Bezirksamt Hamburg - Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau
Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg

Hamburg, 25.10.2021

☒ BIS – Polizei PK 31 #
pk31verkehr@polizei.hamburg.de

☒ BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)
VD-Bauleitplanung@polizei.hamburg.de
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:
Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg

☒ BIS – F 02 (Feuerwehr)
f02@feuerwehr.hamburg.de
verkehr@feuerwehr.hamburg.de

☐ BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)
GEKV@feuerwehr.hamburg.de

☒ LSBG
- ☒ LSBG – GF / IVS 1 (Verkehrssteuerung - LSA)
  lsbgintelligenteverkehrssteuerung@lsbg.hamburg.de
- ☐ LSBG – S 1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)
  LSBGgeschaeftsbereichS@lsbg.hamburg.de
- ☒ LSBG – S 2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)
  LSBGgeschaeftsbereichS@lsbg.hamburg.de
- ☐ LSBG –F (Geschäftsbereich Fernstraßen)
  LSBGgeschaeftsbereichF@lsbg.hamburg.de
- ☒ LSBG –G1 (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)
  lsbgfachbereichg1@lsbg.hamburg.de
- ☒ LSBG –KOST kost@lsbg.hamburg.de
- ☒ LSBG – K (Ingenieurbauwerke)
  lsbggeschaeftsbereichK@lsbg.hamburg.de /
- ☒ LSBG – Brückenbetrieb
  brueckenbetrieb@lsbg.hamburg.de
- ☒ LSBG – Bauwerksunterhaltung
  lsbgbauwerksunterhaltung@lsbg.hamburg.de

☒ BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
verkehrsplanung@bvm.hamburg.de (bei Grunderwerb an HV-Str. zusätzlich VE1 über :grundstuecksangelegenheiten-bwvi@bvm.hamburg.de)
mit der Bitte um Weiterleitung an:
- ☐ BVM – VE 1 (ITS und Datenmanagement)
- ☒ BVM – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
- ☐ BVM – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
  bauleitplanung-ve3@bvm.hamburg.de
- ☒ BVM – KMR (Radverkehrsförderung)
- ☐ BVM – KMV (Verkehrsoptimierung)
- ☐ BVM – VI 1 (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)
- ☒ BVM – VI 2 (Stadtstraßen)
- ☐ BVM – VM 1 (Öffentlicher Verkehr)

☐ BSW
- ☐ WSB (Amt für Wohnen, Stadtern. + Bodenordn.)
  wsb@bsw.hamburg.de
- ☐ LP (Amt für Landes- und Landschaftsplanung)
  wsb@bsw.hamburg.de

☐ BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)
- ☐ BUKEA – W (Wasser, Abwasser und Geologie)
  gewaesserschutz@bukea.hamburg.de
- ☐ BUKEA – N (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)
  bodenschutz-altlasten@bukea.hamburg.de
- ☐ BUKEA – I (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)
  abfallwirtschaft@bukea.hamburg.de
- ☐ BUKEA – E (Energie und Klima)
  energiewende-wirtschaft@bukea.hamburg.de
- ☐ BUKEA – (Geologisches Landesamt)
  gla@bukea.hamburg.de

☒ BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge
b32wegebaubeitraege@bwfgb.hamburg.de

☐ LIG – FB 4 Erschließungsstraßen
fb4erschliessungsstrassen@lig.hamburg.de

☐ LIG – 434 (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)
Ankauf@LIG.hamburg.de

☐ LBV (Parkraummanagement, nur bei größeren Wohnungsbauvorhaben)
verkehrsmanagement@lbv.hamburg.de

☒ Kulturbehörde – Denkmalschutzamt
denkmalschutzamt@kb.hamburg.de

☒ Hamburg Verkehrsanlagen GmbH # (ÖB/LSA)
Verschickungen@HHVA.de

☒ Dataport Planwerkauskunft.
planwerkauskunft@dataport.de

☐ Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
Steindamm 94, 20099 Hamburg
haltestellenumfeld@hvv.de * planung@hvv.de

☒ Hamburger Hochbahn AG (HHA)
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
busplanung@hochbahn.de * streckenservice@hochbahn.de

☒ Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)
planung@vhhbus.de

☒ Stromnetz Hamburg
Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de

☐ Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)
Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)
elektromobilitaet@bwi.hamburg.de

☒ Stadtreinigung Hamburg (SRH)
Bullerdeich 19, 20537 Hamburg

☒ Handelskammer G-V/2 verkehrsplanung@hk24.de

☒ Handwerkskammer Verkehrsplanung@hwk-hamburg.de

☒ HAMBURG WASSER
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
anlageninfo@hamburgwasser.de
betriebsleitstelle-info@hamburgwasser.de
- ☒ Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)
- ☒ Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)

☒ ADFC Hamburg

☒ Fuß e.V. Hamburg

☒ Bezirks-Seniorenbeirat, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg
bsb-nord@lsb-hamburg.de

☒ Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
Paul-Stritter-Weg1, 22297 Hamburg

☒ Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement
Oehleckerring 22-24, 22419 Hamburg
id-bau@stroeer.de

☒ Wall GmbH - Niederlassung Hamburg
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg
hamburg@wall.de

☒ Taxi Verbände
info@taxiposten.hamburg

☒ N/VS verbraucherschutz@hamburg-nord.hamburg.de

☒ N/WBZ WBZ@hamburg-nord.hamburg.de

☒ N/SL Stadt-undLandschaftsplanung@hamburg-nord.hamburg.de

☒ N/MR 3

Zusätzlich Lageplan 1-fach als Papierausfertigung an MR 322

☒ N/MR 1
Sondernutzungen@hamburg-nord.hamburg.de

☒ N/MR 21

☒ N/MR 23

Revier: Reviere Süd-Ost
Zusätzlich Lageplan 1-fach als Papierausfertigung

☒ N/MR 5 baustellenkoordination@hamburg-nord.hamburg.de

☒ N/D4

☒ RegA BUHD über N/IS11

☒ W/MR2 „Technische Aufsicht“

☒ über N/MR 20, N/MR 220, N/MR 2230 v.A.z.K., dann N/MR 2231 z.d.A.

Betr.: **Schlussverschickung**

Baumaßnahme: **Bündnis für den Radverkehr**
Veloroute 5 - Hufnerstraße (Flachsland-Hufnertwiete)

Anlagen: Erläuterungsbericht
Übersichtskarte = 1:5000, N/MR22-2019-021-ÜK-01
Lageplan = 1:250, N/MR22-2019-021-LP-01
Abwägungsvermerk

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan voraussichtlich ab dem 2. Quartal 2022 durchzuführen.
Dazu wurde der Plan abgestimmt und die eingehenden Stellungnahmen abgewogen.

Die Planung für die vorgenannte Maßnahme ist somit abgeschlossen und wird hiermit **schlussverschickt.**

N/MR 22 bittet die im Verteiler mit **#** gekennzeichneten Dienststellen um den Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO bis zum **23.11.2021** , die Straßenverkehrsbehörde um Anordnung nach § 45 StVO sowie HHVA zusätzlich um Übersendung der Kostenbeiträge sowie Kostenübernahmeformulare.

Bitte senden Sie die Kostenbeiträge an das Bezirksamt Hamburg-Nord, N/MR 2, als auch an Ingenieurbüro IDS

Der Umbau der Poppenhusenstraße und die Freigabe des gegenläufigen Radverkehrs wurden nach der 2. Verschickung nicht weiter verfolgt / ausgeklammert, da seitens der Fachbehörde (BVM) keine Mittel für den zusätzlichen Umbau zur Verfügung stehen. Durch die Umbaumaßnahmen des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße zu einem Minikreisverkehr werden jedoch die Grundlagen für eine zukünftige Einrichtung des gegenläufigen Radverkehrs in der Poppenhusenstraße geschaffen.

N/MR1 wird gebeten alle neu beantragten und bestehenden Sondernutzungen ab dem 01.01.2022 mit MR 22 abzustimmen und für den vorgesehenen Bauzeitraum keine Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

--- ---
Unterschrift

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

Betr.: Bündnis für den Radverkehr
Veloroute 5 – Hufnerstraße (Flachsland - Hufnertwiete)

hier: Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass der Planung 2

2 Vorhandener Zustand 2

2.1 Allgemeines 2
2.2 Verkehrssituation 3

3 Geplanter Zustand 5

3.1 Planungsansatz 5
3.2 Einzelheiten der Planung 6

4 Planungsrechtliche Grundlagen 10

5 Umsetzung der Planung 10

5.1 Grunderwerb 10
5.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung 11
5.3 Entwurfs- und Baudienststelle 11
5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung 11

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 Veloroutennetzkonzepts bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen 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. Auch die Freizeitroute 2 verläuft durch den hier vorliegenden Planungsabschnitt Osterbekweg – Hufnerstraße – Osterbekstraße, Richtung Hamburger Innenstadt oder entgegengesetzt Richtung Volksdorfer Wald.
Die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Planungsbereich bieten weder die nötige Verkehrssicherheit, noch den Komfort und werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht.
Im Vergleich zur 1. Verschickung wurde das Planungsgebiet um die Poppenhusenstraße, von Hufnerstraße bis Wiesendamm, erweitert. Die weitere Überplanung und Umsetzung dieses Abschnittes kann nur erfolgen, wenn die Finanzierung sichergestellt ist.
Der Umbau der Poppenhusenstraße und die Freigabe des gegenläufigen Radverkehrs wurden nach der 2. Verschickung nicht weiter verfolgt / ausgeklammert, da seitens der Fachbehörde (BVM) keine Mittel für den zusätzlichen Umbau zur Verfügung stehen. Durch die Umbaumaßnahmen des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße zu einem Minikreisverkehr werden jedoch die Grundlagen für eine zukünftige Einrichtung des gegenläufigen Radverkehrs in der Poppenhusenstraße geschaffen.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Der ca. 200 m lange betrachtete Abschnitt der Hufnerstraße liegt in den Stadtteilen Barmbek-Nord und Barmbek-Süd im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord.

Die Hufnerstraße beginnt an der Hellbrookstraße und verläuft dann in Richtung Süden bis sie am Knoten Hufnerstraße / 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 / Hufnertwiete im Norden und Hufnerstraße / Flachsland im Süden. Östlich der Hufnerstraße befindet sich die U- und S-Bahn-Station Barmbek.

Die Poppenhusenstraße befindet sich im Stadtteil Barmbek-Nord und ist etwa 220 m lang. Sie ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden.

Die Richtungsverläufe der Veloroute 5 sind im betrachteten Abschnitt getrennt. In Fahrtrichtung stadteinwärts verläuft sie von der Fuhlsbüttler Straße über die Hufnerstraße / Reesestraße weiter in Richtung City. In Fahrtrichtung stadtauswärts verläuft die Veloroute über die Reesestraße / Hufnerstraße und Poppenhusenstraße zur Fuhlsbüttler Straße.

Jeweils nördlich und südlich der hier betrachteten Planung gibt es eine weitere Anschlussplanung vom Bezirk Hamburg-Nord. Es handelt sich hierbei um folgende Abschnitte: Hufnerstraße (zwischen Hufnertwiete und Krüsistraße) und Reesestraße - Hufnerstraße (zwischen Weidestraße und Flachsland). Alle drei Abschnitte sind Teil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Poppenhusenstraße beträgt 11.742 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,5%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 1.480 Radfahrende / 24h.

Die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Flachsland / Osterbekstraße beträgt 13.216 Kfz mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,3%. Die Radverkehrsbelastung des Knotens beträgt 2.161 Radfahrende / 24h.

Die Verkehrszahlen stammen vom 21.01.2020.

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Die angrenzende Bebauung besteht größtenteils aus mehrgeschossigen Wohngebäuden. An der Ecke Hufnerstraße Nord / Flachsland befindet sich das „Haus der Baugenossenschaften". Direkt am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße befindet sich eine Parkanlage. Zudem befindet sich westlich der Hufnerstraße und südlich des Osterbekkanals der Osterbekpark.

In der Poppenhusenstraße befinden sich das Kundenzentrum Barmbek-Uhlenhorst und die Zentralverwaltung der SAGA.

Derzeit befindet sich eine Hochbaumaßnahme in der Hufnerstraße 51-57 im Bau „Wohnen am Osterbekkanal". Im Laufe der Planung, speziell Richtung Bauablauf, wird Kontakt mit den Planungs- und Bauverantwortlichen der Hochbaumaßnahme aufgenommen, um die weitere Vorgehensweise zu besprechen und um die beiden Maßnahmen zu koordinieren.

2.2 Verkehrssituation

Hufnertwiete – Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Der Abschnitt zwischen Wiesendamm und Poppenhusenstraße ist als Einbahnstraße in Richtung Süden eingerichtet. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 10,5 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese Fläche teilt sich in zwei Fahrstreifen in Richtung Süden auf. Zudem sind beidseitig der Fahrbahn zwischen ca. 2,2 m und 2,5 m breite Streifen zum Parken abmarkiert. Hier befinden sich ca. 17 Parkstände. Etwa 25,0 m nördlich des Knotens Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wird die Fahrbahn um einen Linksabbiegefahrstreifen in die Poppenhusenstraße erweitert.
Die östlichen Nebenflächen weisen Breiten zwischen ca. 3,4 m und ca. 4,5 m auf und sind mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Abschnittsweise befinden sich Grünflächen mit Baumbestand in den östlichen Nebenflächen, welche den Gehweg teilweise auf ca. 2,0 m einengen. Im Baumbereich ist der Gehweg teilweise mit Grand befestigt.
Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 0,6 m breiten teilweise mit Gehwegplatten aus Beton teilweise mit Betonsteinpflaster 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.

Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

Die Fahrbahnfläche im Knotenbereich ist in einer Breite von ca. 9,8 m bituminös befestigt. Die Fläche teilt sich auf in zwei Rechtsabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Flachsland sowie einen Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Poppenhusenstraße. In der Hufnerstraße Süd ist ein Geradeausfahrstreifen in Fahrtrichtung Poppenhusenstraße vorhanden.
Die Poppenhusenstraße ist eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden und in einer Breite von ca. 6,1 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Derzeit wird am westlichen Fahrbahnrand auf der Fahrbahn geparkt. Östlich der Fahrbahn befindet sich ein bituminös befestiger Längsparkstreifen, sowie ein Behindertenparkstand und zwei abmarkierte Parkstände mit einer Elektroladesäule. Zudem befindet sich die Poppenhusenstraße in einer Tempo-30-Zone.

Mittig des Knotens befindet sich eine Dreiecksinsel, welche die Fahrstreifen voneinander trennt. Östlich des Knotens ist der Osterbekweg über eine Gehwegüberfahrt angebunden. Die Zufahrt zum Osterbekweg ist mit insgesamt vier Pfosten mit B-Schließung versehen, sodass diese nur von Wartungsfahrzeugen genutzt werden kann, denn hier befindet sich ein Pumpwerk der Hamburger Stadtentwässerung für das unterirdische Mischwasserrückhaltebecken. Nördlich neben der Überfahrt befindet sich eine Litfaßsäule, welche sich jedoch nicht innerhalb der Straßenbegrenzungslinie befindet. Südlich der Überfahrt befindet sich ein Verteilerkasten.
Fußgänger können die Hufnerstraße Nord, Hufnerstraße Süd sowie die Poppenhusenstraße unabhängig von der Dreiecksinsel lichtsignalgeregelt queren.
Der Radverkehr findet auf einem separaten Radweg in den westlichen Nebenflächen statt. Dieser ist ab dem Knoten in Richtung Norden als Zweirichtungsradweg ausgewiesen und weist eine Breite von ca. 2,0 m auf. In Fahrtrichtung Norden ist der Zweirichtungsradweg benutzungspflichtig. In den östlichen Nebenflächen ist ein zwischen ca. 1,5 m und 2,0 m breiter mit rotem Betonsteinpflaster befestigter Radweg vorhanden. Dieser führt von der Hufnerstraße Süd in die Poppenhusenstraße, wo der Radverkehr über einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn in den Mischverkehr geleitet wird. Radfahrende gelangen über die Radfahrfurt im Bereich Hufnerstraße Süd auf den Zweirichtungsradweg in Richtung Norden.
Im Bereich der Zufahrt zum Osterbekweg befindet sich ein Absperrbügel auf dem Straßenflurstück.
Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten 1214).

Hufnerstraße / Poppenhusenstraße – Hufnerstraße / Flachsland

Zwischen den genannten Knoten befindet sich die Hufnerstraßenbrücke, welche über den Osterbekkanal führt. Die Fahrbahn ist in einer Breite von ca. 9,75 m bituminös befestigt und mit Hochborden aus Granit eingefasst. Diese teilen sich auf in zwei Geradeausfahrstreifen in Richtung Süden sowie einen Geradeausfahrstreifen in Richtung Norden.
Die östlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 1,0 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigten Sicherheitstrennstreifen, einem ca. 1,1 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigten Radweg sowie einem ca. 2,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg.
Westlich der Fahrbahn schließt sich ein ca. 1,0 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Sicherheitstrennstreifen, ein ca. 2,0 m breiter mit rotem Betonsteinpflaster befestigter Radweg sowie ein ca. 2,65 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an.

Knoten Hufnerstraße / Flachsland

Am betrachteten Knoten sind im Bestand jeweils ein kombinierter Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen und ein Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Süden vorhanden. In Fahrtrichtung Norden gibt es einen kombinierten Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Rechtsabbiegefahrstreifen. In den Straßen Flachsland und Osterbekstraße ist jeweils ein Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Des Weiteren sind in beiden einmündenden Straßen Kontaktschleifen in der Fahrbahn vorhanden. Südlich des Knotens befindet sich in den westlichen Nebenflächen eine Parkbucht zum Längsparken mit insgesamt zwei Parkständen.
Fußgänger können die Straße an allen vier Knotenarmen lichtsignalgeregelt queren. Im gesamten Knotenbereich sind mit Gehwegplatten aus Beton befestigte Gehwege vorhanden, welche Breiten zwischen ca. 1,75 m und 3,3 m aufweisen.
Der Radverkehr findet in der Hufnerstraße jeweils auf separaten Radwegen in den Nebenflächen statt. Diese sind zwischen ca. 1,2 m und 2,0 m breit und größtenteils mit rotem Betonsteinpflaster befestigt. Im Bereich Hufnerstraße Süd / Osterbekstraße ist der Radweg teilweise bituminös befestigt. Radfahrfurten sind im Bestand nur in den Straßen Flachsland und Osterbekstraße vorhanden. Ein Linksabbiegen in die Straßen Flachsland bzw. Osterbekstraße ist derzeit nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn, verkehrswidrig über die vorhandenen Fußgängerfurten oder schiebend möglich. Die Straßen Flachsland und Osterbekstraße befinden sich jeweils in Tempo-30-Zonen, der Radverkehr findet entsprechend im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.
Im Bereich Hufnerstraße Süd / Osterbekstraße befindet sich vereinzelter Baumbestand, welcher teilweise mit Baumschutzbügeln gesichert ist.

Der betrachtete Knoten ist lichtsignalgeregelt (Knoten 1213).

Rad- und Fußgängerverkehre

Fußgänger können im gesamten Planungsbereich Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,75 m und ca. 4,5 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt sind. Teilweise sind die Gehwege im Bereich von Bäumen mit Grand befestigt.
Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und Poppenhusenstraße findet der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen statt. Dieser ist zwischen der Poppenhusenstraße im Süden und dem Wiesendamm im Norden benutzungspflichtig in Fahrtrichtung Norden.
In der übrigen Hufnerstraße sind jeweils beidseitig separate Radwege in den Nebenflächen vorhanden, welche Breiten zwischen ca. 1,1 m und ca. 2,0 m aufweisen und größtenteils mit rotem Betonsteinpflaster befestigt sind.

In der Poppenhusenstraße findet der Radverkehr vom Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße kommend auf einem Schutzstreifen statt, welcher Radfahrende später in den Mischverkehr leitet.

Die Straßen Flachsland und Osterbekstraße befinden sich jeweils in Tempo-30-Zonen. Der Radverkehr findet entsprechend im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Der parallel zur Osterbekstraße verlaufende Grandweg ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Westen freigegeben.

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und Poppenhusenstraße sind auf der bituminös befestigten Fahrbahn Parkstände abmarkiert. Insgesamt befinden sich im Planungsgebiet 19 Parkstände in Längsaufstellung.

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich keine Fahrradanlehnbügel.

Sonstiges

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

In den östlichen Nebenflächen der Hufnerstraße befindet sich zwischen Hufnertwiete und dem Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße vereinzelter Baumbestand. Teilweise sind die Bäume durch Baumschutzbügel geschützt.

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. Im Abschnitt zwischen Hufnertwiete und dem Knoten Hufnerstraße / Flachsland stehen diese in den östlichen Nebenflächen. Im Knotenbereich Hufnerstraße / Flachsland sind auch in den westlichen Nebenflächen Masten vorhanden.

Zur Zeit verläuft keine Buslinie durch die Hufnerstraße und Poppenhusenstraße.

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. Nördlich und südlich der hier betrachteten Planung schließt sich jeweils eine weitere Planung des Bezirks Hamburg-Nord an. Die Schnittstellen dieser drei Planungen werden miteinander koordiniert, um eine aufeinander abgestimmte Planung gewährleisten zu können.

Variantenvergleich

Es wurden im Vorwege zur hier vorliegenden Planung mehrere Varianten betrachtet, untersucht und abgewogen. Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wurden die Varianten LSA-Steuerung und Minikreisverkehr untersucht. In der 1. Verschickung war noch die Variante LSA-Steuerung geplant. Aufgrund des Wunsches nach Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung von mehreren Dienststellen und dem damit verbundenen Anschluss des Radverkehrs an den Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wurde diese jedoch verworfen. Ein unkomplizierter und logischer Anschluss sowohl des aus der Poppenhusenstraße kommenden Radverkehrs als auch des Radverkehrs aus der Hufnerstraße Süd in Richtung der Protected Bike Lane ist mit einem LSA-gesteuerten Knoten nicht möglich. Deutlich leichter und intuitiver fällt dieser Anschluss mit dem Bau eines Minikreisverkehrs, weswegen sich in der hier vorliegenden 2. Verschickung dafür entschieden wurde.
Im Bereich der Hufnerstraßenbrücke wurde untersucht, ob der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder auf einem Radweg in den Nebenflächen stattfinden soll. Da es für die Leistungsfähigkeit des Knotens Hufnerstraße / Flachsland / Osterbekstraße von Vorteil ist, einen möglichst langen Linksabbiegefahrstreifen aus der Hufnerstraße in die Straße Flachsland zu haben, wurde sich letztendlich dafür entschieden, den Radverkehr auf diesem Abschnitt auf einem Radweg in den Nebenflächen zu führen. Die Bordsteine können im Brückenbereich nicht verändert werden. In Fahrtrichtung Poppenhusenstraße wurde sich dafür entschieden, den Radfahrstreifen unmittelbar vor dem Brückenbauwerk auslaufen zu lassen und den Radfahrenden in den Mischverkehr zu führen, damit dieser am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße die Kreisfahrbahn nutzen kann.
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. 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) einen 3,25 m breiten Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden geben. Die im Bestand vorhandene Einbahnstraßenregelung bleibt erhalten. 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.

Hufnertwiete – Hufnerstraße / Poppenhusenstraße

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 einem geschützten Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) statt, welche durch eine 0,925 m breite Mittelinsel vom MIV getrennt wird.

Diese wird im Bereich von Standorten für Beschilderung so aufgeweitet, dass zum Radfahrstreifen ein Mindestabstand von 0,25 m und zum Kfz-Verkehr ein Mindestabstand von 0,3 m eingehalten wird. Der geschützte Radfahrstreifen wird in einer Breite von 2,5 m mit Asphalt befestigt. 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 des geschützten Radfahrstreifens anzunehmen. Es ist vorgesehen die Mittelinsel analog zu Feuerwehrzufahrten mit einer Kantenhöhe von 8 cm auszustatten. Dieses wurde mit der Dienststelle Gefahrenvorbeugung der Feuerwehr vorab kommuniziert und geklärt.
Die Erschließung der Häuser Hufnerstraße 32/34 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. Im sich nördlichen anschließenden Planungsabschnitt wird für Kurzzeitparker eine Lieferzone eingerichtet (Station 0+300 bis 0+320).
Westlich schließen sich an die Fahrbahn zwei jeweils 2,1 m breite mit Wabensteinpflaster aus Beton befestigte Längsparkstreifen an, welcher etwa 30 m vorm Knoten endet. Der Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen hat eine Breite von 0,75 m. Hier befinden sich insgesamt neun Parkstände. Gegenüber der Einmündung Hufnertwiete ist ein Längsparkstand für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Dieser hat eine Breite von 3,50 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen) und eine Länge von 7,70 m. Der Gehweg wird an dieser Stelle entsprechend schmaler (2,50 m breit). Der sich an die Parkbuchten anschließende Gehweg hat eine Breite von 3,15 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen). Im Abschnitt, in dem keine Parkbucht vorhanden ist, weitet sich der Gehweg entsprechend auf. In diesem Bereich befinden sich insgesamt vier Fahrradanlehnbügel, was acht Abstellmöglichkeiten entspricht und eine seniorengerechte Sitzbank.
Die östlichen Nebenflächen bestehen aus mehreren Grünflächen mit Baumbestand. Um diese Grünflächen, aufgrund bereits vorhandener Wurzelproblematik, so großzügig wie möglich zu gestalten, hat der mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehweg in diesen Bereichen eine Breite von 2,0 m. Zwischen den Grünflächen befinden sich mehrere Standorte für Fahrradanlehnbügel, in dem sich sechs Fahrradanlehnbügel (12) befinden. Außerdem befinden sich hier insgesamt sechs Fahrradanlehnbügel für Lastenräder. Zudem befindet sich in diesem Bereich ein Standort für eine seniorengerechte Sitzbank.

<u>Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße</u>

Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entsteht zukünftig ein Minikreisverkehr. Der vorgesehene Minikreisverkehr hat einen Außendurchmesser von 20,00 m. Die Mittelinsel wird überfahrbar in Beton hergestellt, sodass größere Fahrzeuge den Minikreisverkehr problemlos passieren können. Auf eine Einfassung der Mittelinsel mit Rundborden wird bewusst verzichtet. Dies hängt damit zusammen, dass in Hamburg bezirksübergreifend die Erfahrung gemacht wurde, dass die Rundborde der ausgesetzten Belastung nicht standhalten und schon absehbar frühzeitig erneuert werden müssen. Die Abgrenzung der Kreisfahrbahn zur Mittelinsel erfolgt über einen Höhenversatz von 3 cm. Die Kreisfahrbahn hat eine Breite von 5,00 m und wird bituminös befestigt. An den dreiarmigen Minikreisverkehr werden die Hufnerstraße und die Poppenhusenstraße angeschlossen. Es sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der Radverkehr findet zukünftig auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr statt. Der Radverkehr, welcher aus der Hufnerstraße Nord in die Hufnerstraße Süd fährt, wird auf einem separaten Radfahrstreifen geführt, da dies die Hauptverkehrsrichtung ist. Der Radfahrstreifen wird durch eine Mittelinsel vom MIV getrennt. Damit der Radverkehr aus dem Kreisverkehr auf den Radfahrstreifen gelangen kann, wird die Mittelinsel unterbrochen.

Es wurden im Vorwege der zweiten Verschickung mehrere Varianten für den Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße untersucht. Auf Grund der gewollten Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung wird der Minikreisverkehr jedoch als einfachste und sicherste Lösung angesehen. Da keine Mittelzusage von der BVM für die Finanzierung des Umbaus der Poppenhusenstraße vorliegt, wird dieser aus diesem Projekt ausgeklammert und evtl. zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung wird entsprechend ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die Umbaumaßnahmen am hier geplanten Minikreisverkehr für die sichere Integration

des gegenläufigen Radverkehrs aus der Poppenhusenstraße sind sehr gering, sodass bereits mit der Umsetzung der hier vorgelegten Planung eine Grundlage für die von vielen Seiten gewünschte Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geschaffen wird.

Die Qualitätsstufe des Minikreisverkehr wurde gemäß HBS (2015) auf Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen inklusive einer Prognose für den zukünftig im Rahmen des Hamburg Takts stattfinden Busverkehr am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße berechnet. Es wird die Qualitätsstufe B erreicht.

An den Knotenarmen werden jeweils Fußgängerüberwege angeordnet. In der Hufnerstraße Nord und Süd werden diese jeweils durch eine mindestens 2,55 m breite Mittelinsel unterbrochen. In der Poppenhusenstraße ist der Platz für eine Mittelinsel nicht ausreichend.

Der geschützte Radfahrstreifen, welcher Radfahrende entgegengesetzt der Einbahnstraße entlang der Hufnerstraße führt, startet am Minikreisverkehr. Er ist an den Kreisverkehr angeschlossen.

Die Gehwegüberfahrt, über welche der Osterbekweg angeschlossen ist, wird zukünftig an den Kreisverkehr angeschlossen.

Hufnerstraße / Poppenhusenstraße – Hufnerstraße / Flachsland

Zwischen diesen Knoten befindet sich die Hufnerstraßenbrücke, entsprechend können in diesem Bereich die Bordsteine nicht verändert werden. Die ca. 9,75 m breite bituminös befestigte Fahrbahn teilt sich zukünftig auf in einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen und einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in Fahrtrichtung Süden sowie einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens Hufnerstraße / Flachsland zu gewährleisten, ist es wichtig einen möglichst langen separaten Linksabbiegefahrstreifen in die Straße Flachsland zu haben.
Aus diesem Grund findet der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden in diesem Bereich auf einem separaten 2,0 m breiten mit rotem Betonsteinpflaster befestigten Radweg in den Nebenflächen statt. Auf diesen wird der Radverkehr kurz hinter dem Kreisverkehr geleitet. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn hat eine Breite von 0,65 m. Der sich anschließende Gehweg wird mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigt und ist zwischen 2,4 m bzw. 2,5 m breit.

In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr kurz vor dem Brückenbauwerk vom Radfahrstreifen in den Mischverkehr geleitet. Die Nebenflächen haben eine Breite zwischen 3,65 m und 5,15 m.

Knoten Hufnerstraße / Flachsland

Zukünftig wird es in Fahrtrichtung Süden einen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie einen separaten Linksabbiegefahrstreifen in die Straße Flachsland geben.
In Fahrtrichtung Norden gibt es einen Fahrstreifen für alle Fahrtrichtungen. Beidseitig schließt sich an den rechten Fahrstreifen jeweils ein 2,5 m breiter Radfahrstreifen an. Kurz vorm Knoten wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden vom Radweg auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet.
In den einmündenden Straßen Flachsland und Osterbekstraße befindet sich jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Der Radverkehr findet hier auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.
Die LSA am Knoten 1213 wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

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 einem geschützten Radfahrstreifen fahren. In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr auf einem großzügigen 2,5 m breiten Radfahrstreifen geführt. Im Bereich der Hufnerstraßenbrücke ist in den westlichen Nebenflächen ein 2,0 m breiter mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg geplant. Eine

durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist aufgrund des Brückenbauwerks und der damit festgelegten Lage der Hochborde nicht möglich.

Zu Fuß Gehenden stehen überall mindestens 2,0 m breite mit Betonsteinpflaster (25/25) befestigte Gehwege zur Verfügung. Alle im Bestand vorhandenen Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Die Querungsstellen werden richtlinienkonform zu getrennten Querungen (Ansicht 0 cm bzw. 6 cm) umgebaut und mit taktilen Leitelementen versehen. Eine Ausnahme besteht an dem Knotenpunkt Hufnerstraße / Hufnertwiete. Hier kann der Knotenpunkt nicht mit taktilen Leitelementen versehen werden, aufgrund des Denkmalschutzes.

Insgesamt ist es geplant zehn Fahrradanlehnbügel aufzustellen, was 20 Fahrradstellplätzen entspricht. Zudem werden sechs Stellplätze für Lastenräder vorgesehen.

Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen den Knoten Hufnerstraße / Hufnertwiete und Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entstehen westlich der Fahrbahn zwei Längsparkbuchten mit insgesamt neun Längsparkständen, wovon einer für mobilitätseingeschränkte Personen eingerichtet wird.

Art des ruhenden Verkehrs	**Bestand**	**Planung**	**Bilanz**
Kfz Parkstände	24	9	-15
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	10 Bügel 20 Fahrräder	+10 +20
Fahrrad Anlehnbügel für Lastenräder 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0	6 Bügel	+6

ÖPNV

Die Hochbahn plant zukünftig eine Buslinie durch die Hufnerstraße aus Richtung U & S-Bahnhof Barmbek in Richtung U Dehnhaide und umgekehrt verkehren zu lassen. In Fahrtrichtung Norden verkehrt diese auf dem Straßenzug Reesestraße – Hufnerstraße – Poppenhusenstraße – Wiesendamm. In Gegenrichtung verläuft die Buslinie über den Straßenzug Hufnerstraße – Reesestraße. Südlich dieses Planungsabschnitts im Bereich des Knotens Hufnerstraße / Reesestraße / Brucknerstraße entstehen hierzu zwei neue Haltepunkte.

Grün- und Baumpflanzungen

Es sind weder Baumfällungen noch Baumpflanzungen vorgesehen.

Bestand	**Fällungen**	**Neupflanzungen**	**Bilanz**
9	0	0	+/-0

Sonstiges

Die private Mauer auf öffentlicher Wegefläche am Knoten Hufnerstraße / Flachsland auf dem Flurstück 4040 (Osterbekstraße 114) wird vom Eigentümer zurückgebaut, da diese Fläche für einen barrierefreien Gehweg benötigt wird.

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.

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 09.03.2020 besteht nach Luftbildauswertung / Fernerkundung für einen Großteil der Flächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht bzw. allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche. 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 Leitungsbesprechung hat stattgefunden. Es sind folgende Leitungsarbeiten geplant:

- Die HSE plant am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße einige Trassen mittels Inlinern zu sanieren. Dies wird vor Beginn der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen sein.
- Im Bereich der zukünftigen Längsparkbuchten in der Hufnerstraße zwischen der Hufnertwiete und der Poppenhusenstraße müssen Dataport-Trassen tiefergelegt werden. Dies wird parallel zu der Straßenbaumaßnahme durchgeführt.
- Seitens Stromnetz Hamburg müssen evtl. Straßenkreuze verlängert bzw. erneuert werden. Dies wird vor Beginn der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen sein.

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-Nord7-Barmbek-Sued6, festgestellt am 20.06.1996
- Bebauungsplan Barmbek-Sued-20, festgestellt am 08.03.1968
- Bebauungsplan Barmbek-Nord34, festgestellt am 22.06.2006
- Bebauungsplan Barmbek-Nord26, festgestellt am 06.05.1969
- Baustufenplan Barmbek-Süd-Uhlenhorst, festgestellt am 10.09.1954
- 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 in der Pooppenhusenstraße wird derzeit ein neuer Bebauungsplan Barmbek-Nord 40 erarbeitet. Dieser umfasst die Flurstücke 4918, 4899, 4898, 6105 sowie einen Teil des Flurstücks 6296 der Gemarkung 0453.

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 2-22003010-20009.25 (investiv) und 3-22003010-200031.29 (konsumtiv).

Die vorliegende Maßnahme wurde zudem beim Sonderprogramm „Stadt und Land" des Bundes angemeldet. Die Förderfähigkeit wurde bereits final durch den Bund und di BVM bestätigt.

Gemäß der Kostenschätzung aus dem Oktober 2021 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 1.834.302,06 €.

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.

Der Umbau stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahrstreifen vorgesehen sind und die Fahrbahn nicht näher an die angrenzende Bebauung verlegt wird. Aus Lärmschutzgründen (Wohnen) kann die Betriebsform 2 (Ausnutzung der gesamten „hellen" Tageszeit etc.) nicht weiterverfolgt werden.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

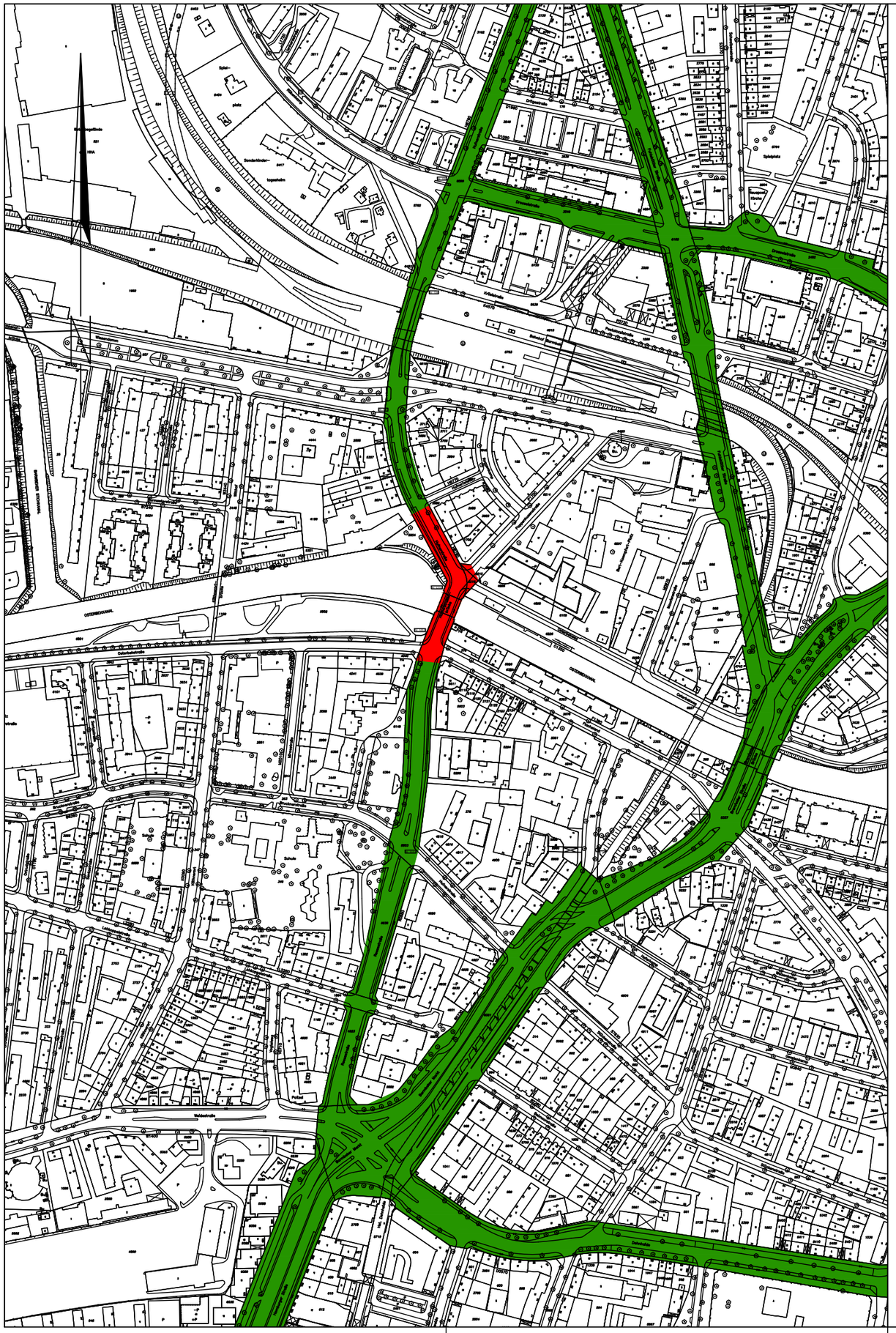
Die Umsetzung der Maßnahme ist für das 2. Quartal 2022 geplant.

Es wird angestrebt die Straße halbseitig zu bauen, sodass der Verkehr in Fahrtrichtung Innenstadt zu jeder Zeit aufrechterhalten werden kann.

Ein Abstimmungstermin mit Vertretern des Bezirks Hamburg-Nord, der Kost, der Baustellenkoordination und dem Ingenieurbüro IDS hat bereits stattgefunden. Zur endgültigen Abstimmung muss ein weiterer Abstimmungstermin stattfinden. Dieser findet zeitnah statt.

Verfasst: Oktober 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

Teilbaumaßnahme:
Veloroute 5 - Hufnerstraße (Flachsland - Hufnertwiete)

Datum: 27.10.2021
Unterschrift, N/MR 2231

Datum: .....
Fachtechnisch geprüft:
.....
Unterschrift, N/MR 220

Planinhalt: Übersichtskarte

Zeichnung Nr: N/MR22-2019-021-ÜK-01

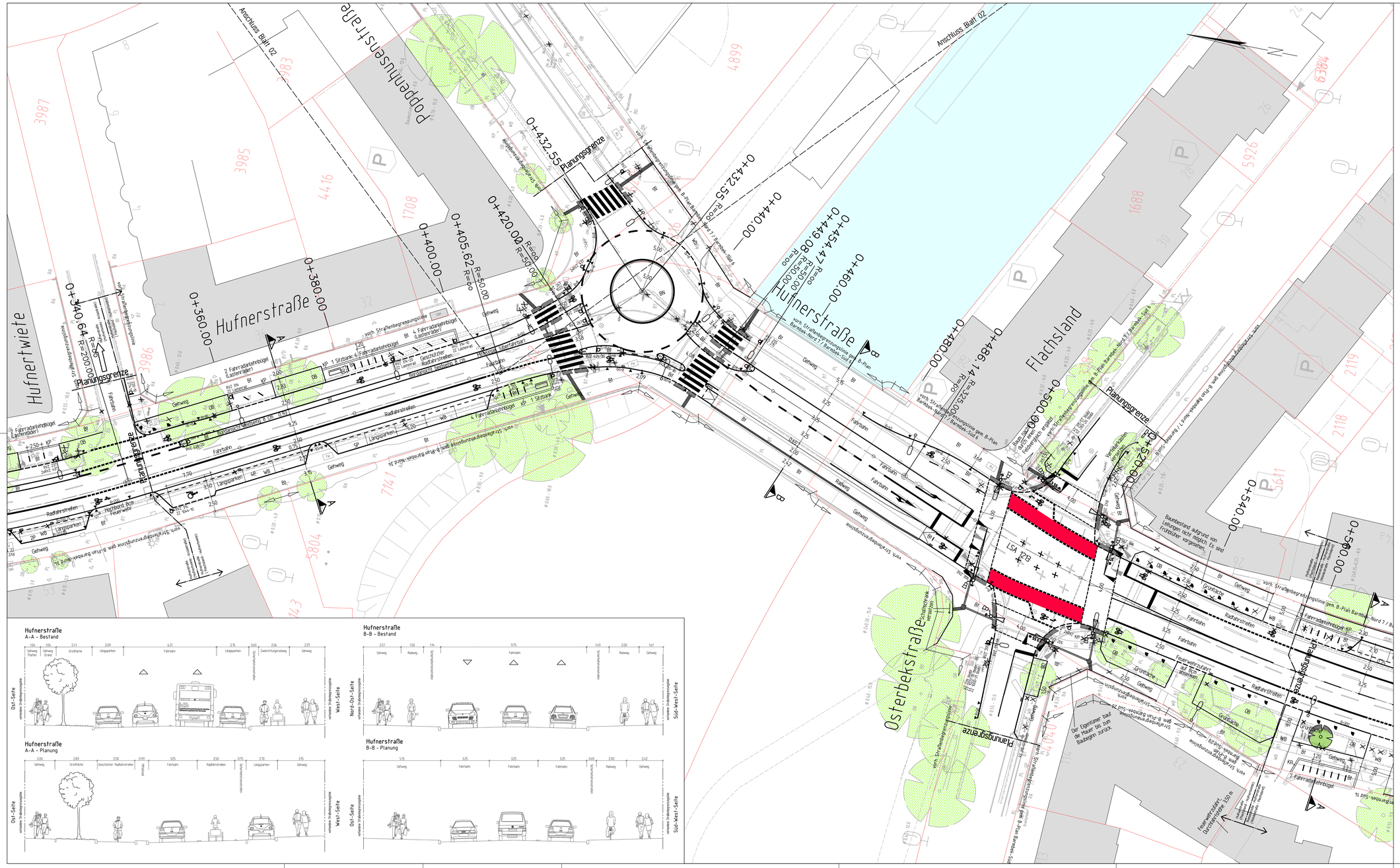
Maßstab: 1 : 5.000

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

Datum: .....
Geprüft:
.....
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....
Freigegeben:
.....
Unterschrift, N/MR-L

Layout: ÜP_5000
Dateiname: 1241A01_ÜP01.dwg
Plotdatum: 01.11.2021
Speicherort: H:\Projekte\1200-1299\1241-Hufnerstraße\1241A01-Straßenbau\CAD



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

Teilbaumaßnahme:
Veloroute 5 - Hufnerstraße (Flachsland - Hufnertwiete)

Planinhalt: Lageplan 1/1

Zeichnung Nr: N/MR22-2019-021-LP-01
Maßstab: 1 : 250

Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: Freigegeben: Unterschrift, N/MR-L

Layout: LP_2A
Dateiname: 021A01_LP2.dwg
Speicherort: H:\Projekte\006-VPR\005-Veloroute\05\A01\Grundlage\CAD
Plotzeitpunkt: 07.10.2021

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

Abwägung der zur 2. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 24.08.2021 eingegangenen Stellungnahmen

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
1.	**BIS - PK 31 vom 06.09.2021**	1. Hier befindet sich der „Mini-Kreisel" zwischen der Hufnerstraße und der Poppenhusenstraße. Diverse Verkehrsinseln befinden sich hier am und um den Kreisel herum (u.a. Übergang zur Poppenhusenstraße, Kurvenbereich Hufnerstraße Einbahnstraße zum Brückenbauwerk, etc.). Verkehrsinseln können Verkehrshindernisse darstellen und sind daher durch Verkehrszeichen kenntlich zu machen. Bei möglichen Ausweichmanövern kann eine solche Verkehrsinsel zudem zu Stürzen führen. Die Verkehrsinsel am südlichen Ende des Kreisels aus Richtung der Einbahnstraße kommend wird lauf Plan mit VZ 626 beschildert. Ein Verkehrszeichen benötigt zur Fahrbahn laut StVO einen Sicherheitsabstand von 50 cm, mindestens jedoch 30 cm. Diese Abstände sind hier nicht eingehalten.	Die Verkehrsinseln inkl. der Trenninsel zwischen der Fahrbahn und der Protected Bike Lane wurde im Bereich der Aufstellflächen für VZ so angepasst, dass zum Radverkehr ein Abstand von 0,25 m und zum Kfz-Verkehr einen Abstand von 0,3 cm aufweist. Das VZ 626 hat eine Breite von 0,45 m.
		2. Eine ähnliche Problematik stellt sich bei der Trennung zwischen der Fahrbahn und der „Protected Bikelane" zwischen dem Kreisel und der Hufnertwiete heraus: Mit einer Breite von knapp unter einem Meter ist das Aufstellen des dortigen VZ 626-20 unter dem Gesichtspunkt des nötigen Abstands nicht möglich.	Die Trenninsel zwischen der Protected Bike Lane und dem Fahrstreifen für Kfz wird in den Bereichen von VZ-Standorten angepasst, sodass ein Abstand analog Punkt 1 eingehalten wird.
		Der Begriff „Protected Bikelane" ist zudem kein straßenverkehrsbehördlich anordnungsfähiger Begriff. Angeordnet werden nur Radfahr- oder Schutzstreifen.	Dies wird berücksichtigt.
		3. Eine Ableitung im Engstellenbereich kurz vor dem Kreisverkehr ist sehr ungünstig. Hier sollte die Gehwegfläche reduziert werden, dem Radverkehr zugeschlagen und für eine	Aufgrund des hier vorhandenen Brückenbauwerkes ist die Fläche, die für die Ableitung genutzt werden kann, begrenzt. Im Bereich des Brückenbauwerks können die

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		bessere und sichere Integration des Radverkehrs in den Mischverkehr genutzt werden.	Bordsteine nicht verändert werden. Unmittelbar hinter dem Brückenbauwerk beginnt der Minikreisverkehr, sodass auch hier keine Möglichkeit mehr ist, den Radverkehr in den Mischverkehr zu leiten. Aufgrund des relativ schwachen Verkehrsstroms in Fahrtrichtung Norden, wird die Verflechtungssituation von Kfz- und Radverkehr als vertretbar angesehen.
		4. VZ 267 fehlt (möglicherweise auch gebogenes VZ für die bessere Sichtbarkeit).	Dies wird ergänzt.
		5. Die Pfeile sind überflüssig und verwirren nur. Radfahrer, die sich in den Kreisverkehr einordnen möchten, müssen markierungstechnisch sicherer in den Fahrbahnbereich geleitet werden.	Dies wird übernommen, die Pfeile werden entfernt.
2.	**BIS - VD 52 vom 15.09.2021**	<u>Knoten Poppenhusenstraße:</u> Punkte: Unter 1-4 wird VD 51 genannt, bitte ändern in VD 52 (AR Fahrrad). <u>Lageplan Blatt 1:</u> - Station 0+340: Es muss sichergestellt werden (Schleppkurvennachweis), dass die Feuerwehr bei Station 0+340 das Baugebiet Barmbek-Nord 38 anfahren kann. Die bisherige Planung sieht eine Berechnung aus dem linken Fahrstreifen vor, der mit dieser Neuplanung zugunsten eines „Kopenhagener Radwegs" entfällt. Zur Begrifflichkeit siehe Stellungnahme in der Anlage.	Die Schleppkurve wurde geprüft. Die Überfahrt ist für die Anfahrbarkeit mit einem Löschzug ausreichend dimensioniert.
		- Station 0+400 sind die Fahrradanlehnbügel mittels Hochbord vom Radfahrstreifen getrennt. An anderer Stelle sind Tiefborde verbaut, dies sollte hier ebenfalls zu Akzeptanz- und Komfortsteigerung Anwendung finden.	Es ist vorgesehen den Hochbord an dieser Stelle so abzusenken, dass Radfahrende die Fahrradanlehnbügel direkt anfahren können.
		<u>Lageplan Blatt 2:</u>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		- Bei Station 1+019.82 bitte das ZZ 1000-33 gegen das ZZ 1000-32 austauschen und gegenüber unter dem VZ 220-20 anbringen. - Bei Station 1+025 sind die Fahrradanlehnbügel mittels Hochbord von der Fahrbahn getrennt. Da es sich um eine T-30 Zone handelt, fährt der Radfahrer im Mischverkehr. Hier sollte auch die Akzeptanz- und Komfortsteigerung im Vordergrund stehen. - Bei Station 1+040 findet sich zweimal das VZ 314-10 „Ladestation". Das hintere in Fahrtrichtung bitte in VZ 314-20 ändern, der Zusatz „Elektrofahrzeug" fehlt, „Ladestation" ist im VZ Kat nicht enthalten und daher unzulässig. - Bei Station 1+090 das VZ 220-20 gegen VZ 220-10 austausche, das VZ 316-71 ist ebenfalls falsch. - Bei Station 1+200 ist das VZ 247.2 falsch, vermutlich ist das VZ 274.2 gemeint, unter dem VZ 267 fehlt das ZZ 1022-10. - Bei Station 1+217.37 fehlt unter dem VZ 267 das ZZ 1022-10, dafür gehört dies nicht unter das VZ 437.	Zu Lageplan Blatt 2: Die Poppenhusenstraße wird aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr im Zuge dieser Baumaßnahme geplant und umgesetzt.
3.	**LSBG KOST vom 03.09.2021**	Die KOST stimmt den vorliegenden 2. Planverschickungsunterlagen hinsichtlich des Ausbaus der Veloroute 5 Hufnerstraße zwischen Flachsland und Hufnertwiete grundsätzlich zu. Es ist aber wichtig, wie es genannt wurde, nach der 2. Verschickung eine Abstimmung mit der KOST und der Baustellenkoordination durchzuführen, um die geplanten Maßnahmen in der Umgebung miteinander zu koordinieren. Eine Parallelität mit den angedachten Maßnahmen Bramfelder Straße – Barmbeker / Instandsetzung 27.06.2022-17.08.2022 und Krausestraße / Leitungsarbeiten, Deckensanierung (01.03.2022-31.12.2022) ist zu vermeiden.	Ein gemeinsamer Abstimmungstermin zwischen dem Bezirksamt, der KOST, der Baustellenkoordination und dem Ingenieurbüro IDS hat bereits stattgefunden. Die Bautermine wurden besprochen. Zur endgültigen Abstimmung wird zeitnah ein weiterer Abstimmungstermin stattfinden.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
4.	**LSBG IVS 1 vom 06.09.2021**	Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich.	
		Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.	Dies wird berücksichtigt.
		Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA mindestens 4 Monate erforderlich sind.	In diese Planung ist das Ingenieurbüro Schlothauer und Wauer zur Signalzeitenberechnung involviert. Sobald die LSA-Lagepläne und die VTU vorliegen, übersenden wir diese an Sie. Die Vorlaufzeit seitens HHVA wird zur Kenntnis genommen.
		<u>LSA 1214 Hufnerstraße / Osterbekweg</u>	
		- Der Kreisverkehr ist so zu gestalten, dass Busse ohne größere Lenkbewegungen durchfahren können. Dies ggf. nochmal prüfen.	Busse und andere größere Fahrzeuge (Sattelschlepper, etc.) können die Mittelinsel überfahren.
		<u>LSA 1213 Hufnerstraße / Flachsland</u>	
		- Auslegermast zur besseren Sichtbarkeit auf 4,75 m erhöhen.	Dies wurde geändert.
		- Haltlinien für indirekt linksabbiegende Radfahrer sind aufgrund der 2-Phasen-Steuerung nicht nötig.	Dies wurde geändert.
		- Wiederholungssignal im Flachsland und Osterbekstraße ergänzen.	Die Signale wurden ergänzt.
		<u>LSA 1132 Hufnerstraße / Reesestraße</u>	
		- Wiederholungssignale für die Brucknerstraße und Hufnerstraße Süd ergänzen.	Die Signale wurden ergänzt.
		- Je nach Phasensteuerung sind für die indirekt linksabbiegenden Radfahrer die Haltlinien zu entfernen (2-Phasen-Steuerung) oder es sind Radsignale zu ergänzen (ab 3-Phasen-Steuerung).	Dies wurde geändert.
		<u>LSA 351 Dehnhaide / Barmbeker Markt</u>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		- Keine Einwände	Dies wird zur Kenntnis genommen.
5.	**LSBG IVS 1 vom 09.09.2021**	Die von Ihnen eingereichte Verschickung entspricht aufgrund der Ausgestaltung des Knotenpunktes Hufnerstraße / Wiesendamm nicht den Zielen des Umweltverbundes und wird daher von uns abgelehnt! Zum Umweltverbund gehört nicht nur der Fuß- und Radverkehr, sondern auch der ÖPNV. Und an diesem Knotenpunkt verkehren diverse Buslinien (inkl. Metrobus 23 aus dem Ausbauziel B des Busbeschleunigungsprogramms) und es sollen in Zukunft noch mehr werden. Mit Ihrer vorgelegten Planung wird die Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung an ihre Grenze geführt, so dass nicht nur die Stauanfälligkeit insgesamt deutlich steigen wird, sondern auch fast alle Möglichkeiten, Busse zu bevorzugen, ausgeschlossen werden. Daher hatten wir Ihnen ausführliche Stellungnahmen zur 1. Verschickung zukommen lassen (zur Nachvollziehbarkeit ist einer der beiden eingefügt) und sind davon ausgegangen, dass Sie sich diesbezüglich bei uns melden, um gemeinsam eine sinnvolle Lösung für den Umweltverbund zu finden. Stattdessen haben Sie fast alle Vorschläge verworfen ohne uns in der Abwägung dafür nachvollziehbare Begründungen zu liefern. Wir bitten Sie also nun, uns zu einem klärenden Gespräch einzuladen! Unabhängig davon sind für alle drei betroffenen Lichtsignalanlagen neue verkehrstechnische Unterlagen zu erstellen, da sie durch die Planung verändert werden: - LSA 967 Hufnerstraße / Wiesendamm	Ein gemeinsamer Abstimmungstermin hat stattgefunden. Die Ergebnisse sind in den Schlussverschickungsunterlagen im Abschnitt Hufnerstraße (zwischen Hufnertwiete und Krüsistraße) eingeflossen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		- LSA 1213 Hufnerstraße / Flachsland - LSA 1132 Hufnerstraße / Reesestraße Die LSA sind auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Die erforderlichen Signalplanungen sind von einem Fachbüro durchzuführen und mit IVS1 abzustimmen. Bitte beachten Sie dabei, dass für die Prüfung, die Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung, die Beauftragung, die Projektierung, die Programmierung und die bauliche Umsetzung durch HHVA insgesamt mindestens 4 Monate Vorlauf erforderlich sind. Für die LSA 967 (Metrobus 23, Busbeschleunigungsprogramm Ausbauziel B) sind zusätzliche Programme und Hardware für eine Busbevorrechtigung erforderlich. Bitte beachten Sie auch unsere detaillierte Stellungnahme zu den weiteren Planungsabschnitten der Hufnerstraße in der Anlage.	Dies wird berücksichtigt. Das Büro Schlothauer und Wauer ist in die Planung involviert. Die Vorlaufzeiten seitens HHVA wurden zur Kenntnis genommen. Dies wird berücksichtigt.
6.	**LSBG K** **vom 31.08.2021**	In Anlage 3, 5 der Stellungnahme der Verschickung hatte GB K auf den Bau der Maurienbrücke hingewiesen. Wir haben geschrieben, dass die Fertigstellung der Maurienbrücke für Ende 2021 vorgesehen ist. Aufgrund von Verzögerungen bei der Bauausführung weisen wir darauf hin, dass der Fertigstellungstermin sich voraussichtlich auf das 2. Quartal 2022 verschieben wird.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
7.	**LSBG Brückenbetrieb** **vom 15.09.2021**	Bitte beachten Sie die Brückenbauwerke BW 181 Hufnerstraßenbrücke und den ca. 300 m entfernten Neubau der Maurienbrücke BW 725 von K3 in dem betroffenen Bereich liegen. Beachten Sie die Stellungnahme vom 21.12.2020 von K3 und 29.12.2020 von B31. Sie müssen sicherstellen, dass durch Ihre geplante Baumaßnahme keine negativen Schädigungen auf die Brückenbauwerke übergehen, evtl. zusätzliche Lasten sind statisch nachzuweisen. Der LSBG ist bei Abstimmungen und Änderungen immer zu beteili-	Dies wird berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		gen.	Dies wird berücksichtigt.
8.	**LSBG B1** **vom 08.09.2021**	Fehlanzeige.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
9.	**LSBG B3** **vom 24.08.2021**	Aus Ihren Unterlagen geht hervor, dass Sie keinerlei bauliche Änderungen an der Hufnerstraßenbrücke vornehmen wollen. Sollte sich dies im Laufe der Planung ändern und Eingriffe in das Bestandsbauwerk erforderlich werden, ist dies mit dem LSBG B3 im Vorwege abzustimmen. Weitere Ingenieurbauwerke scheinen nicht betroffen zu sein, falls doch, wären auch diese Eingriffe vorab abzustimmen.	Die Hinweise werden berücksichtigt.
10.	**BVM Amt V** **vom 27.09.2021**	Seitens der BVM/Amt V bestehen zu o.a. Planverschickung keine Bedenken.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
11.	**BWFGB** **vom 31.08.2021**	Unsere Stellungnahme vom 14.01.2020 gilt in der Form weiterhin. *<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u>* *Die Hufnerstraße und die Poppenhusenstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 („) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).* *Für die Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.* *Für die o.g. Baumaßnahme Bündnis für den Radverkehr werden keine Beiträge erhoben.* Ich möchte allerdings noch darauf hinweisen, dass wir in den Abwägungsvermerken immer noch unter Finanzbehörde laufen. Wir	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		sind aber seit dem 01.07.2020 nicht mehr Teil des Amt 6 der Finanzbehörde, sondern Teil des Amt B der BWFGB.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
12.	**Denkmalschutz vom 01.09.2021**	Da unser Hinweis zur Hufnertwiete (Erhalt des geschützten Kleinpflasters und keine rote Einfärbung des Fahrradweges) eingeflossen sind, bestehen unsererseits keine Bedenken. Sollten sich hieran Änderungen ergeben, bitte ich um direkten Hinweis. Danke.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
13.	**HHVA (ÖB) vom 10.09.2021**	Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. - Neustellen von vier AM 6,0m mit FGÜ-Leuchte. - Demontage eines AM 7,5m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig. - Umstellen von sechs AM 7,5m und tauschen der Leuchte. - Demontage von fünf AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von sechs AM 9,5m mit Kofferleuchte. - Umstellen von zwei AM 9,5m und tauschen der Leuchte. - Demontage von zwei AM 11,8m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von zwei AM 11,8m mit Kofferleuchte. Hinweise zu den ÖB-Standorten: - Für die neuen Fußgängerüberwege ist eine Zusatzbeleuchtung nach R-FGÜ 2001 erforderlich. Für die Querung auf der Brücke muss die Gründung des neuen Mastes Lp14 geklärt werden. Blatt 1 - In der Straße Flachsland sollte der Auslegermast (Lp8) aus dem Baumbereich entfernt werden. Als Ersatz bietet sich ein Kombimast mit der LSA Knoten 1213 an. Blatt 1	Die ÖB-Standorte wurden übernommen. Die Poppenhusenstraße wird aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr im Zuge dieser Baumaßnahme geplant und umgesetzt. Die Beleuchtung im Bereich der Poppenhusenstraße bleibt entsprechend erhalten. Dies wird im weiteren Planungsverlauf abgestimmt. Dies wird berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		- Ein weiterer Beleuchtungsmast im Bereich der LSA Knoten 1213 kann durch einen Kombimast (Lp12) ersetzt werden. Blatt 1	Dies wird berücksichtigt.
		- Der neue Baumstandort in Höhe des Lp11 sollte weiter nach Süden geschoben werden um dort Platz für den neuen Beleuchtungsmast zu schaffen. Blatt 1	Es ist nicht möglich, den Baum weiter in Richtung Süden zu verschieben, da dort eine Sielleitung verläuft.
		- Die ÖB-Masten in der Poppenhusenstraße sollten nur geringfügig angepasst werden. Bei einem versetzen an die neue Fahrbahnkante ist eine zusätzliche Beleuchtungstrasse für den Gehweg erforderlich. Blatt 2	Die Poppenhusenstraße wird aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr im Zuge dieser Baumaßnahme geplant und umgesetzt. Die ÖB-Masten bleiben entsprechend erhalten.
		Hinweis zu den Schutzabständen: - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0 m	
		Technische Änderungen behalten wir uns vor.	Die Hinweise werden berücksichtigt.
14.	**HHVA (LSA) vom 16.09.2021**	In Ihrer Verschickung sind weiterhin zwei Knoten betroffen. LSA Knoten 1213 (Hufnerstraße / Flachsland)	
		- Aufgrund des Alters des Steuergerätes und dem Versetzen des Schaltschrankes wird das Steuergerät im Rahmen dieser Maßnahme getauscht.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
		- Die Position des Schaltschrankes für den Knoten 1213 passt nach jetziger Einschätzung.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
		- Ich bitte die von der Öffentlichen Beleuchtung bereits ange-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		merkten Kombi-Masten (Lageplan 1) in den LSA-Lageplan mit aufzunehmen.	Dies wird berücksichtigt.
		LSA Knoten 1214 (Hufnerstraße / Osterbekweg) - Nach derzeitiger Planung wird diese Anlage ersatzlos demontiert (auch der Schaltschrank) und durch einen Kreisverkehr ersetzt.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
		Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.	Die Unterlagen zur GEKV wurden an HHVA übersandt.
		Bei Tiefbauarbeiten im Kreuzungsbereich empfehlen wir im Zuge des zentralen Bauvorhabens etwaig erforderliche Kabelleerrohre für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern. Zur Erstellung eines Leerrohrplanes benötigen wir seitens des Projektes einen LSA-Lageplan vom Endzustand.	Sobald die endgültigen LSA-Lagepläne vorliegen, werden diese an HHVA übersandt.
		Bei Umgestaltung der Nebenflächen bittet die Polizei die LSA-Schaltschränke durch einen passiven Anfahrschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.	Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.
		Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen beachten Sie bitte, dass wir für den späteren Betrieb eine Mindestbreite von 1,60 m für jede Verkehrsinsel benötigen.	Es sind keine Verkehrsinseln als LSA-Standorte geplant.
		Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen 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 der Bauzwischenzustände. Aufgrund der derzeitigen uns zur Verfügung stehenden Informationen gehen wir davon aus, dass wir von Bauzwischenzuständen nicht betroffen sind.	Die Hinweise werden berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Um Ihre Termine nicht zu gefährden stimmen Sie die Bautermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Bitte liefern Sie bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bautermin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen. Sollten Sie zur weiteren Verarbeitung Unterstützung benötigen, melden Sie sich gerne bei uns. Bitte nehmen Sie bei einer Antwort das Postfach auftraege@hhva.de in den Verteiler. Danke.	Die Hinweise werden berücksichtigt. Sobald die Unterlagen zur VTU vorliegen, werden diese übersandt. Die Hinweise werden berücksichtigt.
15.	**Dataport vom 03.09.2021**	Wie in der Leitungsbesprechung am 24.08.2021 besprochen haben wir Probeaufgrabungen in den uns betreffenden Bereichen veranlasst. Nachdem die Ergebnisse der Probeaufgrabungen vorliegen kann besprochen werden, ob und wie umfangreich Arbeiten unsererseits erforderlich sind. Generell gehen wir aber, wie besprochen davon aus, dass wir nur mit geringen Anpassungen und Regulierungen betroffen sind. Ich werde Sie zu einer Vor-Ort-Besichtigung mit separater Mail einladen. Der guten Ordnung halber erhalten Sie noch einmal unsere Beauskunftung als PDF.	Die Probeaufgrabungen und ein gemeinsamer vor-Ort-Termin haben stattgefunden. Die Ergebnisse der Probeaufgrabungen wurden übersandt und fließen in die Trassenanweisung mit ein.
16.	**Hochbahn/HVV/VHH 09.09.2021**	<u>Grundsätzlich:</u> Für alle Lichtsignalanlagen, welche auf Linienwegen des Busverkehrs liegen, sind Beeinflussungen für den ÖV vorzusehen. Dies gilt insbesondere für die Busbeschleunigungsstrecke der Linie 23 in der Relation Rübenkamp – Hufnerstraße – Krüsistraße, bzw. Wiesendamm – Hufnerstraße – Rübenkamp. <u>Abschnitt Flachsland – Hufnertwiete:</u> Zur Verbesserung des Fahrkomforts für die Fahrgäste, bitten wir den Mini-KVP Hufnerstraße / Poppenhusenstraße mit einer Betonflächenrandhöhe von max. 3 cm vorzusehen. Die vorgesehen 5 cm	Im hier betrachteten Abschnitt verkehrt die Metrobuslinie 23 nicht.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		erzeugen einen zu großen Ruck im Fahrzeug. Der Kreisverkehr ist so auszugestalten, dass aus der Hufnerstraße (Nord) mit allen Bustypen (inkl. CapaCity L) nach links in die Poppenhusenstraße eingebogen werden kann.	Es wird eine Ansicht von 3 cm vorgesehen. Die Schleppkurven wurden entsprechend geprüft.
		Weiterhin sind in der Poppenhusenstraße temporäre Überliegeflächen vorzugsweise am östlichen Fahrbahnrand für geplante Schienenersatzverkehre vorzusehen. Hier werden Flächen für 4 Gelenkbusse mit 19 Meter Länge benötigt, die außerhalb des SEV als Parkstand genutzt werden können („schlafende Infrastruktur"). Derzeit werden die vorhandenen Längsparkstände hierfür bei Bedarf auf einer Länge von rund 100 m in Anspruch genommen, letztmalig im Juli 2021 und nächstmalig im Oktober 2021. Die freie Fahrbahnbreite der Poppenhusenstraße ist so auszuführen, dass zwei Busse ungehindert aneinander vorbeifahren können (rechts bzw. links stehend und in der Mitte fahrend). Die Einmündung der Poppenhusenstraße in den Wiesendamm ist so auszuführen, dass mit allen Bustypen dort nach rechts und links abgebogen werden kann. Die Fahrbeziehungen des SEV können Sie der angehängten Karte entnehmen.	Die Poppenhusenstraße wird aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr im Rahmen dieser Maßnahme umgebaut, sodass die temporären Überliegeflächen in der Poppenhusenstraße wie im Bestand erhalten bleiben können.
		Falls diese Flächen nicht hergestellt werden können, bitten wir um die Abstimmung und Herstellung alternativer Flächen im direkten Umfeld des Bf. Barmbek. Auf Grund der hohen Auslastung der Anlage Barmbek können die Fahrzeuge hier nicht überliegen.	Die Flächen bleiben wie im Bestand erhalten.
17.	**Stromnetz Hamburg vom 09.09.2021**	Unser Mitarbeiter hat an der Besprechung am 24.08.2021 dran teilgenommen und wird Ihnen voraussichtlich bis zum 10.09.2021 die ermittelten Konfliktpunkte übergeben.	Die Konfliktpunkte wurden übergeben.
		Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass in dem Teilabschnitt „Reesestraße – Hufnerstraße zwischen Weidestraße und Flachsland" (Hufnerstraße / Brucknerstraße) ein 110kV-Kabel entlangläuft, welches speziell signiert (siehe auch beigefügte Legende) ist. Die Lage dieser Leitung kann aus betrieblichen Gründen nicht verändert wer-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		den. Bei Bauarbeiten in der Nähe von 110kV-Kabeln ist für das ausführende Tiefbauunternehmen neben der Einholung einer aktuellen Leitungsauskunft auch eine Einweisung durch einen Vertreter der Stromnetz Hamburg GmbH vor Ort verbindlich.	Die Hinweise werden berücksichtigt.
18.	**SRH** **vom 09.09.2021**	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Planverschickung der Umbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Bereich Hufnerstraße (zwischen Flachsland und Hufnertwiete) zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme weiterhin zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden berücksichtigt. Dies wird zur Kenntnis genommen.
19.	**Hamburg Wasser (HSE)** **vom 01.09.2021**	Der im Kreuzungsbereich Hufnerstraße / Krüsistraße / Rübenkamp geplante Ampelstandort im Bereich der Richtungsfahrbahn trennenden Mittelinsel ist hinsichtlich des hier vorhandenen Einsteigeschachtes (D 7,79, M 3,09) zu prüfen und ggf. anzupassen. Die Abtragung zusätzlicher Lasten auf das Schachtbauwerk / die Siele durch den Ampelmast ist auszuschließen (stat. Nachweis erforderlich). Nachrichtlich die Info, dass im Wiesendamm Höhe Haus Nr. 35 ein Schacht in der geplanten Bordkante liegt (Bereich „Radverkehrsanlagen Wiesendamm Ost"). Bitte nochmal prüfen und ggf. die Planung hier anpassen. Die Stellungnahme vom 08.02.2021 hat weiterhin Bestand: *Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen im Bereich der oben genannten Hufnerstraße ist erfolgt. Daraus hat sich ein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung ergeben (s. Plan). Einen aktuellen An-*	Dieser LSA-Standort befindet sich nicht in diesem Planungsabschnitt. Im entsprechenden Planungsabschnitt wird dies geprüft.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		sprechpartner gibt es zur Zeit noch nicht. Die Planung befindet sich in unserem internen Ingenieurbüro. Sobald wir einen Ansprechpartner haben, werden wir Sie über ihn und den Bauzeitenplan informieren. Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt *Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen* zu beachten (bei Bedarf bitte Anfordern): - Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. - Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. - Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0 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.	Eine Leitungsbesprechung hat stattgefunden. Die Ergebnisse des Abstimmungstermins werden in die Trassenanweisung übernommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. 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 Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an eine der u.g. Telefonnummern. In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke 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 Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Hinweise werden berücksichtigt.
20.	**Hamburg Wasser (HWW)** **vom 01.09.2021**	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. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem *Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen* zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): - Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von mind. 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 Abstand von mind. 1,0 m einzuhalten. - Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen. - Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel.: 7888-33333) zu melden. - Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.	Die Hinweise werden berücksichtigt.
		Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetreib Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel.: 7888-38990.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
		Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.	Dies wird berücksichtigt.
		Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, sind in dem von Ihnen geplanten Bereich nur Regulierungsarbeiten geplant, gegebenenfalls punktuelle Aufgrabungen zur Reparatur bzw. Erneuerung von Armaturen und Hauanschlussleitungen. Die Armaturen müssen in einem Radius von ca. 2,0 m freibleiben, dürfen nicht überbaut werden und sind nicht entfernbar, Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
21.	**ADFC** **vom 10.09.2021**	**1. Vorbemerkung und Zusammenfassung** Wir begrüßen die Einrichtung eines Kreisverkehrs und damit die verbesserte Anbindung von Hufnerstraße stadtauswärts und Poppenhusenstraße. Gut ist, dass auf jeden Fall eine Freigabe der Pop-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		penhusenstraße in Gegenrichtung damit vorbereitet wird, auch falls der Umbau der Poppenhusenstraße nicht im Rahmen dieser Planung umgesetzt werden kann. Der geplante Umbau scheint allerdings sehr aufwendig durch bauliche Herstellung der Parkstände, möglicherweise gibt es dafür eine kostengünstigere Möglichkeit, bei der die Borde im Wesentlichen bestehen bleiben. Wir sehen es positiv, dass Radfahrstreifen mit mehr als Regelbreite realisiert werden sollen, um auf der Veloroute gute Überholmöglichkeiten und eine hohe auch subjektive Sicherheit zu bieten und dass das Fahrradparken berücksichtigt wird. Die hier aufgelisteten Anregungen und Kritikpunkte werden im Folgenden unter 2. ausführlich dargestellt und begründet: 1. Absenkung neben Abstellanlagen 2. Einfärbung des Radfahrstreifens bei Hufnertwiete 3. Ladezonen und Parkstandsbewirtschaftung in Poppenhusenstraße 4. Einfahrschutz am Nordende Poppenhusenstraße **2. Detaillierte Analyse und Bewertung** 2.1 Absenkung neben Abstellanlagen	
		Neben allen Fahrradabstellanlagen am Fahrbahnrand, besonders neben Bügeln für Lastenräder, sollten die Bordsteine abgesenkt sein, damit Radfahrende den Radfahrstreifen erst direkt an den Bügelstandorten verlassen und nicht über Gehwege fahren.	Es wurden alle Bereiche erneut geprüft und ggf. angepasst. Die Bordsteine werden im Bereich von Fahrradanlehnbügeln so abgesenkt, dass Radfahrende diese direkt anfahren können.
		2.2 Einfärbung des Radfahrstreifens bei Hufnertwiete	
		Der Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße sollte in der Einmündung Hufnertwiete zur Verdeutlichung rot eingefärbt werden, so wie es auch in der 1. Verschickung vorgesehen war.	Eine Einfärbung des Radfahrstreifens im Bereich der Einmündung Hufnertwiete ist aus denkmalschutztechnischen Gründen nicht möglich. Da es sich bei der Hufnertwiete um eine Anliegerstraße in Einbahnrichtung handelt, in der nur Zielverkehre erwartet werden,

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		2.3 Ladezonen und Parkstandsbewirtschaftung in Poppenhusenstraße In der Poppenhusenstraße entstehen eine Reihe zusätzlicher Parkstände, weil Schrägparken eingerichtet wird. Hier sollten ebenfalls zwei Ladezonen eingeplant werden und vor dem Ortsamt auch bewirtschaftete Parkstände, damit diese nicht durch Dauerbelegung blockiert sind. 2.4 Einfahrschutz am Nordende Poppenhusenstraße Um zu verhindern, dass Kfz-Linksabbieger aus Poppenhusenstraße in Wiesendamm Radfahrende, die in die Poppenhusenstraße einbiegen, behindern oder gefährden, schlagen wir vor, eine kleine Schutzinsel in der Einmündung einzuplanen, wie es mittlerweile vielfach gebaut wird bei freigegebenen Einbahnstraßen, siehe dazu https://hamburg.adfc.de/artikel/gute-beispiele-zufahrt-und-ausfahrt-von-einbahnstrassen-sichern	wird dies als vertretbar angesehen. Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme. Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme.
22.	**Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg** **vom 17.09.2021**	Es bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
23.	**N/VS** **vom 25.08.2021**	Aus Sicht des Bodenschutzes kann ich Ihnen folgende Hinweise zur o.g. Planung geben: 1. Das gesamte Vorhabengebiet wird von einer großflächigen Verunreinigung des Grundwassers mit leichtflüchtigen, chlorierten Kohlenwasserstoffen (LCKW) unterströmt. Bei Baumaßnahmen, die eine Grundwasserabsenkung erfordern, ist mit Mehrkosten für eine Reinigung des geförderten Grundwassers zu rechnen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		2. Das Grundstück Hufnerstraße 30 / Poppenhusenstraße 1 ist im Altlasthinweiskataster der BUKEA als Fläche erfasst. Grund für die Aufnahme in das Kataster waren Hinweise auf die Tätigkeit verschiedener Betriebe der Chemischen Industrie zwischen vor 1945 und 1986. Konkrete Hinweise auf Bodenverunreinigungen liegen nicht vor. 3. Im Kreuzungsbereich Hufnerstraße / Wiesendamm war von vor 1935 bis nach 1957 eine öffentliche Tankstelle angesiedelt. Der Standort ist heute Teil der Straßenverkehrsfläche bzw. der Grünanlage. Konkrete Hinweise auf Bodenverunreinigungen liegen nicht vor.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Dies wird zur Kenntnis genommen.
24.	**N/SL vom 07.09.2021**	N/SL 1 hat keine Bedenken.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
25.	**N/MR3 vom 15.09.2021**	Mit Lageplan 2/2 wird die Planung um einen neuen Streckenabschnitt in der Poppenhusenstraße erweitert. Hier sollen ohne Berücksichtigung der Schutzbelange des Straßenbegleitgrüns in den westlichen Nebenflächen neue Längsparkbuchten zwischen altem Baumbestand hergestellt werden, was in dieser Form den Baumerhalt stark beeinträchtigen, wenn nicht sogar in Frage stellen würde (Detailkommentierung dazu s. Lageplan 2/2). Auffallend ist in diesem Zusammenhang eine inhaltliche Diskrepanz zwischen Abwägungsvermerk zur 1.Verschickung und Erläuterungsbericht der 2.Verschickung hinsichtlich sensiblem Umgang mit schützenswertem Baumbestand. Der Abwägungsvermerk gibt noch vor, diesen Anforderungen in allen seinerzeit vorab abgestimmten und kommentierten Bereichen durch Hinzuziehen eines Baumgutachters und baubegleitender Baumpflege Rechnung tragen zu wollen. Der Erläuterungsbericht hingegen schweigt sich hinsichtlich dieser Anforderungen im neuen Abschnitt aus. Die vorlegte Planung Lageplan 2/2	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		spiegelt diese Ausrichtung auf rein technische Umsetzung ohne Rücksicht auf Begleitumstände und Folgewirkungen dann auch inhaltlich.	Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme.
		Lageplan 1/2 Durch die Aufweitung der nördlichen Baumscheibe kann hier eine nach Stand der 1.Verschickung erforderliche Fällung dankenswerterweise vermieden werden. Aufgrund der starken Durchwurzelung der Nebenflächen ist aber baubegleitende Baumpflege obligatorisch. Auf der Südseite sollte die neue Bordlinie nicht in den Kronentraufbereich des Bestandsbaumes hineingelegt werden. (vgl. auch Verschickung Hufner-Reesestraße: Kommentar-Doppelung)	Sowohl in die Planung als auch in die Bauausführung wird ein Baumpfleger involviert. Aufgrund der Schleppkurven, kann der Einmündungsbereich Flachsland nicht schmaler gestaltet werden. Es wird, wie bereits erwähnt, auch baubegleitend ein Baumpfleger involviert.
		An der gegenüberliegenden Einmündung vor Hufnerstraße Nr. 23/ Osterbekstraße Nr. 114 muss eine private Mauer auf Tiefbaufläche zurückgebaut werden. Dem Grundeigentümer sind hinsichtlich des benachbarten Straßenbaumes Auflagen zum Wurzelschutz beim Rückbau aufzuerlegen. Im Zuge der Erweiterung der Nebenflächen ist ebenfalls baubegleitende Baumpflege einzubinden.	Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.
		Vor Hufnerstraße Nr. 23 soll eine Feuerwehrzufahrt neu gepflastert werden. Sowohl Pflasterfläche als auch Randeinfassungen mit Tiefborden befinden sich in der Kronentraufe einer alten Linde von 1932. Hier muss im Rahmen der Ausführungsplanung eine baumverträgliche Ausbauvariante ausgeschrieben werden und auch zur Ausführung kommen. Ggf. muss auf Tiefborde verzichtet und stattdessen Stahlschienen mit Punktfundamenten verwendet werden. Ein 70 cm tiefer Aufbau gemäß ReStra wird nicht durchführbar sein, ggf. muss auf dem vorhandenen Untergrund neu gepflastert werden.	Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.
		10 Meter südlich befindet sich auf Höhe der nächsten Baumscheibe, einer alten Linde von 1924, eine ausgedehnte Glensandafläche. In diesem Bereich bis hinunter zur Einmündung Brucknerstraße wird aufgrund des alten Baumbestandes in den westlichen	Dies wird zur Kenntnis genommen. Welche Bauweise zur Ausführung kommt, wird vor Ort in Abstimmung mit dem Baumpfleger festgelegt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Nebenflächen kein ReStra-gerechter Ausbau möglich sein. Im Straßenverlauf über den Osterbekkanal ist kein Straßenbegleitgrün betroffen. Im kurzen Abschnitt zwischen Poppenhusenstraße und Hufnertwiete sind zwei Linden von der Maßnahme berührt, ein altes Exemplar, Pflanzjahr 1900, an der Einmündung Hufnertwiete sowie südlich davon eine Nachpflanzung aus dem Jahr 2001. Wie schon beim Ortstermin am 26.11.2020 vermerkt müssen auch hier Wurzelschutzanforderungen berücksichtigt werden. Aufgrund der Wurzelaktivität ist in den Kronentraufbereichen kein ReStra-gerechter Ausbau möglich, bei der Bauausführung ist eine baubegleitende Baumpflege erforderlich, auch hinsichtlich des Einbaus der vorgesehen Fahrradbügel in den Kronentraufen. Im Bereich der Einmündung Poppenhusenstraße sind hinsichtlich Wurzelschutz drei private Grenzbäume im Vorgarten zu berücksichtigen. Auch bei der Anpassung/ Umbau von Bestandsgehwegüberfahrten ist der Wurzelschutz zu berücksichtigen, unter Umständen kann nicht überall ReStra-gerecht ausgebaut werden. In diesem Fall sind Tragschichten zu reduzieren. Die beschriebenen erforderlichen baubegleitenden Sondierungen sind mit der baubegleitenden Baumpflege zu koordinieren. Poppenhusenstraße Westseite Der Baumbestand der Poppenhusenstraße besteht durchgehend aus Linden mit dem Pflanzjahren 1935 (3*), 1950 (3*), 1980, 1985 und 2010, durchgängig vitaler Baumbestand. Altexemplare sowie jüngere Bäume wurzeln teilweise dicht an der alten Granitbordkante. Vor Nr.3a steht ein alter, vormals dreistämmiger Catalpa (Trompetenbaum) im Vorgarten, die beeindruckend ausladende Krone überragt die Nebenflächen und ist ebenso schutzwürdig wie das Straßenbe-	Dies wird zur Kenntnis genommen. Welche Bauweise zur Ausführung kommt, wird vor Ort in Abstimmung mit dem Baumpfleger festgelegt. Dies wird zur Kenntnis genommen. Dies wird zur Kenntnis genommen. Welche Bauweise zur Ausführung kommt, wird vor Ort in Abstimmung mit dem Baumpfleger festgelegt. Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		gleitgrün. In diesen größtenteils alteingewachsenen Bestand sollen entlang der Westseite von Hausnummer 1a bis zur Einmündung Wiesendamm durchgängig neue Längsparkbuchten im Wurzelraum eingebaut werden um das Parken zukünftig zu ordnen. Diese Ordnungsmaßnahme hätte hinsichtlich Ausmaß und erforderlicher Aufbautiefe gemäß ReStra umfangreiche Wurzelverluste zur Folge und ist daher kritisch zu bewerten. Zudem müssten die alten Hochborde gezogen werden, was aufgrund von Anhaftungen und Überwüchsen zwangsläufig zu Wurzelabrissen und großen Rindenschäden führt. Auch die Widerlagerfunktion für die Bäume ist zu berücksichtigen. Geringfügig vergrößerte Baumscheiben helfen nicht entscheidend zur Kompensation zu erwartender Wurzelverluste, zumal viele Baumscheiben schon jetzt durch Glensandaflächen erweitert sind. Selbst jüngere Bäume haben schon das Hochbord überwachsen wie z.B. die 1985 gepflanzte Linde BaumNr. 50 vor Nr.3. Alle Baumscheiben sind oberflächennah stark durchwurzelt, ebenso die angrenzenden Nebenflächen. Vor allen Baumscheiben ist der Gehweg durchgängig leicht überwölbt mit 10*20er Betonpflaster befestigt. Angrenzende 6-Eck-Pflasterflächen sind im Verband teilweise aufgebrochen und hochgedrückt, Gehwegplatten angehoben und verkantet. Fortlaufend sind Baumscheiben mit Glensanda aufgeweitet, um den oberflächennahen Wurzeldruck plastisch überdecken zu können. Auch aufgekantete Baumscheibenrandeinfassungen und erhaben über die GOK hervorragende Starkwurzeln sind durchgängig wiederkehrende eindeutige Indikatoren für starke oberflächennahe Wurzelaktivität. Die meisten Bäume sind mit ihren Wurzelanläufen bis an die Bordsteine herangewachsen oder haben diese z.T. schon überwachsen. Alle stützen sich der Länge nach gegen die Borde ab, wodurch Anhaftungen und Verwachsungen am und mit dem Bord zu erwarten	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		sind. Hier könnte selbst ein Gutachter keine baumverträgliche bauliche Alternative anbieten, die aufgrund von Wurzelverlusten und Schädigungen nicht mittelfristig zum Vitalitätsverlust führen würde. Auf die geplanten Längsparkbuchten sollte daher verzichtet werden, um die Vitalität und damit auch die Klimafunktion der Bäume nicht zu beeinträchtigen und auf Dauer zu erhalten. Die gesamte westliche Baumachse sollte daher vor baulichen Eingriffen geschützt werden.	
		Da die Finanzierung dieses Streckenabschnittes noch nicht gesichert ist besteht aktuell auch kein Handlungsbedarf. Daher sollte zwischenzeitlich über einen erforderlichen Paradigmenwechsel des Planungsansatzes nachgedacht und die Planung zu gegebener Zeit in baumverträglicher Weise geändert werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme.
		Ostseite Die sechs neuen Baumstandorte der Ostseite werden begrüßt, als Leitbaumart soll Linde nachgepflanzt werden. Die Sorte ist noch mit MR 334, Herrn Schoof abzustimmen. Die Standorte dürfen sich nicht mit der Anordnung der öffentlichen Beleuchtung überlagern, ein hinreichender Abstand ist einzuhalten.	
		Zudem sollte überlegt werden, wie sich die Planung in einem insgesamt bauhistorisch geprägten Umfeld ausmacht. Die historischen Borde bilden nicht nur eine Verbindung mit den Bäumen, auch ihr Erscheinungsbild ist stimmig zum Umfeld. Auch aus diesem Grund sollten sie möglichst nicht gezogen werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme.
		Höhenabwicklung: Die Höhenentwicklung von Fahrbahn und Nebenflächen muss an den Bestandshöhen der Baumscheiben sowie Wurzelanläufen frei stehender Bäume ausgerichtet werden. Nebenflächen sollten Niederschlagswasser möglichst den Baumscheiben/ Baumpflanzstreifen	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		zuführen. Ein Tieferlegen von Fahrbahn und Nebenflächen ist absolut baumunverträglich und daher zu vermeiden, die Gradiente 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Baumfällungen und Ersatz: Die Planung geht zweckoptimistisch davon aus, dass keine Bäume gefällt werden müssen, lässt dabei aber das erhöhte Eingriffsrisiko für Längsparkstände in durchwurzelten Nebenflächen in der Poppenhusenstraße außer Acht. Bei anderen Bauvorhaben der jüngeren Vergangenheit mussten bei ähnlichen Ausgangssituationen wiederholt vitale Bäume gefällt werden. Eine Fällbilanz-Null kann nur bei Verzicht auf die kritischen Längsparkbuchten der Poppenhusenstraße vorausgesetzt werden.	Die Poppenhusenstraße ist aufgrund der fehlenden Finanzierungszusage der BVM nicht mehr Teil dieser Baumaßnahme.
		Die Leitungsfreiheit von Ersatzstandorten muss überprüft werden. Ersatzbäume sollten auch nicht in Konkurrenz zur öffentlichen Beleuchtung stehen. Die zukünftige Baumart/ hier Sorte für Ersatzpflanzungen ist noch mit MR334, Herrn Schoof abzustimmen.	Die Baumstandorte wurden hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft.
		Soweit bei der Bauausführung weitere Fällungen als Ultima Ratio unumgänglich werden, muss laut Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 jeder gefällte 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	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		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 vier Jahren auszuschreiben, eine hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen. Vor Abnahme hat ein Kronenentwicklungsschnitt zu erfolgen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung Gemäß Erläuterungsbericht soll die öffentliche Beleuchtung angepasst, d.h. neu geplant werden. Dabei ist darauf zu achten, das ÖB und Ersatzbaumstandorte ausreichend Abstand voneinander haben. Der Einbau von ÖB 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 Baumschutzbügel 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Ver- und Entsorgungsleitungen Laut Abwägungsvermerk hat HSE intensiven Handlungsbedarf für den Planungsabschnitt Hufnerstraße erklärt. Soweit hier auch Hausanschlüsse in den Nebenflächen hergestellt werden müssen sind diese Arbeiten ebenfalls hinsichtlich erforderlicher Baumschutzanforderungen und Maßnahmen planerisch und bauleitend zu koordinieren. Mögliche Auswirkungen auf den Baumbestand sind hinsichtlich Baumbilanz zu beschreiben.	Dieser Handlungsbedarf bezieht sich auf die Sielanlagen im Fahrbahnbereich im Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße.
		Im Bedarfsfall müssen Leitungsgräben 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Alle im Zuge der Leitungsarbeiten erforderlichen Eingriffe sowie die 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Allgemeine Vorgaben: Die Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen beibehalten werden. Allenfalls können Wurzelbereiche nach gutachterlicher Maßgabe überbaut werden. Eine Abgrabung im Wurzelbereich ist unzuläs-	Die Deckenhöhenplanung ist noch nicht abgeschlossen,

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		sig. 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.	es wird jedoch darauf geachtet möglichst nah an den Bestandshöhen zu bleiben. Dies ist bei einer Änderung des Querschnitts (gerade im Bereich des neuen Minikreisverkehrs) jedoch nicht immer möglich. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trummen kann wurzelrelevant werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Im Falle starker oberflächennaher Wurzelaktivität sind die Tiefbauarbeiten an Baumstandorten baumpflegerisch 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 Zweifel sind für einen Baumerhalt Stellplätze zu reduzieren.	Die Straßenbaumaßnahme wird sowohl in der Planung als auch der Bauausführung von einem Baumpfleger begleitet. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		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 ver-	Aktuell sind keine Findlinge vorgesehen, die Sicherung der Nebenflächen erfolgt durch Eichenspaltpfähle. Im

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		hindern.	Rahmen der Ausführungsplanung wird nochmal Kontakt mit N/MR322 aufgenommen, um den Einsatz von Findlingen und Eichenpfählen final abzustimmen.
		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 Kampfmittelsondierungen. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden. 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. Baubedingt erforderliche Eingriffe von Tiefbau, Leitungsbau und ggf. von Kampfmittelsondierung in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten 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.	Dies wird berücksichtigt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" zu treffen. Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeb-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		lich: • 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 für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017) • 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	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Nummer 939), Ausgabe 2013 • Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen" des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
26.	**N/MR1** **vom 24.08.2021**	Für den Bereich der kurzfristigen Sondernutzungen melde ich wie folgt: - Hufnerstraße 51-57 – Baustelleneinrichtung – bis 31.10.2021 (ist eine große Baustelle und ich rechne mit einem Verlängerungsantrag, der jedoch bisher nicht vorliegt) - Hufnerstraße 32 – Kabelbrücke bis 31.12.2021 (gehört zu dem o.g. BV, auch hier wäre ich über eine Verlängerung nicht überrascht) - Sollten hier Verlängerungsanträge eingehen, werden wir die selbstverständlich mit MR 22 koordinieren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
27.	**N/MR21** **vom 27.08.2021**	MR 21 meldet Fehlanzeige.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
28.	**N/MR23** **vom 02.09.2021**	N/MR 23 hat nach wie vor keine Bedenken.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
29.	**N/MR5 vom 25.08.2021**	Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. Der angestrebte Bautermin muss noch abgestimmt werden. Änderungen in Zeit und / oder Umfang der Maßnahme sind unverzüglich nach Bekanntwerden der Baustellenkoordination zu melden, damit die Koordination der Maßnahmen mit Folgemaßnahmen oder anderen Maßnahmen im Umfeld angepasst werden kann. Da sich die Maßnahme auf einer Hauptverkehrsstraße befindet, ist die KOST zuständig. Im Umfeld befinden sich in der angestrebten Bauzeit die Maßnahme zur Sanierung der Krausestraße (März 2022 bis Dezember 2022) sowie die Instandsetzung der Bramfelder Straße / Barmbeker Markt (27. Juni 2022 bis 17. August 2022). Die Baumaßnahme sollte erst nach Ende der Instandsetzung Bramfelder Straße / Barmbeker Markt stattfinden. Gemäß Senatsdrucksache 21/15573 ist bei den geplanten Maßnahmen darzustellen: 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 Optimierungen der Umleitungen müssen auch die Belange der Fußgänger und Radfahrenden berücksichtigen. Dabei soll der vorhandene Grün- und Baumbestand geschont werden. 2. Die Terminsicherheit bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen muss erhöht werden. Ausreichende Reservezeiten 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 Straßenbau-	Es hat ein Abstimmungstermin mit der Baustellenkoordination, der KOST, der Abteilung MR des Bezirksamtes und dem planenden Ingenieurbüro stattgefunden. Um den Bauablauf endgültig festzulegen, wird zeitnah ein weiterer Abstimmungstermin stattfinden.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		maßnahmen der Stadt oder städtischer Einrichtungen und Gesellschaften im Stadtstraßennetz soll nach Möglichkeit die so genannten 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. Hierzu sollten Angaben gemacht werden, inwieweit die Senatsvorgaben/-ziele innerhalb der Planung eingehalten werden. Die Baustellenkoordination ist grundsätzlich rechtzeitig in Abstimmung mit weiteren Beteiligten an der Maßnahme oder folgepflichtigen Maßnahmen anderer Bedarfsträger / Realisierungsträger einzubeziehen, sodass eine zeitliche Abstimmung der Maßnahmen untereinander vorgenommen werden kann. Sollten weitere Realisierungsträger im Baufeld tätig werden müssen, ist gemeinsam mit der Baustellenkoordination und dem jeweiligen Realisierungsträger die Möglichkeit einer Kooperation zu prüfen. Kommunikative Elemente, wie Pressemitteilung und / oder Anliegerinformation sind mit der Baustellenkoordination abzustimmen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
30.	**Grüne Fraktion vom 11.10.2021**	1. Wir begrüßen die Planung verschiedener für Lastenräder vorgesehener Radbügel. Um die Wahrscheinlichkeit zu verringern, dass dort normale Räder parken, sollte in geeigneter Weise (Aufschrift auf dem Bügel/Schild/Signatur auf dem Boden/etc.) auf den Zweck dieser Bügel „mit mehr Platz drumrum" hingewiesen werden. 2. Die Planung sieht Wabensteinpflaster für die Pflasterung der Parkstände vor. Das Bezirksamt wird gebeten zu prüfen, ob auch Rasengittersteine verwendet werden können, um dem Grün mehr Raum zu geben und bessere Belüftung und Bewässerung des Bodens zu ermöglichen. Geprüft werden soll	Es werden entsprechende Verkehrszeichen eingeplant. Gemäß ReStra werden die Parkstände mit dem vorgeschriebenen Standardmaterial Wabensteine vorgesehen. Zudem wurde sich bezirksintern für dieses Materi-

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		auch, ob die Lösung, die am Borgweg für die Parkstände zwischen den Bäumen gefunden wurde (Gitter, gefüllt mit Natursteinbruch), geeignet ist. Zumindest sollte die Pflasterung jedoch wasserdurchlässig sein. 3. Es soll geprüft werden, ob direkt am Kreisel zwischen Poppenhusenstraße und Osterbekweg Platz für einen weiteren Baum ist. 4. Bei +525 sollte das Nordostende der östlichen Grünfläche gleich so abgeschrägt werden, dass der erwartbare Trampelpfad Richtung LSA vorweggenommen wird. 5. Poppenhusenstraße: Da eine Finanzierung des Umbaus derzeit nicht in Sicht ist, wird die Planung auch zunächst nicht weiterverfolgt. Wir bewerten die vorgelegten Pläne daher vorerst nicht im Detail. Der Aufwand für die Öffnung dieses kurzen Straßenabschnitts für den Rad-Gegenverkehr erscheint allerdings unverhältnismäßig. Die Prüfung von anderen, weniger kostenreichen Alternativen erscheint daher sinnvoll.	al entschieden aufgrund von Unterhaltungsaspekten. Nur in Flächen, in denen ein Einbau nicht möglich ist, wird auf Sonderbauweisen (z.B. TTE-Wabe) ausgewichen. Aufgrund des vorhandenen Leitungsbestandes ist ein weiterer Baumstandort hier nicht möglich. Dies wird berücksichtigt. Dies wird zur Kenntnis genommen.

2. P l a n v e r s c h i c k u n g

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**	Knoten Osterbekstraße 1. Wäre der Gehweg in diesem Bereich nicht mit einer Breite von 2,50 m herstellbar, indem man z.B. die 2 Fahrstreifen von 3,50 m auf 3,25 m reduziert. VD 52 befürwortet den breiteren Gehweg, da auch bei weiteren Knoten die Fahrstreifen eine Breite von 3,25 m haben.	Dies wird berücksichtigt.
		2. Die Haltelinien sind stets rechtwinklig zur Fahrgeometrie aufzubringen. Dieses ist z.B. in der Osterbekstraße in Richtung Hufnerstraße nicht der Fall. VD 52 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Dies wird berücksichtigt.
		3. Hier fehlt die Vorfahrtsbeschilderung VZ 306 StVO. Bitte an allen Kreuzungen überprüfen, dass diese vollständig ist. VD 52 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Dies wird am Knoten Hufnerstraße / Flachsland berücksichtigt. Am Kreisverkehr ist das VZ 306 nicht anzubringen.
		4. Das VZ 295 StVO grenzt nach der neuesten StVO-Anpassung den Sonderweg von der Fahrbahn ab und darf überfahren werden, um Parkstände und Grundstückseinfahrten zu erreichen. Als VZ 340 StVO ist es immer dann darzustellen, wenn dem Radfahrer das Einfahren in die Fahrbahn ermöglicht werden soll, um z.B. links abzubiegen. Dieses ist in der gesamten Planung zu überprüfen. VD 52 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Gemäß Abstimmung mit VD 52 soll die Markierung des Radfahrstreifens zu Grundstücksüberfahrten unterbrochen (gestrichelt)sein.
		Knoten Poppenhusenstraße 1. Aus dem Text zur Planung geht lediglich hervor, dass im Bereich der FLSA die erforderlichen Zahlen für die Einrichtung	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		eines FGÜ´s nicht gegeben sind. Die nach RFGÜ erforderlichen Zahlen für die Einrichtung der beiden dargestellten FGÜ´s werden jedoch nicht aufgeführt. Dieses bitte wir nachzuholen. VD 51 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Durch die Einrichtung eines Minikreisverkehrs entfällt dies.
		2. Da in den vergangenen Jahren wiederholt die Einrichtung eines gegenläufigen Radverkehrs in der Poppenhusenstraße thematisiert und angefragt wurde, möchten wir dahingehend darauf hinweisen, dass im Falle einer solchen Planung in der Poppenhusenstraße, unter Berücksichtigung der Umplanung des dortigen ruhenden Verkehrs (Seitenstreifenparken könnte aus Sicherheitsgründen nicht aufrechterhalten werden) die Neuplanung des Knotens Hufnerstraße baulich <u>nicht</u> für eine Gegenläufigkeit geeignet ist. VD 51 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Die Poppenhusenstraße wird nur für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, wenn eine Grundinstandsetzung dieser erfolgt. Hierzu fehlt noch eine verbindliche Mittelzusage seitens der BVM. Der Minikreisverkehr wird auch ohne verbindliche Mittelzusage der BVM baulich umgesetzt und wird dann an den Bestand der Poppenhusenstraße angeschlossen.
		3. In der Hufnerstraße stadteinwärts vor dem Knoten Poppenhusenstraße ist dem Radfahrer rechtzeitig das Einfahren auf die Fahrbahn zu ermöglichen, damit er links in die Poppenhusenstraße abbiegen kann (VZ 340 StVO). VD 51 stimmt der Ausführung des PK 31 zu.	Dies wird berücksichtigt.
		4. Der Gehweg Hufnerstraße – Hufnertwiete ist als sichere Querung dargestellt, liegt aber weiter als 5 m von der Fahrbahn entfernt, so dass es eine Querung auf Strecke und damit unsichere Querung wäre. Bitte überplanen bzw. entsprechenden Nachweis erbringen, sollte die Planung doch regelkonform sein.	Aufgrund des vorhandenen, historischen Kleinpflasters in der Hufnertwiete, ist es nicht möglich eine Querung gemäß H BVA einzurichten. Die taktilen Leitelemente entfallen entsprechend.
		5. Würde hier die Beschilderung mit dem VZ 237 StVO nicht eventuell mehr Sinn machen als das VZ 267 + ZZ 1022-10 StVO? VD 52 hält das VZ 237 StVO (wie auch PK 31) für sinnvoller,	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		da dort im Normalfall kein Fahrzeugverkehr (Pkw, etc.) fährt, sondern ausschließlich Radfahrer.	Dies wird berücksichtigt.
2.	**Feuerwehr** **Vom 23.02.2021**	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. 1. Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken". Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die 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. 2. Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen: Gebäudeklasse 1-2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis Gebäudeklasse 3-5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150 m Entfernung (Lauflänge); Sonderbauen entsprechend § 2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschrift in 300 m Umkreis, wobei der nächstgelege-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		ne Hydrant in maximal 120 m Entfernung (Lauflänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte. Im Speziellen: Nach Inaugenscheinnahme wurde in den Planungsunterlagen keine Dinge erkannt, die gegen die Belange der Feuerwehr sprechen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3.	**LSBG – GF IVS 1** **Vom 18.01.2021**	Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Hierfür ist durch den Bezirk weiterhin ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG/GF/IVS1 haben wir zurzeit leider nicht. Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördliche Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und bauliche Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.	Das Büro Schlothauer und Wauer ist bereits in die Planung involviert. Dies wird berücksichtigt.
4.	**LSBG – KOST** **Vom 19.01.2021**	Dem Beginn der Maßnahme Anfang Oktober in diesem Jahr kann die Kost nicht zustimmen, weil dieses Jahr die gesamte Strecke Reesestraße und Hufnerstraße bis zur Höhe Flachsland die Umleitungsstrecke für die Maßnahme Maurienstraße / Neubau Maurienbrücke ist. Wie bereits in der letzten Mail seitens der Kost erwähnt ist der Start der Deckensanierung Krausestraße ebenfalls noch dieses Jahr angedacht (Zeitraum der Maßnahme Krausestraße / Leitungsarbeiten, Deckensanierung 01.06.2021 – 30.03.2022). Eine	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Parallelität der beiden Maßnahmen Veloroute 5, Hufnerstraße – Reesestraße und Krausestraße / Leitungsarbeiten, Deckensanierung ist wegen der starken Verkehrseinschränkungen seitens der Kost nicht vorstellbar.	Nach der 2. Verschickung wird eine Abstimmung mit der Kost und der Baustellenkoordination durch MR 22 organisiert um die geplanten Maßnahmen in der Umgebung miteinander zu koordinieren.
5.	**LSBG – GB K** **Vom 21.12.2020**	In etwa 300 m Entfernung zur Hufnerstraße wird die Maurienbrücke gebaut. Fertigstellung der Brücke ist für Ende 2021 vorgesehen. Nach den Unterlagen für das Straßenbauprojekt soll der Umbau der Straße ab dem IV. Quartal 2021 beginnen, so dass es terminliche Überschneidungen gibt. Eine bauliche Überschneidung kann ich aber nicht erkennen, so dass beide Baumaßnahmen zeitgleich durchgeführt werden können. Ich empfehle, dass wir nur nachrichtlich auf den Bau der Maurienbrücke verweisen.	Dies wird berücksichtigt.
6.	**LSBG Brückenbaubetrieb** **vom 29.12.2020**	Sollten im Laufe der Maßnahme Ingenieurbauwerke von uns betroffen sein, so bitten wir um entsprechende Information.	Dies wird berücksichtigt.
7.	**BVM V** **vom 22.01.2021**	1. 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. 2. Das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Hufnerstraße in die Poppenhusenstraße sollte regelhaft ermöglicht werden.	Dies wird im weiteren Planungsverlauf im Detail abgestimmt. Die SRHH wird in dieser Verschickung beteiligt. Dies wird berücksichtigt.
8.	**Finanzbehörde** **vom 14.01.2021**	<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u> Die Hufnerstraße und die Poppenhusenstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Für die o.g. Baumaßnahme Bündnis für den Radverkehr werden keine Beiträge erhoben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9.	**Denkmalschutz-amt** **Vom 15.12.2020**	Hufnerstraße / Hufnertwiete 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 zudem 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.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt.
10.	**HHVA (ÖB)** **Vom 19.01.2021**	Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. - Neustellung von zwei AM 6,0m mit FGÜ-Leuchte - Demontage eines AM 7,5m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig - Neustellen von einem AM 7,5m mit Langfeldleuchte - Demontage von fünf AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig - Neustellen von fünf AM 9,5m mit Kofferleuchte - Punktuelles tauschen von einem AM 9,5m einschließlich Langfeldleuchte, der Mast ist auf Grund seines Baujahres	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		abgängig - Demontage von einem AM 11,8m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig - Neustellen von einem AM 11,8m mit Kofferleuchte - Punktuelles tauschen von einem AM 11,8m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig Hinweis zu den Schutzabständen: - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0 m Technische Änderungen behalten wir uns vor.	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.
11.	**HHVA (LSA)** **Vom 18.02.2021**	Von der Baumaßnahme sind die Lichtsignalanlage Knoten 1213 Hufnerstraße / Flachsland / Osterbek und die LSA 1214 betroffen. HHVA L1 hat die von Ihnen versandten Unterlagen zur 1. Verschickung gesichtet und hat im Prinzip gegen die Planung keine Bedenken. Bei der betroffenen LSA wird bei HHVA zurzeit geprüft, ob die Standorte der LSA-Schaltschränke geändert werden müssen. Hierfür muss bedacht werden, dass ein Wartungsfahrzeug von 2x6 Meter Umfang vor diesem jederzeit stehen kann, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern. Der Knoten muss vom Standort des Schaltschrankes für Wartungspersonal von HHVA und Regelkräften	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		der Polizei gut einsehbar sein. Gegebenenfalls muss ein Ortstermin gemacht werden. HHVA prüft zurzeit, wo die Schaltschränke geeignet stehen könnten und schickt Ihnen bald Vorschläge zu, damit Sie im Vorwege diesen mit einplanen können. Erfahrungsgemäß war in der Vergangenheit die Festlegung des Schaltschrankstandortes häufig mit Unannehmlichkeiten für fast alle am Bauprozess beteiligten Gewerke verbunden. • 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 Leerrohrque-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		rungen für LSA-Kabel nach HHVA Vorgabe einzubringen. Die separate Verlegung durch HHVA erfordert viel zeitlichen Vorlauf und erzeugt hohe Kosten für Sie und Ihr Vorhaben. 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. • Wir bitten im Zuge der Bauprüfung zur Installation eines passiven Anfahrschutzes zum Schutz des LSA-Schaltschrank vor Verkehrsunfällen in Rücksprachen mit Verkehrsanlagen.	Die Lage des Schaltschrankes am Knoten Hufnerstraße / Flachsland wurde angepasst. Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße entsteht zukünftig ein Minikreisverkehr, wodurch sich die Geometrie des Knotens ändert. Bitte prüfen Sie, ob eine Anpassung der Lage des Schaltschrankes weiterhin nötig ist.
12.	**Dataport** **Vom 21.01.2021**	Problematik Schacht Knoten Poppenhusenstraße nordwestlicher Bereich: Der Schacht hat die lichten Abmessungen 2,10x1,20 m zzgl. Wandung (ca. 15-20 cm), hat also die Außenmaße 2,50x1,70 m. Wie man auf unserem Planauszug erkennen kann, läuft in der Poppenhusenstraße eine große Trasse (29 Leerrohre) mit entsprechend vielen Kabeln. Diese Trasse läuft weiter über den fraglichen Schacht der somit einen wichtigen Baustein in unserem TK-Netz darstellt. Es ist für uns wichtig, diesen Schacht jederzeit zugänglich zu halten und nicht in die Fahrradspur zu legen. Ich bitte Sie zu prüfen, ob es hier nicht eine andere planerische Lösung gibt. Für unsere weiteren Trassen und Schächte gehen wir davon aus, dass wir diese im Rahmen der allg. Folgepflicht an die Planung anpassen können. Näheres wird aber sicherlich in einer Leitungsbesprechung geklärt werden können. 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.	Die Planung wurde so angepasst, dass der Schachtdeckel vollständig im Radfahrstreifen liegt, sodass dieser nicht in der Lage angepasst werden muss. Dies wird berücksichtigt und zeitnah eine Leitungsbesprechung organisiert.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
13.	**Hochbahn/HHA** **Vom 21.01.2021**	Allgemein: 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 Krüsistraße wird durch Busse mehrerer Linien in beiden Richtungen genutzt. Abschnitt Flachsland bis Hufnertwiete: Den geplanten Fußgängerüberweg am Übergang der Hufnerstraße in die Poppenhusenstraße sehen wir kritisch. Da an dieser Stelle eine durchgehende Linienführung der Straße vorherrscht, können dementsprechend die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten ausgefahren werden. Durch unvermutet auf die Straße tretende Fußgänger kann es an dieser Stelle zu stärkeren Betriebsbremsungen oder Gefahrendbremsungen kommen, wodurch Fahrgäste im Bus gefährdet werden. Wir bitten um Einrichtung einer FLSA, analog zur durchgehenden Verbindung auf der Hufnerstraße in Gegenrichtung.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Durch die geplante Einrichtung eines Minikreisverkehrs am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße, kann auf einen FGÜ nicht verzichtet werden.
14.	**VHH** **Vom 14.01.2021**	Die Belange der VHH sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
15.	**SRH** **Vom 12.01.2021**	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Bereich der Hufnerstraße (zwischen Flachsland und Hufnertwiete) zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, und rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreini-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		gung nicht entstehen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
16.	**HSE** **Vom 28.01.2021**	Vorläufige Stellungnahme Im Bereich der geplanten Baumaßnahme Hufnerstraße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Eine Untersuchung der vorhandenen Trummen und Trummenleitungen erfolgt im Rahmen dieser Untersuchung nicht. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Pütter 7888 32000 zu verständigen. Bitte beachten und berücksichtigen Sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen. Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt *Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen* zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwäs-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		serung 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 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen, die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	HSE **Vom 08.02.2021**	Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen im Bereich der oben genannten Hufnerstraße ist erfolgt. Daraus hat sich ein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung ergeben (s. Plan). Einen aktuellen Ansprechpartner gibt es zur Zeit noch nicht. Die Planung befindet sich in unserem internen Ingenieurbüro. Sobald wir einen Ansprechpartner haben, werden wir sie über ihn und den Bauzeitenplan informieren. Bitte beachten sie auch die Hinweise der HWW aus der Stellung-	Dies wird zur Kenntnis genommen und zeitnah eine

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		nahme v. 28.01.2021	Leitungsbesprechung organisiert.
17.	**HWW** **Vom 28.01.2021**	In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsanlagen 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. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem *Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen* zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): • 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 Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten. • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen. • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden. • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-38990. Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, sind in dem von Ihnen geplanten Bereich nur Regulierungsarbeiten geplant, gegebenenfalls punktuelle Aufgrabungen zur Reparatur bzw. Erneuerung von Armaturen und Hausanschlussleitungen. Wenn die im beigefügten Merkblatt sowie dieser Mail enthaltenen Hinweise Beachtung finden haben wir keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. Die 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.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
18.	**servTEC vom 28.01.2021**	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 Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere Herren 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 Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern. In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportio-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		nale 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 Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
19.	**Hamburg Energie** **Vom 28.01.2021**	Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
20.	**Stromnetz HH** **Vom 21.12.2020**	Bitte übersenden Sie uns zur detaillierten Prüfung der betroffenen Bereiche einen koordinierten Trassenplan. Aus diesem Plan sollten die Leitungsverläufe aller Leitungsträger sowie die baulichen Änderungen hervorgehen.	Die Details werden im Rahmen der Leitungsbesprechung besprochen und festgelegt.
21.	**Wall GmbH** **Vom 15.02.2021**	Die Wall GmbH ist von der Verschickung nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
22.	**ADFC** **Vom 05.01.2021**	**1. Vorbemerkung und Zusammenfassung** Wir begrüßen die Herstellung von Radfahrstreifen in der Hufnerstraße in Teilen des Bereiches und die Anlage einer Protected Bike Lane (PBL), die im Planungsbereich nun überall rechtsseitigen Radverkehr ermöglicht – für deren Erreichbarkeit sehen wir allerdings noch optimierungsbedarf. Mit einer Umgestaltung sollte unbedingt die Freigabe der Poppenhusenstraße für gegenläufigen Radverkehr erfolgen und hier eingeplant werden. Bereits im Jahr 2000 gab es dazu eine Planung, als noch nicht annähernd so viele Einbahnstraßen geöffnet waren wie heute. Nun gibt es mit dieser Überplanung die Chance, die erforderlichen Umbauten vorzunehmen.	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Die hier aufgelisteten Anregungen und Kritikpunkte werden im Folgenden unter 2. Ausführlich dargestellt und begründet: 1. Freigabe der Poppenhusenstraße in Gegenrichtung 2. Erreichbarkeit der PBL 3. Linksabbiegen in die Poppenhusenstraße 4. Radfahrstreifenbreite zwischen Borden 5. Knoten Flachsland: auf Rechtsabbiegespur stadtauswärts verzichten 6. Knoten Flachsland: Vorbeifahrstreifen und ARAS 7. Piktogramme für Linksabbieger in Flachsland 8. Haltelinien von Radfahrstreifen 5 m vorgezogen 9. Lieferzone Höhe Hufnertwiete 10. Markierung der Sicherheitstrennstreifen 11. Fahrradparken 12. Breite der Parkplätze für Kfz 13. Gehwege **2. Detaillierte Analyse und Bewertung** 2.1 Freigabe der Poppenhusenstraße in Gegenrichtung Dass die Poppenhusenstraße weiterhin nicht in Gegenrichtung freigegeben werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Mit Kundenzentrum Barmbek-Uhlenhorst, VHS und Bücherhalle gibt es bereits drei wichtige Ziele von öffentlichem Interesse innerhalb der Straße. Auch viele weitere Fahrbeziehungen führen idealerweise durch diese Straße, die den Bahnhof Barmbek / Bert-Kämpfert-Platz mit Wochenmarkt an die Veloroute anbindet. Die Regelakzeptanz ist entsprechend gering. Die Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung ist unserer Meinung nach nicht nur wg. §45 Abs. 9 StVO geboten, sondern würde auch direkt den Radfahrenden zeigen, dass sie mit	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		ihren Belangen in der Verkehrsplanung mittlerweile ernst genommen werden. Ausführlicher haben wir das hier dargestellt: https://hamburg.adfc.de/artikel/einbahnstrassen-sind-freizugeben Die Planung sollte nun also die Öffnung der Poppenhusenstraße in Gegenrichtung vorsehen. Dabei sollte Radverkehr in beide Richtungen der Hufnerstraße einbiegen können. Eine spätere Öffnung, wie im EB angedeutet, ist doch unrealistisch, wenn der Knoten jetzt umgebaut wird. Bisherige Ablehnungsgründe der Polizei Hamburg sind zum einen die Schrägparkstände im nordwestlichen Bereich der Poppenhusenstraße. Diese können leicht umgeordnet werden. Der zweite Ablehnungsgrund wird hier aus der Stellungnahme der Polizei zitiert: „Die zweite größere Änderung ist in dem Umbau des Knotens Poppenhusenstraße / Hufnerstraße zu sehen. Wie schon mehrfach beantwortet (Drucksachen: 20-2953 und 20-4687) führe der Rad fahrende die abschüssige Poppenhusenstraße dem Rechtsfahrgebot folgend unsignalisiert den Linksabbiegern aus der Hufnerstraße entgegen. Auf der gegenüberliegenden Nebenfläche der Hufnerstraße befindet sich ein Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht, der aber mangels Aufleitung von der Poppenhusenstraße aus nicht erreichbar ist. Der Knoten ist so umzubauen, dass der Rad fahrende sicher nach links in die Hufnerstraße abbiegen oder aber sicher den gegenüberliegenden Radweg erreichen kann, ohne mit in Gegenrichtung fahrenden Rad fahrenden oder mit links abbiegenden Kfz zu kollidieren." Die Anbindung Richtung Norden wird durch die PBL nun bereits erleichtert; wenn für die stadteinwärts Radelnden eine Vollsignalisierung notwendig würde, sollte dies jetzt mit geplant werden. Ein späterer erneuter Umbau würde die Kosten insgesamt erheblich	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		höher ausfallen lassen. Statt einer Vollsignalisierung des Knotens könnte auch über ein Haltegebot (VZ 206), eine Aufpflasterung oder Haifischzähne für die Linksabbieger aus Hufnerstraße Nord oder eine Ausweitung der LSA vom Rechts- auf den Linksabbieger nachgedacht werden. In Bild 1 ist grob eine mögliche Anbindung skizziert, mit einer einzigen Fahrrad-LSA am Ende der deutlich verkleinerten Dreiecksinsel, die eine Freigabe erteilen sollte, wenn die Fußgänger grün haben. Dabei könnte diese LSA grün zeigen oder schwarz bleiben, wie es für das indirekte Linksabbiegen teilweise vorgesehen wird – bei schwarz fährt man auf eigenes Risiko unter Gewährung der Vorfahrt. Dadurch entsteht eine Fahrradschleuse: Die Radler*in kann sich vom Kfz-Verkehr unter dem Schutz einer konfliktfrei geschalteten Signalisierung ungestört in die Fahrstreifen vor Flachsland oder auf den Radweg einsortieren. Schmale Inseln (rot) vor und hinter dem FGÜ, der über den Radfahrstreifen hinweg weitergeführt werden sollte (so in der Skizze nicht dargestellt), schützen vor Gegenverkehr. Dass über Jahre Begründungen geschrieben werden, die immer darauf verweisen, dass der Knoten umgebaut werden <u>müsste</u> und dann nicht zu agieren, wenn dieser überplant wird, ist nicht akzeptabel. Es sei hier noch der Hinweis auf die Ifflanstraße erlaubt, in der auch nach der Freigabe beidseitig Schrägparken angeordnet ist – und sogar in Bereich geduldet wird, in denen es nicht gestattet ist. Die Ifflandstraße ist deutliche abschüssiger in Gegenrichtung und unübersichtlicher, wird noch immer von Stauumfahrern frequentiert und scheint stärker befahren als die Poppenhusenstraße. 2.2 Erreichbarkeit der PBL Das Linksabbiegen an der Einmündung Poppenhusenstraße in die PBL scheint nur indirekt vorgesehen zu sein, was dadurch gefährlicher ist, dass beim Einbiegen also gleichzeitig Kfz aus Hufnerstraße	Eine Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist in der 2. Verschickung dieser Maßnahme angedacht. Die Poppenhusenstraße wird durch einen Kreisverkehr angeschlossen. Für den Umbau der gesamten Poppenhusenstraße fehlt bisher jedoch eine verbindliche Mittelzusage der BVM. Sollten die Mittel nicht zur Verfügung stehen, behält sich der Bezirk Hamburg-Nord vor, den Kreisverkehr zu bauen und in der Poppenhusenstraße an den Bestand anzuschließen. In diesem Fall wäre eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts nicht realisierbar.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Süd und Nord beachtet werden müssen. Letztere, also Linksabbieger aus Hufnerstraße Nord können schlecht erkennen und werden nicht damit rechnen, dass Radfahrende, die dort auf dem Radfahrstreifen ggf. stehen bleiben, den Radfahrstreifen verlassen, den Fahrstreifen überqueren und in die PBL einbiegen – diese Radfahrenden haben allerdings Vorfahrt. Dort sehen wir Konfliktpotential. Das Einordnen in den Fahrstreifen, auch noch von Radweg auf der Brücke kommend und damit ein direktes Linksabbiegen sollte unbedingt ebenfalls möglich sein, dafür sollte der Radfahrstreifen direkt ab der Ableitung gestrichelt werden. Und es sollte erkennbarer werden, wie die Vorfahrtslage ist. An der Stelle entwickelt uns ein „Vorfahrt gewähren" (VZ 205) hinter dem FGÜ im beschleunigten / freien Linksabbieger in die Poppenhusenstraße zu wenig entschleunigende Wirkung. Wir regen an, die Fahrlinie der Linksabbieger weniger geschmeidig zu gestalten und die Linksabbieger durch Anpassung der Dreiecksinsel und durch ein weiteres flaches Inselchen, das z.B. von Lkw überfahren werden könnte, zum langsamen Abbiegen zu „zwingen" und damit auch die Aufmerksamkeit der Linksabbieger zu maximieren, wie in Bild 2 verdeutlicht. Dies ist aber nur ein Verbesserungsvorschlag für eine an sich auch dann noch unzureichende Planung. Unserer Meinung nach muss der Knoten so gestaltet werden, dass Zweirichtungsradverkehr in der Poppenhusenstraße unterstützt wird (siehe 2.1). 2.3 Linksabbiegen in die Poppenhusenstraße Für Radfahrer*innen in der Hufnerstraße (Nord) stadteinwärts ist das Linksabbiegen in die Poppenhusenstraße nicht verdeutlicht. Hier sollte im Bereich, in dem der Linksabbiegestreifen beginnt, eine entsprechende Pfeilmarkierung im Radfahrstreifen und eine durchbrochene Radfahrstreifenmarkierung anzeigen, dass man sich einordnen muss. Fahrradpiktogramme im Linksabbiegerstreifen verdeutli-	Dies wird berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		chen für alle, dass Radfahrende hier richtig sind.	Dies wird berücksichtigt.
		2.4 Radfahrstreifenbreite zwischen Borden	
		Der Radfahrstreifen stadteinwärts in der Rechtskurve der Hufnerstraße gegenüber Einmündung Poppenhusenstraße scheint schmaler zu sein, als der Radfahrstreifen mit 2,5 m Breite auf gerader Strecke (im Plan in der Kurve unbemaßt). Besonders zwischen den Bordsteinen sollte eine möglichst große Breite bestehen, um z.B. auch mit Fahrradanhänger gut um die Kurve zu kommen. Generell begrüßen wir, dass die Inseln vor dem Schneiden in der Kurve schützen.	Dies wird berücksichtigt.
		2.5 Knoten Flachsland: auf Rechtsabbiegespur stadtauswärts verzichten	
		Der MIV nutzt diesen Straßenzug in Fahrtrichtung Süden als Durchgangsstraße. In Fahrtrichtung Norden allerdings gibt es keine sinnvolle übergeordnete Verbindung, der Durchgangsverkehr nutzt Barmbeker Markt – Fuhlsbüttler Straße. Deshalb sollte der Ausbau der Fahrbahnen asymmetrisch erfolgen und auf separate Abbieger stadtauswärts generell verzichtet werden.	Dies wird berücksichtigt.
		Hier sollte konkret der Rechtsabbieger in Flachsland entfallen und der Platz des bisherigen Rechtsabbiegers zum Radfahrstreifen werden. Die Haltelinie für den Radverkehr ist aus Sicherheitsgründen 5 m vor der Haltelinie des Kfz-Fahrstreifens anzuordnen.	Dies wird berücksichtigt.
		Der östliche Gehweg südlich der Einmündung Flachsland kann dadurch verbreitert werden. Dieser ist an der Stelle nur 2,03 m breit geplant und es ist im Plan auch unklar, ob der Verteilerkasten, der versetzt werden soll, diesen weiter einschränkt. Eine Umverteilung des Straßenraumes von Fuß- hin zu Radverkehr durch Bau von Velorouten ist nicht im Sinne der angestrebten Verkehrswende.	Dies wird berücksichtigt.
		2.6 Knoten Flachsland: Vorbeifahrstreifen und ARAS	
		Wir bitten darum, in Flachsland und Osterbekstraße zu prüfen, ob Vorbeifahrstreifen für Radfahrende und ARAS markiert werden kön-	Für einen Vorbeifahrstreifen ist eine Fahrstreifenbreite

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		nen.	von 3,25 m zu schmal.
		2.7 Piktogramme für Linksabbieger in Flachsland	
		Es steht auch Radfahrer*innen frei, stadtauswärts aus Hufnerstraße in Flachsland direkt links einzubiegen, so wie das auch heute möglich ist. Dafür müssen diese sich allerdings bereits vor dem Knoten Poppenhusenstraße auf der Fahrbahn einordnen und auf der Brücke in den Linksabbiegestreifen fahren. Dies sollte durch Fahrradpiktogramme im Linksabbieger verdeutlicht werden, um verkehrserzieherisch gemeinten Maßnahmen vorzubeugen.	Radfahrende, die aus dem Mischverkehr im Kreisverkehr kommen, können sich auch weiter im Mischverkehr einordnen. Zusätzlich hierzu können sie über eine Radfahrtasche indirekt links abbiegen. Ob Radfahrpiktogramme im Linksabbiegefahrstreifen angeordnet werden können, wird im weiteren Planungsverlauf mit VD abgestimmt.
		2.8 Haltelinien von Radfahrstreifen 5 m vorgezogen	
		Alle Haltelinien für den Radverkehr sind aus Sicherheitsgründen 5 m vor den Haltelinien der Kfz-Fahrstreifen anzuordnen. Nur dann ist zumindest für bei rot wartende Verkehrsteilnehmer*innen dafür Sorge getragen, dass Rechtsabbiegende den Radverkehr auch aus erhöhter Sitzposition heraus (Lkw) sehen können. (Auch die ERA sieht 4-5 m bei stärkerem Radverkehr vor, auf einer Veloroute sicher angemessen.) Dies ist hier genannt, weil die Maße nicht aus dem Plan hervorgehen.	Dies wird berücksichtigt.
		2.9 Lieferzone Höhe Hufnertwiete	
		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.	
		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 hintereinander Fahrende Kfz in einer Schlange ausweichen, werden Radfahrende nicht ausreichend	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		wahrgenommen, es kommt zu Gefährdungen, wie z.B. in der Fuhle gegenüber Einmündung Schmuckshöhe, wo Autoverkehr den Radfahrstreifen nutzt, um an Linksabbiegern vorbei zu fahren. Daher sollte es mindestens eine Lieferzone in der Mitte des Abschnitts geben, die rund um die Uhr für Liefer- oder Pflegedienste zur Verfügung steht. 2.10 Markierung der Sicherheitstrennstreifen In den Plänen ist die rechte Markierung der Radfahrstreifen als Breitstrich eingezeichnet, die linke Markierung der Parkstände gestrichelt. Die Sicherheitstrennstreifen sollen vor Dooringunfällen schützen, es ist also für die Sicherheit des Radverkehrs wichtig, dass gerade die Parkplatzabgrenzung besonders deutlich wahrgenommen wird, damit sie berücksichtigt wird. 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. 2.11 Fahrradparken Wir begrüßen, dass mehr Fahrradabstellbügel aufgestellt werden. Es sollten noch einige ergänzt werden und Poppenhusenstraße (bis Planungsgrenze, Westseite), Flachsland (bis Planungsgrenze) und in der Osterbekstraße (bis direkt an die Planungsgrenze, ggf. auch auf der Nordseite). Auf der Ostseite der Hufnerstra0e bei 0+580 werden an der Einfahrt Bügel entfernt. Diese sollten stattdessen dort lediglich leicht versetzt werden, um besonders an der Einfahrt die Sichtachsen freizuhalten. 2.12 Breite der Parkplätze für Kfz Die Breite der Längsparkstände wurde in den Regelwerken bereits auf immer größere Kfz angepasst und beträgt nun 2,10 m. Parkplätze sollte nicht noch breiter gestaltet werden, nur weil der Platz vor-	Eine Lieferzone wird im nördlichen Abschnitt vorgesehen. Die gestrichelte Markierung stellt ein Tiefbord dar. Dieses Tiefbord fungiert als Grenze der Parkstände, sodass der Bereich zwischen Hoch- und Tiefbord mit Wabensteinpflaster aus Beton hergestellt wird. Der Sicherheitstrennsteifen wird in Asphalt hergestellt und so verdeutlicht, dass dieser nicht Teil der Parkstände ist. Die Anzahl und Lage der Bügel wurde im Zuge der Planung der 2. Verschickung angepasst.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		handen ist. Das lädt unter Umständen zu einer Nutzung in Schrägstellung ein, weil häufig das Verständnis für den Sicherheitstrennstreifen fehlt (siehe 2.10). Der Platz sollte den Gehwegen zugeschlagen werden.	Die Breite der Parkstände wurde auf 2,10 m gemäß ReStra reduziert.
		2.13 Gehwege 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, zumindest in den „wurzelfreien" Bereichen.	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 einfacheren Austausch von beschädigten Pflastersteinen.
23.	**Fuß e.V.** **Vom 20.01.2021**	Wir begrüßen, dass im Bereich zwischen Hufnertwiete und Poppenhusenstraße der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Auch die Lösung am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße mit FGÜ gefällt uns.	
		Wenn wir das richtig verstehen, ist auf der Hufnerbrücke kein Radstreifen möglich, da der Bordstein unter Denkmalschutz steht. In diesem Fall würden wir vorschlagen, dass der Radweg vom Gehweg durch einen zusätzlichen Höhenunterschied und Bordstein getrennt wird.	Auf der Hufnerstraßenbrücke kann auf Grund der Brückenstatik nicht einfach so etwas verändert werden. Die Lage der Borde, sowie die Höhenlage müssen beibehalten werden.
		Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.	Dies wird berücksichtigt.
		Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.	Die Beleuchtung wird von HHVA nach aktuellem Stand der Technik geplant und umgesetzt.
		Wenn die Förderung des Fußverkehrs ernste gemeint ist, würden wir begrüßen, wenn die Gehwege nicht als „Nebenflächen" bezeichnet werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
24.	**N/SL** **Vom 20.01.2021**	Keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
25.	**N/MR 21** **Vom 13.01.2021**	Fehlanzeige	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
26.	**N/MR 23** **Vom 27.01.2021**	Keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
27.	**N/MR 3** **Vom 09.02.2021**	Der Knoten Hufnerstraße/ Flachsland wurde schon im Zusammenhang mit der Teil-1.Verschickung Reesestraße – Hufnerstraße (Weidestraße – Flachsland) kommentiert, hier gibt es eine Überschneidung. Im Gegensatz zur Vorabsprache geht die vorgelegte Verschickung jetzt davon aus, im Knoten Hufnerstraße/Flachsland ohne Fällung auszukommen. Es sollte geklärt werden, zu welcher Verschickung der Knoten Hufnerstraße/ Flachsland jetzt gehört, auch hinsichtlich der Fällbilanz. Der MR3-Kommentar vom 8. Dezember 2020 ist nachrichtlich nochmals kursiv eingefügt: **Blatt 1** Knoten Hufnerstraße/ Flachsland: Hier sind aufgrund nicht vermeidbarer Einschnitte in zu kleine, unzuträgliche Bestandsbaumscheiben mindestens eine, ggf. zwei Fällungen erforderlich. Der Ausgleich kann am Standort erfolgen, die neuen Baumscheiben sollen gemäß FLL-Richtlinien hergestellt werden. Zur Nachpflanzung bieten sich pyramidale Baumvarianten an, wodurch ein permanenter Kronenrückschnitt an den dicht benachbarten Fassaden vermieden werden kann. An der gegenüberliegenden Einmündung vor Hufnerstraße Nr. 23/	Der Knoten Hufnerstraße / Flachsland ist entsprechend den Grenzen in der 2. Verschickung dieser Maßnahme zuzuordnen. Auch für die Baumbilanz wird dies berücksichtigt. Die Geometrie der Planung wurde angepasst, sodass die Lage der Bordsteine sich gegenüber der 1. Verschickung verändert hat. Es wird im weiteren Verlauf der Planung ein Baumgutachter hinzugezogen, um abschätzen zu können, ob der Baum gehalten werden kann oder gefällt werden muss. Eine Nachpflanzung am gleichen Standort ist aufgrund des vorhandenen Leitungsbestandes nicht immer möglich.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Osterbekstraße Nr. 114 muss eine private Mauer auf Tiefbaufläche zurückgebaut werden. Dem Grundeigentümer sind hinsichtlich des benachbarten Straßenbaumes Auflagen zum Wurzelschutz beim Rückbau aufzuerlegen. Im Zuge der Erweiterung der Nebenflächen ist ebenfalls baubegleitende Baumpflege einzubinden. Vor Hufnerstraße Nr. 23 soll eine Feuerwehrzufahrt neu gepflastert werden. Sowohl Pflasterfläche als auch Randeinfassungen mit Tiefborden befinden sich in der Kronentraufe einer alten Linde von 1932. Hier muss im Rahmen der Ausführungsplanung eine baumverträgliche Ausbauvariante ausgeschrieben werden und auch zur Ausführung kommen. Ggf. muss auf Tiefborde verzichtet und stattdessen Stahlschienen mit Punktfundamenten verwendet werden. Ein 70 cm tiefer Aufbau gemäß ReStra wird nicht durchführbar sein, ggf. muss auf dem vorhandenen Untergrund neu gepflastert werden. 10 Meter südlich befindet sich auf Höhe der nächsten Baumscheibe, einer alten Linde von 1924, eine ausgedehnte Glensandafläche. In diesem Bereich bis hinunter zur Einmündung Brucknerstraße wird aufgrund des alten Baumbestandes in den westlichen Nebenflächen kein ReStra-gerechter Ausbau möglich sein. Im Straßenverlauf über den Osterbekkanal ist kein Straßenbegleitgrün betroffen. Somit verbleibt zur Restkommentierung der kleine Abschnitt zwischen Poppenhusenstraße und Hufnertwiete. Hier sind lediglich zwei Linden von der Maßnahme berührt, ein altes Exemplar, Pflanzjahr 1900, an der Einmündung Hufnertwiete sowie südlich davon eine Nachpflanzung aus dem Jahr 2001. Wie schon beim Ortstermin am 26.11.2020 vermerkt müssen auch hier Wurzelschutzanforderungen berücksichtigt werden. Aufgrund der Wurzelaktivität ist in den Kronentraufbereichen kein ReStra-gerechter Ausbau möglich, bei der Bauausführung ist eine baubegleitende Baumpflege erforderlich, auch hinsichtlich des Einbaus der	Ein Baumsachverständiger wird in die Planung und Ausführung involviert.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		vorgesehen Fahrradbügel in den Kronentraufen. Im Bereich der Einmündung Poppenhusenstraße sind hinsichtlich Wurzelschutz drei private Grenzbäume im Vorgarten zu berücksichtigen. Auch bei der Anpassung/ Umbau von Bestandsgehwegüberfahrten ist der Wurzelschutz zu berücksichtigen, unter Umständen kann nicht überall ReStra-gerecht ausgebaut werden. In diesem Fall sind Tragschichten zu reduzieren. Die beschriebenen erforderlichen baubegleitenden Sondierungen sind mit der baubegleitenden Baumpflege zu koordinieren.	Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.
		Höhenabwicklung Die Höhenentwicklung von Fahrbahn und Nebenflächen muss an den Bestandshöhen der Baumscheiben sowie Wurzelanläufen frei stehender Bäume ausgerichtet werden. Nebenflächen sollten Niederschlagswasser möglichst den Baumscheiben/ Baumpflanzstreifen zuführen. Ein Tieferlegen von Fahrbahn und Nebenflächen ist absolut baumunverträglich und daher zu vermeiden, die Gradiente 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.	Dies wird im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.
		Baumfällungen und Ersatz Wie eingangs erläutert ist zu klären, in welchem Verschickungsabschnitt die ggf. erforderlichen Fällungen im Knoten Hufnerstraße/ Flachsland anzurechnen sind. Nachpflanzungen sollen hier in den Bestandsbaumscheiben erfolgen. Die Leitungsfreiheit muss überprüft werden. Die zukünftige Leitbaumart für Ersatzpflanzungen ist	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		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 gefällte 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 hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen. Vor Abnahme hat ein Kronenentwicklungsschnitt zu erfolgen. **Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung** Gemäß Erläuterungsbericht soll 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 Belags-	Die Geometrie der Planung wurde angepasst, sodass die Lage der Bordsteine sich gegenüber der 1. Verschickung verändert hat. Es wird im weiteren Verlauf der Planung ein Baumgutachter hinzugezogen, um abschätzen zu können, ob der Baum gehalten werden kann oder gefällt werden muss. Die Art und Standorte der eventuell notwendigen Ersatzpflanzungen werden im weiteren Planungsverlauf mit MR 3 abgestimmt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		fugen versickernden Niederschlagswassers von Wurzeln eingewachsen. Daher dürfen alte, großvolumige Mastfundamente nicht gezogen werden, sondern verbleiben im Untergrund. Soweit Baumschutzbügel 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.	Dies wird berücksichtigt.
		Ver- und Entsorgungsleitungen Im Bedarfsfall müssen Leitungsgräben 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 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.	Dies wird berücksichtigt.
		Allgemeine Vorgaben Die Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen beibehalten werden. Allenfalls können Wurzelbereiche nach gutachterlicher Maßga-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		be 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. Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trummen kann wurzelrelevant werden. Im Falle starker oberflächennaher Wurzelaktivität sind die Tiefbauarbeiten an Baumstandorten baumpflegerisch 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 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. 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 ver-	Die Deckenhöhenplanung wird im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführt. Die Hinweise werden berücksichtigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		hindern. 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 Kampfmittelsondierungen. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden. 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. Baubedingt erforderliche Eingriffe von Tiefbau, Leitungsbau und ggf. von Kampfmittelsondierung in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten 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. Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" zu treffen. Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:	Dies wird berücksichtigt. Dies wird berückstigt.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		• 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 für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017) • 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	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) 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.	Dies wird berücksichtigt.
28.	**N/MR 5** **Vom 14.12.2020**	Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. Der angestrebte Bautermin muss noch abgestimmt werden. Änderungen in Zeit und/oder Umfang der Maßnahme sind unverzüglich nach Bekanntwerden der Baustellenkoordination zu melden, damit die Koordination der Maßnahmen mit Folgemaßnahmen oder anderen Maßnahmen im Umfeld angepasst werden kann. Im Umfeld der Maßnahme und der angestrebten Bauzeit befinden sich folgende Maßnahmen: - Wiesendamm, Hufnerstraße bis Saarlandstraße, bis Mai 2021 - Veloroute 5, Hufnerstraße / Reesestraße, Flachsland bis Weidestraße, Oktober 2021 bis Juli 2022 - Veloroute 5, Hufnerstraße, Krüsistraße bis Hufnertwiete, 4. Quartal 2021. 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. Gemäß Senatsdrucksache 21/15573 ist bei den geplanten Maßnah-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		men darzustellen: 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 Terminsicherheit bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen muss erhöht werden. Ausreichende Reservezeiten 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. Hierzu sollten Angaben gemacht werden, inwieweit die Senatsvorgaben/-ziele innerhalb der Planung eingehalten werden. Die Baustellenkoordination 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. Sollten weitere Realisierungsträger im Baufeld tätig werden müssen,	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		ist gemeinsam mit der Baustellenkoordination und dem jeweiligen Realisierungsträger die Möglichkeit einer Kooperation zu prüfen. Kommunikative Elemente, wie Pressemitteilung und/oder Anliegerinformation sind mit der Baustellenkoordination abzustimmen.	Dies wird berücksichtigt.
29.	**N/MR Sondernutzungen** **Vom 28.01.2021**	Es gibt in der Hufnerstraße 51-57 eine recht große Baustelleneinrichtung. Die Sondernutzungserlaubnis wurde bis 31.10.2021 erteilt und befindet sich auch im Anhang.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
30.	**Grüne / SPD** **Vom 21.01.2021**	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 eine komfortable und der derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Zahl von Radfahrer*innen angemessenen gute Verbindungen zum weiteren Wegenetz. Auch die Planung von Fahrradbügeln ist zu begrüßen. 1. Im Bereich Hufnerstraße 32/36 soll geprüft werden, ob auf der anderen Straßenseite oder an der Einmündung Hufnertwiete statt regulärer Stellplätze ausreichend dimensionierte Lieferzonen eingeplant werden können. 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. Am Knoten Hufnerstraße / Flachsland / Osterbekstraße bestehen aufgrund der derzeitigen Schaltung einzelner Fahrbeziehungen nacheinander derzeit teils überlange Wartezeiten für Fußgänger*innen und Radfahrende. Diese führen zu häufigen Rotlichtverstößen und sollen im Zuge der weiteren Pla-	Eine Lieferzone wird im nördlichen Planungsabschnitt vorgesehen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		nung so angepasst werden, dass nicht einseitig dem Rad- und Fußverkehr lange Wartezeiten auferlegt werden.	Die LSA-Steuerung wird im Rahmen der Planung angepasst.
		3. Am Osterbekkanal wird im Zuge der Errichtung diverser Neubauten am Nordwestufer auch eine neue Wegeverbindung und Uferpromenade am Wasser gebaut. Diese stellt praktisch die Fortsetzung der Promenade von der gegenüberliegenden Seite / Museum der Arbeit dar. Der Weg wird in Höhe von Hausnummer 36 auf die Hufnerstraße treffen. Bei der Planung der Umlaufzeiten an der Signalanlage Poppenhusenstraße / Hufnerstraße soll daher speziell in den Zeiten geringer Kfz-Belastung besonderer Wert auf kurze Wartezeiten für den Fußverkehr gelegt werden. Derzeit ist ein langes Warten, ohne dass überhaupt Kfz auf der Fahrbahn unterwegs sind, oft die Regel. Entsprechend gering ist die Akzeptanz des Fußgänger*innen-Rots.	Am Knoten Hufnerstraße / Poppenhusenstraße wird zukünftig ein Minikreisverkehr eingerichtet; die in der 1. Verschickung geplante LSA entfällt entsprechend. Für zu Fuß gehende werden gesicherte Querungen über alle Arme des Kreisverkehrs eingerichtet.
		4. Es sind bereits einige neue Sitzbänke geplant. Wir bitten darum, zu prüfen, ob insgesamt in regelmäßigen Abständen seniorengerechte Bänke aufgestellt werden können. Die Mobilität gerade von Senior*innen hat sich in den letzten Jahren sehr erhöht. Diese sind aber im besondere Maße darauf angewiesen, regelmäßig die Möglichkeit für eine kurze Pause zu haben.	Dies wird berücksichtigt.
		5. An der Westseite der Hufnerstraße gibt es derzeit keine Straßenbaumstandorte. Hier soll ebenso wie vor Hufnerstraße 24a geprüft werden, ob nicht Raum für einige weitere Straßenbäume ist. Ggf. wären diese erst nach Abschluss der Bauarbeiten auf dem Grundstück am Osterbekkanal zu pflanzen.	Auf Grund von Leitungsbestand ist es nicht möglich, auf der Westseite neue Baumstandorte zu planen.
		6. Entstehende und vorhandene Grünflächen sollen mit Frühblühern bepflanzt und möglichst mit einheimischen Stauden, Büschen oder anderen Blühpflanzen versehen werden, um	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		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.	Dies wird berücksichtigt.
		7. 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.	Dies wird berücksichtigt.
		8. Wo mehrere Fahrradanlehnbügel direkt neben der Fahrbahn geplant werden, soll die Bordkante abgesenkt werden, so dass eine direkte Anfahrt vom Radfahrstreifen erfolgen kann.	Bei allen Bügelflächen, die nicht direkt an eine Überfahrt grenzen, die zur Anfahrt genutzt werden kann, wird das Hochbord abgesenkt.
		9. Die Planung von 70 Fahrradstellplätzen auf 80 Metern Strecke in der Hufnerstraße lässt erahnen, dass nicht jeder Radbügel regelmäßig genutzt werden wird (bspw. im Bereich der Grünanlagen Hufnerstraße). Gleichzeitig finden sich in der Poppenhusenstraße und im weiteren Verlauf der Hufnerstraße Richtung Süden grundsätzlich zu wenige Radbügel. Es soll daher geprüft werden, wie die Bügel besser verteilt werden können (bspw. Einmündungsbereich Poppenhusenstraße). Alternativ kann die Zahl der Bügel dort, wo besondere Häufungen vorliegen (Grünanlage Hufnerstraße, Hufnerstraße 36) zugunsten von Falschparkern geschützten Grünflächen reduziert werden.	Dies wird berücksichtigt.
		10. Die Hufnertwiete ist für den Radverkehr bislang nicht in Gegenrichtung freigegeben. Grund dafür war laut Polizei, dass (mangels anderer Fahrtmöglichkeiten) eine Querung der Hufnerstraße notwendig, aber zu gefährlich sei. Da nun aber am Beginn der Hufnertwiete künftig nicht nur eine Weiterfahrt Richtung Norden möglich wird, sondern auch eine be-	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		fürchtete Querung der Hufnerstraße durch die Protected Bike Lane erschwert wird, sollte die Öffnung der Hufnertwiete im Zuge des Umbaus erfolgen. Die dafür ggf. notwendigen baulichen Voraussetzungen sind daher einzuplanen.	Dies wird bis zur Schlussverschickung mit dem zuständigen PK abgestimmt.
		11. Das Bezirksamt beschreibt eingehend, dass eine Öffnung auch der Poppenhusenstraße für gegenläufigen Radverkehr nicht in Sicht sei. Bislang war das wichtigste Argument, dass die Überplanung der Hufnerstraße eine Bedingung für eine Änderung sei. Wir schließen uns der Forderung des ADFC an, dass die Poppenhusenstraße im Zuge dieser Planungen unbedingt für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden soll. Das Bezirksamt wird gebeten, diesbezüglich nochmals Gespräche mit der BVM aufzunehmen.	Eine Öffnung der Poppenhusenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist in der 2. Verschickung dieser Maßnahme angedacht. Die Poppenhusenstraße wird durch einen Kreisverkehr angeschlossen. Für den gesamten Umbau der Poppenhusenstraße fehlt bisher jedoch eine verbindliche Mittelzusage der BVM. Sollten die Mittel nicht zur Verfügung stehen, behält sich der Bezirk Hamburg-Nord vor, den Kreisverkehr zu bauen und in der Poppenhusenstraße an den Bestand anzuschließen. In diesem Fall wäre eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts nicht realisierbar.
		12. Derzeit ist dieser Abschnitt der Hufnerstraße davon geprägt, dass Kfz bei „freier Bahn" oft mit deutlich mehr als 50 km/h um die Ecke an der Poppenhusenstraße biegen. Durch die Reduzierung auf eine Fahrspur und eine Verengung im Bereich der Ampel ist für rechtsabbiegende Kfz eine Verlangsamung hoffentlich wahrscheinlich. Sorgen macht nun noch das schnelle Linksabbiegen in die Hunferstraße. Es erscheint nicht sicher genug, dass der „Zebrastreifen" für ein ausreichendes Abbremsen sorgt, wenn gerade keine Fußgänger*innen zu sehen sind. Es soll daher nochmals untersucht werden, welche zusätzlichen Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung es hier gibt. Dies dient v.a. auch dem Schutz des Radverkehrs, der aus der Hufnerstraße geradeaus Richtung Bahnhof fährt.	Die Einrichtung eines Minikreisverkehrs am betrachteten Knoten wirkt dem entgegen, sodass eine Verkehrsberuhigung erzielt wird.