Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Anlage 2

Baumaßnahme: **Bündnis für den Radverkehr**

Teilbaumaßnahme: **Veloroute 6 Uferstraße**
Lerchenfeld bis Richardstraße

A B W Ä G U N G S V E R M E R K

August 2022

SCHLUSSVERSCHICKUNG

Abwägung der zur Erstverschickung (17.01.2020)
eingegangenen Stellungnahmen

Inhalt

1. VD 51, VD 52, PK 31 (10.02.2020) ... 3
2. F 02 ... 6
3. LSBG GF / IVS 1 (03.02.2020) ... 6
4. LSBG - S 2 ... 6
5. LSBG - G 1 ... 6
6. BWI (24.02.2020) ... 6
7. BUKEA-W ... 6
8. FB – 634 Anliegerbeiträge (30.01.2020) ... 6
9. Kulturbehörde – Denkmalschutzamt (22.01.2020) ... 7
10. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH ÖB (05.05.2020) ... 7
11. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH LSA ... 8
12. Stadtreinigung Hamburg (SRH) (10.02.2020) ... 8
13. ADFC Hamburg (27.01.2020) ... 8
14. Fuß e.V. Hamburg ... 10
15. Bezirks-Seniorenbeirat (23.01.2020) ... 10
16. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg (14.02.2020) ... 11
17. Landesverband für das Personen- Verkehrsgewerbe HH e.V. ... 12
18. N/VS ... 12
19. N/WBZ ... 12
20. N/SL (05.02.2020) ... 12
21. N/MR 3 (20.02.2020) ... 12
22. N/MR 1 ... 15
23. N/MR 21 ... 15
24. N/MR 23 ... 15
25. N/MR 5 ... 15
26. RegA BUHD über N/IS11 (25.02.2020) ... 15
27. Dataport (20.01.2020) ... 17
28. Hamburg Wasser (23.01.2020) ... 17

Vorbemerkung:

Die eingegangenen Stellungnahmen bezüglich einer möglichen Bevorrechtigung der Uferstraße gegenüber der Richardstraße wurden hinsichtlich der Umsetzbarkeit überprüft. In diversen Ortsterminen und Abstimmungen wurden verschiedene Varianten mit der Straßenverkehrsbehörde und der Fachbehörde diskutiert, wobei bislang keine abschließende Lösung gefunden werden konnte. Aufgrund des Brückenbauwerks sind diverse bauliche Varianten wie ein Kreisverkehr und Mittelinsel nicht oder nicht hinreichend optimal umsetzbar. Eine Ampellösung wurde auch nicht favorisiert, da sich dadurch die möglichen Querungsphasen für den Radverkehr sogar verschlechtern würden. Für die bisher favorisierte bauliche Variante mit Aufpflasterungen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung des KFZ-Verkehrs auf der Richardstraße aus Sicherheitsgründen sinnvoll. In Abstimmung mit der StVB konnte allerdings kein Anordnungsgrund für eine Tempo 30 Strecke ausgemacht werden. Für eine Tempo 30 Zone müsste die gesamte Richardstraße neu betrachtet und umgestaltet werden, was den Rahmen der Veloroutenmaßnahme vom Umfang als auch wirtschaftlich gesprengt hätte. Nach Abstimmung zwischen der BIS und dem Staatsrat der BVM wurde daher entschieden, die Maßnahme nun vorerst ohne den Knoten fortzusetzten, um zumindest die Nutzbarkeit auf der Strecke zu verbessern. Der Knoten soll als einzelne Maßnahme in den nächsten Jahren nochmal getrennt davon betrachtet und umgestaltet werden.

Die Querung der Richardstraße wird im Rahmen dieser Planung nicht weiter betrachtet und ist daher nicht Bestandteil dieser Planung.

Die Stellungnahmen, die sich auf den Knotenpunkt Uferstraße / Richardstraße beziehen, werden somit hier nicht abgewogen.

1.	**VD 51, VD 52, PK 31 (10.02.2020)**	*Die Uferstraße ist im Bereich zwischen Lerchenfeld und Finkenau bereits heute für den KFZ- Verkehr eine Sackgasse, die Ausfahrt Richtung Lerchenfeld ist nur für Radfahrer zulässig. Dies wird durch eine Mittelinsel sichergestellt. Für Rad Fahrende wurde im Jahr 2018 eine LSA installiert und eine Einmündung auf Fahrbahnniveau hergestellt.* *Ursprünglich wurde die Uferstraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Finkenau hergestellt. Daraus resultierend befinden sich linksseitig Schrägparkstände mit der Einfahrtrichtung aus Richtung Lerchenfeld. Durch das Schließen der Uferstraße von Lerchenfeld aus, wurde die Uferstraße zu einer Sackgasse und somit zu einer Straße mit gegenläufigem Fahrzeugverkehr mit Zufahrt von der Finkenau. Eine Überplanung der Straße hatte damals nicht stattgefunden, daher befinden sich die vorhandenen Parkstände verkehrstechnisch gesehen auf der falschen Fahrbahnseite. Dies führt bisher dazu, dass der Fahrzeugführer im Zusammenhang mit dem Ein- und Ausparken erheblich rangieren muss.* *Der verwaltungsrechtliche Grund die Parkstände in Fahrtrichtung links in Schrägaufstellung einzurichten, ist mit der Sperrung der Uferstraße zum Lerchenfeld entfallen. Aus diesem Grund ist bei der nun stattfindenden Überplanung des Straßenraumes, diese straßenverkehrsrechtlich nicht erfasste Anordnung der Parkstände zu beheben und die Parkstände ebenfalls neu zu planen.* *Das PK 31 favorisiert, die vorhandenen Schrägparkstände baulich zukünftig in Senkrechtparkstände herzustellen. Die skizzierten Maße der Parkstände und der Fahrbahn lassen dies gemäß der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) zu.* *Aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 4,60 m ist der Fahrzeugführer im Allgemeinen angehalten, die Parkstände durch Rückwärts-Einparken zu erreichen. Die Parkstände sollten hierfür eine Breite von mind. 2,5 m aufweisen und sind entsprechend zu markieren.* *Durch das Rückwärts-Einparken ist sichergestellt, dass der Fahrzeugführer beim Ausparken den bestmöglichen Blick auf den fließenden Verkehr hat und Gefährdungen für den fließenden Verkehr minimiert werden können. Außerdem kann der Fahrzeugführer entsprechend der Ausfahrtmöglichkeit Richtung Finkenau den*

Parkstand ohne weiteres Rangieren verlassen.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

Eine Abstimmung zur Parkstandsthematik ist im Nachgang zusammen mit der VD, PK und N/MR erfolgt.

Anhand der Ausführung in der neuen VwV-StVO zu Fahrradstraßen „Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden“ wurde die Planung entsprechend angepasst und Längsparkstände vorgesehen. Zudem ist die Einrichtung von Längsparkständen für die objektive als auch subjektive Sicherheit in der Fahrradstraße ausschlaggebend.

Aus der Verringerung der Parkstände folgt zusätzlich eine Verringerung des Rangierverkehr, welcher der Sicherheit in der Fahrradstraße mit einer sehr hohen Verkehrsstärke zugutekommt. Aktuell werden vermehrt größere Fahrzeuge wie Wohnwägen/Marktfahrzeugen in der Uferstraße abgestellt. Die Gefährdung durch die Überlänge Richtung Gehweg und/oder Fahrbahn kann durch die Einrichtung von Längsparkständen ausgeschlossen werden.

Die Anordnung der geplanten Längsparkstände wird an die vorhandenen Baumscheiben angepasst.

Ein späteres Wenden in dem in der Planung vorgesehenen Wendehammer wird hierdurch vermieden. Aufgrund der vorliegenden Platzverhältnisse ist selbst für PKW das Wenden im Wendehammer nicht ohne Rangieren möglich.
Die Wendemöglichkeit (pos. 0+040) ist mit VZ 283-10 StVO rechts vor der Ausbuchtung und mit VZ 283-30 StVO mittig in der Stirnseite der Ausbuchtung auszuschildern.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nach geltendem Regelwerk Rast 06 ist die Dimensionierung des Wendehammers für den PKW-Verkehr ausreichend bemessen und wird dementsprechend umgesetzt.

Nach Abstimmung mit der VD, PK und N/MR wird in der gesamten Fahrradstraße Uferstraße (Station 0+000 bis 0+200) bis in den Wendehammer Haltverbote gestellt. Dadurch wird das Baumscheibenparken sowie Fahrbahnparken unterbunden und das Parkverbot im Wendehammer verdeutlicht.

Um das Parken durch größere Fahrzeuge in den Parkständen im Seitenbereich zu unterbinden und damit ein übermäßiges Hineinragen in den Gehwegbereich bzw. in den Fahrbahnbereich zu verhindern, sind die Parkstände mit VZ 314-10 StVO + VZ 1010-58 StVO sowie hinter der Grundstückszufahrt mit VZ 314-10 StVO + VZ 1010-58 StVO bei Pos 0+100 und bei Pos 0+50 mit VZ 314-20 StVO + VZ 1010-58 StVO beschildern.

N/MR: Die Hinweise werden z.T. berücksichtigt.

Aufgrund der Anordnung der Parkstände in Längsaufstellung ist das VZ 1010-58 StVO nicht mehr erforderlich und wird daher in der weiteren Planung nicht berücksichtigt.

Die Gehwegüberfahrten (Grundstückszufahrt, Pos 0+100 und Zufahrt Finkenau, Pos 0+190) sollten gemäß der Empfehlung für den Fußgängerverkehr (EFA) eine optische Durchgängigkeit des Gehweges aufweisen, hierzu sind Pflasterungen mit Wabenpflaster nicht geeignet. Hier sollte ebenfalls quadratischer Betonstein Verwendung finden.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Hinweise z.T. berücksichtigt.

Die Grundstückzufahrt (Pos. 0+100) im Bereich der Uferstraße 1 ist anhand der Stellungnahme vom *Kulturbereich Denkmalschutz* dem denkmalgeschützten Ensemble der Hochschule für bildende Künste zuzuordnen. Aus diesem Grund

bleibt die Überfahrt in Großpflastersteine erhalten. Zur Sicherung der Barrierefreiheit, wird der Gehwegbereich mit geschnittenem Großpflastersteinen verlegt.

Für die Zufahrt Finkenau sollte die durchgängige Pflasterung die Breite des östlich gelegenen Gehweges aufweisen.
Westlich sollte die Grünfläche des Straßenbegleitgrüns verlängert werden, um zu verhindern, dass der Fußgänger diagonal die Fahrbahn überquert.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

Das Straßenbegleitgrün wird bis zum Gehwegbereich verlängert und somit eine durchgängige Breite des Gehweges geschaffen.

Das VZ 209 StVO bei der Einfahrt in die Uferstraße (Pos 0+190) ist nicht zu stellen.
Bei der Ausfahrt aus der Fahrradstraße in die Finkenau ist durch VZ 274.1-40 StVO rechtsseitig der Beginn einer Tempo-30-Zone auszuschildern (Pos 0+200).

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

Hinter der Einmündung Finkenau, Richtung Richardstraße endet zurzeit die Fahrbahn und der geradeaus fahrende Radfahrer wird in die Nebenfläche auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Richardstraße geführt.
Zukünftig soll eine Separation durch die Weiterführung der Fahrradstraße und eines Gehweges stattfinden.
Eine Separation von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden wird durch das PK 31 grundsätzlich befürwortet.
Bei Beibehaltung der vorgelegten Planung in diesem Bereich (Pos 0+200 – Pos 0+520) zur 1. Verschickung als durchgehende Fahrradstraße, erachtet das PK 31 die Planung als nicht zustimmungsfähig. Hierbei sind insbesondere die Anbindung der Richardstraße sowie die Führung der Fahrradstraße und des Gehweges ohne verkehrsrechtliche Separation zu nennen. Aus diesem Grund geht das PK 31 nicht auf die Planung in diesem Bereich eingetragene VZ-Beschilderung ein. Das PK 31 favorisiert in diesem Bereich die Führung auf einem zum Gehweg niveaugleichen Radweg in der geplanten Breite.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

Der Straßenabschnitt zwischen Lerchenfeld bis Finkenau (Station 0+000,00 bis 0+200,00) wird als Fahrradstraße und der Abschnitt zwischen Finkenau bis Richardstraße (Station 0+200,00 bis 0+510,00) als ein baulicher Zweirichtungsradweg eingerichtet. Zur Verstärkung der Signalisierung eines baulichen Zweirichtungsradweges werden auf ganzer Strecke Richtungspfeile, Piktogramme und rotes Betonsteinpflaster als Materialität vorgesehen.

Die Verlegung der Fußgängerquerung und Signalisierung mit AV wird durch die VD52/LZA begrüßt. Da es sich um eine Anlage mit Eilenau/Richardstraße handelt, muss eine vollständige AV-Signalisierung geprüft werden.
Eine Priorisierung der Uferstraße kann nicht angedacht werden, da dann eine Vollsignalisierung erforderlich ist. Die technische Umsetzung einer Vollsignalisierung (Brückenanker und Fundamente der Masten) dürfte problematisch sein. Weiterhin entfällt bei Vollsignalisierung die Nutzungsmöglichkeit „jeder freien Lücke“ und man müsste Grün abwarten, was zu einer schlussendlichen Verschlechterung für Radfahrer führen würde.

Wartelinien und Schilder mit „Bei Rot hier halten“ sind laut A3 in Hamburg nur in Ausnahmefällen aufzustellen. Die Begründung ist der Verzicht auf eine Doppelregelung/-Signalisierung. § 11 (1) StVO regelt diese Situation schon eindeutig und abschließend. Diese Ausnahmen für die Markierung oder VZ 1012-35 liegen nicht vor.

Zum Knoten Richardstraße / Uferstraße stellt VD52/LZA fest: Die Gehwegüberfahrt Uferstraße West entspricht nicht den baulichen Vorschriften. Der Bordsteinverlauf muss gerade durchgeführt werden. Da die Nord-Südradfahrer nicht direkt links abbiegen können, könnte ihnen im Bereich der Rotpflasterung eine Aufstellfläche hergestellt und markiert werden.

		Die Warteposition (Rotpflaster), so wie sie hier eingezeichnet wurde, soll den Radfahrern die Aufstellmöglichkeit Richtung Osten geben. Dadurch soll der Gehwegbereich freigehalten werden. Mit dieser Markierung würde er aber auch in Gegenrichtung als Aufstellfläche dienen und bei mehreren wartenden Radfahrern könnten einige auf der Fahrbahn der Richardstraße zum Stehen kommen. **N/MR:** siehe Vorbemerkung, Seite 3
2.	**F 02**	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
LSBG		
3.	**LSBG GF / IVS 1 (03.02.2020)**	*Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen an dem Knotenpunkt Eilenau/Richardstr./Uferstraße (Knoten 0420) erforderlich.* *Die im Planungsgebiet betroffenen LSA sind auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Entgegen der Ausführungen im Erläuterungsbericht erfolgt standartmäßig eine Ausstattung mit akustischen UND taktilen Signalen für Sehbehinderte.* *Ansonsten bestehen keine Einwände gegen die Planung.* *Die Verkehrstechnischen Unterlagen können durch den LSBG GF/IVS 1 aufgestellt werde. Dafür benötigen wir die abschließend abgestimmte Planung als DWG. Die anfallenden Kosten müssen aus der Maßnahme getragen werden.* *Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, die straßenverkehrsbehördliche Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und bauliche Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.* **N/MR**: siehe Vorbemerkung, Seite 3
4.	**LSBG - S 2**	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
5.	**LSBG - G 1**	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
6.	**BWI (24.02.2020)**	*Zu oben angegebener Planverschickung sollte seitens der BWVI/V folgende Anmerkungen berücksichtigt werden:* *1. Es sollte geprüft werden, ob die Veloroute am Knoten Richardstraße durch eine entsprechende bauliche Gestaltung bevorrechtigt werden kann. In der Planungsbesprechung am 13.08.2019 war dies zwar nicht angesprochen worden, doch gibt es bezirkliche Beschlüsse zu diesem Thema, und Staatsrat Rieckhof hatte vor längerer Zeit bei einer Radtour mit ADFC, Politik und Verwaltung eine Bevorrechtigung der Veloroute an dieser Stelle für denkbar erklärt.* **N/MR**: siehe Vorbemerkung, Seite 3 *2. Es sollte geprüft werden, ob die Verschwenkung bei Station 0+225 etwas schlanker ausgeführt werden kann.* **N/MR:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Linienführung wurde angepasst.
7.	**BUKEA-W**	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
8.	**FB – 634 Anliegerbeiträge (30.01.2020)**	*Die Straßen Uferstraße, Finkenau und Richardstraße sind endgültig hergestellt. Für die jetzt geplante Baumaßnahme werden keine Wegebaubeiträge erhoben.* **N/MR:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

9. Kulturbehörde – Denkmalschutzamt (22.01.2020)	*Bezüglich der Maßnahmen zur Veloroute 6 im Bereich der Uferstraße zwischen Lerchenfeld und Richardstraße hat das Denkmalschutzamt folgende Rückmeldung:* *Die im Bereich der Uferstraße 1 existierende Überfahrt ist dem denkmalgeschützten Ensemble der Hochschule für bildende Künste zuzuordnen. Der derzeitige Zustand der Überfahrt, in Form der Großpflastersteine, muss somit erhalten und kann nicht durch Wabensteine ersetzt werden.* *Weitere Anmerkungen bestehen nicht.* **N/MR:** Die Hinweise werden berücksichtigt. Im Zuge der barrierefreien Ausgestaltung der Nebenflächen gemäß den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen kann der derzeitige Zustand der Überfahrt in der Uferstraße in Form von Großpflastersteinen nicht vollständig erhalten werden. Aus Gründen des Ensembleschutzes wird von einer ReStra konformen Ausgestaltung in Wabensteinpflaster Abstand genommen. Vielmehr soll nun, zur Sicherung der Barrierefreiheit, der Gehwegbereich mit geschnittenem Großsteinpflaster verlegt werden. Die restliche Fläche der Überfahrt soll wie im Bestand in Großpflastersteinen erhalten bleiben und wird bei Bedarf höhenmäßig angeglichen.
Hamburger Verkehrsanlagen GmbH	
10. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH ÖB (05.05.2020)	*Gemäß der uns zugesendeten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30-40m vorzusehen sind.* • *Demontage von vier AM6,0m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig.* • *Demontage von sieben GM3,2m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig.* • *Neu Stellen von sieben AM7,5m mit LED SL11mini 22W.* • *Neu Stellen von neun GM5,0m mit siteco Litepole 27W.* *<u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u>* • *Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m* • *Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m* • *Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m* *Hinweise zum Bodenhöhenniveau:* *Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöhenniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden.* *Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollten infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöhenniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Masten dann an das neue Bodenhöhenniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.* *Technische Änderungen behalten wir uns vor.* **N/MR:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.

11. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH LSA	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
12. Stadtreinigung Hamburg (SRH) (10.02.2020)	*Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Umbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Uferstraße zwischen Lerchenfeld und Richardstraße 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, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.* *Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.* **N/MR:** Die Hinweise werden berücksichtigt.
13. ADFC Hamburg (27.01.2020)	***1. Zusammenfassung*** *Die Planung für die Uferstraße mit einer Fahrradstraße, die zumindest in Teilen ganz dem Radverkehr vorbehalten ist, wird einer Veloroute gerecht. Wir begrüßen die vollständige Asphaltierung des Abschnitts und die Gestaltung der Einmündung Finkenau als Gehwegüberfahrt. Gut ist die Herstellung bzw. Befestigung der Gehwege, die dann hoffentlich wieder genutzt werden und damit für eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs sorgen. Für den Erhalt der zweiten Baumreihe ist eine Verengung der Fahrradstraße auf 3 m hinnehmbar.* *Die zusätzliche Haltelinie in der Richardstraße begrüßen wir sehr.* *Zu einigen Punkten haben wir Anregung oder Kritik, die im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet wird:* *1. Automatische Schaltung der LSA Richardstraße* *2. Vorfahrt an der Richardstraße, Tempo 30 für Richardstraße* *3. Parkplätze, Fahrradstraße nur „Anlieger frei“* *4. Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr* *5. Verschwenkung strecken* *6. Bordsteinverläufe bei Einmündung* *7. Fahrradabstellen* ***2. Detaillierte Analyse und Bewertung*** *<u>2.1 Automatische Schaltung der LSA Richardstraße</u>* *Die seit einiger Zeit zumindest tagsüber automatische Schaltung der LSA über die Richardstraße hat sich sehr bewährt. Wir schlagen vor, dies auf Dauer und rund um die Uhr so zu handhaben und nicht auf bestimmte Tageszeiten zu beschränken. Die Anforderungstaster sollten entfernt werden, um das zu verdeutlichen.* **N/MR:** siehe Vorbemerkung, Seite 3 *<u>2.2 Vorfahrten an der Richardstraße, Tempo 30 für Richardstraße</u>* *Die Idee der Bevorrechtigung der Veloroute gegenüber der Richardstraße besteht seit Langem, es gab dazu bereits Anträge im Regionalausschuss. Daher hätten wir dazu hier eine Prüfung erwartet, die dieses Anliegen aufnimmt.* *Die Veloroute 6 hat für den Radverkehr eine deutlich höhere Bedeutung als die Bezirksstraße Richardstraße für den Kfz-Verkehr. Die absoluten Kfz-Zahlen der Richardstraße sind sogar nicht einmal nennenswert höher als die Radfahrerzahlen der Uferstraße. Mit dieser Baumaßnahme steigt die Attraktivität der Uferstraße nochmals deutlich, da der gemeinsame Geh- und Radweg aufgehoben wird und die Oberfläche optimiert wird. Dadurch werden die Radfahrerzahlen voraussichtlich weiter steigen. Eine gute Veloroutenplanung muss auch Angebotsplanung sein: Die Vorfahrt gegenüber der Richardstraße würde nochmals eine maßgebliche Verbesserung bedeuten. Eine Bevorrechtigung der Uferstraße, möglicherweise*

beidseitig mit Gehwegüberfahrten über die Richardstraße würde auch die Zufußgehenden privilegieren.
Laut Drucksache 20-0975 hat die BIS keine Bedenken, eine Vorfahrt der Veloroute über die Richardstraße zu prüfen. Nach Drucksache 20-0864 sieht die BWVI die Zuständigkeit dafür nur im Bezirk. Im Bezirk wurde argumentiert, dass eine selbstständig geführte Radverkehrsanlage keine Vorfahrt vor einer Tempo 50 Straße haben könne. Mit Einrichtung der Fahrradstraße westlich der Richardstraße sollte dies nun erneut geprüft werden.
Eine Einführung von Tempo 30 für die Richardstraße wäre für die Straße wünschenswert: In der Verlängerung südlich des Kanals ist bereits eine Tempo 30 Strecke werktags 6-22h eingerichtet. Nördlich des Kanals fährt nicht einmal eine Buslinie durch diese Straße.
Wir schlagen also vor, in der Richardstraße nördlich der Eilenau Tempo 30 einzurichten und die Uferstraße zu bevorrechtigen.

N/MR: siehe Vorbemerkung, Seite 3

2.3 Parkplatz, Fahrradstraße nur „Anlieger frei“
Der Abschnitt westlich der Finkenau, der für Autoverkehr freigegeben wird, sollte auf die dort „nötigen“ Kfz mit Anliegen beschränkt werden. Gerade wenn, wie im Erläuterungsbericht erwähnt, kein Parkdruck besteht, gibt es keine Notwendigkeit, dort über Anlieger hinaus Autoverkehr zuzulassen.
Aus der Erkenntnis, dass die Parkplätze teils von zu langen Fahrzeugen genutzt werden, die darüber hinausragen, wird keine Konsequenz gezogen. Hier wäre eine Umordnung eines Abschnittes hilfreich, um aus einigen Schrägparkern für lange Kfz eine Längsparkbucht zu schaffen. Die Schrägparkplätze sollten mit dem Zusatzzeichen 1048-10 „nur Pkw“ beschildert werden.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

In dem westlichen Abschnitt der Finkenau werden Längsparkstände vorgesehen, um die Gefährdung durch die Überlänge Richtung Gehweg und/oder Fahrbahn auszuschließen.

2.4 Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr
Im Bereich der westlichen Bänke sind auf kurzem Abschnitt zwei Querungen für Zufußgehende vorgesehen. Dabei ist die Querung in Höhe 0+225 genau im Verschwenkungsbereich der Fahrradstraße. Wir schlagen vor, statt dieser Querungsstelle bei 0+225 eine Querung bei 0+290 auf Höhe des Eingangs zur HAW einzurichten. Auch die für Gäste offene Mensa/Cafeteria kann dadurch besser erreicht werden.

N/MR: Die Hinweise werden z.T. berücksichtigt.

Die aufeinanderfolgenden Querungsmöglichkeiten bei Station 0+205,00 und 0+225,00 sind sinnvoll und erhaltenswert. Die erste Querungsstelle dient als Verbindung des Einmündungsbereichs Uferstraße / Finkenau und die zweite Querung bietet einen direkten Überweg zu der vorhandenen Zuwegung. Um Gästen des offenen Mensabetriebs den Übergang zu erleichtern, wird eine separate Querungsstelle bei der Station 0+300,00 hergestellt.

2.5 Verschwenkung strecken
*Die Verschwenkung bei 0+225 sollte gestreckt werden, um größere Radien zu erreichen, weil das hier ohne Probleme möglich erscheint. Besonders bei Gegenverkehr und Überholvorgängen - hier fahren häufig Schüler*innen in Pulks - besteht in den Kurven sonst Kollisionsgefahr.*

N/MR: Der Hinweis wird berücksichtigt. Zur Minimierung der Kollisionsgefahr wird die Linienführung bei Station 0+225,00 wird angepasst.

2.6 Bordsteinverläufe bei Einmündungen
Bei der Aufpflasterung der Einmündung Finkenau muss der Verlauf der Bordsteine so angepasst werden, dass die Fahrradstraße zweifelsfrei vorfahrtsberechtigt ist.

	Dies wurde im weiteren Verlauf der Uferstraße/Lortzingstraße nicht berücksichtigt, so dass dort noch immer nach Auffassung der BIS rechts- vor-links gilt. **N/MR:** Der Hinweis wird berücksichtigt. Die vorgelegte Planung sieht eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße vor. Anhand der geplanten Aufpflasterung wird dem ankommenden PKW-Verkehr die Wartepflicht signalisiert und die Bevorrechtigung auch rechtlich durch den abgesenkten Hochbordstein gewährleistet. Zudem wird die Gehwegüberfahrt ohne taktile Elemente vorgesehen, um die Bevorrechtigung der Fußgänger*innen zu verdeutlichen. *<u>2.7 Fahrradabstellen</u>* *Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten wird deutlich erhöht. Allerdings befinden sich die Bügel des 1. Abschnittes alle an einer Stelle, im 2. Abschnitt sind laut EB 10 Bügel geplant, in den Plänen finden wir nicht alle. Diese erscheinen uns deutlich zu wenig. Hier sollten nahe Richardstraße, nahe dem Platz am Wasser und auch auf Höhe der HAW weitere Bügel eingeplant werden. Gut wären auch dezentral weitere einzelne Bügel, um Räder abstellen zu können.* **N/MR:** Die Hinweise werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Im 1. Abschnitt werden 12 Fahrradbügel (24 Stellplätze) und 1 Fahrradbügel (2 Stellplätze) für Lastenräder und im 2. Abschnitt 23 Fahrradbügel (46 Stellplätze) und 2 Fahrradbügel (4 Stellplätze) für Lastenräder vorgesehen. Hierdurch wird eine Bilanz von +30 Fahrradbügel (+60 Stellplätze) erreicht.
14. Fuß e.V. Hamburg	Keine Stellungnahme eingegangen.
15. Bezirks-Seniorenbeirat (23.01.2020)	*Wir begrüßen die Herstellung der Fahrradstraße und die damit einhergehende Herstellung von getrennten Gehwegen.* *ALLE Querungen über die Uferstraße müssen unbedingt als getrennte Querungen mit 0 und 6 cm Höhe gemäß ReStra hergestellt werden, so wie es auch im EB beschrieben wird.* **N/MR:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Fußgängerverkehr und der Radverkehr erhalten eindeutige, eigene Verkehrsräume mit ausreichenden Breiten. Durch die dadurch angestrebte Trennung der beiden Verkehre wird eine Verringerung des Konfliktpotentials erzielt. Nordöstlich der Stichstraße Finkenau (2. Abschnitt) sollen die Querungen ebenerdig ausgeführt werden und durch Begrenzungsstreifen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr hergestellt werden. Ausreichend gute Sichtverhältnisse sowie die durch die taktilen Begrenzungsstreifen entstehende Trennung zwischen Geh- und Radweg entsprechen dem nach Punkt 3.1.3 aufgeführten Zwei-Sinne-Prinzip der H BVA. Eine Ausgestaltung getrennter Querungsstellen ist aufgrund der o.g. Punkte und der ebenerdigen Ausgestaltung in den betroffenen Querungen nicht notwendig. *Auch bei der Querung über die Finkenau ist eine getrennte Querung herzustellen, die dort in der Planung völlig fehlt.* **N/MR:** Seitens des PK wird ein niveaugleicher Übergang befürwortet. Dies dient der deutlichen Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs. Zudem entspricht die Ausgestaltung mit einer Gehwegüberfahrt der Vorgaben der HRVV Fahrradstraßen. Aufgrund eines sehr hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens an der Querung über die Finkenau und eines gleichzeitig sehr geringen Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Fahrbahn wird die Gehwegüberfahrt niveaugleich und ohne taktile Elemente vorgesehen. Aus Unterhaltungsgründen wird die Gehwegüberfahrt jedoch mit Wabenpflastersteinen befestigt. *Zusätzlich ist bei ca. 0+100,00 unbedingt eine Querungsmöglichkeit vorzusehen, denn in diesem Teil ist der Abstand von 200 m zwischen zwei Querungen viel zu groß.*

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In Abschnitt 1 sind am Knotenpunktbereich Uferstraße/Lerchenfeld und im Bereich Uferstraße/Finkenau Querungsmöglichkeiten. Aufgrund dessen und der Baumstandorte, die laut Gutachten stark durchwurzelte Bereiche vorweisen, wird auf eine weitere Querung in dem Bereich verzichtet. Des Weiteren stehen auf beiden Straßenseiten gleichwertige Gehwege zur Verfügung, die zu denselben Zielen führen.

Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrradstraße, sondern auch die Gehwege ausreichend beleuchtet werden, ggf. durch separate Lampen.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Gemäß den Vorgaben und Richtlinien der HHVA werden die Beleuchtungsmasten mit einem Abstand von 30-40m zueinander aufgestellt. Im Zuge der Baumaßnahme wird der Großteil der vorhanden Beleuchtungsmasten durch neuere mit LED-Technik ausgestatteten Masten ersetzt. Eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege wird damit entsprochen.

Sofern Sperrpfosten vorgesehen sind, sind diese unbedingt so zu markieren, dass blinde und sehbehinderte Menschen diese deutlich erkennen können, dh. hell und kontrastreich.
Außerdem sind ausreichend seniorengerechte Bänke vom im Bezirk Nord üblichen Typ Luise in den Grünflächen vorzusehen.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt. Es werden insgesamt 15 Sitzbänke aufgestellt.

Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei allen Durchführungen unbedingt darauf zu achten ist,
- dass die geplanten geteilten Querungen mit Nullabsenkung auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden
- dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw. erhalten bleiben

Wir erwarten, dass unsere Anmerkungen berücksichtigt werden.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.

16. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg (14.02.2020)

Wir danken für die Übersendung der Unterlagen für o.g. Vorhaben und möchten wie folgt Stellung nehmen:

- *Generell sind ungesicherte Querungen über Fahrradstraßen bzw. gut ausgebaute Radwege (zumal im Zwei-Richtungs-Verkehr) vor allem für blinde und sehbehinderte Menschen äußerst problematisch. Der Radwegeverkehr kann nicht sicher gehört und geortet werden. Dies ist mit erheblichen Gefahren verbunden und gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass Fahrräder etc. immer schneller, leiser und auch schwerer werden.*
- *In den Plänen sind die Querungen nicht überall als getrennte Querungen mit Bordhöhen von 0 cm bzw. 6 cm eingezeichnet. Alle Querungen sollten entsprechend eingerichtet werden.*

	N/MR: Der Fußgängerverkehr und der Radverkehr erhalten eindeutige, eigene Verkehrsräume mit ausreichenden Breiten. Durch die dadurch angestrebte Trennung der beiden Verkehre wird eine Verringerung des Konfliktpotentials erzielt. Nordöstlich der Stichstraße Finkenau sollen die Querungen ebenerdig ausgeführt werden und durch Begrenzungsstreifen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr hergestellt werden. Ausreichend gute Sichtverhältnisse sowie die durch die taktilen Begrenzungsstreifen entstehende Trennung zwischen Geh- und Radweg entsprechen dem nach Punkt 3.1.3 aufgeführten Zwei-Sinne-Prinzip der H BVA. Eine Ausgestaltung getrennter Querungsstellen ist aufgrund der o.g. Punkte und der ebenerdigen Ausgestaltung in den betroffenen Querungen nicht notwendig. - *Im Bereich des Lageplans 1 fehlt eine Querungsmöglichkeit (ca. Stat. 0+080 – 0+090).* **N/MR:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In Abschnitt 1 sind am Knotenpunktbereich Uferstraße/Lerchenfeld und im Bereich Uferstraße/Finkenau Querungsmöglichkeiten. Aufgrund dessen und der Baumstandorte, die laut Gutachten stark durchwurzelte Bereiche vorweisen, wird auf eine weitere Querung in dem Bereich verzichtet. Des Weiteren stehen auf beiden Straßenseiten gleichwertige Gehwege zur Verfügung, die zu denselben Zielen führen. - *Die Radwegeverkehrsführung am Knoten Uferstraße/Richardstraße ist unübersichtlich. Vor allem gibt es unsererseits Bedenken, ob von den Verkehrsträgern die StVO-Definition einer Gehwegüberfahrt, was den Vorrang des Fußwegeverkehrs angeht, erkannt wird.* **N/MR:** siehe Vorbemerkung, Seite 3
17. Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe HH e.V.	Keine Stellungnahme eingegangen.
18. N/VS	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
19. N/WBZ	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
20. N/SL (05.02.2020)	*Zur Planung bestehen seitens SL3 und SL1 keine Bedenken.* **N/MR:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
21. N/MR 3 (20.02.2020)	*Zur 1. Verschickung der o.g. Planung nimmt N/MR3 wie folgt Stellung:* *Die Uferpromenade der Uferstraße mit ihrem alten, stadtbildprägenden Baumbestand stammt aus der Erschließungszeit des Gebietes um 1900 und hat einen hohen Erholungswert. Die Bäume sind stadtklimatologisch wie ökologisch wertvoll und daher zu erhalten und zu schützen.* *Auf der gemeinsamen Vorbegehung am 18.09.2019 mit dem Ingenieurbüro Münster und Firma Das Grünwerk traten hinsichtlich Baum- und Wurzelschutz diverse Problembereiche hervor. Das jetzt vorgelegte Baumgutachten von Das Grünwerk für den Abschnitt zwischen Lerchenfeld und Richardstraße bestätigt die seinerzeitigen Grundannahmen umfänglich.* *Demnach ist in fast allen Planungsabschnitten mit höherem Wurzelaufkommen zu rechnen, woraus unterschiedliche Maßgaben zu Planung, alternativen Bauweisen sowie gutachterlicher und baumpflegerischer Begleitung resultieren. Die Planung sollte sich daher nach den gutachterlichen Vorgaben richten und diese vollumfänglich umsetzen.*

Wenn auch im 1. Abschnitt keine Profilverbreiterung vorgesehen ist, so ist dennoch beim Ausbau im Bereich von Kanten und Regelaufbauhöhen insbesondere in den Nebenflächen wurzelverträglich vorzugehen.

N/MR: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Tiefbauarbeiten in Baumnähe und daher auch der Ausbau der Borde werden baumpflegerisch begleitet.

Im 2. Abschnitt darf die neu herzustellende Fahrbahn nicht zu weit in Wurzelbereiche eindringen. Da insgesamt unversiegelte Grünflächen für die Profilaufweitungen verloren gehen stellt sich die Frage, ob im zweiten Abschnitt Fahrbahn und Gehweg mit einem 1,00 m hohen Heckenband gegliedert werden können, um neben einer besseren funktionalen Trennung von langsamem Flanieren und schnellem Radtransit auch den Eindruck einer Asphalt/Betonschneise durch die Promenade etwas abzumildern.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Trennung des Geh- und Radweges durch ein Heckenband kann aufgrund der nicht ausreichenden Straßenquerschnittsbreite nicht in die Planung übernommen werden.

Für die zwei zu fällenden Bäume müssen in Absprache mit MR3 sinnfällige Ersatzstandorte gefunden werden.

N/MR: Der Hinweis wird berücksichtigt. Es werden im gesamten Planungsabschnitt drei Neupflanzungen vorgesehen.

Baumfällungen und Ersatz
Soweit bei der Bauausführung Fällungen unumgänglich sind, 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 FLL), die
Ausschreibung und die Baubegleitung von Baumpflanzung und Pflege bis zur Abnahme/ Übergabe an den Bezirk durchführt.
Ersatzbäume sind als Alleebaum, 4xv., aus extra weitem Stand, mit Drahtballierung, Stammumfang 20-25 cm, Kronenansatz 220 cm hoch, zu pflanzen. Die Baumart ist mit Stadtgrün abzustimmen. Die Entwicklungspflege ist für einen Zeitraum von drei Jahren auszuschreiben, eine hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen.

Leitungsplanung
Soweit die Umlegung von Leitungen im Rahmen der Maßnahme erforderlich wird sind alle Maßnahmen im Planungsbereich hinsichtlich möglicher Umfänge und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit dem Baumgutachter abzustimmen und während der Ausführung, auch im Bereich angrenzender Privatbäume, baumpflegerisch zu begleiten.
Bei der anstehenden Leitungsbesprechung müssen alle beteiligten Leitungsträger auf die Baumschutzerfordernisse hingewiesen werden. Eine Ausführung der Arbeiten ohne baubegleitende Baumpflege ist auszuschließen, die Leitungsträger müssen entweder auf vorhandene Rahmenverträge zurückgreifen oder für eine rechtzeitige Beauftragung sorgen (Vorlaufzeit aktuell zwei bis drei Monate). Eine Koordinierung mit dem bauleitenden Baumsachverständigen ist sicherzustellen. Durch Leitungsarbeiten erfolgte Eingriffe sind in Eingriffsprotokollen zu dokumentieren. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Eingriffe in Wurzelbereiche minimiert werden.

Allgemeine Vorgaben
Während der Bauausführung sind die Herrichtungs- und Neubaumaßnahmen baumpflegerisch zu begleiten. In wurzelaktiven Bereichen darf kein maschineller Ausbau erfolgen, der Ausbau von Borden ist sensibel zu handhaben, Wurzelabrisse sind zu vermeiden.

Auch das Versetzen von öffentlicher Beleuchtung, LSA und Schaltschränken muss koordiniert und baumpflegerisch begleitet werden.
In Wurzelbereichen dürfen keine pflanzenschädlichen Baustoffe wie z.B. Betonrecyclingschotter eingebaut werden. Soweit Baumscheiben neu hergestellt werden sind diese mit RAL-geprüften Baumgrubensubstraten gemäß ‚FLL-Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen, Teil 2 herzustellen.
Bei einem Ausbau von Trummen muss in Kronentraufbereichen mit Wurzeln gerechnet werden.
Dem ö.b.v. Baumsachverständigen obliegt die Überwachung der baubegleitenden Baumpflege und des Baumschutzes im Baufeld. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden.
Die Sicherung von Nebenflächen gegen Befahren erfolgt seriell mit Eichenspaltpfählen, in stark durchwurzelten Bereichen muss auf kleinere Findlinge zurückgegriffen werden. Größe und Beschaffenheit der Findlinge müssen in der Ausschreibung verbindlich definiert werden. Diese sollten nicht größer sein als 60-80 cm, mit rundovaler Oberfläche, lagerhaft im Substrat verlegt, um ein Wegrollen zu verhindern.

Erforderliche Leistungen von ö.b.v. 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 in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung (ö.b.v. Baumsachverständiger) fachgerecht mittels Eingriffsprotokoll 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 ö.b.v. Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen.

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:

- *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 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 Baumgutachter, für erforderliche Herrichtungsarbeiten und Nachpflanzungen durch einen Garten- und Landschaftsarchitekten zu ermitteln.* **N/MR:** Die Hinweise werden im weiteren Planungsverlauf und während der Bauausführung berücksichtigt.
22. N/MR 1	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
23. N/MR 21	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
24. N/MR 23	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
25. N/MR 5	*Keine Stellungnahme eingegangen.*
26. RegA BUHD über N/IS11 (25.02.2020)	***Teilbaumaßnahme Veloroute 6 (Richardstraße bis Lerchenfeld)*** ***Beschlussempfehlung des Regionalausschusses Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg*** *Sachverhalt:* *Der Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg hat sich in seiner Sitzung am 10.02.2020 mit o.g. Thematik auf der Grundlage eines gemeinsamen Antrages der GRÜNE und der SPD-Fraktion befasst und folgende Beschlussempfehlung verabschiedet:* *Der Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg nimmt Stellung zur 1. Verschickung der oben genannten Baumaßnahme:* *Der Ausschuss begrüßt, dass der Umbau dieses Abschnitts zur Veloroute im Winter 2020 stattfinden soll. Damit wird für den Radverkehr ein weiterer Veloroutenabschnitt in unserer Region auf den gewünschten Standard gebracht. Die Planung des Bezirksamts führt den hohen Qualitätsmaßstab aus den östlich gelegenen Abschnitten bis zur vor kurzem optimierten Kreuzung der Bundesstraße 5 (Lerchenfeld) fort.* ***1. Stellungnahme des ADFC*** *Wir schließen uns der Stellungnahme des ADFC inhaltlich an.* ***Nummer 1.:*** ***Mehrheitlich beschlossen bei Gegenstimmen der CDU-Fraktion sowie Enthaltung von DIE LINKE- und FDP-Fraktion*** *Daneben haben wir folgende Ergänzungen:* ***2. Kreuzung Richardstraße*** *Da der Radverkehr auf der Veloroute aktuell bereits vergleichbar dem Kfz-Aufkommen in der Richardstraße ist, ist die derzeitige Kreuzung so auszubilden, dass die Veloroute baulich bevorrechtigt ist. Ein gelungenes Beispiel für eine bauliche Umsetzung ist die Kreuzung Lortzingstraße/Bürgerstraße. Von dieser Gestaltung profitieren auch die zahlreichen Fußgänger*innen, die am Kanal entlang spazieren gehen. Die Lichtzeichenanlage an der Kreuzung könnte unter diesen Bedingungen demontiert werden, so dass Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer*innen entfallen.* **N/MR:** siehe Vorbemerkung, Seite 3

Nummer 2.:
Mehrheitlich beschlossen bei Gegenstimmen von CDU- und FDP-Fraktion sowie Enthaltung der Fraktion DIE LINKE

3. Radwegbreite westlich Emily-Ruete-Platz
Die geplante Verringerung der Fahrbahnbreite auf unter 4m sollte nicht erfolgen. Der zusätzliche Meter ist einerseits zu Lasten der nördlichen Freifläche (bis zur Straßenbegrenzungslinie) zu generieren. Im Plan ist zudem südlich der Fahrbahn eine Flächenreserve mit einer Querschnittsbreite von 1,62m ausgewiesen, die noch fehlende Flächen beisteuern könnte. Die Verbreiterung der Veloroute muss also nicht zu Lasten des Fußverkehrs gestaltet werden.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Beibehaltung der Fahrbahnbreite von 4,0m würde nur mit dem Verlust des Baumbestandes bei Station 0+375,00 umsetzbar sein, weshalb von einer durchgängigen Breite des Radwegs, zum Schutz des Baumbestands, Abstand genommen wird. Ferner ist eine Verringerung des nördlich geplanten Grünstreifens aus gestalterischen Gesichtspunkten nicht vorgesehen. Aufgrund der kürze des betroffenen Abschnittes wird von einer Umsetzung einer durchgängigen Fahrbahnbreite von 4,0m abgesehen.

Nummer 3.:
Einstimmig beschlossen bei Enthaltung von CDU- und DIE LINKE-Fraktion

4. Fahrradabstellanlagen
Entlang der Veloroute laden zahlreiche Bänke mit Blick auf den Kanal und das gegenüberliegende Ufer zum Verweilen ein, doch leider ist die Zahl der vorgesehenen Abstellanlagen zu gering. An geeigneten Stellen, insbesondere in der Nähe der Bänke, sollten zusätzliche Fahrradbügel vorgesehen werden.

N/MR: Der Hinweis wird berücksichtigt. Im 1. Abschnitt werden 12 Fahrradbügel (24 Stellplätze) und 1 Fahrradbügel (2 Stellplätze) für Lastenräder und im 2. Abschnitt 23 Fahrradbügel (46 Stellplätze) und 2 Fahrradbügel (4 Stellplätze) für Lastenräder vorgesehen. Hierdurch wird eine Bilanz von +30 Fahrradbügel (+60 Stellplätze) erreicht.

5. Entwässerung
In einigen Bereichen erfolgt die gemeinsame Entwässerung von Fußweg und Fahrbahn in die südlich der Fahrbahn gelegenen Trummen. Hier ist die Planung in allen Bereichen so zu verändern, dass möglichst wenig Oberflächenwasser in Trummen und Siele geleitet wird, sondern stattdessen in die Grünzonen zwischen Gehweg und Fahrbahn, um dort möglichst zu versickern. Ggf. sollen in den Grünstreifen die Bereiche angrenzend zum Gehweg entsprechend durchlässig präpariert werden.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung dieser Forderung wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.

6. Naturnahe Gestaltung von Grünflächen
Die geplanten Grünbereiche sollen daraufhin überprüft werden, ob sie sich für die Pflanzung von Frühblühern und anderen für Insekten attraktiven Wildpflanzen eignen. Bei positiver Prüfung soll dies im Rahmen der Bauarbeiten erfolgen.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung dieser Forderung wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.

7. Seniorengerechte Sitzbänke
Der Bezirk Hamburg-Nord setzt sich seit Jahren für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ein. Dazu gehört auch, dass mobilitätseingeschränkte Menschen öffentliche Sitzgelegenheiten vorfinden, die sie für kleine Pausen auf ihrem Weg durchs Quartier nutzen können. Wir regen daher an, mindestens zwei seniorengerechte Bänke an geeigneten Standorten einzuplanen.

N/MR: Der Hinweis wird berücksichtigt.

Nummern 4. – 7.
Einstimmig beschlossen bei Enthaltung der Fraktion DIE LINKE
Petitum/Beschluss:
Der Hauptausschuss folgt der Beschlussempfehlung.

Leitungsträger

27. Dataport (20.01.2020)

In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden.
Falls ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

28. Hamburg Wasser (23.01.2020)

***Für HWW**:*
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 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, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de zur Verfügung*

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem
Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-38990
Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, haben wir keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. Ggf. müssten nur Regulierungsarbeiten an den Sraßenkappen bzw. Ausführungen vorgenommen werden. In Anlehnung unsers Vorgang 156142 v. 22.02.2019 sehen wir nach Sicht der Detailpläne keinen Grund einer Erneuerung unserer Leitung, da die anstehenden Arbeiten überwiegend im Fahrbahnbereich stattfinden. Wir machen darauf Aufmerksam, dass sich unsere Leitung bzw. Armaturen teilweise im Sicherheitstrennstreifen und evtl. in der Leiteinrichtung für Sehbehinderte befinden kann. Die Kappen müssten ggf. in der Höhe angepasst werden.

N/MR: Der Hinweise werden berücksichtigt.

Für HAMBURG ENERGIE:
Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.

N/MR: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Für HSE:
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 3,0m von der Sielachse oder 2,5m 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.*

N/MR: Der Hinweise werden berücksichtigt.

***Für servTEC**:*
Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE 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 Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.

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 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.

N/MR: Die Hinweise werden berücksichtigt.