Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Baumaßnahme: **EMS-HH**

Teilbaumaßnahme: **12091, 12090, 12062, 12058**

Bedarfs- und Realisierungsträger: LSBG, Planung - S2 -

Das Bezirksamt Wandsbek, Management des öffentlichen Raumes, nimmt folgende Stellungnahme zur **1. Verschickung** vom 01.03.2021 (Eingang: )

| **Stellungnahmen des Managements des öffentlichen Raumes - MR -** | |
|---|---|
| Straßenplanung - MR 21 - | 22.04.2021 |

Grundsätzliches (Erläuterungsbericht):

Im Fokus der vorliegende Planung steht eine Verbesserung der Verkehrssituation hinsichtlich der Rad- und Fußgängerverkehr. Dafür wird in einem gesamten Planungsabschnitt die durchgehende Fahrbahn von ca. 7,0 m (im Bestand) auf 6,0 m im Streckenbereich und im Knotenbereich auf 6,5 m reduziert. Im Erläuterungsbericht steht, dass „*durch die Verschmälerung der Fahrbahn gegenüber dem Bestand u.a. gefährliche Überholvorgänge vermieden werden sollen.*“ Da im Text „u.a.“ steht sollten weitere Ursachen für diese Entscheidung geben. Welche?
Gem. dem Punkte 2.2 liegen keine Kenntnisse über negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch Beobachtungen von Dritten für den gesamten Streckenabschnitt vor und gem. Punkt 2.2.7 gab es keine Unfallgeschehen auf der Strecke im Zusammenhang mit Überholvorgänge. Alle Unfallgeschähen waren im Bereich der Knotenpunkte. Somit ist die Reduzierung der Fahrbahnbreite ist nicht genügend begründet.
Gem. Punkt 1 handelt es hier um eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße. Welchem Querschnitt gem. RAST 06 entspricht diese Strecke? Da der Straßenzug *besitz aufgrund der größtenteils lückenhaften Bebauung beidseitig der Straße* (s. Punkt 1.3) würde der Straßenzug einem Querschnitt der örtliche Einfahrtstraße (P. 5.2.6 RAST 06) bzw. einer Verbindungsstraße (Punkt 5.2.11 RAST 06) entsprechen. Daraus ergeben sich je nach Nutzungsansprüche unterschiedliche Querschnitte und die Varianten für die Radverkehrsanlagen.
Bei im Erläuterungsbericht genannten Verkehrsstärken handelt es sich um durchschnittliche Werte (DTV). Für die Dimensionierung des Querschnittes (s. 5.2.6, RAST 06) und der Art der Radverkehrsanlage (s. Bild 7, ERA) sind die Angaben der Spitzenstunden (Kfz/h Spitzenstunde) von Bedeutung und nicht die Durchschnittswerte. Da die Planung die Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ vorsieht (Fall II gem. Bild 7, ERA), würde der Kraftfahrzeugverkehr in der Spitzenstunde unter 800 Kfz/h liegen.

Weitere Variante:
Die vorgelegte Variante zur Realisierung des Radverkehrskonzeptes hat aber Nachteile:
- eine Verschmälerung der Fahrbahn würde die Radverkehrssituation nicht verbessern. Der Radverkehr wird dann weiter überwiegend wegen des bestehenden Geschwindigkeitsniveaus auf der Seitenräumen der Straße stattfinden.
- „Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ führt dazu, dass die Seitenräume gem. Tabelle 1, EFA dimensioniert werden müssen, wo Nutzbare Gehwegbreite > 2,50 m – 3,00 m sein könnte. Sollte der Radverkehr nur auf der Fahrbahn führen, könnte die vorhandenen Gehwege in diesem Fall nach einer Regelbreite von 2,65 m gem. der ReStra auszubauen.

- bei Einmündungen, in Knotenpunkten und an der Haltestellen lässt sich die gleichzeitige Umsetzung der beiden Radfahrerführungsformen (Mischverkehr + „Radfahrer frei“) schwierig zu realisieren.

Aus diesem Grund bitte ich Sie weitere mögliche Variante zu prüfen, die bisher nicht betrachtet worden ist, nämlich **Schutzstreifen**.
Alle Voraussetzungen für die planerische Umsetzung der Verkehrsanlagen in der Form der Schutzstreifen sind gegeben:
- ERA, Tabelle 8: Fall II (< 800 Kfz/h in der Spitzenstunde)
- das Verkehrsaufkommen von Lkw und Bussen < 1000 Kfz/Tag
- der gesamte Querschnitt ist gegeben bzw. lässt sich leicht anpassen.

Querschnitt (Bedarf):
2*2,65 m(Gehweg beidseitig)+ 6,00 m(Fahrbahn)+ 2*1,50 m(Schutzstreifen beidseitig) = 14,30 m
Sollte der Querschnitt nicht ausreichend sein, könnte folgende Anpassungen durchführen:
- Reduzierung der Gehwegbreite auf 1,50 m (maximal auf der Länge bis zu 15 m).
- temporäre Reduzierung des Schutzstreifen (auf 1,25 m)

<u>Verschickung / Lagepläne:</u>
Alle erforderlichen planerischen Elemente sollten bereits in der Lageplänen zur 1.Verschuckung dargestellt werden. Dazu gehören Leitelemente zur berrierefreien Gestaltung und vorgenommene Grunderwerbsflächen.
Layer: falsche farbige Darstellung der baulichen Flächen. Es sollten entweder die Layer aus dem Standardleistungskatalog des LGV oder gängige Layer angewendet werden (z.B.: die Überfahrten sollten Farbe Blau haben). Die Legende erhält keine Information bezüglich der Borde (Hochbord, Tiefbord, etc.)

<u>Ihre Planung:</u>
Sollte die vorgeschlagene Variante mit Schutzstreifen keine Anwendung finden, entnehmen Sie einzelne planerische Hinweise aus der jeweiligen Lageplänen.

| Straßenunterhaltung - MR 23 - | *07.04.2021* |
|---|---|

Allgemeine Stellungnahme für alle Planungsabschnitte:

1. In den Abschnitten mit Deckensanierungen sollte alle Grabenverrohrungen unter Überfahrten im Vorwege überprüft werden.
2. Alle Busbuchten bzw. Halten am Fahrbahnrand sollten in Busbeton ausgeführt werden, bei Station 1+350 steht aber in Asphaltbauweise
3. Ausstattungsgegenstände (Poller, Bügel, Fahrradbügel usw.) sollten in Standardausführungen, die auch über den Rahmenvertrag erneuert werden können, verbaut werden.

PSP 12091
0+625 und 0+650 sollten die Grünflächen verkleinert und als Grandflächen zur Gehwegverbreiterung ausgeführt werden. Zumindest auf eine Breite von 2,65 m.
1+150 vorhandene Feuerwehrsteckpfosten in der Überfahrt sollten wieder eingebaut werden, bei 1+200 sollten ebenfalls Feuerwehrsteckpfosten gesetzt werden. Die Gehwegbereiche werden dort häufig befahren.

PSP 12090
2+925 - 3+ 325 beidseitig der Fahrbahn soll neben dem Gehweg in Richtung Graben ein 0,65 m breiter Streifen in Grand ausgeführt werden, dieser Grandstreifen sollte befestigt werden. Generell sollten Grandfläche z.B. an Bäumen so klein wie nötig gehalten werden.
3+725 - 4+050 Trummen entwässern durch den Knick in den dahinter liegenden Graben. Eine Zustandskontrolle von Trummen und Trummenleitungen sollte vor der Deckensanierung erfolgen.
3+775 - 4+075 in diesem Bereich befinden sich abgängige Holzpalisaden zur Böschungssicherung, dieses sollten in diesem Zuge durch Betonpalisaden erneuert werden.
4+075 vorhandene Schranke zur Zufahrt Tannenhof sollte erhalten bleiben oder durch

Steckpfosten gesichert werden.
4+075 - 4+225 In diesem Gehwegbereich befinden sich viele Versackungen durch Wildtiergänge, eventuell wäre hier eine Befestigung in Asphaltbauweise besser.
4+175 - 4+525 in diesem Bereich befinden sich abgängige Holzpalisaden zur Böschungssicherung, diese sollten in diesem Zuge durch Betonpalisaden erneuert werden.
5+300 aus Sicht der Wegeaufsicht kann der Graben verkürzt werden, aktuell entwässert aber die Trumme gegenüber in diesen Grabenbereich
5+350 am FGÜ auf Seite des Bökenbargs, sollte der Gehweg in Richtung Bökenbarg breiter ausgebaut werden, auf dieser Seite befinden sich auch Fahrradbügel.

PSP 12058
6+700 - 6 +800 Eine Deckensanierung des Kreisels als Bestandteil der HVS sollte in dieser Maßnahme ebenfalls erfolgen, die Decke befindet sich aktuell schon in einem schlechten Zustand.
6+725 Flurstück 1840 sollte eine Zufahrt erhalten, Beschwerde liegt dazu schon vor.
7+350 - 7+425 Entwässerungsprobleme verursacht durch die Wurzeln des Straßenbaumes bei 7+385, eventuell kann der Graben auch in Richtung Gehweg verbreitert werden oder Entfernen des Baumes.

**Mögliche Regenbehandlungsanlagen:**

Durch hohen Unterhaltungsaufwand und Unterhaltungskosten sollten Filtertrummen vermieden werden. Ebenso sollte bei der Planung die Unterhaltung bzw. die entstehenden Unterhaltungskosten berücksichtigt werden. Zum Beispiel sollte darauf geachtet werden, das nicht komplette Filtersysteme gewechselt werden müssen, sondern nur das Substrat und dies unabhängig vom Hersteller.
Bei Ausschreibung der Filteranlagen sollte auch die Wartung im Zeitrahmen der Gewährleistung enthalten sein, um eine funktionierende Anlage übergeben zu können. In dieser Zeit kann der richtige Wartungs- und Reinigungsintervall bestimmt werden.

| Stadtgrün - MR 31 - | 27.04.2021 |
|---|---|

- In der Ulzburger Straße gegenüber der Einmündung Hinsbeker Berg ist der Grünstreifen auf mind. 1,75 m zu verbreitern, um hier Ersatzbaumpflanzungen zu ermöglichen. (Anlage 1)
- Die Fällung der Eiche an der Bushaltestelle Poppenbütteler Berg wird abgelehnt. Es handelt sich hier um einen etwa 150 Jahre alten Baum, der als Naturdenkmal bezeichnet werden muss. Es kommt hinzu, dass die vorgelegte Planung keine verkehrssichere Lösung für den Fahrradfahrer an dieser Stelle verspricht. (Anlage 2)
- Die Fällungen der 3 Eichen Poppenbütteler Berg/Ohlendieck werden abgelehnt. Alle 3 Fällungen lassen sich vermeiden, wenn man die Fußgängerquerung über die Straße Ohlendieck an den vorhandenen Stellen belässt, was sicher, im doppelten Wortsinn, möglich ist, zumal hier keine Fußgängerströme unterwegs sind. (Anlage 3)
- Auf der Nordwestseite des Poppenbütteler Bergs zwischen Ohlendieck und Brückenbauwerk kann einer Verbreiterung des Geh-und Radwegs zu Lasten des Grünstreifens nicht zugestimmt werden, da dies unweigerlich zu Verlust der gesamten Baumreihe führte. Die vorhandene Kantenführung ist mindestens einzuhalten, günstiger wäre ein größerer Abstand zu den Bäumen. (Anlage 4)
- Der Baum in der Lemsahler Landstraße gegenüber Einmündung An der Alsterschleife ist unter Beibehaltung der vorhandenen Gehwegekantenführung zu erhalten. (Anlage 5)
- Der Baum gegenüber Lemsahler Landstraße 102 ist zu erhalten. Es sollte möglich sein, den Radweg ohne Baumverlust auf die Fahrbahn zu führen. (Anlage 6)
- Die Baumfällungen in den Einmündungs- und Knotenbereichen Ödenweg und Eichelhäherkamp sind völlig unverhältnismäßig und werden abgelehnt. Die Bäume sind zu erhalten. Es sind in Absprache mit W/MR 31 entsprechende Lösungen zu entwickeln.
- Den Radweg auf der Ostseite der Lemsahler Landstraße gegenüber der Einmündung des Tannenhofs auf die Fahrbahn zu führen, verspricht weder im Hinblick auf Sicherheit noch

im Hinblick auf Komfort einen Gewinn. Es ist darauf zu verzichten, der Radweg ist weiter hinter dem Knick zu führen. Die Bäume sind zu erhalten.

- Die beiden Bäume Poppenbütteler Chaussee/ Ecke Steenbarg sind zu erhalten. Der Gehweg kann „hinter“ den Bäumen geführt werden. (Anlage 7)
- Die Sinnhaftigkeit einen wegen der Baumaßnahme zu rodenden Baum auf dessen Vitalität hin zu untersuchen, erschließt sich nicht.
- Die Baumbilanz aus dem Erläuterungsbericht weicht von der Baumbilanz der Anlage 02.1 ab. Geht man von der Baumbilanz der Anlage aus, stehen 81 Baumfällungen 79 Neupflanzungen gegenüber. Dies sind deutlich zu wenig. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Im Koalitionsvertrag der SPD und Die Grünen in Wandsbek festgelegt wurde, dass „bei Planungen zu Straßenbaumaßnahmen darauf geachtet wird, dass der vorhandene Baumbestand geschützt wird. Sollten Baumfällungen notwendig sein, soll eine entsprechende Ersatzpflanzung vorrangig mit Straßenbäumen möglichst ortsnah geplant und vorgenommen werden. Der Ausgleich soll verpflichtend mindestens im Verhältnis 1:1,5 vorgenommen werden. Dabei soll sich der Ersatz an der ökologischen Wertigkeit und dem Grünvolumen der zu fällenden Bäume orientieren.“
- Für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sind Substrate und Einrichtungen, die das Wachstum und nachhaltige Baumstandorte auch über die Dauer der Gewährleistung hinaus versprechen, zu verwenden.
- Hierzu gehören Baumscheiben bzw. Baumgruben in ausreichender Mindestgröße von 10m² offener Fläche bzw. 15m³ durchwurzelbaren Raum.
- Die Baumgruben sind im Zweischichtenaufbau mit Unterboden- und Pflanzsubstrat herzustellen (K+E Bohlsen und Harburg oder vergleichbares Produkt).
- Das Oberbodensubstrat ist aufgrund des hohen organischen Anteils bis max. 40cm Stärke unter GOK einzubauen. Für das Unterbodensubstrat gelten keine Beschränkungen.
- Die Seiten und der Boden der Baumgruben sind aufzulockern um ein verzahnen der Substrate mit anstehendem Boden zu gewährleisten.
- Bei kleineren offenen Baumscheiben als 10m² ist der durchwurzelbare Raum von 15m³ unter den befestigten Nebenflächen herzustellen. Hierbei sind standortverbessernde Maßnahmen vorzusehen (Tiefenbelüftung). Es sind miteinander verbundene Belüftungen in DN100 aus nicht ummanteltem Drainagerohr herzustellen. Die Verschlusskappen sollen dabei bündig mit dem anstehenden Boden sein. Das Drainagerohr ist bis 40cm unter GOK einzubauen, die Differenz ist aus KG-Rohr DN100 herzustellen.
- Die Baumstandorte müssen leitungsfrei sein.
- Die Machbarkeit der geplanten Baumstandorte im Hinblick auf ausreichende Abstände zum vorhandenen Baumbestand sind nicht überprüft worden.

| Wasserwirtschaft - MR 32 - | 29.04.2021 |
|---|---|

Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich mehrerer Vorfluter. Im Zuge der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Entwässerung des gesamten Planungsabschnittes sind Seitens der Wasserwirtschaft die gewässerspezifischen Daten bereits genannt worden. Insofern wird in dieser Stellungnahme auf eine Wiederholung der Daten verzichtet.

Eine qualifizierte Stellungnahme kann seitens W/MR 32 noch nicht abgegeben werden, da die Endfassung der Machbarkeitsstudie zur Straßenentwässerung noch nicht vorliegt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass, sollte sich im Zuge der weiteren Planung herausstellen, dass in weiteren Abschnitten (zu Abschnitt 4) eine Grundinstandsetzung erforderlich oder sinnvoll erscheinen, auch hier die Forderung nach Reinigung und Rückhaltung besteht.
Hier ist insbesondere der Abschnitt bis zum Poppenbütteler Berg benannt, da hier schon vor längerer Zeit über eine Neuregelung der Entwässerung und den Bau eines Filterbeckens nachgedacht wurde.

Anforderungen an die Entwässerung im Abschnitt 4 wurden bereits als Kommentar zur Machbarkeitsstudie abgegeben.

Anlagen:

- Anlagen MR 21
- Anlagen MR 31

Verfasst:

[redacted]

Datum:

30.04.2021