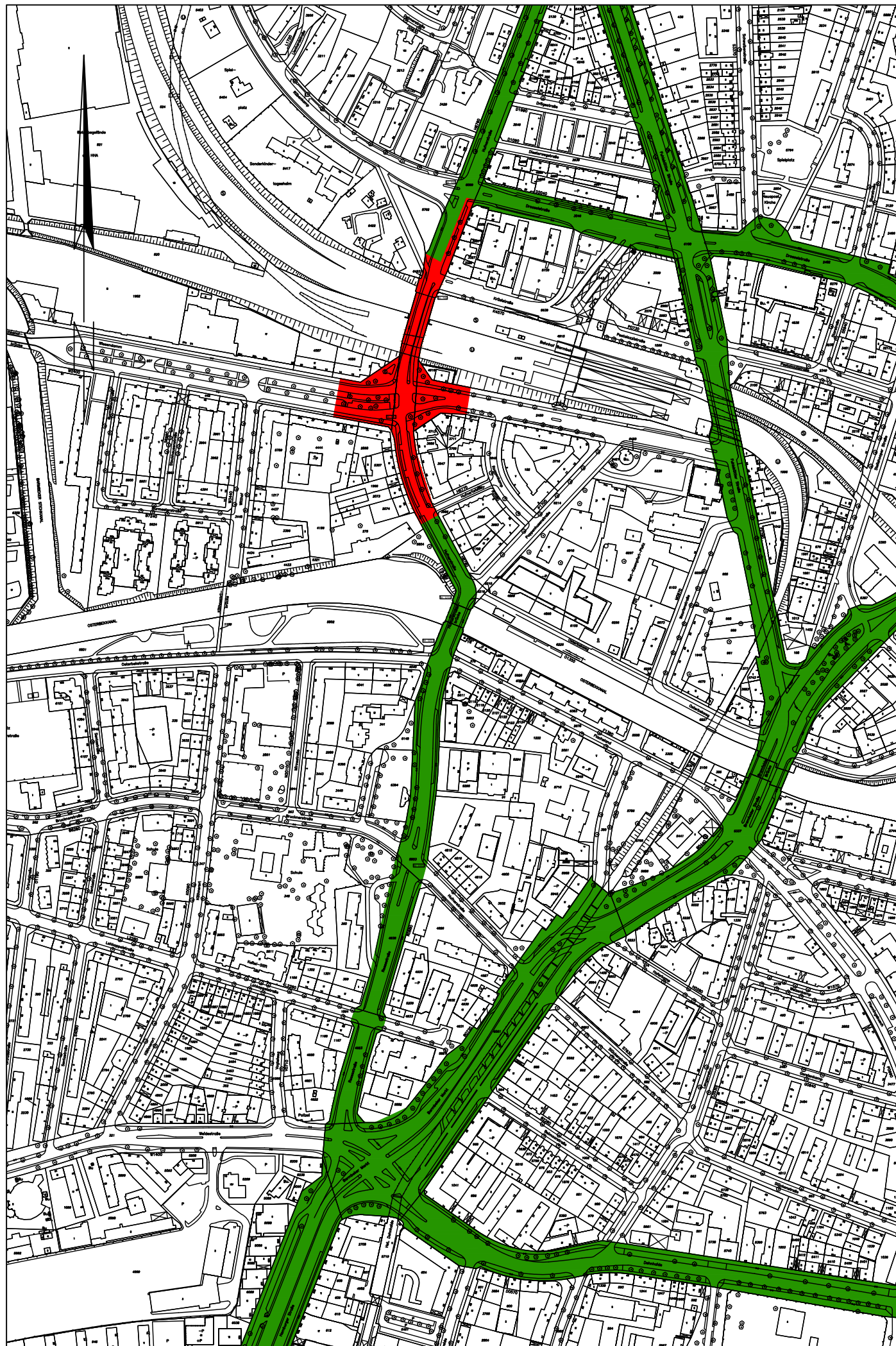
Die Umsetzung der Maßnahme ist für das 2. Quartal 2022 geplant.

Verfasst: August 2021

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen


Legende

- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen




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

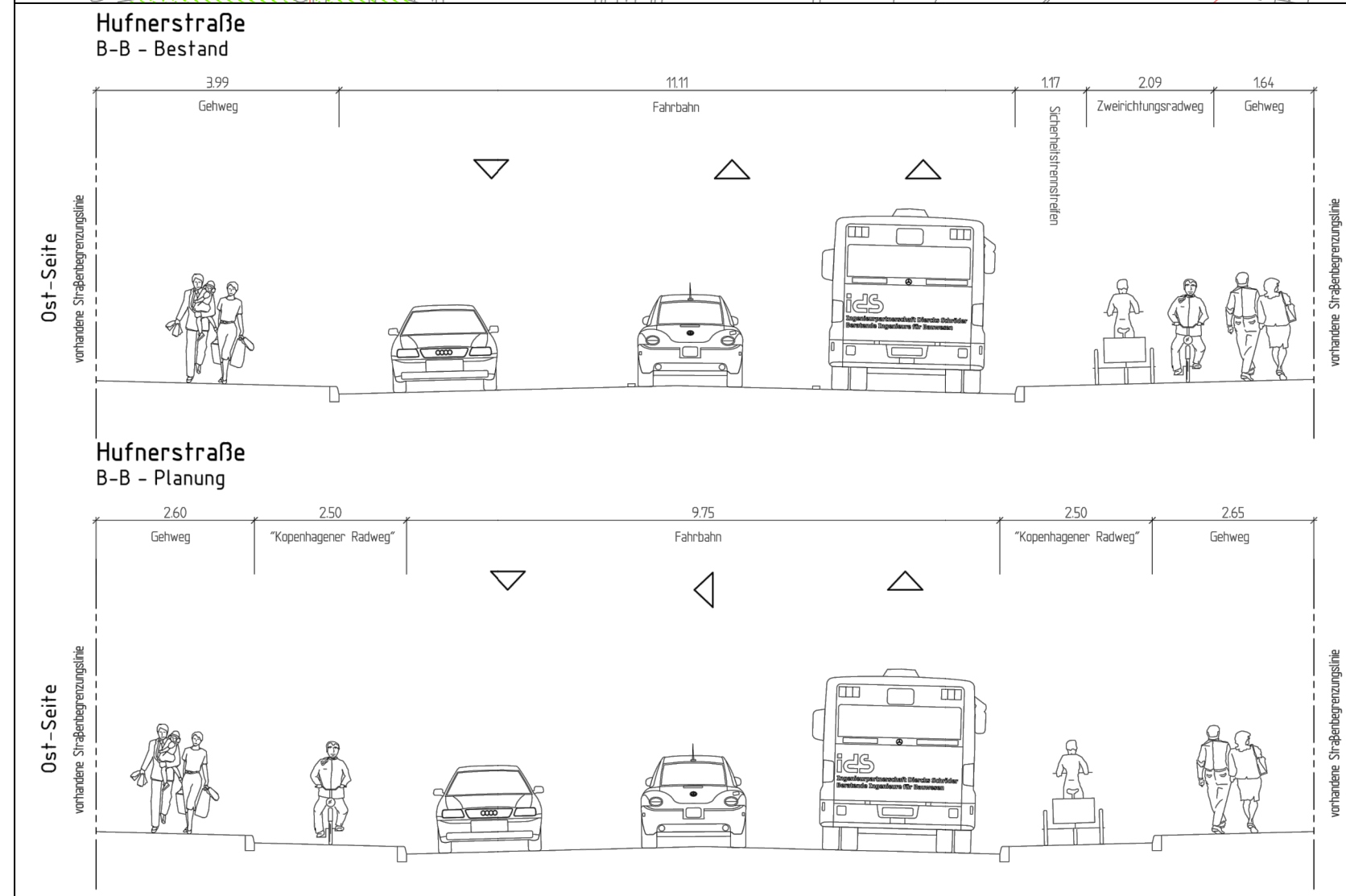
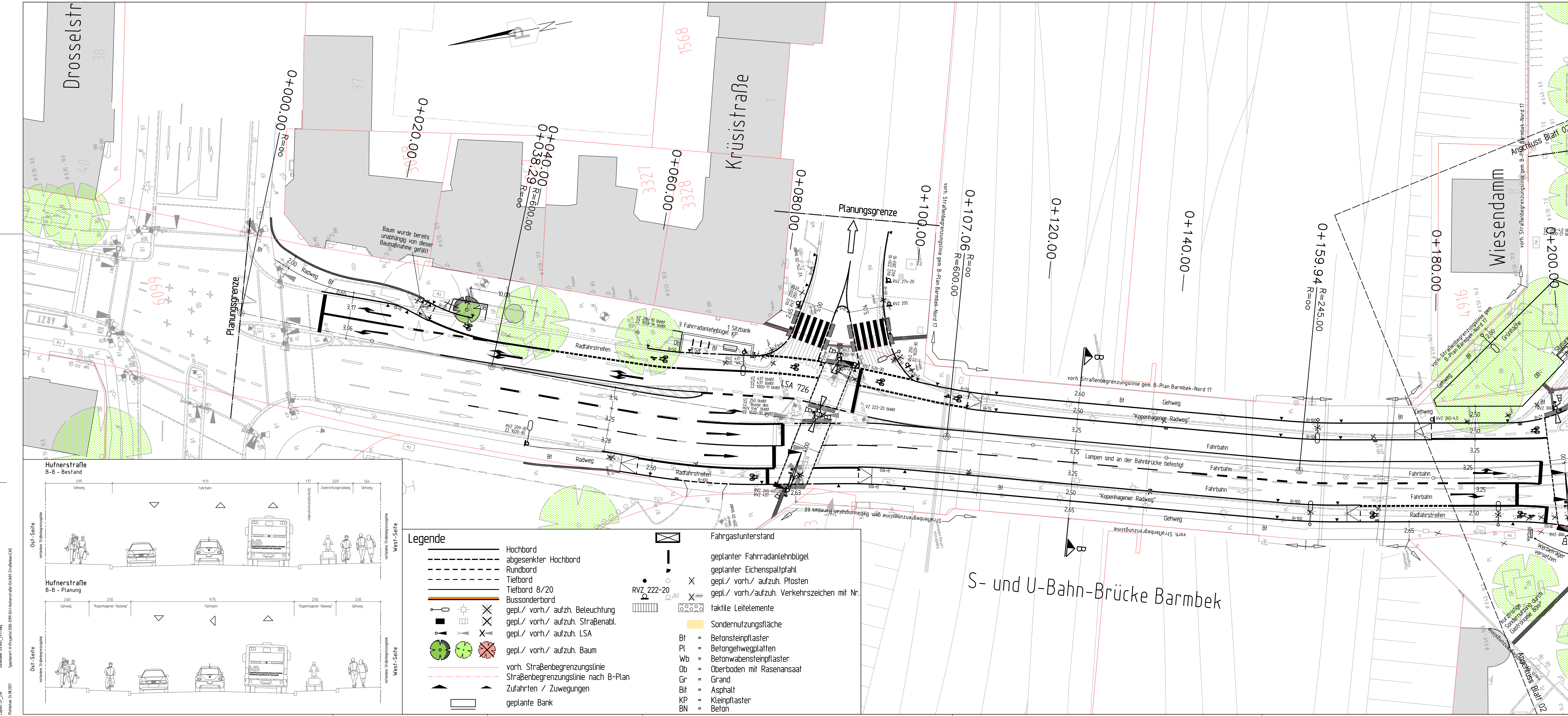
Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau



Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

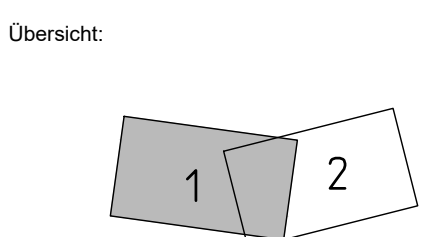


Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr		Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, N/MR 220
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Hufnerstraße (Hufnertwiete - Krüsistraße)		
Planinhalt: Übersichtskarte		Datum: Aufgestellt: Unterschrift, N/MR 20
Zeichnung Nr: N/MR22-2019-010-ÜK-01	Maßstab: 1 : 5.000	Datum: Freigegeben: Unterschrift, N/MR-L
Datum: Geprüft:		
Unterschrift, Technische Aufsicht		



Legende

	Hochbord		Fahrgastunterstand
	abgesenkter Hochbord		geplanter Fahrradlenkhügel
	Rundbord		geplanter Eichenspaltpfahl
	Tiefbord		gepl./ vorh./ aufzuh. Pfosten
	Tiefbord 8/20		gepl./ vorh./ aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
	Bussonderbord		taktile Leitelemente
	gepl./ vorh./ aufzuh. Beleuchtung		Sondernutzungsfläche
	gepl./ vorh./ aufzuh. Straßenabl.		Bt = Betonsteinpflaster
	gepl./ vorh./ aufzuh. LSA		Pl = Betongehwegplatten
	gepl./ vorh./ aufzuh. Baum		Wb = Betonwabensteinpflaster
	vorb. Straßenbegrenzungslinie		Gr = Grand
	Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan		Ob = Oberboden mit Rasenansaat
	Zufahrten / Zuwegungen		Bit = Asphalt
	geplante Bank		KP = Kleinpflaster
			BN = Beton



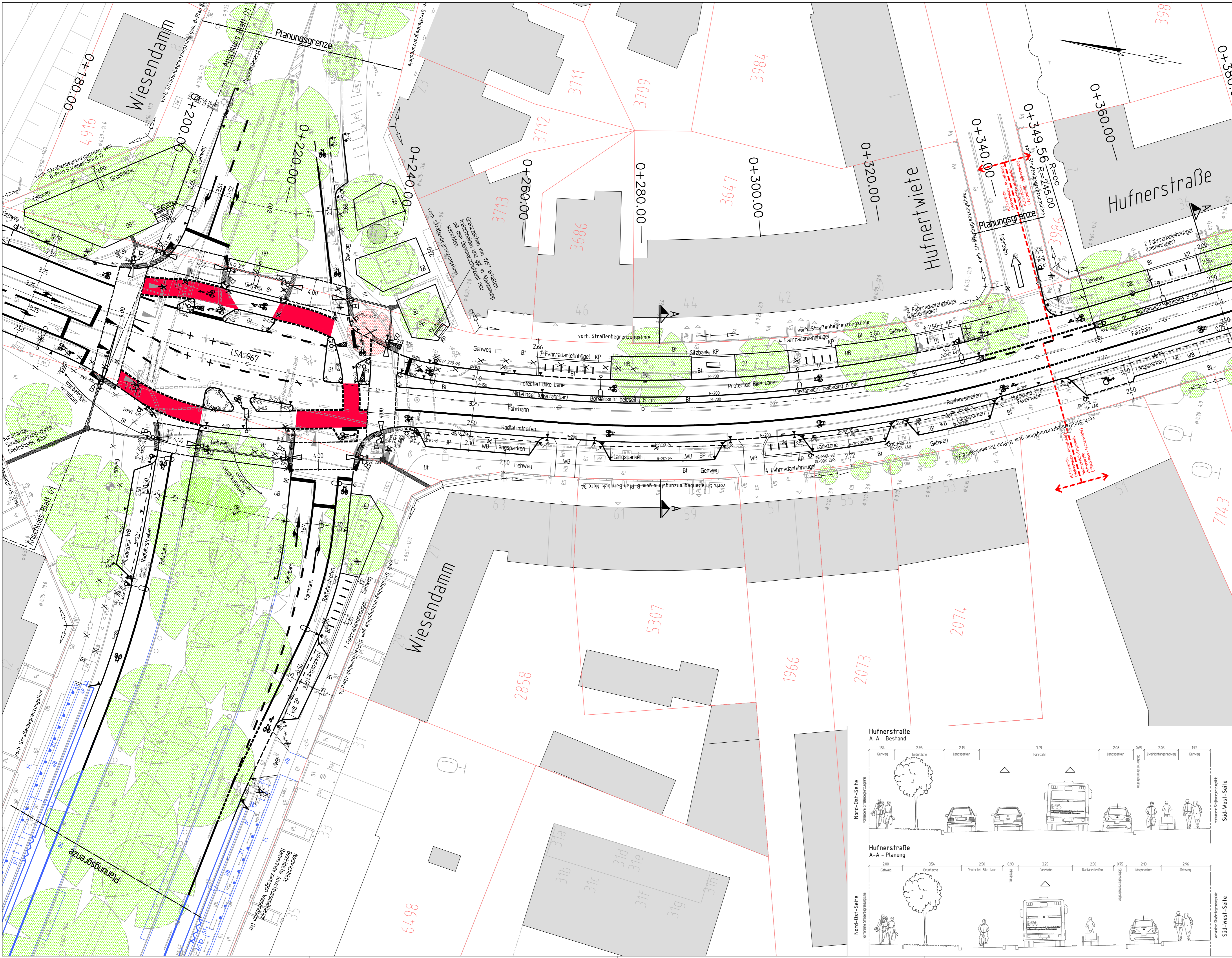
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfssträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg - Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg - Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

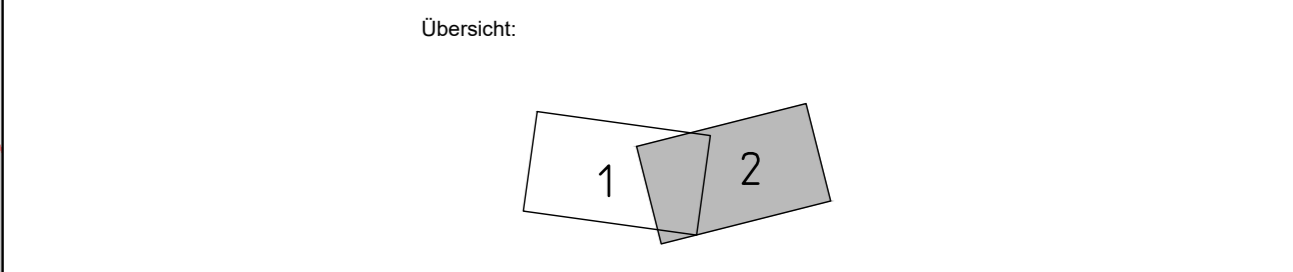
Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Hufnerstraße (Hufnertwiete - Krusistraße)
Planinhalt: Lageplan 1/2

Zeichnung Nr.: N/MR22-2019-010-LP-01	Maßstab: 1 : 250	Datum:	Datum:
Geprüft:		Freigegeben:	
Unterschrift, Technische Aufsicht		Unterschrift, N/MR-L	



- ### Legende
- Hochbord
 - abgesenkter Hochbord
 - Rundbord
 - Tiefbord
 - Tiefbord 8/20
 - Bussonderbord
 - gepl./ vorh./ aufz. Beleuchtung
 - gepl./ vorh./ aufz. Straßenabl.
 - gepl./ vorh./ aufz. LSA
 - gepl./ vorh./ aufz. Baum
 - vorh. Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie nach B-Plan
 - Zufahrten / Zuwegungen
 - geplante Bank
 - Fahrgastunterstand
 - geplanter Fahrradlenkbügel
 - geplanter Eichenspaltpfahl
 - gepl./ vorh./ aufz. Pfosten
 - gepl./ vorh./ aufz. Verkehrszeichen mit Nr.
 - taktile Leitelemente
 - Sondernutzungsfläche
 - BT** = Betonsteinpflaster
 - PT** = Betongehwegplatten
 - WB** = Betonwabensteinpflaster
 - Ob** = Oberboden mit Rasenansaat
 - Gr** = Grasd
 - Bit** = Asphalt
 - KP** = Kleinpflaster
 - BN** = Beton

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schrö
 Beratende Ingenieure für Bauwesen
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

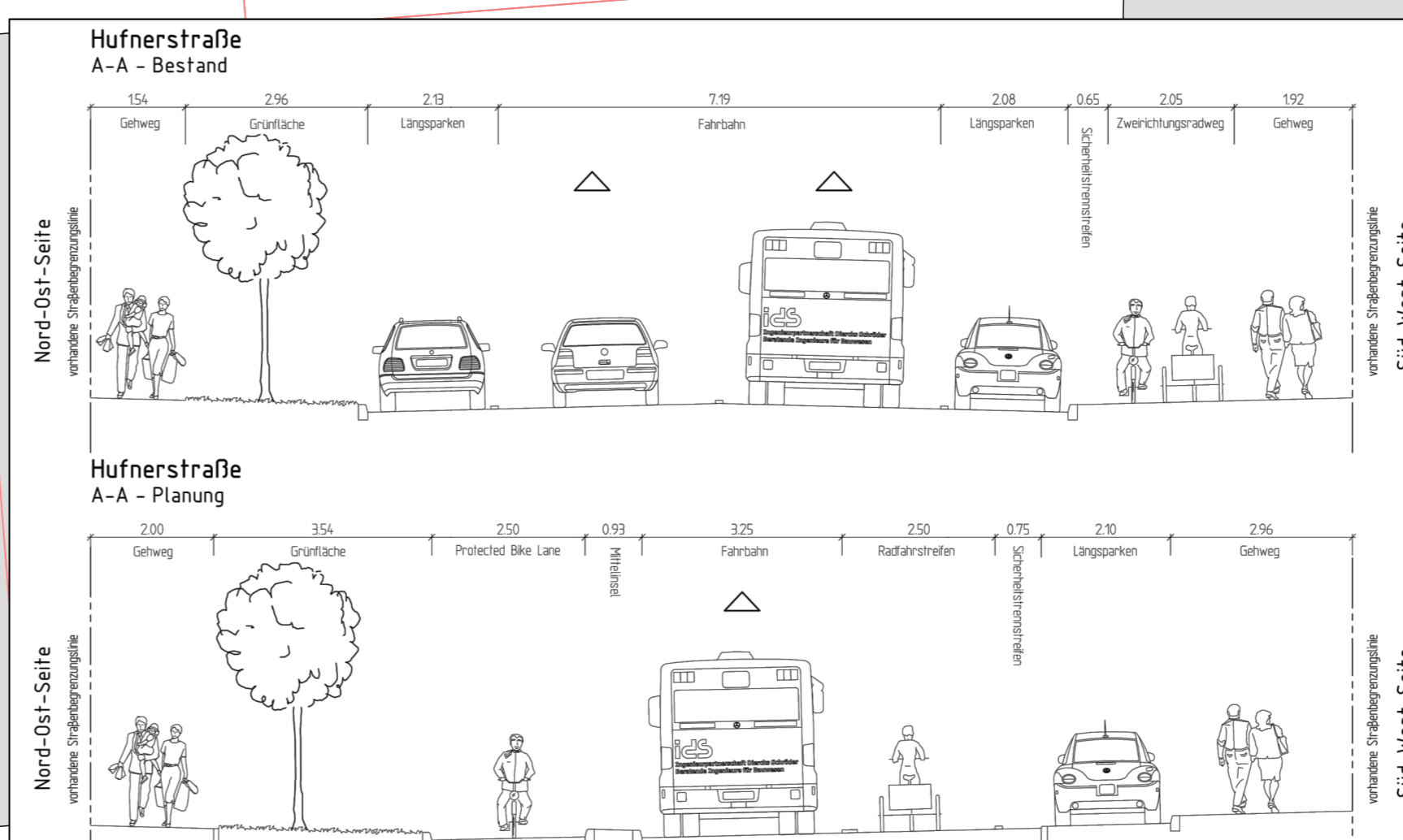


Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr	Datum: Freigegeben
Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 - Hufnerstraße (Hufnertwiete - Krüsisstraße)	
Planinhalt: Lageplan 2/2	Datum: Freigegeben
Zeichnung Nr.: N/MR22-2019-010-LP-02	
Datum: Geprüft:	Datum: Freigegeben
Unterschrift, Technische Aufsicht:	



Datum: 14.08.2021
 Projekt: Hufnerstraße
 Blatt: 2/2

2. Planverschickung

Abwägung der zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 30.11.2020 eingegangenen Stellungnahmen

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
1.	PK 31 / VD 5 Vom 20.01.2021	<p>Kreuzung Wiesendamm:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sind hier nicht die Signale teilweise an den falschen Aufstellorten, hinter statt vor den Konfliktflächen? Und ist die Beschilderung für „Ampel aus“ nicht auch fehlerhaft? Hier ist uns die Beschilderung der Fußgängerfurt Wiesendamm aufgefallen VD 52: Hier fehlt für die Radfahrer in Rtg. Wiesendamm (aus der Hufnerstraße kommend) das VZ 306. 2. Der Linksabbieger stadteinwärts in den Wiesendamm ist viel zu kurz. Hier fahren u.a. die Buslinien 173 und 23 und nur ein wartender Bus im Linksabbiege sperrt den Geradeausstreifen. Der dahingehend sehr lange und komfortable Rechtsabbieger ist unverständlich. VD 52 bittet hier einmal um Darstellung des Bustyps, welcher auf den genannten Linien verkehrt, um den Flächenbedarf vor der LSA zu erkennen. Ggf ist hier im Linksabbieger eine entsprechende Anpassung notwendig. 3. Die Planung und Ausführung des Wiesendamm Ost passt nicht zur Planung Veloroute. VD 52 stimmt der Ausführung des PK 31 zu. 4. Die Entscheidung, den Radfahrer aus wirtschaftlichen Gründen vor der Krüsisstraße in einen Schutzstreifen und danach in den Mischverkehr zu führen steht dem bestehenden Grundsatz, dass Planungen und Umbauten zu einer Verbesserung des Radverkehrs führen sollen entgegen und ist aus 	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die Geometrie des Knotens wurde für die 2. Verschickung angepasst. Im Knotenbereich ist zukünftig eine Aufstellfläche für einen 19-m-Bus vorhanden.</p> <p>Die hier vorliegende Planung wurde an die bezirkliche Maßnahme „Radverkehrsanlagen Wiesendamm Ost“ angeschlossen.</p> <p>Der Bereich zwischen den Knoten Hufnerstraße / Krü-</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>unserer Sicht nicht genehmigungsfähig. Der jetzige gegenläufige Radweg in der Nebenfläche zwischen Wiesendamm und Krüsisstraße ist ein viel genutzter und sicherer Radweg. Eine Unfalllage ist dort nicht zu verzeichnen und der Erhalt wünschenswert.</p> <p>Grundsätzliche Bemerkung seitens VD 52 (Radfahrer-Rate): Der Bereich Krüsisstraße (Punkt 4 der Stellungnahme des PK 31) ist in dieser Maßnahme nicht enthalten und mir auch nicht bekannt. Dem Ausschnitt aus dem Lageplan nach zu urteilen, finde ich den Übergang vom Radfahr- bzw. Schutzstreifen in den Mischverkehr in einem Bereich unmittelbar vor einer Aufweitung von einem auf drei Fahrstreifen sehr ungünstig und unsicher. Hier wird der Radfahrende sich selbst überlassen. Auch die Aufleitung auf den untermaßigen Altbestandsradwegstummel ist völlig ungeeignet und entspricht nicht den aktuellen Vorgaben und Forderungen. Dieser sollte komplett zurückgebaut werden oder analog des Vorschlages von Maren eine den aktuellen Abmessungen entsprechende Radverkehrsanlage vorgesehen werden. Der Knotenpunkt sollte dringend in die Planung einbezogen werden.</p>	<p>sistraße und Hufnerstraße / Drosselstraße wurde in die Planung mit aufgenommen, sodass Radfahrenden in Fahrtrichtung Norden durchgängig Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen. Der Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen entfällt zukünftig.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
2.	<p>Feuerwehr Vom 23.02.2021</p>	<p>Grundsätzlich gilt: Die Belange der Feuerwehr gründen sich auf die HBauO sowie ggf. Sonderbauvorschriften. Die eingereichten Unterlagen können in diesem Planungsstadium nicht im Hinblick auf die Belange der Feuerwehr geprüft werden. 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 Flä- 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>chen für die Feuerwehr auf Grundstücken“. Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die ReStra 4.9 Ver- und Entsorgung, sowie die ReStra 6.3 Knotenpunkte und 6.1 und 6.2 Wendeanlagen anzuwenden. Diese Flächen dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht eingeschränkt werden.</p> <p>2. Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen:</p> <p>Gebäudeklasse 1-2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis</p> <p>Gebäudeklasse 3-5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150 m Entfernung (Lauflänge);</p> <p>Sonderbauten entsprechend § 2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschrift in 300 m Umkreis, wobei der nächstgelegene Hydrant in maximal 120 m Entfernung (Lauflänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte.</p> <p>Im Speziellen: Nach Inaugenscheinnahme wurde in den Planungsunterlagen keine Dinge erkannt, die gegen die Belange der Feuerwehr sprechen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>3.</p>	<p>LSBG – GF/IVS 1 Vom 27.01.2021</p>	<p>Hiermit beziehe ich mich auf die 1. Verschickung zum Knotenpunkt Wiesendamm / Hufnerstraße. Es kam ja bereits seitens der Verkehrsplanung des LSBG eine Stellungnahme, die einige kritische Punkte insbesondere für den Busverkehr angemerkt hatte.</p> <p>Auch aus Sicht der Verkehrssteuerung und auch im Hinblick der Busbeeinflussung der LSA-Steuerung ist die derzeitige Planung kritisch.</p> <p>Um die Voraussetzung zu erfüllen, dass der Verkehr aus Richtung</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Norden auf einem Fahrstreifen geführt werden kann und um die Fußgängerfurten über den Wiesendamm so schalten zu können, dass der gesamte Wiesendamm mit einer Phase gequert werden kann (derzeit müssen Fußgänger auf der Mittelinsel warten → unglücklich) sorgen folgende Gegebenheiten für eine nicht Umsetzbarkeit und müssen wie folgt (s. Anhang) geändert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die nördliche Fußgängerfurt über die Hufnerstraße ist zu lang. Die LSA-Steuerung wird so nicht funktionieren. Daher der Entfall des separaten Linksabbiegers. Der Linksabbieger (geringes Verkehrsaufkommen) kann mit dem Geradeausfahrstreifen geführt werden, im Knotenpunkt kann sich der Linksabbieger störungsfrei aufstellen. <p>Um die Fußgängerfurtlänge weiter zu reduzieren, den Radverkehr erst ab dem Knoten auf Radfahrstreifen führen und nicht kurz vor dem Knoten ableiten. Zudem befindet sich unter der U-Bahnbrücke derzeit bereits ein gut ausgebauter Radweg, sodass eine Ableitung vor dem Knoten unnötig ist. Vielmehr gibt dort ein Radweg ein höheres Sicherheitsempfinden und der Radverkehr kann stets frei rechts in den Wiesendamm fahren. Zudem kann die Straßenkante beibehalten werden → weniger Baukosten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um die nördliche Fußgängerfurt über die Hufnerstraße geradliniger zu führen um die Räumzeiten zu reduzieren, ist wie im Bestand eine Dreiecksinsel einzuplanen. Zudem kann der rechtsabbiegende Busverkehr besser geführt werden. Die Dreiecksinsel mit FGÜ funktioniert heutzutage gut (sehr geringes Kfz-Aufkommen und der Fußgänger hat immer Vorrang). Dies sollte, wenn möglich, weiterhin so bleiben. Zur Not kann man den Rechtsabbieger auch signalisieren. - Der Entfall eines separaten Linksabbiegers im Wiesendamm West ist für den Busverkehr ein hohes Defizit. Daher ist ein 	<p>Der separate Linksabbiegefahrstreifen in den Wiesendamm Ost wurde rausgenommen. Die Fußgängerfurt hat sich entsprechend verkürzt.</p> <p>Die Ableitung des Radverkehrs findet in der jetzigen Planung deutlich weiter nördlich statt. Im Bereich der U-Bahn-Brücke wird zukünftig ein „Kopenhagener Radweg“ berücksichtigt. Den Radverkehr im Knotenbereich in den Nebenflächen zu führen, birgt zudem ein hohes Konfliktpotential zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden, was vermieden werden soll.</p> <p>Es gab im Vorwege Abstimmungsgespräche darüber, die als Ergebnis hatten, dass die im Bestand vorhandene Dreiecksinsel möglichst nicht beibehalten werden soll. Dies wird in dieser Planung berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>separater Linksabbiegefahrstreifen einzurichten. Die Linksabbieger im Wiesendamm sind im Knoten so zu führen, dass diese voreinander abbiegen, damit der Ost-West-Verkehr zusammen geschaltet werden kann (heute getrennt, aber mit einer längeren Fußgängerfurt im Norden und nur einem Geradeausfahrstreifen aus Richtung Norden nicht mehr möglich, da der Verkehr aus Norden zukünftig mehr Freigabezeit benötigt.</p> <p>So kann eine attraktivere LSA-Schaltung generiert werden, mit Phaseneinsparung, somit weniger Wartezeiten, längere Grünphasen und mehr Möglichkeiten zur Busbeeinflussung.</p> <p>Der linksabbiegende Radverkehr aus dem Wiesendamm Ost kann direkt abbiegen oder indirekt über die westliche Furt.</p> <p>Insgesamt würde sich für den Radverkehr nichts verschlechtern, sondern eher attraktiver werden.</p>	<p>Die Verkehrszahlen wurden bei der Aufteilung der Fahrstreifen berücksichtigt. Die Leistungsfähigkeit der LSA am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm wird im weiteren Planungsverlauf bis zur Schlussverschickung detailliert berechnet.</p> <p>Die Geometrie des Knotens Hufnerstraße / Wiesendamm wurde für die 2. Verschickung angepasst. Das Büro Schlothauer und Wauer ist für die LSA-Berechnung beauftragt worden und bereits in die Planung involviert.</p>
4.	LSBG – S 1 Vom 20.01.2021	<p>Im Planungsbereich verkehren diverse Buslinien und unter anderem die Metrobuslinie 23, welche im Ausbauziel B der Busbeschleunigung ist.</p> <p>Aufgrund des Wegfalls der Fahrspuren von Nord nach Süd und von West nach Ost ist mit einem deutlichen Defizit der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu rechnen. Hinzu kommt der Wegfall des freien Rechtsabbiegers für die wichtige Metrobuslinie 23. Aufgrund dieser Umplanung wird es zu erheblichen Verlustzeiten für die am Knoten verkehrenden Buslinien kommen, die auch mit einer Busvorrangschaltung nur zur Teil kompensiert werden können.</p> <p>Auf Grundlage des Busbeschleunigungsprogramms müssen alle Knotenpunkte der betroffenen Linien mit einer Busvorrangschaltung ausgestattet werden. Aus diesem Grund bitten wir Sie für den Knotenpunkt 967 die Hard- und Software mit einer solchen Vorrangschaltung auszustatten.</p>	<p>In einem Abstimmungsgespräch mit Vertretern der VD 52, dem PK 31, der BVM, des Bezirks und des planenden Ingenieurbüros wurde sich darauf geeinigt, den freien Rechtsabbieger aus dem Wiesendamm Ost in die Hufnerstraße möglichst entfallen zu lassen. Dies wurde in dieser Planung berücksichtigt. Das Büro Schlothauer und Wauer ist für die LSA-Berechnung beauftragt worden und bereits in die Planung involviert.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Bezüglich der Beauftragung eines LSA-Fachbüros können Sie sich an den LSBG IVS1 wenden.</p> <p>Wir bitten die Planung bezüglich der ÖPNV-Abwicklung zu überprüfen.</p>	<p>Das Büro Schlothauer und Wauer ist bereits in die Planung involviert.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
5.	LSBG – KOST Vom 29.01.2021	<p>Der von der Maßnahme betroffene Straßenabschnitt der Hufnerstraße zwischen der Hufnertwiete und der Krüsisstraße hat keinen Konflikt mit der Maßnahme Maurienstraße / Neubau Maurienbrücke (M-KOST21-23), da diese nicht als Umleitungsstrecke dient. Dagegen gibt es eine Parallelität mit der größeren Maßnahme auf der Krausestraße insbesondere im Kreuzungsbereich Krausestraße – Bramfelder Straße – Drosselstraße, die zu verhindern ist.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Nach der 2. Verschickung wird eine Abstimmung mit der Kost und der Baustellenkoordination durch MR22 organisiert um die geplanten Maßnahmen in der Umgebung miteinander zu koordinieren.</p>
6.	BVM – V Vom 02.02.2021	<ol style="list-style-type: none"> 1. Staatsrat Bill bittet um Aufnahme des Bereichs zwischen der Bahnbrücke und Drosselstraße in die Planung unter Berücksichtigung einer durchgängigen Radverkehrsführung auf der östlichen Straßenseite, ggf. unter Entfall eines der bis zu fünf Fahrstreifen in diesem Bereich. 2. Staatsrat Bill fragt, ob am Knoten Wiesendamm ein Kreisverkehr möglich sei bzw. ob dies geprüft wurde und mit welchem Ergebnis? Denn die Radverkehrsführung ist teilweise nicht optimal. Rechts von Rechtsabbiegefahrstreifen liegende Radfahrstreifen sind nur dann sicher, wenn diese getrennt (in unterschiedlichen Phasen) signalisiert werden. Vom Bahnhof Barmbek kommender Radverkehr, der links in die Hufnerstraße abbiegen möchte, steht im Konflikt zum geradeausfahrenden Kfz-Verkehr, da im Knotenarm Wiesendamm keine Radverkehrsführung vorgesehen ist. 3. Die Durchlässe zwischen den Verkehrsinseln in der Fahrbeziehung Wiesendamm Richtung Osten sollten so breit sein, dass Radfahrende aneinander vorbeifahren können und Kehrmaschinen der Stadtreinigung hindurchpassen. 	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Ein Kreisverkehr am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm wurde geprüft, ist aber auf Grund der Verkehrszahlen und der damit verbundenen benötigten Größe des Kreisverkehrs und der daraus folgenden massiven Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand nicht umsetzbar.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>4. Auf der Westseite der Hufnerstraße sollten im Parkstreifen einige neue Baumstandorte vorgesehen werden.</p> <p>5. Bei der Wahl der Führungsform für den Radverkehr in Hufnerstraße sollte die Durchlässigkeit und das Überqueren des Verkehrsraums für Fuß- und Radverkehr, die Bereitstellung, Leerung bzw. Zurückstellung der Müllabfuhrbehälter und die Möglichkeit der Unterhaltung und Reinigung des Radfahrstreifens mit Trenninsel überprüft werden.</p> <p>6. Das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Hufnerstraße in die Poppenhusenstraße sollte regelhaft ermöglicht werden.</p>	<p>Neue Baumstandorte sind an dieser Stelle auf Grund des vorhandenen Leitungsbestandes nicht möglich.</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf im Detail abgestimmt. Die SRHH wird in dieser Verschickung beteiligt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt (siehe Lageplan 2. Verschickung – Veloroute 5 – Hufnerstraße (zwischen Flachland und Hufnertwiete)).</p>
7.	<p>Denkmalschutzamt Vom 15.12.2020</p>	<p>Hufnerstraße / Wiesendamm (nordwestlich Nr. 25)</p> <p>Vor der Geschichtswerkstatt Barmbek am Wiesendamm 25 befindet sich eine Grünfläche / Baumscheibe, in der sich ein geschütztes Denkmalobjekt (Grenzzeichen von 1787) befindet. Der Grenzstein ist zu erhalten, freizuschneiden und ggf. in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt neu aufzurichten (siehe Bild/Anhang). Die neu vorgesehene Sitzbank in diesem Bereich darf ihn keinesfalls verstellen.</p> <p>Hufnerstraße / Hufnertwiete</p> <p>Durch die Planung ist das wichtige Denkmalensemble Ensemble Hufnerstraße 36, 40, 42, 44; Hufnertwiete 1, 2, 3, 4, 6; Roggenkamp 6, 8 betroffen. Insbesondere dem Mündungsbereich der Hufnertwiete in die Hufnerstraße kommt mit den beiden Eckbauten und ihren Eckbetonungen eine große städtebauliche Bedeutung zu. Im Bereich der oben genannten Kreuzungssituation ist derzeit ein rot eingefärbter Radweg geplant. Die Farbgebung beeinträchtigt diese städtebauliche Situation und den Umgebungsschutz der Gebäude hier wesentlich. Insofern kann hier nur eine deutliche weiße Markierung vorgesehen werden. Bei der Hufnertwiete handelt es sich zu-</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		dem auch um eine kleine Nebenstraße, weshalb diese farbige Markierung weniger notwendig sein dürfte als an anderer Stelle. Das historische Kleinsteinpflaster in der Hufnertwiete ist zu erhalten, es ist geschützt.	Dies wird berücksichtigt.
8.	Finanzbehörde Vom 29.01.2021	Beitragsrechtliche Bewertung Die Erschließungsanlagen Hufnerstraße, Hufnertwiete, Wiesendamm und Krüsisstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die o.g. Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
9.	HHVA (ÖB) Vom 19.01.2021	Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. <ul style="list-style-type: none"> - Neustellen von einem GM 4,0m mit Kofferleuchte - Umstellen von zwei GM 5,0m mit Kofferleuchte - Umstellen von einem GM 16,0m mit zwei Kofferleuchten - Demontage von einem AM 6,0m mit FGÜ-Leuchte - Demontage von drei AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig - Neustellen von drei AM 9,5m mit Kofferleuchte - Punktuell tauschen von einem AM 9,5m einschließlich Langfeldleuchte, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig - Umstellen von einem AM 11,8m mit Kofferleuchte Hinweis: Es gibt bereits eine Baumaßnahme im Bereich der Kreuzung Hufnerstraße – Wiesendamm (HHVA Projekt 4185:025) Veloroute 5, Wiesendamm zwischen Saarlandstraße und Hufnerstraße. Dieses befindet sich aktuell in der Umsetzung. In beiden Projekten sind die Pla-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>nungsgrenzen überlappend und die Planungen unterscheiden sich. Es sollte geklärt werden welche Planung zur Ausführung kommt und auf welchem Auftrag sie laufen soll.</p> <p>Hinweis zu den Schutzabständen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Die öffentliche Beleuchtung wurde im Zuge der Erstellung der Planunterlagen zur 2. Verschickung dem aktuellen Stand angepasst. Wir bitten um erneute Prüfung durch HHVA-ÖB.</p>
10.	<p>HHVA (LSA) Vom 19.02.2021</p>	<p>Von der Baumaßnahme ist die Lichtsignalanlagen Knoten 967 Hufnerstraße / Wiesendamm betroffen.</p> <p>HHVA L1 hat die von Ihnen versandten Unterlagen zur 1. Verschickung gesichtet und hat im Prinzip gegen die Planung keine Bedenken.</p> <p>Bei der betroffenen LSA Knoten 967 Hufnerstraße / Wiesendamm muss ein Schaltschrankstandort gefunden werden. Hierfür muss bedacht werden, dass ein Wartungsfahrzeug von 2x6 Meter Umfang vor diesem jederzeit stehen kann, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern.</p> <p>Der Knoten muss vom Standort des Schaltschranks für Wartungspersonal der HHVA und Regelkräften der Polizei gut einsehbar sein. Gegebenenfalls muss ein Ortstermin gemacht werden.</p> <p>HHVA prüft zurzeit, wo der Schaltschrank geordnet stehen könnte und schickt Ihnen bald einen Vorschlag zu, damit sie im Vorwege</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>diesen mit einplanen können.</p> <p>Erfahrungsgemäß war in der Vergangenheit die Festlegung des Schaltschrankstandortes häufig mit Unannehmlichkeiten für fast alle am Bauprozess beteiligten Gewerke verbunden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaltschrank: Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben. Oder Schaltschrankstandort muss nach aktuellem Planungsstand versetzt werden. • Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen und fristgerechten Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung und Termintreue mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher bitte frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen. • Sollten Sie Bauphasen planen, so nennen Sie uns bitte die Anzahl. Falls Bauphasen geplant sind, nennen Sie uns bitte die Anzahl der Bauzwischenzustände. • Um Ihren Bautermin nicht zu gefährden benötigen wir mindestens 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung. • Planung: Unsere Planung wurde auf der Basis der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen erzeugt. • Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine für den späteren Betrieb benötigen wir eine Mindestbreite von 1,60 m für die jede Verkehrsinsel zu empfehlen. • Bitte nennen Sie uns noch Ihren gewünschten Bautermin. • Im Zuge Ihrer Straßenbaumaßnahme bitte wir Leerrohrquerungen für LSA-Kabel nach HHVA Vorgabe einzubringen. Die 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>separate Verlegung durch HHVA erfordert viel zeitlichen Vorlauf und erzeugt hohe Kosten für Sie und Ihr Vorhaben.</p> <p>Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir sofern möglich dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungslauf) bedeuten würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir bitten im Zuge der Bauprüfung zur Installation eines passiven Anfahrsschutzes zum Schutz des LSA-Schaltschrank vor Verkehrsunfällen in Rücksprachen mit Verkehrsanlagen. 	<p>Der vorgeschlagene Standort des Schaltschrankes wurde gemäß Stellungnahme übernommen. Aufgrund einiger Anpassungen und Umplanungen wird darum gebeten, die Standorte erneut zu prüfen.</p>
11.	Dataport Vom 21.01.2021	<p>Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass wir unsere Trassen im Zuge der Folgepflicht an die Planung anpassen können. Wahrscheinlich ist es auch zweckdienlich, wenn wir unseren Trassenbestand am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm West neu ordnen. Hier ist im Laufe der Jahrzehnte eine gewisse Unordnung entstanden (siehe Plan 2020-12554_FostrPDF). Diese Dinge können sicherlich in der anstehenden Leitungsbesprechung geklärt werden. Wir weisen allerdings darauf hin, dass unsere Umlegungen, je nach Umfang, mehrere Monate dauern werden. Wir halten Ihren angegebenen Ausführungstermin, 4. Quartal 2021, für nicht umsetzbar.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
12.	Hochbahn/HHA Vom 21.01.2021	<p>Allgemein:</p> <p>Mittel- bis langfristig plant die HOCHBAHN eine Buslinie durch die Hufnerstraße aus Richtung US Barmbek in Richtung U Dehnhaide und umgekehrt verkehren zu lassen. Der Bereich zwischen Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm und Krüsisstraße wird durch Busse mehrerer Linien in beiden Richtungen genutzt.</p> <p>Am Knotenpunkt Wiesendamm bitten wir um eine Prüfung der Schleppkurven in den Relationen West – Nord, Nord – West (inklusive Verschwenkung in der Knotenpunktzufahrt) und Ost – Süd für einen Gelenkbus mit 18 Meter Länge. Hier sehen wir vor allem die</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Überföhrung der Mittelinseln als mögliches Problem. In der nördlichen Zufahrt sehen wir die Aufweitung für den Linksabbieger mit der Verschwenkung des Geradeaus- und Rechtsfahrstreifens, als fahrtechnisch problematisch. Weiterhin bitten wir um Prüfung der zukünftigen Wartezeiten des ÖPNV aus dem westlichen Wiesendamm, da die Aufstellfläche insgesamt verkleinert wurde und der Geradeaus- und Linksfahrstreifen zu einem Mischfahrstreifen kombiniert wurden. Falls sich die Wartezeiten am Knotenpunkt erhöhen bitten wir um Integration von beschleunigenden Maßnahmen für den ÖPNV. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass der Rechtsabbieger aus dem östlichen Wiesendamm durch die Linie 23 genutzt wird und damit Teil des Busbeschleunigungsprogramms ist. Der Knoten ist durch den freien Rechtsabbieger bisher nicht betroffen.</p>	<p>Die Schleppekurven wurden geprüft. Die Geometrie des Knotens wurde für die 2. Verschickung angepasst. Im Knotenbereich ist zukünftig eine Aufstellfläche für einen 19-m-Bus vorhanden.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>13. Die Bahn Vom 22.01.2021</p>	<p>Gegen den Ausbau der Veloroute 5 in dem genannten Bereich bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.</p> <p>Hinsichtlich des Verfahrens ist die Eisenbahnüberführung (EÜ) Hufnerstraße zu berücksichtigen. Wir gehen davon aus, dass die genannte Baumaßnahme sich ausschließlich auf öffentlichen Grund bezieht.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>Der Antragsteller hat dafür Sorge zu tragen, dass durch die Nutzung des Grundstückes keine Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausgehen. Insbesondere muss ausgeschlossen sein, dass angebrachte Beleuchtungen bzw. Leuchtkörper jeglicher Art, den Eisenbahnbetrieb beeinträchtigen (u.a. Blendwirkung, Signalsicht bzw. Signalverwechslung).</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. Die Brückenwiderlager, Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten. Aufgrabungen im Druckbereich der Brückenfundamente sind nicht gestattet.</p> <p>Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.</p> <p>Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Konzernrichtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Vorrohrungen gerechnet werden kann- Ggf. Sind Kabelsuchschachtungen per Handschachtung durchzuführen.</p> <p>Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.</p> <p>Bestehende Zugangs- und Zufahrtrechte, inkl. Abstellmöglichkeit für die Instandhaltungs- und Entörungsdienste der Unternehmen der DB AG, dürfen während der Bauzeit nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Sollten sich vor oder während der Baumaßnahme Fragen ergeben, wenden Sie sich bitte in dringenden Fällen an die DB Netz AG:</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>DB Netz AG, Konstruktiver Ingenieurbau und Fahrbahn,</p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p> <p>Abschließend möchten wir Sie darauf hinweisen, dass es derzeit Überlegungen gibt, die Strecke 1234 zweigleisig auszubauen. Rechtswirksame Beschlüsse bzw. Verträge bestehen aktuell jedoch nicht.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren und Zusendung der Schlussverschickung zu gegebener Zeit.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
14. Stromnetz Hamburg Vom 19.01.2021	<ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich Hausnummer 51 / Hufnertwiete kreuzt eine Stromtrasse die Straße. Die vorhandenen Rohre müssen im Zuge der Baumaßnahme verlängert werden. - Im Bereich Hausnummer 30 / Ecke Poppenhusenstraße kreuzt eine Stromtrasse die Straße. Die vorhandenen Rohre müssen im Zuge der Baumaßnahme verlängert werden. - Die Stromversorgung des Bauvorhabens im Bereich der Hausnummern 49-55 muss noch realisiert werden. 	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
15. SRH Vom 12.01.2021	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Bereich Hufnerstraße (zwischen Hufnertwiete und Krüsisstraße) zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Auch die De-</p>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>potcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme – hier Hufnerstraße Ecke Rübenkamp – müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) 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. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>16.</p>	<p>HWW Vom 14.12.2020</p>	<p>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.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> 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 unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen. • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst zu melden. • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175</p> <p>Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen und die im beigefügten Merkblatt sowie dieser Mail enthaltenen Hinweise Beachtung finden haben wir keine Bedenken gegen die Baumaßnahme.</p> <p>Armaturen müssen in einem Radius von ca. 2 m freibleiben, dürfen nicht überbaut werden und sind nicht entfernbar. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>17. HSE Vom 14.12.2020</p>		<p>Der LSA-Standort in der Mittelinsel (siehe beigefügten Planauszug; Einmündung Hufnerstraße – Wiesendamm) ist hinsichtlich des vorhandenen Mischwassersieles 1360/1580 nochmals zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass keine zusätzlichen Lasten auf das Mauerwerksziel aus dem Jahr 1908 abgetragen werden. Evtl. Anpassung des LSA-Standortes.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschä- 	<p>Der Standort wurde geprüft, der LSA-Mast entsprechend verschoben.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>dig / überbaut werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150 kN 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 anzupassen. 	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. servTEC vom 14.12.2020</p>		<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der servTEC dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kablschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere Herren gerne zur Verfügung.</p>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahme erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass die Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
19.	Hamburg Energie Vom 14.12.2020	Es sind keine Anlagen von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
20.	Wall GmbH Vom 15.02.2021	Die Wall GmbH sendet eine Skizze mit einem neuen Standortvorschlag für den SIA15019_1. Statt auf der Mittelinsel in der Hufnerstraße soll dieser in den westlichen Nebenflächen der Hufnerstraße an der Ecke Hufnerstraße / Wiesendamm West stehen.	Dies wird berücksichtigt.
21.	ADFC Vom 10.01.2021	<p>1. Vorbemerkung und Zusammenfassung</p> <p>Wir begrüßen die Herstellung von Radfahrstreifen in der Hufnerstraße in Teilen des Bereiches und die Anlage einer PBL, die im Planungsbereich nun überall rechtsseitigen Radverkehr ermöglicht. Damit wird mehrfaches Queren der Hufnerstraße überflüssig, Radverkehr sollte aus Sicherheitsgründen allerdings unbedingt überall</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>rechts fahren.</p> <p>Positiv sehen wir auch die Aufhebung des freien Rechtsabbiegers aus Wiesendamm Ost und dass auch Radverkehr stadteinwärts den Wiesendamm zukünftig in einer LSA-Phase überqueren wird.</p> <p>Die Inseln zum Schutz von Radfahrenden begrüßen wir, teilweise haben wir zur Ausgestaltung dazu noch Anregungen.</p> <p>Insgesamt wirkt der Knoten Wiesendamm zu kompliziert, um ihn beim Hineinfahren gut zu erfassen und z.B. intuitiv die richtigen Aufstellflächen zu finden.</p> <p>Die hier aufgelisteten Anregungen und Kritikpunkte werden im Folgenden unter 2. Ausführlich dargestellt und begründet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Keine Zweirichtungsnutzung 2. Weiterführung des Radfahrstreifens Richtung Norden 3. Radwegstummel überdenken, mind. Eigene Signalisierung für Radverkehr an Drosselstraße 4. Fahrstreifen stadteinwärts nördlich Wiesendamm 5. Radfahrstreifen rechts von Rechtsabbiegern 6. Direktes Linksabbiegen aus Wiesendamm West 7. Breite der Radfahrstreifen zwischen Inseln 8. Borde der Inseln 9. Zuschnitt der Inseln 10. Lieferzone Höhe Hufnertwiete 11. Markierung der Sicherheitstrennstreifen 12. Schutzstreifen im Wiesendamm Ost 13. Freies Abbiegen für Radfahrende 14. Grünphase für Radler*innen aus PBL 15. Fahrradparken 	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>16. Ladezone Wiesendamm Nord 17. Breite der Parkplätze für Kfz 18. Gehwege</p> <p>2. Detaillierte Analyse und Bewertung</p> <p>2.1 Keine Zweirichtungsnutzung Nach Realisierung dieser Planung besteht keine Veranlassung mehr, linke Radwege für die Nutzung freizugeben. Die Zweirichtungsnutzung ist nördlich des Wiesendamms bereits jetzt optional, Radverkehr findet stadtauswärts ebenfalls im Mischverkehr statt. Gegen die erlaubte Zweirichtungsnutzung spricht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzung linker Radwege ist grundsätzlich gefährlich, weil Autofahrer*innen nicht mit Radverkehr aus „falscher“ Richtung rechnen. • Zweirichtungsradwege führen dazu, dass auch vor und hinter der Freigabe weiter auf der linken Seite, dann in falscher Richtung, gefahren wird. Damit gefährden diese Radfahrenden sich selbst und auch richtig fahrende Radfahrer*innen. • Die Erlaubnis für Zweirichtungsnutzung führt dazu, dass Radfahrende weiterhin verunsichert werden, wann Linksfahren erlaubt ist. <p>Die Probleme mit stückchenweise erlaubter Zweirichtungsnutzung sind z.B. in der Sengelmannstraße gut zu beobachten, der Geisteradleranteil ist in den anderen Bereichen beachtlich hoch.</p> <p>2.2 Weiterführung des Radfahrstreifens Richtung Norden Aus unserer Sicht sollte der Radfahrstreifen Richtung Norden weitergeführt und der Knoten Krüsisstraße entsprechend angepasst werden. Die Verkehrsmengen stadtauswärts erfordern nach unserer Beobachtung keine separate Links- und Rechtsabbiegerspur in Drosselstraße, daher ist dort Platz sowohl für die Bäume als auch für</p>	<p>Der Zweirichtungsradweg wird aufgehoben.</p> <p>Der Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße und Hufnerstraße / Drosselstraße wird in die Planung integriert. Bis auf Höhe der Station 0+40 gibt es einen gemeinsamen Fahrstreifen, der sich kurz vor dem Knoten in jeweils einen Rechts- und Linksab-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>eine Radverkehrsführung.</p> <p>Das Fahren im Mischverkehr bei Tempo 50 an der durch Busse hoch frequentierten Einfahrt zum Busbahnhof ist aus unserer Sicht keine veloroutengerechte Lösung, mit der z.B. 11-jährige gut zurecht kommen.</p> <p>Die Öffnung des gegenüberliegenden Radweges in Gegenrichtung, um diese Stelle zu entschärfen, ist aus o.g. Gründen nicht akzeptabel.</p> <p>2.3 Radwegstummel überdenken, mind. Eigene Signalisierung für Radverkehr an Drosselstraße</p> <p>Die Aufleitung stadtauswärts auf einen Radwegstummel vor der Drosselstraße ist aus unserer Sicht keine zeitgemäße Lösung. Auch wenn dieser Knoten nicht im Planungsgebiet liegt, sollte bei einem Umbau die bestmögliche Variante umgesetzt werden. Neben einer gemeinsamen Spur für Links- und Rechtsabbieger könnte für Radverkehr ein Radfahrstreifen markiert werden, der dann auf den Radweg nördlich Drosselstraße geleitet wird. (Führung wie Steilshooper Straße stadteinwärts über Drosselstraße.) Eine Benutzungspflicht kann ohnehin nicht angeordnet werden, da diese auch bisher nicht nötig ist und nach links oder rechts in die Drosselstraße abbiegende Radler*innen auch die Fahrbahn nutzen dürfen.</p> <p>Wenn es bei dieser Planung bleibt:</p> <p>Bei einer Führung über die Drosselstraße auf einem Bordsteinradweg sollte die LSA ein eigenes Signal für Radverkehr erhalten, um nicht die Fußgänger-Räumzeiten berücksichtigen zu müssen.</p> <p>Außerdem wäre es wünschenswert, dann den Bereich der aufgehobenen Stellplätze besser auszunutzen, damit Radfahrende auch an ein, zwei wartenden Autos vorbei auf den Radweg einbiegen kön-</p>	<p>biegefahrestreifen aufteilt. Bis zur Kreuzung erhält der Radfahrende somit einen eigenen Radfahrstreifen, bevor dieser auf Höhe der Station 0+29 aufgeleitet wird.</p> <p>Die Planung wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Der Zweirichtungsradweg wird aufgehoben.</p> <p>Der Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Krüsisstraße und Hufnerstraße / Drosselstraße wird in die Planung integriert. Die Radwegaufleitung kurz vor dem Knoten Hufnerstraße / Drosselstraße wurde angepasst.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>nen.</p> <p>2.4 Fahrstreifen stadteinwärts nördlich Wiesendamm In der Hufnerstraße sollten sich die Fahrspuren stadteinwärts vor dem Wiesendamm nicht auf drei aufweiten. Die Weiterfahrt geradeaus wird nun mit dieser Planung von zwei auf eine Spur reduziert, da ist es unverständlich, noch mehr Spuren auf dem Knoten zu markieren als bisher. Für Linksabbieger könnte es stattdessen im Kreuzungsbereich eine Aufstellfläche für ein bis zwei Kfz geben.</p> <p>Mit nur zwei Spuren nördlich Wiesendamm wird der Knoten kompakter und auch das Verschwenken der Fahrbahn entfällt. Hier mehr Platz für eine zusätzliche Kfz-Spur zu schaffen, ist aus unserer Sicht nicht mehr zeitgemäß und passt nicht zur viel propagierten Mobilitätswende.</p> <p>2.5 Radfahrstreifen rechts von Rechtsabbiegern Die Radfahrstreifen im Knoten Wiesendamm sind in Hufnerstraße aus Norden und Wiesendamm aus Westen kommend rechts von reinen Rechtsabbiegerspuren. Das ist gefährlich, weil Abbiegende Radfahrende leicht übersehen.</p> <p>Unbedingt sollten zumindest für das Starten nach der Rotphase die Bedingungen optimiert sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Haltelinien sollten 5 m vorgezogen sein gegenüber der Abbiegerspur, damit zumindest wartende Radler*innen auch aus einem Lkw heraus gesehen werden können. Dies ist hier erwähnt, weil die Maße nicht aus dem Plan hervorgehen. Auch sollte möglichst eine eigene Signalisierung für Radverkehr geben, die eine Vorlaufzeit ermöglicht. <p>2.6 Direktes Linksabbiegen aus Wiesendamm West Bisher kann aus Wiesendamm West auch mit dem Fahrrad direkt links in die Hufnerstraße abgebogen werden. Die Planung sieht hier</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Da gemäß Radentscheid HH eine Mittellage für den Radfahrenden nicht geplant werden soll, bleibt der Radfahrstreifen auf der rechten Seite des Rechtsabbiegers.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>das indirekte Linksabbiegen vor mit einer eigenen Signalisierung für die Linksabbieger. D.h. die Wartezeit verlängert sich, man kann nicht mehr ankommen und mit Glück einfach bei grün abbiegen, sondern muss in jedem Fall warten.</p> <p>Wir schlagen daher vor, die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens zu verdeutlichen, ggf. durch unterbrochene Radfahrstreifenbegrenzung, besonders aber durch ein oder zwei Fahrradpiktogramme im linken Fahrstreifen.</p> <p>2.7 Breite der Radfahrstreifen zwischen Inseln Die Radfahrstreifen zwischen den Schutzinseln sollten möglichst eine Breite von 2,5 m haben, auch im Knoten. Dies scheint bei den Durchlässen für Linksabbieger aus Wiesendamm Ost und für Radler aus Wiesendamm West geradeaus/links nicht gegeben zu sein.</p> <p>2.8 Borde der Inseln Zum Radfahrstreifen hin sollten die Borde der Inseln angeschrägt sein, um Unfällen durch Aufsetzen der Pedale o.ä. vorzubeugen.</p> <p>2.9 Zuschnitt der Inseln</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für Radfahrer*innen aus Wiesendamm West, die in die Aufstelltasche zum indirekten Linksabbiegen in Hufnerstraße fahren wollen, ist die rechts liegende Insel ungünstig geschnitten. Deren Bord könnte bereits direkt hinter dem Ampelmast nach rechts verlaufen und damit auch mehr Fläche zum Aufstellen bieten, d.h. auch für Lastenräder oder Räder mit Anhänger. 2. Die Insel mit der Werbetafel, die links aus Wiesendamm Ost abbiegende Radler „umfahren“ müssen, könnte etwas mehr angeschrägt sein, damit man etwas geschmeidiger abbiegen kann. <p>2.10 Lieferzone Höhe Hufnertwiete</p>	<p>Die Radfahrstreifenbegrenzung wird entsprechend unterbrochen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.</p> <p>Der LSA-Mast muss auf Grund des Sieles der HSE verschoben werden, sodass eine Anpassung der Insel nicht möglich ist.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Im Erläuterungsbericht heißt es in Bezug auf die Erreichbarkeit für Anlieferungen im Bereich der PBL, dass Einsatzfahrzeuge über den Radfahrstreifen an auf der Fahrbahn haltenden Fahrzeugen vorbeifahren könnten.</p> <p>Hier wird laut EB offenbar davon ausgegangen, dass Liefer- oder sogar Pflegedienste auf der Fahrbahn halten. In der Realität werden diese sich wohl eher auf den Radfahrstreifen stellen, solange dies nicht regelmäßig überwacht wird. Es ist zumindest davon auszugehen, dass sonst Autoverkehr den Radfahrstreifen ebenfalls zum Ausweichen nutzen wird. Wenn hintereinanderfahrende Kfz in einer Schlange ausweichen, werden Radfahrende nicht ausreichend wahrgenommen, es kommt zu Gefährdungen, wie z.B. in der Fuhle gegenüber Einmündung Schmuckshöhe, wo Autoverkehr den Radfahrstreifen nutzt, um an Linksabbiegern vorbeizufahren.</p> <p>Daher sollte es mindestens eine Lieferzone in der Mitte des Abschnitts geben, die rund um die Uhr für Liefer- oder Pflegedienste zur Verfügung steht.</p> <p>2.11 Markierung der Sicherheitstrennstreifen</p> <p>In den Plänen ist die rechte Markierung der Radfahrstreifen als Breitstrich eingezeichnet, die linke Markierung der Parkstände gestrichelt. Die Sicherheitstrennstreifen sollen vor Doorungunfällen schützen, es ist also für die Sicherheit des Radverkehrs wichtig, dass gerade die Parkplatzabgrenzung besonders deutliche wahrgenommen wird, damit sie berücksichtigt wird.</p> <p>Erfahrungsgemäß nutzen Autofahrende den Sicherheitstrennstreifen großzügig mit, daher weisen wir hier darauf hin, dass die in Fahrtrichtung rechte Markierung dieses Streifens die wichtigere Markierung ist und nicht weniger deutlich erkennbar sein sollte.</p> <p>2.12 Schutzstreifen im Wiesendamm Ost</p> <p>Der auslaufende Schutzstreifen im Wiesendamm Ost sollte zum En-</p>	<p>Eine Lieferzone wird auf Höhe der Hausnummer 55 eingerichtet.</p> <p>Die gestrichelte Markierung stellt ein Tiefbord dar. Dieses Tiefbord fungiert als Grenze der Parkstände, so dass der Bereich zwischen Hoch- und Tiefbord mit Wabensteinpflaster aus Beton hergestellt wird. Der Sicherheitstrennstreifen wird in Asphalt hergestellt und so verdeutlicht, dass dieser nicht Teil der Parkstände ist.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>de hin nicht schmaler werden, um Radfahrenden nicht das Signal zu geben, immer weiter an die Parkstände zu fahren. Im Bereich der Parkstände scheint der Sicherheitstrennstreifen zu fehlen.</p> <p>Piktogramme sollten noch ergänzt werden. Außerdem empfehlen wir eine Roteinfärbung, um auf den Radverkehr, der auf die Fahrbahn entlassen wird, deutlicher hinzuweisen – gut wäre ein Piktogramm im letzten Stück oder besser noch nach Ende des Streifens.</p> <p>2.13 Freies Abbiegen für Radfahrende Wir schlagen vor, den Einsatz des grünen Pfeils für Radfahrende im Knoten Wiesendamm zu prüfen. Aus rechts liegenden Radfahrstreifen / PBL heraus auf Radfahrstreifen einbiegend kann man nicht mit Kfz-Verkehrs in Berührung kommen.</p> <p>2.14 Grünphase für Radler*innen au PBL Die Phasen der LSA sind nicht ersichtlich. Im Wiesendamm wird Radverkehr stadtauswärts künftig rechtsseitig geführt, d.h. am Wiesendamm ist für diesen zukünftig eine LSA Phase zu berücksichtigen. Hier ist es wünschenswert, dass diese gemeinsam mit der entgegen kommenden Geradeaus-Grünphase geschaltet ist und nicht nur eine kurze Grünphase eingeschoben wird, um die Linksabbieger in den Wiesendamm nicht einzuschränken.</p> <p>2.15 Fahrradparken Das Bestreben nach ausreichend Fahrradabstellplätzen ist in dieser Planung sichtbar. Wir begrüßen das sehr. Wenn längere Strecken lediglich mit Kfz-Stellplätzen ausgestattet sind, aber ohne Fahrrad-</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Es wurde sich gegen einen Sicherheitstrennstreifen entschieden, um die angrenzenden Fahrradabstellbügel halten zu können. Der Radfahrstreifen geht zudem kurz nach Beginn des Parkstandes in einen Schutzstreifen und schließlich noch vor dem Ende des Parkstandes in den Mischverkehr über.</p> <p>Piktogramme wurden ergänzt. Gemäß Radentscheid HH werden Radverkehrsanlagen nur in Kreuzungsbereichen rot eingefärbt.</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf mit dem PK und der BVM abgestimmt.</p> <p>Die detaillierte LSA-Planung findet im weiteren Planungsverlauf statt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>stellplätze, muss das geändert werden. Grundsätzlich sollten vor und nach einer Reihe von ca. 6 Kfz-Stellplätzen mind. 3 Fahrradbügel stehen.</p> <p>Konkret könnten auf der Westseite der Hufnerstraße bei 0+320 und 0+290 neben den Grundstückszufahrten einzelne Bügel ergänzt werden, auch um Falschparken an der Einfahrt in der Sichtachse zu verhindern.</p> <p>Im Wiesendamm West sollten auf beiden Seiten noch einige Bügel untergebracht werden.</p> <p>2.16 Ladezone Wiesendamm Nord</p> <p>Die geplante Ladezone im Wiesendamm (Nordseite) engt den Gehweg an der bemaßten Stelle auf nur 1,84 m ein, weiter westlich wird dieser neben der Ladezone sogar noch schmaler. Vielleicht ist durch Verkürzung oder Verschiebung hier noch eine Verbesserung zu erreichen.</p> <p>2.17 Breite der Parkplätze für Kfz</p> <p>Die Breite der Längsparkstände wurde in den Regelwerken bereits auf immer größere Kfz angepasst und beträgt nun 2,10 m. Parkplätze sollten nicht noch breiter gestaltet werden, nur weil der Platz vorhanden ist.</p> <p>Das lädt unter Umständen zu einer Nutzung in Schrägstellung ein, weil häufig das Verständnis für den Sicherheitstrennstreifen fehlt (siehe 2.11). Der Platz sollte den Gehwegen zugeschlagen werden.</p> <p>2.18 Gehwege</p> <p>In Hamburg werden Gehwege mit Betonsteinpflaster 50/50 gebaut. Hier wird ausdrücklich immer wieder für die Gehwege eine Pflastergröße von 25/25 angegeben. Größere Steine bieten i. d. R. eine ebenere Oberfläche, wenn diese nicht über dem Wurzelbereich der Bäume verlegt sind. Daher sollte dies auch hier beibehalten werden,</p>	<p>Antwort N/MR 2:</p> <p>Die Anzahl und Lage der Bügel wurde im Zuge der Planung der 2. Verschickung angepasst.</p> <p>Die Lage der Ladezone wurde angepasst. Der Gehweg weist eine Breite von 2,16 m auf.</p> <p>Die Breite der Längsparkstände wurde gemäß ReStra auf 2,10 m reduziert.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Im Bezirk Hamburg-Nord gibt es seit einiger Zeit die Festlegung die Gehwege in 25/25-Pflaster herzustellen. Dies bietet gerade in Wurzelbereichen eine bessere Möglichkeit für Höhenangleichungen sowie einen einfa-</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		zumindest in den „wurzelfreien“ Bereichen.	cheren Austausch von beschädigten Pflastersteinen.
22.	Fuß e.V. Vom 20.01.2021	Wir begrüßen die Planung, da es eine durchgehende Trennung von Fuß- und Radverkehr gibt. Wir können nicht erkennen, ob die vorhandene Sitzgelegenheit vor der Gaststätte „Oktober“ erhalten bleiben soll. Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn auch diese erhalten bleibt. Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.	Die Sitzgelegenheiten in diesem Bereich bleiben erhalten. Die Beleuchtung wird von HHVA nach aktuellem Stand der Technik geplant und umgesetzt.
23.	Ströer Vom 27.01.2021	Aus unserer Sicht bestehen keine Bedenken gegen diese Maßnahme. Sollten sich im geplanten Bereich unerwartet Werbeträger der Firma Ströer befinden, bitte ich um Mitteilung Ihrerseits.	Dies wird berücksichtigt.
24.	N/SL Vom 20.01.2021	SL kann der Planung grundsätzlich zustimmen. Bedenken bestehen hinsichtlich der Umsetzung des Bebauungsplan-Entwurfs Barmbek-Nord 60 („Barmbeker Gleisbogen“), der im Nordwesten an den Planungsraum grenzt. Im südöstlichen Teil des Bebauungsplangebietes soll die baumbestandene dreieckige Fläche (begrenzt von Rübenkamp, „südlichem Arm“ und Hufnerstraße) zukünftig als Grünfläche genutzt werden. Die daran südlich angrenzende Straßenfläche (diagonaler, südlicher Arm) soll soweit möglich nicht für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen – nur die Fläche an der Hufnerstraße, die für die Erschließung des geplanten MK-Gebietes (Flurstücke 6422, 6423) notwendig ist. Für diese Kerngebietsfläche ist derzeit eine Konzeptausschreibung in Vorbereitung. Die Erschließung dieses Grundstückes muss über die	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>bestehende Gehwegüberfahrt des „diagonalen, südlichen Mündungsarms“ des Rübenkamps in die Hufnerstraße erfolgen, d.h. gegenüber des Einmündungsbereiches der Krüsisstraße. Dies ist letztlich die einzige Möglichkeit die zukünftigen Gebäude im südlichen Teil des Gleisbogens zu erschließen. Die Straßenplanung darf dieses nicht verhindern.</p> <p>Zudem befindet sich in diesem Bereich auch eine Fußgängerampel. Ggf. muss diese infolge der zukünftigen Bebauung angepasst werden.</p>	<p>Die Erschließung des Planungsgebietes „Barmbeker Gleisbogen“ wurde wie in der Stellungnahme gefordert in der Planung berücksichtigt.</p>
25.	<p>N/MR 3 Vom 01.02.2021</p>	<p>Lageplan 1/2</p> <p>Wie schon beim Ortstermin am 26.11.2020 vermerkt darf der östliche Mittelstreifen im Knoten Hufnerstraße/Wiesendamm nicht durch Rückverlegung der Bordlinie reduziert werden, da dies starke Eingriffe in die Wurzelbereiche der Bestandsbäume nach sich zöge. Insbesondere der zuvorderst betroffene Ahorn, Pflanzjahr 1959, ist empfindlich gegen Eingriffe. Die nötige Profilbreite der Fahrbahnen ist daher an den Rändern der nördlichen und südlichen Nebenflächen zu gewinnen.</p> <p>Die Linde vor Wiesendamm Nr. 27 weist starke oberflächennahe Wurzelaktivität auf, was beim Umbau der angrenzenden Nebenflächen berücksichtigt werden muss. Hier kann nicht restragerecht gebaut werden, ggf. muss ein Baumgutachter hinzugezogen werden.</p> <p>Ebenfalls ist im westlichen Mittelstreifenbereich auf den Baumbestand abzustellen, die neue Befestigung des Übergangs ist mit den Wurzelvorkommen der angrenzenden Linde, Pflanzjahr 1962 wurzelschonend abzustimmen. Alle Bordlinien der Mittelstreifen sind beizubehalten.</p> <p>Die Fällung vor Wiesendamm 25 ist unausweichlich, der Bestandsbaum ist vorgeschädigt und soll durch einen robusten Klimabaum in der Bestandsbaumscheibe, nicht im Mittelstreifen, ersetzt werden.</p>	<p>Die Planung wurde entsprechend angepasst. Die Borde der Mittelinsel verbleiben wie im Bestand.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Eine Ersatzpflanzung in gleicher Lage ist auf Grund des vorhandenen Leitungsbestandes nicht möglich. Die</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>In diesem Bereich sollen die Bestandsbordeinfassungen der Baumscheiben in der Nebenfläche aufgrund starker oberflächennaher Wurzelaktivität beibehalten werden.</p> <p>MR3 begrüßt die Vergrößerung der Baumscheiben zwischen Wiesendamm und Hufnertwiete, weist aber darauf hin, dass die östliche Nebenfläche aufgrund starker Wurzelaktivität der alten Linden, Pflanzjahre zwischen 1900 und 1909, nicht restragerecht ausgebaut werden kann, eben sowenig die Bereiche der Bestandsstellplätze. Hier sind in Abstimmung mit dem Baumgutachter alternative Bauweisen erforderlich, der Einbau der geplanten Fahrradanhänger ist baumpflegerisch zu begleiten und ggf. auf den Wurzelbestand abzustimmen.</p> <p>An der Einmündung Hufnertwiete steht eine alte Linde, Pflanzjahr 1909, dicht am Bord. Hier darf die Bordlinie nicht verändert werden, das Bestandsbord ist beizubehalten, eine Anpassung wie beschrieben ist hier nicht möglich. Der Einbau neuer öffentlicher Beleuchtung, Schaltkästen und Werbeträger ist ebenfalls baumpflegerisch zu begleiten.</p> <p>Lageplan 2/2 Wie schon beim Ortstermin abgestimmt soll die Aufleitung am Knoten Drosselstraße weiträumig aus der benachbarten Baumscheibe einer alten Linde, Pflanzjahr 1955 Richtung Norden verlegt werden. Gemäß Planung liegt das neue Bord dennoch im Kronentraufbereich und schneidet in die durchwurzelter Bereiche ein. Hier ist baubegleitende Baumpflege erforderlich.</p> <p>Höhenabwicklung In allen Abschnitten muss die Höhenentwicklung von Fahrbahn und Nebenflächen an den Bestandshöhen der Baumscheiben sowie Wurzelanläufen freistehender Bäume ausgerichtet werden. Nebenflä-</p>	<p>Ersatzpflanzung wird in die sich südlich anschließende Maßnahme „VR5 – Hufnerstraße (Flachland-Hufnertwiete) integriert.</p> <p>Die genaue Bauausführung wird im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt. Ein Baumgutachter wird sowohl in die Planung als auch in die Bauausführung involviert.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Der Baum wurde unabhängig von dieser Baumaßnahme gefällt. Eine Ersatzpflanzung hierfür ist eingeplant.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>chen sollten Niederschlagswasser möglichst den Baumscheiben/ Baumpflanzstreifen zuführen. Ein Tieferlegen von Fahrbahn und Nebenflächen ist absolut baumunverträglich und daher zu vermeiden, die Gradienten darf nicht im Übermaß von den Bestandshöhen abweichen. Im Zweifel müssen Kompromisse zwischen straßenbautechnischer Normvorgabe und baumerhaltendem Erfordernis getroffen werden. Die Anforderungen zum Baumschutz und Baumerhalt sind ohne Einschränkungen zu berücksichtigen und mittels möglicher alternativer Bauweisen planerisch und baulich umzusetzen.</p> <p>Baumfällungen und Ersatz Die vorgesehene Baumfällung ist am Standort nachzupflanzen. Die Leitungsfreiheit muss überprüft werden. Die zukünftige Leitbaumart für Ersatzpflanzungen ist noch mit MR3 abzustimmen. Soweit bei der Bauausführung weitere Fällungen als Ultima Ratio unumgänglich werden, muss laut Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 jeder gefälltete Straßenbaum 1:1 ersetzt werden. Ist dies aus fachlichen Gründen nicht am gleichen Standort möglich, muss in einem qualifizierten Ersatzpflanzplan ein adäquater Ersatzstandort nachgewiesen werden. Die Standorte müssen frei von unterirdischen Leitungen/ Schachtbauwerken etc. sein und dürfen hinsichtlich der Pflanzabstände nicht in Konkurrenz zu Straßen- und Privatbäumen stehen. Bei Neupflanzungen ist ein Landschaftsplanungsbüro zu beteiligen, welches die Ausführungsplanung (u.a. Berücksichtigung der Erfordernisse an einen geeigneten Baumstandort gemäß den Empfehlungen der FFL), die Ausschreibung und die Baubegleitung von Baumpflanzung und Pflege bis zur Abnahme/ Übergabe an den Bezirk durchführt. Neuanpflanzungen sollen als Alleebaum, 4xv., aus extra weitem Stand, mit Drahtballen, Stammumfang 20-25 cm erfolgen. Die Entwicklungspflege ist für einen Zeitraum von drei Jahren auszuschreiben, eine</p>	<p>Dies wird im Zuge der berücksichtigt.</p> <p>Eine Ersatzpflanzung in gleicher Lage ist auf Grund des vorhandenen Leitungsbestandes nicht möglich.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen. Vor Abnahme hat ein Kronenentwicklungsschnitt zu erfolgen.</p> <p>Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung Gemäß Erläuterungsbericht muss die öffentliche Beleuchtung angepasst, d.h. neu geplant werden. Dies sowie der Umbau von Lichtsignalanlagen, Fahrgastinformationssystemen, Schaltschränken, Verteilerschächten und Werbeträgern muss baumverträglich koordiniert und baumpflegerisch begleitet und dokumentiert werden. Insbesondere die Fundamente baumnaher Beleuchtungsmasten sind häufig aufgrund des an den Masten abfließenden und in den Belagsfugen versickernden Niederschlagswassers von Wurzeln eingewachsen. Daher dürfen alte, großvolumige Mastfundamente nicht gezogen werden, sondern verbleiben im Untergrund. Soweit Baum- schutzbügel ausgebaut werden sollen werden diese unter GOK abgetrennt, die Fundamente verbleiben im Boden. Auch der Aus- und Einbau sonstiger Ausstattungen wie Beschilderung und Möblierung muss baumpflegerisch begleitet werden.</p> <p>Ver- und Entsorgungsleitungen Leitungsgräben müssen im oberen Wurzelbereich mit baumpflegerischer Begleitung freigesaugt und unterhalb des Wurzelhorizontes in Handschachtung hergestellt werden. Freilegte Wurzeln sind mit saugfähigen Wurzelbandagen und mittels Tröpfchenbewässerung gegen Austrocknung zu sichern. Eine qualifizierte Trassenplanung ist hinsichtlich möglicher Umfänge und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit dem Baumsachverständigen abzustimmen. Alle im Zuge der Leitungsarbeiten erforderlichen Eingriffe sowie die</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>baubegleitenden Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sind für das Baumkataster zu dokumentieren. Gleiches gilt für erforderliche Arbeiten zur Kampfmittelbeseitigung. Die Leitungsträger und ihre Auftragnehmer sind auf die Baumschutzerfordernisse hinzuweisen. Eine Ausführung der Arbeiten ohne baubegleitende Baumpflege ist auszuschließen, die Leitungsträger müssen entweder auf vorhandene Rahmenverträge zurückgreifen oder für eine rechtzeitige Beauftragung sorgen, eine Koordinierung mit dem Baumsachverständigen sowie einer ökologischen Bauleitung ist sicherzustellen.</p> <p>Allgemeine Vorgaben Die Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen beibehalten werden. Allenfalls können Wurzelbereiche nach gutachterlicher Maßgabe überbaut werden. Eine Abgrabung im Wurzelbereich ist unzulässig. In Wurzelbereichen dürfen keine pflanzenschädlichen Baustoffe wie z.B. Betonrecyclingschotter eingebaut werden, gleiches gilt für frischen Beton, z.B. für Rückenstützen etc. Soweit Baumscheiben neu hergestellt werden sind diese mit RAL-geprüften Baumgrubensubstraten gemäß FLL-Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen, Teil 2 herzustellen.</p> <p>Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trummen kann wurzelrelevant werden.</p> <p>Im Falle starker oberflächennaher Wurzelaktivität sind die Tiefbauarbeiten an Baumstandorten baupflegerisch zu begleiten, Bereiche für neu herzustellende Stellflächen sind von den Baumscheiben ausgehend abzusaugen. Das Planungsziel ist jeweils anhand der freigelegten Wurzelvorkommen zu überprüfen. Regelaufbauhöhen sind den Standortgegebenheiten anzupassen und zu reduzieren, wo immer möglich ist überbaubares Baumsubstrat zu verwenden. Im</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die Deckenhöhenplanung wird im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführt. Die Hinweise werden berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Zweifel sind für einen Baumerhalt Stellplätze zu reduzieren. Baubedingt freigelegte Wurzelpartien müssen zeitnah wieder mit Substrat angedeckt werden, daher sollten nicht zu große Streckenabschnitte freigelegt werden. Freigelegte Wurzelbereiche sind mit verdunstungsschützenden Materialien abzudecken und mittels Tröpfchenbewässerung dauerhaft feucht zu halten. Eine ständige Kontrolle und Nachfüllen von Bewässerungssystemen ist permanent zu gewährleisten.</p> <p>Die Sicherung von Nebenflächen gegen Befahren erfolgt seriell mit Eichenspaltpfählen, in stark durchwurzelten Bereichen muss auf kleinere Findlinge zurückgegriffen werden. Größe und Beschaffenheit der Findlinge müssen in der Ausschreibung verbindlich definiert werden. Diese sollten nicht größer sein als 60-80 cm, mit rundovaler Oberfläche, lagerhaft im Substrat verlegt, um ein Wegrollen zu verhindern.</p> <p>Für die Maßnahme ist ein Baumsachverständiger für die Baubegleitung zu beauftragen. Diesem obliegt die Überwachung der baubegleitenden Baumpflege und des Baumschutzes im Baufeld für Tiefbau- und Leitungsarbeiten, im Bedarfsfall auch für Kampfmittelondierungen. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden.</p> <p>Erforderliche Leistungen von Baumsachverständigem, Baumpfleger und Landschaftsbauer sind unabhängig von der Vergabe der Tiefbauarbeiten eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR3 abzustimmen.</p> <p>Baubedingt erforderliche Eingriffe von Tiefbau, Leitungsbau und ggf. von Kampfmittelondierung in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung fachgerecht zu dokumentieren, zu be-</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Ein Baumgutachter ist sowohl in die Planung als auch in die Bauausführung involviert.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>werten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Der Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben.</p> <p>Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu treffen.</p> <p>Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), letzte Änderung vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) • Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. 2010, S. 350), letzte Änderung 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S.3) • Hamburgisches Wegegesetz (HWG) vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. 1974, S.41, 83), letzte Änderung vom 16. November 2016 (HmbGVBl. S. 473) • Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg (BaumschutzVO) vom 17. September 1948 (HmbBl. I 791-i) • Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien 	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010) • Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4), Ausgabe 1999 • Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB12), Ausgabe 2012 • Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen et al. (FGSV Verlag Nummer 939), Ausgabe 2013 • Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) <p>Sind die aufgeführten Rechtsnormen und Richtlinien im Bauablauf nicht vollständig anwendbar, hat sich die Bauleitung rechtzeitig an N/MR3 zu wenden, um im Einzelfall ein von den anerkannten Regeln der Technik abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen. Kostenbeiträge für Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie Sonderbauweisen sind durch den beauftragten Baumsachverständigen, für erforderliche Herrichtungsarbeiten und Nachpflanzungen durch einen Garten- und Landschaftsarchitekten zu ermitteln.</p>	Die Hinweise werden berücksichtigt.
26.	N/MR 21 Vom 13.01.2021	Hinsichtlich der vorgelegten Planung weisen wir darauf hin, dass wir Ende 2019 an einem Bauantragsverfahren zu der Belegenheit Hufnerstraße 51 beteiligt waren. Dabei ist zu beachten, dass die südliche Bestandsüberfahrt (vor Hausnummer 51) gemäß Stellungnahme	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Tiefbau auf Kosten des Antragstellers zurückgebaut werden soll. An dieser Stelle ist eine Zufahrtsmöglichkeit ausschließlich für Fahrzeuge der Feuerwehr vorgesehen (lediglich Anpassung der Nebenflächen gemäß ReStra, diesbezüglich müsste der Antragsteller Kontakt mit MR23 aufgenommen haben). Daher müsste der Lageplan 2/2 (Zeichnungsnummer N/MR22-2019-010-LP-02) hier angepasst werden. Ich habe unsere Stellungnahme und die entsprechende Genehmigung angehängt.</p> <p>Weitere Anmerkungen haben wir nicht.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p>27.</p>	<p>N/MR 23 Vom 27.01.2021</p>	<p>N/MR 23 hat keine Bedenken.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>28.</p>	<p>N/MR 5 Vom 14.12.2020</p>	<p>Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. Der angestrebte Bautermin muss noch abgestimmt werden.</p> <p>Änderungen in Zeit und/oder Umfang der Maßnahme sind unverzüglich nach Bekanntwerden der Baustellekoordination zu melden, damit die Koordination der Maßnahmen mit Folgemaßnahmen oder anderen Maßnahmen im Umfeld angepasst werden kann.</p> <p>Im Umfeld der Maßnahme und der angestrebten Bauzeit befinden sich folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiesendamm, Hufnerstraße bis Saarlandstraße, bis Mai 2021 - Veloroute 5, Hufnerstraße/Reesestraße, Flachland bis Weidestr., Oktober 2021 bis Juli 2022 - Veloroute 5, Hufnerstraße, Hufnertwiete bis Flachland, 4. Quartal 2021. <p>Da die Maßnahmen auf einer Hauptverkehrsstraße liegen ist für die verkehrliche Abstimmung die KOST zuständig und in die Planung einzubinden. Weiterhin sind die Maßnahmen der Velorouten aufeinander abzustimmen.</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Gemäß Senatsdrucksache 21/15573 ist bei den geplanten Maßnahmen darzustellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die verkehrsverträgliche Bauablaufplanung muss bei jeder verkehrsrelevanten Baustelle frühzeitig fester Bestandteil der Planung sein und bei der Vergabeentscheidung mit bewertet werden. Die verbesserte Baustellenführung und die Optimierung der Umleitungen müssen auch die Belange der Fußgänger und Radfahrenden berücksichtigen. Dabei soll der vorhandene Grün- und Baumbestand geschont werden. 2. Die Terminalsicherheit bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen muss erhöht werden. Ausreichende Reserzeiten müssen eingeplant werden, um Baurisiken besser auffangen zu können, ohne die Bauzeiten zu verlängern. Nur durch diese Planungssicherheit kann die Koordinierungsstelle effektiv arbeiten. 3. Bei der Ausschreibung von verkehrskritischen Straßenbaumaßnahmen der Stadt oder städtischer Einrichtungen und Gesellschaften im Stadtstraßennetz soll nach Möglichkeit die so genannte Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter Ausnutzung des Tageslichts) ausgeschrieben und stets geprüft werden, ob ein Mehrschichtbetrieb unter Einhaltung geltender Lärm- und Arbeitsschutzvorschriften möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. <p>Hierzu sollten Angaben gemacht werden, inwieweit die Senatsvorgaben/-ziele innerhalb der Planung eingehalten werden.</p> <p>Die Baustellekoordination ist grundsätzlich rechtzeitig in die Abstimmung mit weiteren Beteiligten an der Maßnahme oder folgepflichtigen Maßnahmen anderer Bedarfsträger / Realisierungsträger einzubeziehen, sodass eine zeitliche Abstimmung der Maßnahmen untereinander vorgenommen werden kann.</p>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Sollten weitere Realisierungsträger im Baufeld tätig werden müssen, ist gemeinsam mit der Baustellenkoordination und dem jeweiligen Realisierungsträger die Möglichkeit einer Kooperation zu prüfen.</p> <p>Kommunikative Elemente, wie Pressemitteilung und/oder Anliegerinformation sind mit der Baustellenkoordination abzustimmen.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
29.	Grüne / SPD Vom 20.01.2021	<p>Die Planung ist sehr gelungen, weil sie die heutige und zukünftige Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gut aufnimmt. Platz für alle wird angemessen umgesetzt. Insbesondere die breiten Radfahrstreifen, teils als Protected Bike Lane ausgebildet, bieten komfortable und der derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Zahl von Radfahrer*innen angemessene gute Verbindung zum weiteren Wegenetz. Auch die Planung von Fahrradbügeln und die Entsiegelung durch Verbreiterung von Baumscheiben ist zu begrüßen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Bereich Hufnerstraße 46 soll geprüft werden, ob auf der anderen Straßenseite statt regulärer Stellplätze eine Lieferzone eingeplant werden kann. Damit könnten Anlieferungen, Krankenfahrten, Handwerker*inneneinsätze etc. leichter erfolgen. Würde wie in der jetzigen Planung angenommen, auf der Fahrbahn gehalten, würden nicht nur Einsatzfahrzeuge, sondern der gesamte motorisierte Individualverkehr über den Radfahrstreifen ausweichen. Das ist nicht akzeptabel. 2. Die Kreuzung Hufnerstraße / Krüsisstraße ist sehr eng, die Radfahrenden Richtung Norden sollen die Fahrbahn mitnutzen. Dieser Bereich wurde bewusst nicht neu geplant. Für eine spätere Planung: Geprüft werden soll, ob die Inseln entfallen können, um so mehr Platz zu schaffen. Der Fußgängerüberweg über die Krüsisstraße könnte ohne Mittelinsel weiter in die Krüsisstraße verlagert werden. <p>Der Fußgängerüberweg mit Lichtsignalanlage über die Huf-</p>	Eine Lieferzone wird auf Höhe der Hausnummer 55 eingerichtet.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>nerstraße sollte direkt neben die Brücke gelegt werden. Dadurch könnte nach der Verengung unter der Brücke der Radfahrstreifen auf der Hufnerstraße Richtung Norden bis hinter die Kreuzung Krüsisstraße wieder aufgezeichnet werden.</p> <p>3. Am Knoten Hufnerstraße / Wiesendamm bestehen aufgrund der derzeitigen Schaltung einzelner Fahrbeziehungen nacheinander derzeit teils überlange Wartezeiten für Fußgänger*innen in Nord-Süd-Richtung. Diese führen zu häufigen Rotlichtverstößen und sollen im Zuge der weiteren Planung so angepasst werden, dass nicht einseitig dem Fußverkehr lange Wartezeiten auferlegt werden.</p> <p>4. Der Schutzstreifen im Wiesendamm östlich Hufnerstraße soll nicht verschmälert werden, bevor er ausläuft. Eine solche Verschmälerung des Raums für Radverkehr führt regelmäßig zu dichten Überholmanövern uneinsichtiger Autofahrender. Stattdessen soll der Schutzstreifen so auslaufen, dass die Fahrspur des Kfz-Verkehrs optisch verschmälert wird, um diesem klar zu signalisieren, dass hier besondere Rücksicht zu nehmen ist.</p> <p>5. Es ist bedauerlich, dass der Bereich zwischen Bahnunterführung und Drosselstraße aus Kostengründen nicht überplant werden soll. Hier entstünde eine unnötige Lücke im ansonsten guten Netz für den Radverkehr. Das Bezirksamt wird gebeten, hier noch einmal das Gespräch mit der BVM zu suchen.</p> <p>Sollte keine Einigung auf einen weiteren Umbau zu erzielen sein, muss zumindest unterhalb der Bahnbrücke die Situation in Richtung Norden entschärft werden. Es ist ungünstig, dass gerade hier, wo besonders viel Schwerverkehr (Busse) unterwegs ist und wo die Lichtverhältnisse schlecht sind, der</p>	<p>Dieser Bereich wurde im Rahmen der 2. Verschickung überplant.</p> <p>Die detaillierte LSA-Planung findet im Anschluss an die Verschickung statt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Radfahrstreifen verschmälert wird und noch deutlich vor dem Knoten Krüsisstraße endet. Stattdessen soll zulasten des ohnehin wenig genutzten Gehwegs der Radfahrstreifen soweit wie sicher möglich in voller Breite an die Krüsisstraße herangeführt werden. Statt vor dem Auslaufen in einem deutlich schmaleren Schutzstreifen aufzugehen, soll ein „offenes“ Auslaufen (vgl. Punkt 4) erfolgen. Es ist nicht ersichtlich, wozu der Zweirichtungsradweg südlich des Rübenkamps aufrechterhalten werden soll. Er ist legal lediglich sinnvoll von den Anlieger*innen des abknickenden Abzweigs des Rübenkamps erreichbar – die aber viel einfacher direkt auf den Hauptstrang des Rübenkamps gelangen können. Die potenziell unfallträchtige und nicht verständliche Freigabe sollte daher aufgehoben werden.</p> <p>6. Wir bitten darum, zu prüfen, ob insgesamt in regelmäßigen Abständen seniorenrechte Bänke aufgestellt werden können. Die Mobilität gerade von Senior*innen hat sich in den letzten Jahren sehr erhöht. Diese sind aber im besonderen Maße darauf angewiesen, regelmäßig die Möglichkeit für eine kurze Pause zu haben.</p> <p>7. Es wird im Erläuterungsbericht nicht dargelegt, wieso der Baum an der Ecke Wiesendamm / Hufnerstraße gefällt werden soll. Am jetzigen Standort soll auch wieder ein Baum gepflanzt werden, die Fläche wird also nicht für andere Zwecke benötigt. Der vorhandene Baum muss erhalten bleiben. Ggf. sind umfangreichere Maßnahmen zu seinem Schutz zu ergreifen. Die Ablehnung dieser Forderung muss spätestens im Abwägungsvermerk ausreichend begründet werden.</p> <p>8. Auf Höhe des Eckgebäudes Wiesendamm 23 soll an der Ostseite der Hufnerstraße notfalls zulasten einiger der 15 dort geplanten Fahrradbügel ein weiterer Straßenbaumstandort</p>	<p>Dieser Abschnitt wird im Rahmen der 2. Verschickung mit betrachtet, sodass eine lückenlose Radverkehrsführung zwischen Drosselstraße und Barmbeker Markt möglich ist. Der Zweirichtungsradweg wird aufgehoben.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die Geometrie des Knotens wurde angepasst. Eine Fällung des Baumes kann nicht verhindert werden.</p> <p>Auf Grund von Bestandsleitungen ist an dieser Stelle kein weiterer Standort für einen Straßenbaum real-</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>geprüft werden.</p> <p>9. Entstehende und vorhandene Grünflächen sollen mit Frühblühern bepflanzt und möglichst mit einheimischen Stauden, Büschen oder anderen Blühpflanzen versehen werden, um die Insektenvielfalt und die Aufenthaltsqualität für Menschen im öffentlichen Raum zu fördern. Hierbei ist allerdings möglichst auf allergieauslösende Pflanzen zu verzichten. Die straßenbegleitenden Grünflächen müssen ggf. in geeigneter Weise vor Beparken geschützt werden.</p> <p>10. Es ist sehr erfreulich, dass die Planung recht viel Platz für das Radparken vorsieht. Allerdings sollte auch Rücksicht auf die Bedürfnisse der Nutzer*innen der immer weiter verbreiteten Lastenräder und Fahrradanhänger genommen werden. Auch hierfür müssen Parkmöglichkeiten vorgesehen werden.</p> <p>11. Wo mehrere Fahrradanhängerbügel direkt neben der Fahrbahn geplant werden, soll die Bordkante abgesenkt werden, so dass eine direkte Anfahrt vom Radfahrstreifen erfolgen kann.</p>	<p>sierbar.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p>30.</p>	<p>CDU (vorläufig) Vom 02.12.2021</p>	<p>Aufgrund der Kürze des zur Verfügung gestellten Zeitraums ist es etwas schwierig, eine vollumfängliche und somit seriöse Stellungnahme zu einem doch etwas umfangreicheren Vorhaben zu formulieren – deshalb nur ein unverbindlicher Gedanke vorab zur Planung. Grundsätzlich wird das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu fördern von der CDU-Fraktion positiv bewertet. Als eventuell kritisch sehen wir dennoch die Reduzierung des Straßenzugs Hufnerstraße – Reesestraße um jeweils EINE komplette Spur je Fahrtrichtung an.</p> <p>Gerade in Rush-Hour-Zeiten ist die Fahrbahn nach meiner Beobachtung gut befahren. Einen abgasintensiven und somit nicht umweltverträglichen Stop-and-Go-Verkehr möchten wir gern vermeiden; ähnliche Befürchtungen wurden u.a. ja auch mal bei der Beantra-</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>gung, die unechte Zweispurigkeit in der Stormarner Straße zu beseitigen, im RegA BUHD genannt.</p> <p>Auch auf der schön seit längerer Zeit einspurigen Fuhlsbüttler Straße ist gelegentlich / häufig, halt zu Rush-Hour-Zeiten, ein etwas schwieriger Verkehrsfluss zu beobachten.</p> <p>Dies einmal vorausgeschickt, wir werden uns mit dem Thema noch einmal detaillierter beschäftigen und Ihnen dann eine vollumfängliche Betrachtung zusenden.</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs Hufnerstraße – Reesestraße sowie der einzelnen Knotenpunkte wurde geprüft und als ausreichend eingeschätzt.</p>