



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
**Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer**  
 Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg || Postfach 10 14 22, 20009 Hamburg



Hamburg, den 05.05.2020

**Schlussverschickung** – 1. Verschickung vom 02.07.2019

Projekt: **Veloroute 13 - Gertigstraße von Mühlenkamp bis Barmbeker Straße B5 (L96)**

**Verteiler:**

Behörde für Inneres und Sport

- BIS - VD 513
- BIS - VD 520
- BIS - IT 421
- BIS - F 02
- BIS - F 042
- BIS - PK 33

Behörde für Umwelt und Energie

- BUE - W 1
- BUE - W 2
- BUE - N 1

Andere Behörden und Ämter

- BSW - LP 14
- BASFI - SKbM
- FB 632 - Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge #
- BKM - Denkmalschutzamt
  - K3223 Harburg, Mitte
  - K3225 Eimsbüttel, Nord, Wandsbek, Bergedorf, Altona
- Bezirksamt Bezirksamt Hamburg-Nord #
- RegA EWi über N/IS 11
- BSB - B31-226

Landesbetriebe

- LGV - S 2
- LBV
- LIG - 451/3
- LIG - 431 #

Stadtreinigung Hamburg

- SRH - TS 2 #
- SRH - Winterdienst

Barrierefreiheit

- Bezirks-Seniorenbeirat
- Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
- HHVA #
- HPA L221
- Handelskammer Hamburg - Infrastruktur
- Handwerkskammer Hamburg

Verkehr

- HVV
- Hochbahn
- Hochbahn - Fachbereich Ingenieurbauwerke TBB 13
- Switchh
- P+R Betriebsgesellschaft mbH
- KVG
- VHH
  - Betriebshof Schenefeld
  - Betriebshof Bergedorf
- DB Service Immobilien GmbH
- Taxiverbände
- Autobahn GmbH - NL Nord

Land Schleswig-Holstein

- LBV-SH
- LK Stormarn
- Ingenieurbüro BRW
- Werbeträger
- Leitungsunternehmen

**#: m.d.B. um den Beitrag zur Haushalts- bzw. Ausführungsunterlage - Bau gem. § 57 LHO (siehe auch Anlage 1)**



Öffentliche Verkehrsmittel:

S 3, S 31 Hammerbrook  
 Bus 25, 112 Hammerbrook/City-Süd



**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die beiliegende Verkehrsplanung der Maßnahme

**Veloroute 13 - Gertigstraße von Mühlenkamp bis Barmbeker Straße B5 (L96)**

wird hiermit **schlussverschickt**.

**Die Verschickung erfolgt rein digital. Von der Versendung von Papierunterlagen wird abgesehen.**

Die Straßenverkehrsbehördliche Anordnung zum geplanten Umbau Gertigstraße- vom 04.05.2020 liegt vor.

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 2), dem Abwägungsvermerk (Anlage 3) und den Lageplänen (Anlage 4) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Aufgabenbereich 269.

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Geschäftsbereich Straßen, Fachbereich Planung Infrastruktur Individualverkehr- S2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S3.

Die Realisierung ist für Ende 2020 oder Anfang 2021 vorgesehen.

Die mit # im Verteiler gekennzeichneten Dienststellen werden gebeten, ihre Kostenbeiträge bis spätestens zum

**31.05.2020**

**digital** an LSBG - [REDACTED]). In jedem Fall senden Sie bitte die Kostenbeiträge auch per E-Mail an [info@brw-ip.de](mailto:info@brw-ip.de).

Anlagen:

1. Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO
2. Erläuterungsbericht
3. Abwägungsvermerk
4. Pläne:
  - Übersichtsplan Maßstab 1 : 5.000 Zeichnungs-Nr.: 18-12908-02
  - Lageplan Maßstab 1 : 250 Zeichnungs-Nr.: 18-12908-04-01 bis -02
  - Querschnitte Maßstab 1 : 250 Zeichnungs-Nr.: 18-12908-08-01 bis -02
  - Lageplan GEKV Maßstab 1 : 250 Zeichnungs-Nr.: 18-12908-30-01 bis -02

Projekt: **Veloroute 13 - Gertigstraße von Mühlenkamp bis Barmbeker Straße B5 (L96)**

LSBG-Projekt-Nr.: 12908

### **Beitragsanforderung für die Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO**

Für die Aufstellung der Haushalts- und Ausführungsunterlage – Bau nach § 57 LHO der o.g. Baumaßnahme sind Beiträge von den im Verteiler mit # markierten Dienststellen erforderlich.

Es wird gebeten, die Beiträge auf der Basis der Verkehrsplanung dieser Schlussverschickung entsprechend der folgenden Hinweise dieser Anlage zu erstellen. Detaillierte Informationen zur Baumaßnahme sind dem Erläuterungsbericht der Schlussverschickung zu entnehmen.

Soweit Kosten für Unterhaltung und Betrieb anfallen, sind die durch die Baumaßnahme ausgelösten Folgekosten (Mehr- und Minderkosten) zu nennen.

### **Hinweise zum Inhalt der Stellungnahmen bzw. Teilunterlagen:**

Die nachstehend aufgeführten Angaben und Aussagen erfassen den Regelfall. Sofern über diese Angaben hinaus noch weitere Belange berührt werden, wird um Berücksichtigung im Beitrag gebeten.

Finanzbehörde - Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge

- Abgabenrechtliche Stellungnahme

Stadtreinigung Hamburg - SRH - TS 2

- Folgekosten für die Straßenreinigung

Bezirksamt Bezirksamt Hamburg-Nord

- Management des öffentlichen Raums - MR
  - Hinweis auf bestehende **Sondernutzungen**
  - Hinweis auf bestehende und genutzte, aber nicht genehmigte **Gehwegüberfahrten**
- Verbraucherschutz, Gewerbe, Umwelt - VS
  - Angaben über Schadstoffablagerungen

BWVI, Amt für Verkehr und Straßenwesen - VE 2

- Angabe über Zählschleifen, Kosten für Zählschleifen

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für
  - \* Umbau von Lichtsignalanlagen hier: Anpassung Detektionsfeld an LSA K2265
  - \* Umbau der Beleuchtung
  - \* Leuchtverkehrszeichen: hier FGÜ

Kontrakt-Nr.:	1001-Stadtstraßen
PSP-Nr.:	12908
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Stadtstraßen Planung - S2 -
Baudienststelle:	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Stadtstraßen Planung - S3-
<b>Baumaßnahme:</b>	Förderung des Radverkehrs
<b>Teilbaumaßnahme:</b>	Veloroute 13 Gertigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)
<b>Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung</b>	

Baulänge: 0,515 km

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Allgemeines
  - 1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die örtliche Situation)
  - 1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)
  - 1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag
  - 1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme
  - 3.1 Gegenwärtiger Zustand
  - 3.2 Variantenuntersuchung
  - 3.3 Geplanter Zustand
4. Grunderwerb, Kosten, Finanzierung
5. Öffentliche Vorstellung / Beteiligung der polit. Ausschüsse
6. Plananlagen
7. Sonstige Anlagen
  - 7.1 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 02.07.2019 eingegangenen Stellungnahmen

# 1. Allgemeines

## 1.1. Darstellung der Baumaßnahme (Lage und Einordnung in die überörtliche Situation)

Die Gertigstraße ist Teil der Veloroute 13 im Hamburger Veloroutennetz. Diese Veloroute verläuft als Ringverbindung vom Bezirksamt Altona bis zur U-Bahn-Station Burgstraße. siehe Abbildung 1.



Abbildung 1: Hamburger Veloroutennetz

Betrachtet wird in dieser Unterlage die Gertigstraße zwischen Mühlenkamp und B5 (Barmbeker Straße), siehe auch Abbildung 2. Dieser Planungsabschnitt ist rd. 515 m lang.



Abbildung 2: Planungsgebiet (Quelle: [www.google.com/maps/place/GertigstraÙe](http://www.google.com/maps/place/GertigstraÙe))

Die Gertigstraße ist eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung und befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Winterhude.

## 1.2. Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Die Gertigstraße als Teil der inneren Ringroute (Veloroute 13) umfasst eine Länge rd 0,5 km von knapp 13 km Gesamtlänge der Veloroute. Vorgabe des Senats ist es, die Velorouten in einem entsprechenden Standard durchgängig befahrbar zu machen. Dazu gehört auch der hier betrachtete Abschnitt der Gertigstraße zwischen Mühlenkamp und Barmbeker Straße.

Die in der Gertigstraße vorhandenen Radverkehrsanlagen werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht. Insbesondere im Hinblick auf die politisch beabsichtigte Erhöhung des Radverkehrsanteils mit dem Ziel einer Verdopplung bis Mitte der 2020er Jahre (lt. Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen in der Bürgerschaft) sind sie im derzeitigen

Zustand nicht geeignet und für die für Velorouten angestrebte Bündelung des Radverkehrs unterdimensioniert.

Die Gertigstraße soll für den Radverkehr im Sinne einer Veloroute optimiert werden.

Durch den Umbau soll aber auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer angehoben werden. Zudem soll der bauliche Zustand der Straßenverkehrsflächen und Nebenflächen, wo nötig, verbessert werden.

### 1.3. Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Der Aufgabenträger des vorliegenden Bauprojektes und Träger der Wegebaukosten ist der Bezirk Hamburg-Nord. Mit der Projektdurchführung wurde, im Rahmen des Bündnis für den Radverkehr, der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) beauftragt.

### 1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Gertigstraße ist Teil der Veloroute 13 und wird im Rahmen des Bündnis für den Radverkehr vom 23.06.2016 hergerichtet.

## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Der für die Baumaßnahme geltende Baustufenplan Winterhude vom 14.01.1955 sowie der Teilbebauungsplan 639 vom 22.12.2019 und 305 vom 10.05.1957 werden eingehalten. Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

Auf der nordwestlichen Straßenseite der Gertigstraße (siehe Lagepläne) befinden sich angrenzend zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen nicht gewidmete private Verkehrsflächen. Es handelt es sich um private Grundstücksteile, die dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht wurden (vgl. §25 HWG). Konkret wird ein i. M. 2,60 m breiter Streifen als öffentlicher Gehweg genutzt, siehe Abbildung 3.

Auf der Süd-Ost-Seite, Haus Nr. 24-26, wird ebenfalls Privatgrund öffentlich genutzt, siehe Lageplan 1/2.

## 3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

### 3.1. Gegenwärtiger Zustand

#### Allgemeines

Die Gertigstraße befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Winterhude. Sie stellt die verkehrliche Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstraßen Mühlenkamp und Barmbeker Straße (B5) dar.

Der Planungsbereich Gertigstraße beginnt im Südwesten am Mühlenkamp und endet kurz vor der Barmbeker Straße (B5). Der Maßnahmenabschnitt ist rd. 515 m lang.

Die Gertigstraße ist eine einbahnige, zweistreifige Straße mit einer geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Knotenpunkt Mühlenkamp / Gertigstraße ist bereits ausgebaut und soll daher nicht erneut überplant werden. Der Knotenpunkt Gertigstraße / Barmbeker Straße (B5) wird in einer gesonderten Maßnahme des LSBG betrachtet und ist nicht Bestandteil der hier vorliegenden Planung.

Von der Nord-West-Seite münden folgende Straßen in die Gertigstraße:

- Schinkelstraße, Tempo-30-Zone
- Forsmannstraße, Tempo-30-Zone, Einbahnstraße
- Geibelstraße, Tempo-30-Zone
- Knickweg, Tempo-30-Zone

Von der Süd-Ost-Seite mündet lediglich die Geibelstraße ein.

Die mittlere Breite zwischen den Straßenbegrenzungslinien liegt in der Gertigstraße bei rd. 17,00 m, siehe Abbildung 3. Für die Nebenflächen im Nord-Westen der Gertigstraße liegt eine Besonderheit vor. Hier werden i. M. 2,60 m breite Privatflächen gemäß § 25 HWG als öffentlicher Gehweg genutzt.

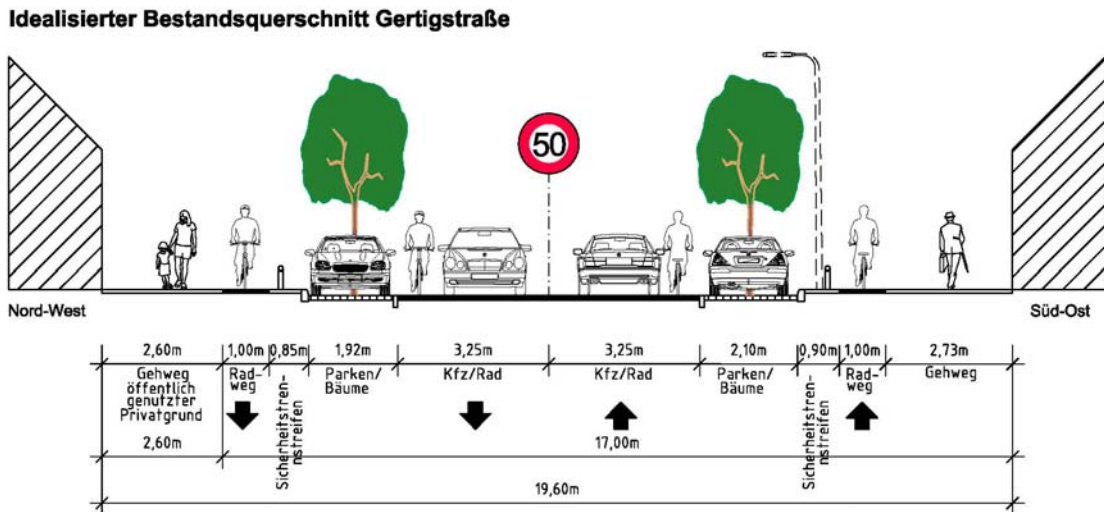


Abbildung 3: Idealisierter Bestandsquerschnitt Gertigstraße

Auf den angrenzenden Flurstücken befindet sich auf beiden Straßenseiten eine geschlossene, mehrstöckige Bebauung, die mit Einzelhandelsgeschäften, Restaurants und Wohnnutzung belegt ist.

Kurz hinter der Einmündung Forsmannstraße, Station 0+268, befindet sich eine gesicherte Querung in Form eines Fußgängerüberweges.

#### Verkehrsbelastung und Unfallzahlen:

An den Kreuzungen Mühlenkamp / Gertigstraße und Geibelstraße / Gertigstraße sind am 18.09.2018 zwischen 6 und 19 Uhr Verkehrszählungen erfolgt.

Im Querschnitt Gertigstraße zw. Mühlenkamp und Schinkelstraße wurden in dem o.g. Zeitraum 3.393 Kfz sowie 2.299 Radfahrer gezählt.

Im Querschnitt Gertigstraße zwischen Geibelstraße und Knickweg wurden in dem o.g. Zeitraum 4.164 Kfz sowie 3.169 Radfahrer gezählt.

Am 19.09.2019 erfolgte eine Querschnittszählung im Bereich des Fußgängerüberweges Höhe Forsmannstraße.

Zwischen 12:15 Uhr und 13:15 Uhr (Spitzenstunde querender Fußgängerströme) haben 162 Fußgänger/innen am Fußgängerüberweg die Fahrbahn überquert. Zu dieser Zeit befuhren 462 Kfz, inkl. Radfahrer, die Gertigstraße in Höhe des Fußgängerüberweges.

Die Verkehrsunfalldaten für den Auswertzeitraum 01.01.2017 bis 31.12.2019 zeigen auf, dass sich 96 Verkehrsunfälle ereignet haben, wobei hiervon 83 Unfälle im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr (Parken) standen. „Die restlichen Unfälle verteilen sich in Streulage über den gesamten Straßenabschnitt. Problemlagen in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung liegen nicht vor.“ (Unfälle mit Radfahrern bzw. Fußgängern im Auswertungszeitraum gesamt = 6 Stck.).

#### Fahrbahn

Gemäß dem idealisierten Bestandsquerschnitt, Abbildung 3, weist die Fahrbahn in der Gertigstraße eine mittlere Breite von rd. 6,50 m auf. Sie ist in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Einfassungen der Fahrbahn bestehen aus Hochborden, überwiegend auch aus 35 cm breiten Sonderborden, sowie im Bereich von Parkständen (Längsparker) aus Tiefborden.

Im Bereich des Fußgängerüberweges und der Gehwegüberfahrten sind die Borde abgesenkt.

### Radverkehr

In den Nebenflächen der Gertigstraße befinden sich beidseitig ausgebaute Radwege (ohne Benutzungspflicht). Diese weisen eine mittlere Breite von 1,00 m aus und sind in verschiedenen Materialien (Asphalt, Pflaster) befestigt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten verläuft der Radweg nicht in allen Bereichen geradlinig. Im Bereich von Bäumen wird der Radweg bogenförmig herumgeführt. In Engstellen reduzierten sich zudem die Radwegbreiten (0,86 m bis 1,00 m).

Der Radweg auf der Nord-West-Seite der Gertigstraße beginnt ca. 25 m hinter der Straße Mühlenkamp, Station 0+025, und endet an der Geibelstraße.

Der Radweg auf der Süd-Ost-Seite der Gertigstraße beginnt ca. 32 m hinter dem Mühlenkamp, Station 0+032, und verläuft bis zur Barmbeker Straße (B5).

Da die Radwege nicht benutzungspflichtig sind, erfolgt der Radverkehr auf den Radwegen als auch auf der Fahrbahn im Mischverkehr.

### Fußverkehr

Die Gehwege befinden sich neben den Radwegen und sind in Betonplatten befestigt. Der Abschluss der Nebenflächen erfolgt durch einen Sonderbord, B = 0,35 m. Die Gehwegbreiten variieren auf der Süd-Ost-Seite zwischen 1,74 m und 2,59 m.

Auf der Nord-West-Seite wird der Fußverkehr zum größten Teil über private Verkehrsflächen gemäß § 25 HWG abgewickelt. Die Gehwegbreiten (inkl. privaten Verkehrsflächen) variieren auf dieser Straßenseite zwischen 2,01 m und 4,03 m.

Würde diese Nutzungsmöglichkeit der privaten Verkehrsflächen durch die Eigentümer aufgehoben, stünden z. B. im Querschnitt 2, Station 0+116, keine Flächen für einen Gehweg mehr zur Verfügung, da der Bestandsradweg an der Straßenbegrenzungslinie liegt. Ähnlich ist es in den Bereichen der Querschnitte 4 und 5.

Die Gehwegbereiche werden zudem stark eingeengt durch hineinragende Treppenanlagen der angrenzenden Gebäude (Bestandsschutz), Anlagen der Außengastronomie sowie Werbeaufsteller.

Auf der Nord-West-Seite wurden die Nebenflächen von der Geibelstraße bis über das Bauende hinaus bereits in Betonplatten, grau, 25/25 cm, neu verlegt.

Auf der Süd-Ost-Seite, vor Haus Nr. 20-26, wurden die Nebenflächen in Betonplatten, grau, 50/50 cm, neu verlegt.

Diese Bereiche weisen einen guten Zustand auf.

### Barrierefreiheit

Lediglich im umgebauten Einmündungsbereich Mühlenkamp / Gertigstraße befinden sich taktile Leiteinrichtungen. Weitere bauliche Anlagen zur Realisierung der Barrierefreiheit sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Planungsgebiet sind keine Haltestellen des ÖPNV und keine Linienbusstrecken vorhanden.

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahn Gertigstraße ist zweistreifig ausgebaut und mittels Asphalt befestigt. Die Fahrstreifen weisen eine mittlere Breite von 3,25 m auf. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Die Gertigstraße ist aufgrund des durchgezogenen Bordsteinverlaufs und Aufpflasterungen der einmündenden Straßen vorfahrtsberechtigt.



### Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsabschnitt Gertigstraße befinden sich keine Lichtsignalanlagen.

Direkt angrenzend an den Planungsabschnitt liegen die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Mühlenkamp / Gertigstraße (K 2265) und Gertigstraße / Barmbeker Straße (K 480).

### Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung der Gertigstraße wird über die auf der Süd-Ost-Seite stehenden Beleuchtungsanlagen sichergestellt. Der Abstand der Leuchten beträgt i. M. ca. 30 m.

### Straßenbegleitgrün

Beidseitig der Fahrbahn befinden sich Oberbodenflächen mit Baumbestand. Insgesamt sind 38 Stck. Bestandsbäume in der Gertigstraße vorhanden (Akazien, Linden, Ahorn, Eiche, Hasel, Hainbuche und Erle). Diese weisen Stammdurchmesser von 0,10 bis 0,60 m auf und sind zwischen den Parkständen angeordnet, so dass ein Alleecharakter entsteht.

Hier hat sich eine Veränderung gegenüber der 1. Verschickung, Bestandsbäume = 39 Stck., ergeben, da vor Haus Nr. 14 durch den Bezirk Hamburg-Nord zwischenzeitlich eine Fällung erfolgt ist.

Erläuterungen zur Ersatzpflanzung finden sich unter Punkt 3.3 Geplanter Zustand -Straßenbegleitgrün-.

### Ruhender Verkehr

Beidseitig der Fahrbahn sind Parkmöglichkeiten in Form von Längsparkständen vorhanden, insgesamt 82 Stck., siehe auch Tabelle 1. Die Breiten der Bestandsparkstände variieren zwischen 1,92 m und 2,50 m und sind zum Teil somit nicht Restra-gerecht ausgebaut (insbesondere auf der Nord-West-Seite).

In Teilbereichen gibt es eingeschränkte Halteverbote mit zeitlichen Begrenzungen.

Zudem sind auf der Süd-Ost-Seite von Station 0+020 bis 0+040 zwei Ladezonen à 6 m ausgewiesen.

Aufgrund der hohen Anzahl von Betrieben und Geschäften finden Be- und Entladungsvorgänge (Lieferantenverkehr) zum Teil auf der Fahrbahn statt.

An den Parkständen befindet sich eine Vielzahl von Schutzbügeln, welche als Fahrradstellplätze genutzt werden, siehe Foto 1. Art und Umfang dieser Nutzung zeigen auf, dass hier in der Gertigstraße ein hoher Bedarf an Fahrradbügeln / -stellplätzen besteht.

	Bestand Kfz-Parkplätze	Bestand Ladezonen (à 6m)	Bestand Fahrradanlehnbügel
Nord-West-Seite	35	0	0
Süd-Ost-Seite	47	2	0
<b>Summe</b>	<b>82</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

Tabelle 1: Anzahl Parkstände Kfz / Fahrradparken, Ladezonen, Bestand



Foto 1: Schutzbügel werden als Fahrradablenkbügel genutzt

### Entwässerung

Die Gertigstraße weist Anlagen zur Oberflächenentwässerung auf. Auf der Nord-West-Seite befinden sich am Fahrbahnrand linienhafte Anlagen in Form von Entwässerungsrinnen (30 cm, Gussasphaltrinne) mit Trummen.

Auf der Süd-Ost-Seite befinden sich die Trummen zum Teil am Fahrbahnrand, aber zum Teil auch am Hochbord der Längsparkstände.

Die Gertigstraße weist überwiegend ein Dachprofil auf. Über das Quergefälle wird das anfallende Oberflächenwasser den Entwässerungsanlagen zugeführt, auch im Bereich der Parkstände.

Das Oberflächenwasser wird in ein vorhandenes Mischwassersiel eingeleitet.

### Ausstattung / Möblierung

Eine Vielzahl von Schutzbügeln befindet sich im Planungsbereich. Diese sind im Bereich von Parkständen, Bäumen und Einmündungen angeordnet.

Zudem ist eine Vielzahl von Pollern zum Schutz vor unberechtigtem Befahren / Parken vorhanden.

Pflanzkübel befinden sich im Bereich der öffentlich genutzten Privatflächen.

### Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte)

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im Dezember 2017 festgestellt.

Gemäß den Bestandsunterlagen der Ver- und Entsorger befinden sich in der Gertigstraße Ver- und Versorgungsanlagen (z. B. Hauptleitungen, Hausanschlussleitungen, Leitungsrechte, Schächte, Schränke etc.) folgender Medien:

Mischwasser

Trinkwasser

Gas

Fernwärme

Telefon

Kabel (Elektrizität, Telekommunikation, öffentliche Beleuchtung)

Eine Leitungsbesprechung wird im Rahmen der weiteren Planung stattfinden.

### Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen (Hochbau, Tiefbau, Leitungen)

Parallel laufende Baumaßnahmen sind derzeit nicht bekannt.

Die Anschlussplanung an die Barmbeker Straße (B5) erfolgt durch einen gesonderten Planungsauftrag.

## Überfahrten

Im Planungsbereich existieren 15 Stck. Überfahrten. Diese sind in Wabenstein bzw. Großpflaster befestigt. Von den 15 Überfahrten sind 3 Stck. als Feuerwehrezufahrten ausgewiesen. Weiterhin unterliegen 3 Stck. von den 15 Überfahrten dem Denkmalschutz (Haus Nr. 2-4, Haus Nr. 8-10, Haus Nr. 31).

## Darstellung der Defizite im Straßenraum

Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse in den Nebenflächen durch enge, in Bögen verlaufende Radwege; einragende Anlagen, z. B. Treppen; Außengastronomie; Nutzung der Schutzbügel als Fahrradablenkbügel kommt es zur Reduzierung der Sicherheitsräume bzw. Gehwegflächen. Es sind Konflikte für den Radverkehr auf dem Bestandsradweg und Fußgängerverkehr zu beobachten.

Der teilweise auf der Fahrbahn stattfindende Be- und Entladevorgang des Lieferverkehrs kann den Verkehrsfluss behindern.

Der Parkdruck ist im Maßnahmenbereich sehr hoch. Auf der Nord-West-Seite weisen die Parkstände keine ausreichenden Parkstandsbreiten nach Restra aus.

Da der Radweg nicht benutzungspflichtig ist, erfolgt der Radverkehr auf den Radwegen und im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Diese Wahlfreiheit führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Die Nebenflächen weisen zum Teil Starke Unebenheiten in den Oberflächenbefestigungen auf.

## 3.2. Variantenuntersuchung

### Planungsziel

Ziel der Planungen ist es, die Bedingungen für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr zu verbessern. Dabei sind die Kfz-Parkstände soweit möglich zu erhalten.

Ebenso ist der Baumbestand zu erhalten. Die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe (Parken, Lieferverkehr) muss weiterhin gewährleistet sein.

Der erhöhte Bedarf an Fahrradstellplätzen soll in der Planung Berücksichtigung finden. Die Gehwege sind so zu konzipieren, dass ausreichende Gehwegbreiten ohne Nutzung des Privatgrundes zur Verfügung stehen.

### Varianten

Die Radverkehrsführung kann über verschiedene Systeme, wie z. B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen, verbessert werden.

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten untersucht, die nachfolgend kurz erläutert werden.

## Schutzstreifen

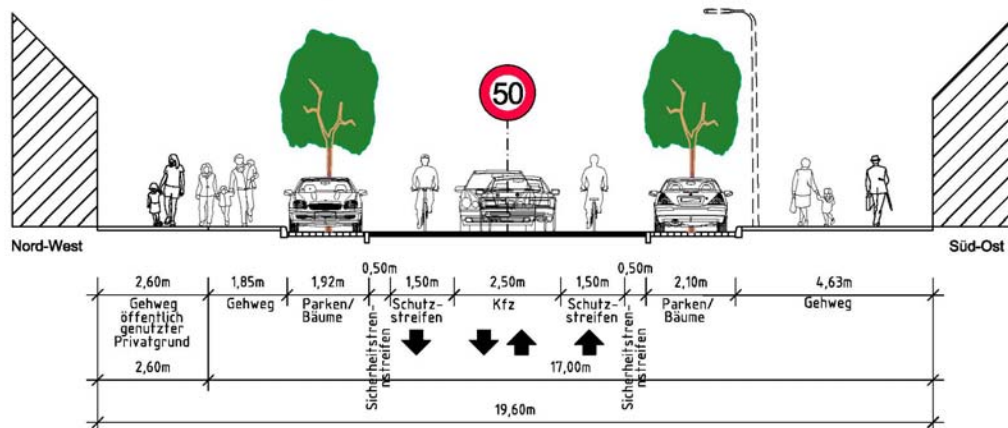


Abbildung 4: Variante 1.1: Schutzstreifen B = 1,50 m innerhalb der vorhandenen Bordkanten

Variante 1.1 entspricht nicht den Planungszielen, da die Mindestfahrgassenbreite  $\geq 4,50$  m nicht vorhanden ist, kein Zweirichtungsverkehr mehr möglich.

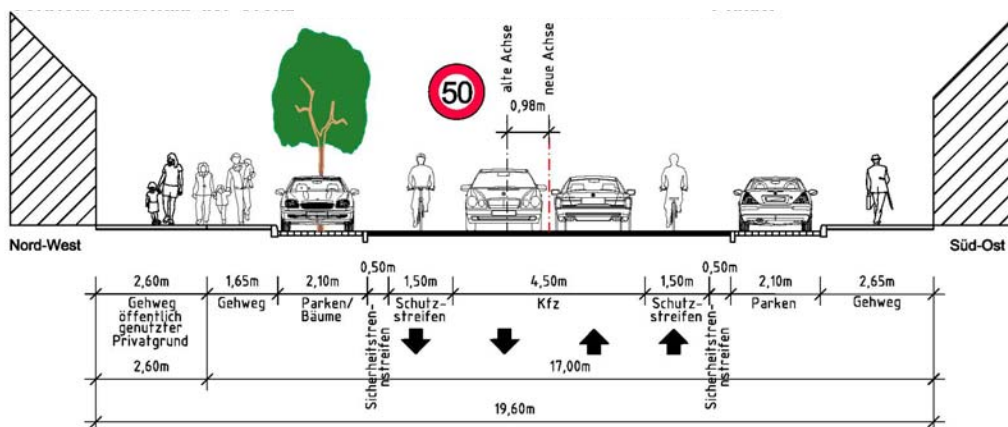


Abbildung 5: Variante 1.2: Schutzstreifen B = 1,50 m, Totalumbau, Achsverschiebung nach Süd-Osten

Variante 1.2 entspricht nicht den Planungszielen, da alle Bäume auf der Süd-Ost-Seite gefällt werden müssten.

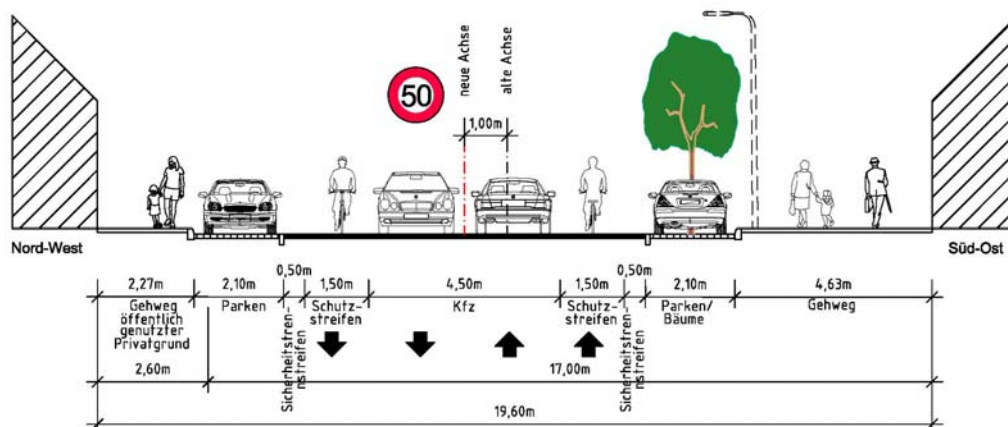


Abbildung 6: Variante 1.3: Schutzstreifen B = 1,50 m, Totalumbau, Achsverschiebung nach Nord-Westen

Variante 1.3 entspricht nicht den Planungszielen, da alle Bäume auf der Nord-West-Seite gefällt werden müssten.

Auf der Nord-West-Seite müsste weiterhin der Privatgrund als öffentlicher Gehweg genutzt werden.

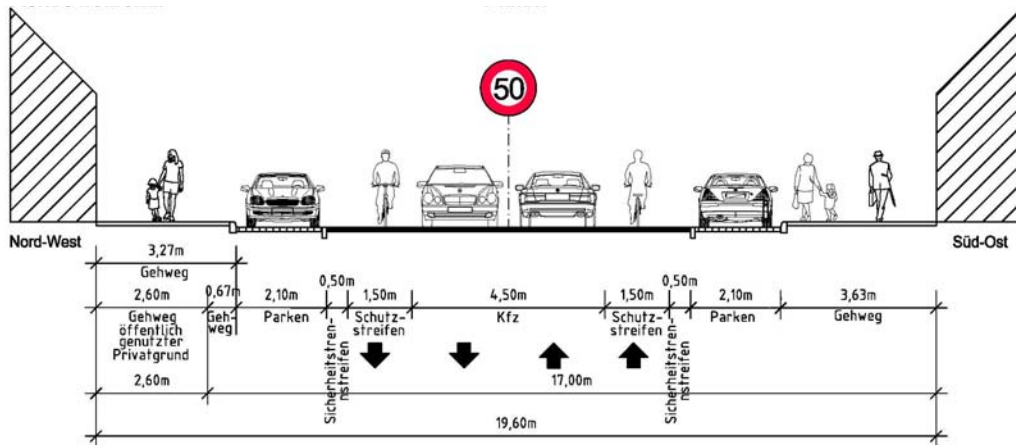


Abbildung 7: Variante 1.4: Schutzstreifen B = 1,50, Totalumbau, Achse beibehalten

Variante 1.4 entspricht nicht den Planungszielen, da alle Bäume sowohl auf der Süd-Ost-Seite als auch auf der Nord-West-Seite gefällt werden müssten.

### Tempo-30-Zone

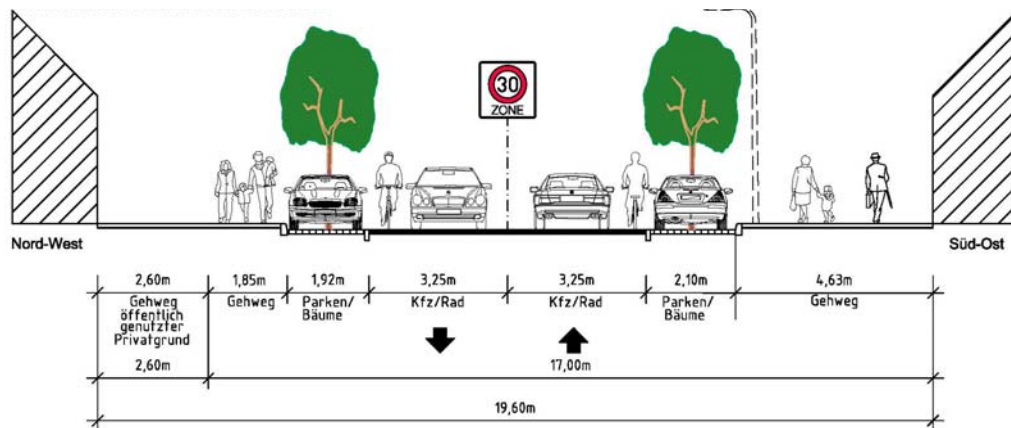


Abbildung 8: Variante 2: Tempo-30-Zone, Radfahrer im Mischverkehr, Bordkanten belassen, Gehweg in öffentliche Flächen verschieben

Mit der Variante 2 kann den Planungszielen entsprochen werden.

### Fahrradstraße

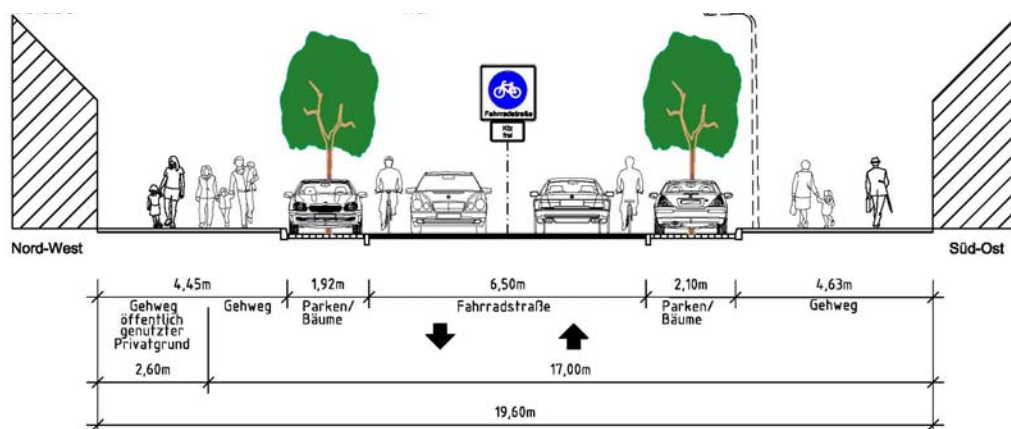


Abbildung 9: Variante 3: Fahrradstraße mit zugelassenem Fahrzeugverkehr, max. 30 km/h

Mit der Variante 3 kann den Planungszielen entsprochen werden.

## Radwege

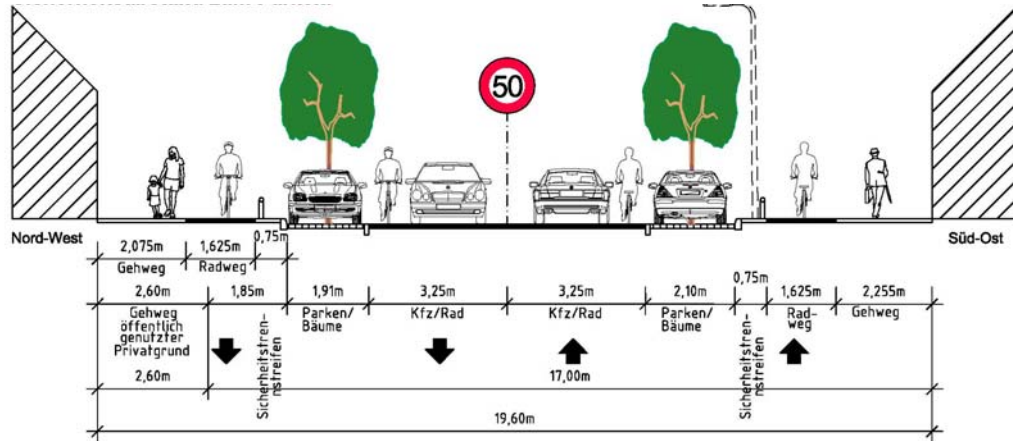


Abbildung 10: Variante 4.1: vorhandene Radwege beidseitig verbreitern, B = 1,625 m

Variante 4.1 entspricht nicht den Planungszielen, da der Radweg teilweise auf privaten Verkehrsflächen verlaufen würde. Diese Privatflächen stehen eventuell nicht dauerhaft zur Verfügung.

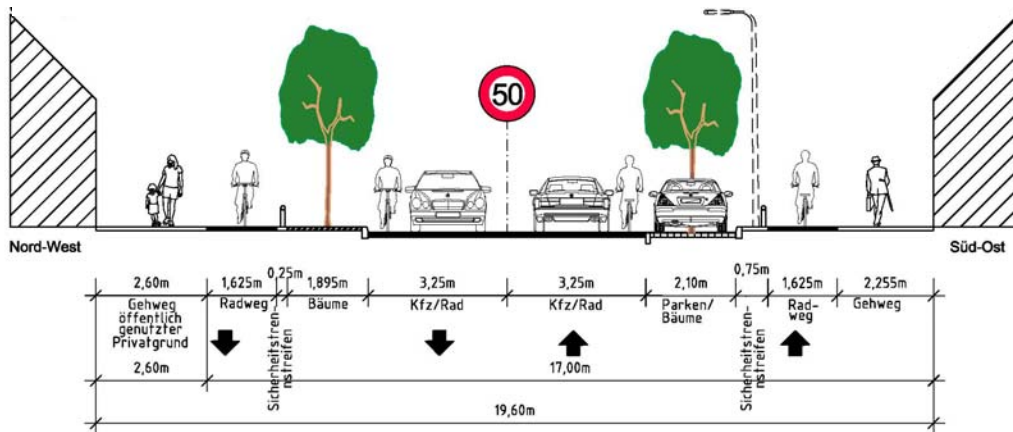


Abbildung 11: Variante 4.2: Radweg verbreitern, B = 1,625 m, Verbleiben auf öffentlichem Grund auf Nord-West-Seite

Variante 4.2 entspricht nicht den Planungszielen, da alle Parkstände auf der Nord-West-Seite entfallen müssten.

## Kombination Radwege / Schutzstreifen

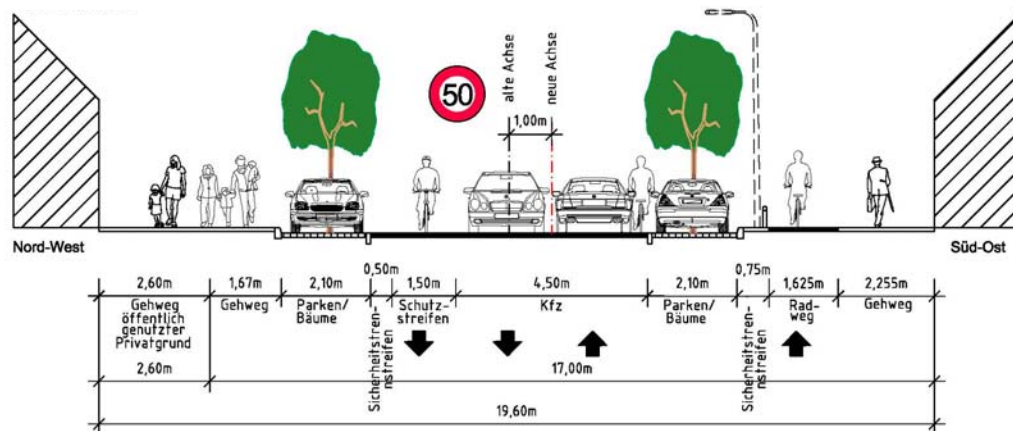


Abbildung 12: Variante 5.1: Radweg, B = 1,625 m, auf Süd-Ost-Seite, Schutzstreifen auf Nord-West-Seite, B = 1,50 m, Fahrbahn B = 4,50 m

Variante 5.1 entspricht nicht den Planungszielen, da der Gehweg auf Nord-West-Seite ohne Nutzung von privaten Verkehrsflächen nur untermaßig hergestellt werden kann. Zudem bleiben die Konflikte zw. Fußgängern und Radfahrern auf den süd-östlichen Nebenflächen bestehen.

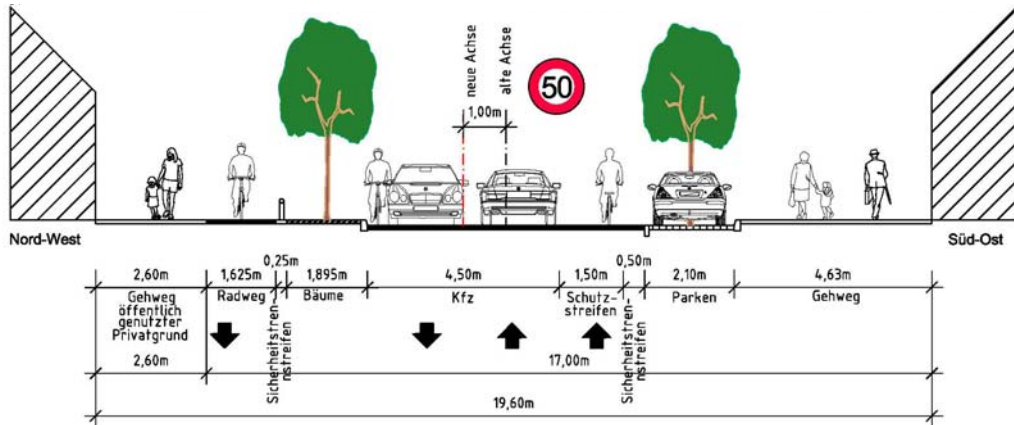


Abbildung 13: Variante 5.2: Radweg, B = 1,625 m, auf Nord-West-Seite auf öffentlichem Grund, Schutzstreifen auf Süd-Ost-Seite

Variante 5.2 entspricht nicht den Planungszielen, da alle Parkstände auf der Nord-West-Seite entfallen müssen. Zudem ist die Nutzung von privaten Verkehrsflächen für den Gehweg weiterhin erforderlich.

### Einbahnstraße

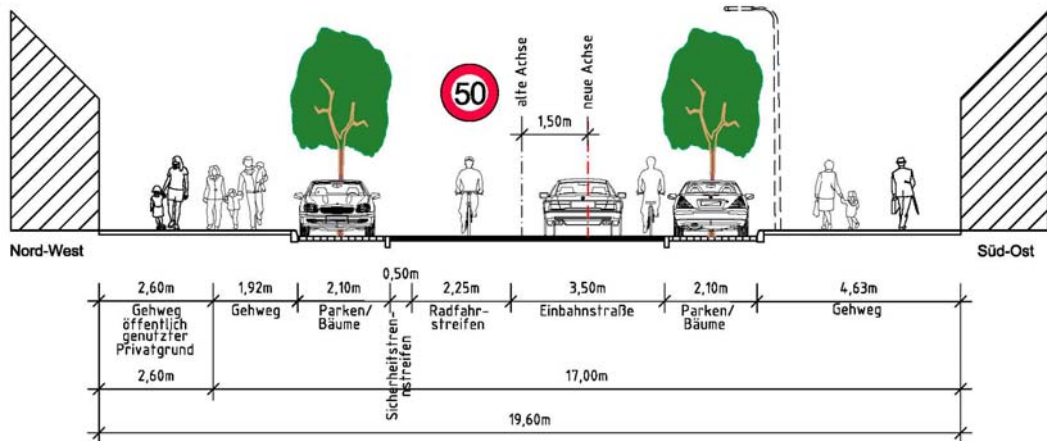


Abbildung 14: Variante 6.1: Einbahnstraße mit Radfahrstreifen

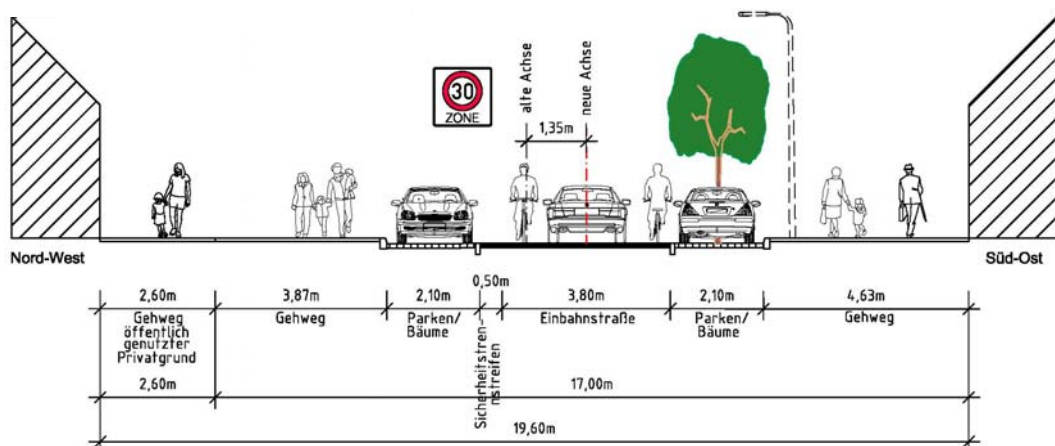


Abbildung 15: Variante 6.2: Einbahnstraße, Führung der Radfahrer im Mischverkehr, Tempo 30 km/h

Variante 6.1 und 6.2, die Einrichtung einer Einbahnstraße mit und ohne Radverkehrsanlagen, wurde ebenso geprüft. Die Varianten Einbahnstraßen entsprechen nicht dem Planungsziel der guten Erreichbarkeit. Bei der Variante mit Radverkehrsanlagen würden bei Liefervorgängen die Fahrbahn für Radfahrende blockiert.

## Fazit

Gemäß der Variantenuntersuchung ergeben sich zwei Varianten, die den Planungszielen entsprechen und somit umsetzbar sind:

- Tempo-30-Zone
- Fahrradstraße

Im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung (27.11.2018) wurden diese beiden Varianten mit den Anwesenden diskutiert.

Gemäß Votum wird von den Beteiligten die Fahrradstraße favorisiert (Vorzugsvariante).

Zudem wurden im Hinblick auf die Abwägung der zur 1. Verschickung eingereichten Stellungnahmen mit dem Bezirk Hamburg-Nord die in Frage kommenden Varianten Fahrradstraße bzw. Tempo-30-Zone nochmals erläutert. Auch hier wurde die Variante Fahrradstraße als Vorzugsvariante definiert und ist daher Bestandteil der hier vorliegenden Schlussverschickung.

Die Fahrradstraße stellt eine verbesserte und sichere Führung des Radverkehrs dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird gegenüber dem Bestand in der Gertigstraße von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, welches ebenfalls der sicheren Verkehrsführung zuträglich ist.

Die Vorfahrt ist eindeutig geregelt. Die Gertigstraße ist als Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt. Die Aufpflasterungen (Gehwegüberfahrten) in den einmündenden Nebenstraßen bleiben bestehen.

Durch den Rückbau der Radwege in den Nebenflächen entstehen breitere Gehwegflächen. Der Konflikt Radfahrer - Fußgänger in den Nebenflächen wird durch die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn aufgelöst.

Die vorhandenen Parkstände sowie Bäume können bei der angedachten Variante erhalten werden.

Im Lösungsansatz wird davon ausgegangen, dass die Bordlagen und Entwässerungseinrichtungen erhalten bleiben.

Mit der Vorzugsvariante „Fahrradstraße“ können zum einen die Planungsziele erreicht und zum anderen die Belange zur Förderung des Radverkehrs und der Herstellung einer Veloroute erfüllt werden.

### 3.3. Geplanter Zustand

#### Allgemeines

Die Gertigstraße soll im Planungsbereich als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Dieses erfolgt durch die Aufstellung der entsprechenden Beschilderung am Beginn der Fahrradstraße (VZ 244.1) mit einer Zusatzbeschilderung „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO. Somit kann der Kfz-Verkehr in der Gertigstraße weiterhin aufrechterhalten werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt resultierend aus der Beschilderung zukünftig 30 km/h.

Die vorhandenen Bordlagen, Entwässerungsanlagen und Parkstände können größtenteils beibehalten werden.

Der Radweg soll in den Nebenflächen zurückgebaut und dem Gehweg, durch Einbau von Betonplatten im ehemaligen Radwegbereich, mehr Fläche gegeben werden.

Die Oberflächenbefestigungen in den Nebenflächen sollen aufgrund der erheblichen Unebenheiten in Betonplatten, grau, 25/25 cm, erneuert werden, ausgeschlossen hiervon sind bereits neu hergestellte Nebenflächen (3 Teilbereiche, siehe Punkt 3.1 - Fußverkehr).

Die vorhandenen Grundstücksüberfahrten werden neu hergestellt, teilweise Reduzierung der Überfahrtsbreiten gemäß Restra und Befestigung in Wabensteinpflaster.

Für die denkmalgeschützten Überfahrten erfolgt vorbehaltlich der rechtlichen Prüfung eine Sonderbauweise. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit wird das Großpflaster im Bereich der denkmalgeschützten Grundstücksüberfahrten auf kompletter Gehwegbreite ausgebaut und durch geschnittenes Natursteinpflaster mit Fugenverguss ersetzt.



Ähnlich wird im Bereich der einmündenden Straßen verfahren. Hier werden die Gehwegüberfahrten beibehalten, der Radweg ausgebaut und das unebene Großpflaster auf gesamter Gehwegbreite ausgebaut und durch geschnittenes Natursteinpflaster ersetzt.

Am Beginn und Ende der Fahrradstraße, Station 0+020 und Station 0+475, sind zwei 5,00 m breite Pflasterstreifen aus Wabensteinpflaster unter Beibehaltung der Straßenhöhen in die Fahrbahn einzubauen. Neben der Beschilderung soll mit diesem Oberflächenwechsel der Übergang in eine andere Verkehrssituation, Fahrradstraße, verdeutlicht werden.

Die vorhandenen Deckenhöhen und Gefällesituationen sollen im Hinblick auf die reduzierten Baumaßnahmen beibehalten werden. Die vorhandene Oberflächenentwässerung bleibt ebenfalls bestehen.

### Fußverkehr

Durch den Rückbau der Radwege werden die Gehwege verbreitert. Auf der Süd-Ost-Seite ergeben sich Gehwegbreiten von 2,20 m bis 6,58 m (= ohne Parkstand). Auf der Nord-West-Seite ergeben sich unter Mitbenutzung des Privatgrundes ebenfalls Gehwegbreiten von 2,51 m bis 5,91 m.

Ohne Mitbenutzung des Privatgrundes ergeben sich geringere Gehwegbreiten von 1,85 m bis 1,92 m, im Bereich der geplanten Fahrradanhänger (Station 0+335 bis 0+445) entstehen Engstellen mit Breiten von 1,90 m. Unter Mitbenutzung des Privatgrundes stehen hier für den Gehweg Breiten von rd. 3,95 m zur Verfügung.

Die unterschiedlichen vorhandenen Oberflächenbefestigungen werden ausgebaut und die Nebenflächen für den Fußverkehr in Betonplatten, grau, 25/25 cm, befestigt. Die neue Befestigung erfolgt bis zu den jeweiligen Hausfassaden, also auch auf öffentlich genutztem Privatgrund. Im Verlegemuster wird eine lange Fuge hergestellt, um den Grenzverlauf zu visualisieren.

In der Schlussverschickung wurde die Anordnung von Sitzbänken aufgenommen. Es werden auf der Süd-Ost-Seite 2 Stck. und auf der Nord-West-Seite 1 Stck. Sitzbänke Typ Luise (2,00 m x 0,64 m) vorgesehen.

### Fußgängerüberweg

Der Bestand weist bei Station 0+268 einen Fußgängerüberweg (FGÜ) aus. Gemäß Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sind in Straßen mit Tempo 30 km/h, zu denen auch eine Fahrradstraße gehört, in der Regel Fußgängerüberwege entbehrlich.

Es handelt sich hierbei um die einzige gesicherte Querungsstelle im Verlauf der Gertigstraße. Der FGÜ fungiert zudem als Schulwegsicherung. Der Fortbestand des FGÜ ist weiterhin ausdrücklich in der Bürgerinformationsveranstaltung am 27.11.2018 geäußert worden.

Am 19.09.2019 ist im Bereich des Fußgängerüberweges eine Querschnittszählung erfolgt. In Abstimmung mit VD wird auf dieser Grundlage der Fußgängerüberweg beibehalten und ist somit Bestandteil der Schlussverschickung.

### Radverkehr

Der Radverkehr wird zukünftig auf der Fahrbahn (Fahrradstraße) geführt.

Dieses wird auch über entsprechende Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht. Die Mittelmarkierung der bestehenden Fahrbahn wird entfernt.

Die Gesamtfahrbahnbreite wird nach dem Ausbau zwischen 6,07 m und 6,56 m liegen. Die Fahrradstraße ist gegenüber den einmündenden Straßen durch die durchgezogenen Bordkantenverlauf der einmündenden Straßen vorfahrtsberechtigt.

### Barrierefreiheit

Im Planungsabschnitt soll die Barrierefreiheit hergestellt werden. Bei Station 0+152 wird eine ungesicherte Querungsmöglichkeit ausgewiesen und mit den erforderlichen Bodenindikatoren versehen.

Im Bereich des Fußgängerüberweges werden ebenfalls taktile Leiteinrichtungen für eine gesicherte Querungsstelle vorgesehen.

Um die taktilen Leiteinrichtungen herstellen zu können, müssen Oberflächenbefestigungen ergänzt, Verkehrszeichen umgesetzt und Absperrpoller entfernt werden. Die geplanten taktilen Einrichtungen sind in den Lageplänen dargestellt.

Zudem werden 3 barrierefreie Parkstände hergestellt (siehe Punkt Ruhender Verkehr).

#### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- entfällt -

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Gertigstraße wird weiterhin in beide Fahrtrichtungen durch den MIV befahren werden können. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt zukünftig in der Fahrradstraße 30 km/h.

Die Fahrradstraße ist gegenüber den einmündenden Nebenstraßen vorfahrtsberechtigt. Die Gehwegüberfahrt mit dem durchgezogenen Bordsteinverlauf in den Nebenstraßen bleibt daher bestehen.

Das vorhandene Großpflaster wird im Hinblick auf die Barrierefreiheit in den Gehwegüberfahrten auf gesamter Gehwegbreite einschließlich der vorhandenen Radwegbefestigungen ausgebaut und durch geschnittenes Natursteinpflaster mit Fugenverguss ersetzt.

Im Bereich der einmündenden Straßen werden die erforderlichen Beschilderungen VZ 244.1 mit Zusatzbeschilderung „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO sowie Zusatzzeichen VZ 1000-30 und teilweise VZ 274.2 vorgesehen, siehe Lagepläne.

#### Lichtsignalanlagen (LSA)

- entfällt -

#### Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene öffentliche Beleuchtung wird aufrechterhalten. Bei Bedarf sind eventuell die Ausleuchtungsbereiche in Baumnähe zu kontrollieren und bei Bedarf Mastenstandorte zu verändern. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit der zuständigen Behörde im weiteren Planverfahren.

#### Straßenbegleitgrün

Der gesamte Baumbestand, 38 Stck. Bäume, wird aufrechterhalten.

Neupflanzungen sind aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse und aufgrund des Leitungsbestandes in den Nebenflächen nicht möglich.

Vor Haus Nr. 14 wurde im Vorwege eine Baumfällung durch das Bezirksamt Hamburg-Nord durchgeführt. Hier soll an gleicher Stelle eine Ersatzpflanzung mit Vergrößerung der Baumscheibe erfolgen, Verlust Längsparkstand: -1 Stck.. Eine weitere Ersatzpflanzung erfolgt auf der Nord-West-Seite zwischen Knickweg und der Barmbeker Straße.

#### Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände, sowie die bestehenden Ladezonen, werden in ihrer Lage beibehalten.

Ausnahmen hierzu bilden die Bereiche, in denen Behindertenstellplätze angeordnet werden. Hier müssen aufgrund der erforderlichen Parkstandsweite von 3,50 m die Bordlagen verändert werden.

Auf der Nord-West-Seite der Gertigstraße werden die im Bestand zum Teil untermaßigen Längsparkstände durch eine Schmalstrichmarkierung neben der Entwässerungsrinne ab-

markiert und somit verbreitert. Somit ergeben sich Parkstandsbreiten von  $B = 2,39$  m bis  $B = 2,46$  m.

Die Längsparkstände auf der Süd-Ost-Seite weisen ausreichende Breiten von 2,12 m bis 2,48 m auf und werden nicht umgebaut.

Zudem existiert auf der Süd-Ost-Seite, Station 0+445 - Station 0+463 ein Bereich für das Parken und Laden von Elektroautos (4 Parkstände).

Die im Bestand vorhandenen 3 Teilbereiche mit Parkbeschränkungen

- Nord-West-Seite, Station 0+175 - Station 0+205
- Nord-West-Seite, Station 0+298 - Station 0+315
- Süd-Ost-Seite, Station 0+230 - Station 0+247

werden aufgehoben, um weitere Ladezonen für den vor Ort ansässigen Einzelhandel vorzusehen.

Die beiden Ladezonen auf der Süd-Ost-Seite, Station 0+020 bis 0+040 (zwei Ladezonen à 6 m), bleiben bestehen. Ergänzend hierzu werden folgende Bereiche als Ladezonen geplant:

Nord-West-Seite

- Station 0+175 bis Station 0+205, 5 Ladezonen à 6 m
- Station 0+299 bis Station 0+314, 2 Ladezonen à 6 m

Süd-Ost-Seite

- Station 0+230 bis Station 0+248, 3 Ladezonen à 6 m
- Station 0+325 bis Station 0+340, 2 Ladezonen à 6 m

Hierdurch entsteht ein Verlust an Längsparkständen, -15 Stck..

Zudem werden auf der Süd-Ost-Seite 3 Stck. Behindertenparkstände mit 3,50 m Parkstandsweite vorgesehen, Verlust von Längsparkständen: -5 Stck.. Die Bordlage ist in diesem Bereich entsprechend umzubauen, sowie im Erweiterungsbereich der Vollausbau vorbehaltlich der Leitungsverträglichkeit herzustellen.

Eine Anordnung auf der Nord-West-Seite ist nicht möglich, da hier keine ausreichenden Restgehwegbreiten bis zum Privatgrund verbleiben.

Im Bereich der Längsparkstände wird ein Sicherheitsstreifen aus grauen Betonplatten, 25/25 cm, 2-reihig, vorgesehen.

Aufgrund des erhöhten Bedarfes an Fahrradstellplätzen werden im Bereich der Stationen 0+335 bis 0+433 auf der Nord-West-Seite die vorhandenen Schutzbügel ausgebaut und durch Fahrradanhängerbügel ersetzt.

Die Anhängerbügel werden senkrecht zur Fahrbahn angeordnet, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Zur taktilen Erfassung werden im Bereich des Fahrradparkens auf Gehwegniveau Trennstreifen aus Kleinpflaster, dunkelgrau, 8/8 cm, 3-reihig, vorgesehen.

Zudem werden vier Pkw-Einzelparkbuchten (-4 Stck.) aufgehoben (Nord-West-Seite = St. 0+040, Nord-West-Seite = St. 0+163, Süd-Ost-Seite = St. 0+222, St. 0+290, St. 0+305) und auch hier Fahrradanhängerbügel vorgesehen. Diese bieten den Vorteil, dass die Fahrradanhängerbügel höhengleich von der Fahrradstraße aus erreichbar sind.

Gegenüber dem Bestand reduzieren sich die Längsparkstände von 82 Stck. auf 53 Stck.

Das Fahrradparken wird über ordnungsgemäße Fahrradanhängerbügel, geplant 87 Stck. x 2 = 174 Fahrradstellplätze, ermöglicht.

Auf der Nord-West-Seite werden die an den Längsparkständen vorhandenen Schutzbügel ausgebaut, um die erforderlichen Restgehwegbreiten zu erhalten.

Auf der Süd-Ost-Seite stehen größere Nebenflächen zur Verfügung, so dass hier die vorhandenen Schutzbügel im Bereich der Längsparkstände umgesetzt werden, Abstand zum Hochbord Längsparken =  $S_i 0,65$  m + Fahrradbreite 0,65 m = 1,30 m, um diese weiterhin als Anschlussmöglichkeit für Fahrräder nutzen zu können (37 Stck.).

Gemäß Abstimmung mit dem BWVI wird auf der Süd-Ost-Seite, Station 0+202 - Station 0+219, in der Längsparkbucht eine StadtRAD-Station mit 20 Plätzen vorgesehen. Hierfür entfallen 4 Längsparkstände, -4 Stck..

Die Schutzpoller werden in diesem Bereich ausgebaut.

	Bestand			Planung			Bilanz
	Nord-West-Seite	Süd-Ost-Seite	Summe Bestand	Nord-West-Seite	Süd-Ost-Seite	Summe Planung	
Kfz-Längsparkstände ohne Parkbeschränkungen	27	39	66	23	26	49	-17
Kfz-Längsparkstände mit Parkbeschränkungen	8	4	12	0	0	0	-12
Elektroautos, Laden/Parken	0	4	4	0	4	4	±0
Summe	82			53			-29
Ladezonen à 6 m	0	2	2	7	7	14	+12
Barrierefreie Längsparkstände	0	0	0	0	3	3	+3
Fahrradstellplätze = Anlehnbügel x 2	0	0	0	72x2 = 144	15 x2 = 30	174	+174
Schutzbügel / Fahrradanschlussmöglichkeit	98	64	162	0	37 x2 = 74	74	-88
StadtRAD-Station	0	0	0	0	20	20	+20
Summe	162			268			+106

Tabelle 2: Bilanz Fahrradstraße - Bestand-Planung -

### Entwässerung

Die vorhandenen Anlagen der Oberflächenentwässerung werden beibehalten.

### Ausstattung / Möblierung

Um die geplanten Maßnahmen umsetzen zu können, müssen Verkehrszeichen umgesetzt, Schutzbügel - sowie Schutzpoller - entfernt und Pflanzkübel umgesetzt oder entfernt werden.

### Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte)

Die Planung sieht vor, die bestehenden Deckenhöhen beizubehalten. Somit ergeben sich keine Auswirkungen auf den vorhandenen Leitungsbestand.

Im weiteren Planungsverlauf wird eine Leitungsbesprechung stattfinden.

### Grundwasser

- entfällt -

### Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde durch den Auftraggeber (LSBG S2) ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung bei der BfI, Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) für den Planungsbereich gestellt (Datum 20.03.2018).

Gemäß Auswertung mit Schreiben vom 16.05.2018 durch GEKV handelt es sich in folgenden Bereichen um Trümmergrundstücke, die als Verdachtsfläche mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht eingestuft werden:

Gertigstraße vor Haus Nr. 17a bis Haus Nr. 25

Gertigstraße vor Haus Nr. 18 bis Haus Nr. 24

Einmündungsbereich Geibelstraße

Gertigstraße vor Haus Nr. 61

Einmündungsbereich Knickweg

Für die übrigen Flächen im angefragten Maßnahmenbereich Gertigstraße liegt kein Hinweis auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger und/oder Kampfmittel vor.

Ein Plan mit entsprechender Darstellung ist angefügt.

### Feuerwehr

Im Planungsbereich befinden sich auf der Süd-Ost-Seite der Gertigstraße 3 Feuerwehruzufahrten (Station 0+125, Station 0+262, Station 0+320). Diese werden aufrechterhalten und gewährleisten die Feuerwehrrreichbarkeit für die hier angrenzenden Gebäude.

Da keine Änderung an der bestehenden Bordkante und Parkplatzanordnung vorgesehen ist, ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf die Anleiterbarkeit gegenüber dem Bestand.

### Aufbauten

Der bestehende Radweg aus verschiedenen Oberflächenbefestigungen ist zurückzubauen.

Die Nebenflächen sind in Betonplatten, grau, 25/25 cm, neu zu befestigen.

Gemäß den vorliegenden Untersuchungen muss im Fahrbahnbereich lediglich die Decke erneuert werden.

Im Bereich der geplanten Wabensteinpflasterung am Beginn und Ende der Fahrradstraße werden bei der Herstellung vorhandene Anlagen (Kabelschleifen) bzw. Wurzeleinwüchse kontrolliert und berücksichtigt.

Nachfolgend ist der Gesamtaufbau gemäß Restra/RStO dargestellt. Aufgrund der vorhandenen Befestigungen wird davon ausgegangen, dass kein Gesamtaufbau erforderlich ist, sondern lediglich die Tragschichten angepasst bzw. ausgeglichen werden müssen und dann das Pflasterbett mit der Oberflächenbefestigung eingebaut werden kann (\*).

#### **Gehwege gem. Restra/RStO 12, Tafel 6, Zeile 2**

7,0 cm	Betonplatten, Farbe grau (25/25/7 cm)
3,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
<u>20,0 cm</u>	Naturschotter 0/32*
30,0 cm	

#### **Sicherheitsstreifen/Trennstreifen gem. Restra/RStO 12, Tafel 6, Zeile 2**

7,0 cm	Betonplatten, Farbe grau (25/25/7 cm)
3,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
<u>20,0 cm</u>	Naturschotter 0/32*
30,0 cm	

#### **Gehwege (Leiteinrichtung) in Anlehnung an Restra/RStO 12, Tafel 6, Zeile 2**

7,0 cm	Betonrippen-/Betonnoppenplatten, Farbe weiß (25/25/7 cm)
3,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
<u>20,0 cm</u>	Naturschotter 0/32*
30,0 cm	

#### **Trennstreifen Fahrradparken in Anlehnung an Restra/RStO 12, Tafel 6, Zeile 2**

8,0 cm	Kleinpflaster, Farbe grau (8/8/8 cm), 3-reihig
4,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
<u>18,0 cm</u>	Naturschotter 0/32*
30,0 cm	

**Gehwegüberfahrten/denkmalgeschützte Grundstücksüberfahrten analog zu Überfahrten (> 3,5 t) gem. Restra/RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 1,8**

10,0 cm	geschnittenes Natursteinpflaster mit Fugenverguss
4,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
25,0 cm	Naturschotter 0/32*
<u>31,0 cm</u>	<i>Schicht aus frostunempfindlichem Material*</i>
70,0 cm	

**Parkstände (Behindertenparkstände, bauliche Erweiterung erforderlich)**

10,0 cm	Betonwabensteinpflaster, Farbe grau (Schlüsselweite 21,3 cm)
4,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
25,0 cm	Naturschotter 0/32
<u>31,0 cm</u>	Schicht aus frostunempfindlichem Material
70,0 cm	

**Beginn / Ende Fahrradstraße, Pflasterstreifen in Wabenstein, analog zu Überfahrten (> 3,5 t) gem. Restra/RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 1,8**

10,0 cm	Betonwabensteinpflaster, Farbe grau (Schlüsselweite 21,3 cm)
4,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
25,0 cm	Naturschotter 0/32*
<u>31,0 cm</u>	<i>Schicht aus frostunempfindlichem Material*</i>
70,0 cm	

**Grundstücksüberfahrten gem. Restra/RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 1,8**

10,0 cm	Betonwabensteinpflaster, Farbe grau (Schlüsselweite 21,3 cm)
4,0 cm	Brechsand-Splitt 0/5
25,0 cm	Naturschotter 0/32*
<u>31,0 cm</u>	<i>Schicht aus frostunempfindlichem Material*</i>
70,0 cm	

**Fahrbahndecke (Deckenerneuerung) gem. Restra/RStO 12, Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 3,2**

3,5 cm	Fahrbahndecke
--------	---------------

**Pflanzinsel**

10,0 cm	Oberboden
<u>20,0 cm</u>	<i>Naturschotter 0/32*</i>
30,0 cm	

Erklärung: *kursiver Text\** = vorhandene Tragschichten belassen

Lärmschutz

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

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Durch den Umbau der Gertigstraße zur Fahrradstraße wird die Leistungsfähigkeit der Straße nicht gesteigert.

Eine schalltechnische Untersuchung für diese Maßnahme ist daher nicht erforderlich.

#### **4. Grunderwerb, Finanzierung, Bauzeitraum**

Grunderwerb muss im Rahmen der Maßnahme nicht getätigt werden.

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Die Bauausführung ist voraussichtlich für das 3. Quartal 2020 vorgesehen.

#### **5. Öffentliche Vorstellung / Beteiligung der polit. Ausschüsse**

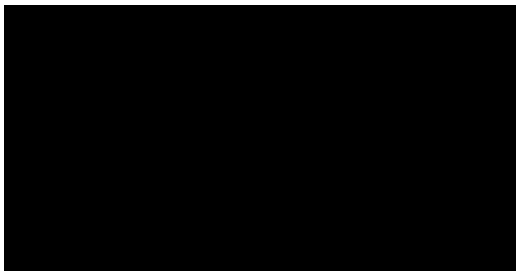
Eine erste Bürgerbeteiligung ist im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung am 27.11.2018 erfolgt.

Die Maßnahme wurde am 19.08.2019 im Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude vorgestellt.

Die 1. Verschickung mit Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen ist erfolgt.

Die Schlussverschickung wird dem Regionalausschuss zur Kenntnis eingereicht.

Verfasst:



## **6. Plananlagen**

6.1 Übersichtskarte	M. 1:5.000	Zeichnungs-Nr. 18-12908-02-02
6.2 Lageplan Planung 1/2	M. 1:250	Zeichnungs-Nr. 18-12908-04-01
6.3 Lageplan Planung 2/2	M. 1:250	Zeichnungs-Nr. 18-12908-04-02
6.4 Querschnitte 1-4	M. 1:50	Zeichnungs-Nr. 18-12908-08-01
6.5 Querschnitte 5-7	M. 1:50	Zeichnungs-Nr. 18-12908-08-02
6.6 Lageplan GEKV 1/2	M. 1:250	Zeichnungs-Nr. 18-12908-30-01
6.7 Lageplan GEKV 2/2	M. 1:250	Zeichnungs-Nr. 18-12908-30-02

## **7. Sonstige Anlagen**


- 7.1. Abwägung der zur 1. Verschickung vom 02.07.2019 eingegangenen  
Stellungnahmen



### Abwägung der zur 1. Verschickung vom 02.07.2019 eingegangenen Stellungnahmen (Rückmeldungen bis zum 19.08.2019)

Die Stellungnahmen der TÖB`s werden nachfolgend zusammengefasst zitiert und die anschließend erfolgte Abwägung (gemäß Besprechung vom 29.11.2019, LSBG, Frau Troschke, Frau Kotte, Frau Rademaker) erläutert.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<b>1 Behörde für Inneres und Sport (BIS)</b>		
<b>1.1 BIS - VD 513</b>		
VD 51 (im Einvernehmen mit PK 33): Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gertigstraße wird seitens der Straßenverkehrsbehörde begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
Zu den Änderungen an der wegweisenden Beschilderung und deren Standorten ist gegebenenfalls eine gesonderte Stellungnahme der Verkehrsdirektion 513 einzuholen.		Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Mögliche Fahrbahnrandbeschränkungen sind für den gesamten Planungsabschnitt mit dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat bilateral abzustimmen.		Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Die Grundlagen zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind für Hamburg in den „Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ der obersten Landesbehörde der Behörde für Inneres und Sport unter dem Kapitel Fahrradstraße (Einführungserlass vom 06.08.2019) geregelt. Die Richtlinie wurde als Anlage beigefügt.		Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Die Gehwegüberfahrten der übergeordneten Gertigstraße werden an der Hochbordkante durchgeführt und abgesenkt. Taktile Elemente werden nicht verlegt, um eine Durchgängigkeit des Fußverkehrs anzuzeigen.		Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Es wird angemerkt, dass die Breite der zukünftigen Fahrradstraße mit teils deutlich über sechs		

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>Metern als zu breit angesehen wird. Insbesondere vor dem Hintergrund des zugelassenen Kraftfahrzeugverkehrs ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite wünschenswert.</p>	<p>Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite entspricht nicht den Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit.</p>	
<p>Der motorisierte Individualverkehr wird in der Fahrradstraße aufgrund der zuführenden Einbahnstraße Forsmannstraße zugelassen. Analog zu anderen Fahrradstraßen hat die Beschilderung mit folgender Zusatzbeschilderung zu erfolgen: VZ Nr. 244.1 + „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO  frei</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><u>Anmerkungen zu den Plänen:</u>  <u>Lageplan 1/2:</u>                  Bei Fahrradstraßenbeschilderung handelt es sich um eine Streckenbeschilderung, somit ist nur der Beginn der Fahrradstraße mit dem Verkehrszeichen 244.1 anzuzeigen.                  Das Verkehrszeichen 244.2 ist zu entfernen.</p>		<p>Wird berücksichtigt und geändert.</p>
<p>In der Schinkelstraße und der Forsmannstraße ist unter dem VZ 244.1 zusätzlich das Zusatzzeichen 1000-30 anzubringen.</p>		<p>Wird berücksichtigt und ergänzt.</p>
<p>Das Verkehrszeichen 274.2 (Ende einer Tempo-30-Zone) ist jeweils linksseitig aufzustellen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Die Anlage von Fußgängerüberwegen kann in Fahrradstraßen in Betracht gezogen werden</p>		<p>Siehe auch Punkt 1.3: Nach Auswertung der Zählung kann der FGÜ beibehalten werden.</p>
<p>Die Beschilderung der Parkflächen ergibt keinen Sinn. Hier wird um eine bilaterale Lösung unter Einbindung des PK 33 gebeten.</p>		<p>Die Beschilderung der Parkflächen ist mit PK 33 abgestimmt.</p>
<p><u>Lageplan 2/2:</u>                  Die Intention, den Knoten Barmbeker Straße aus der Maßnahme herauszunehmen, ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nachvollziehbar, jedoch aus stadtplanerischer und auch straßen-</p>		<p>Die Bearbeitung des Knotens Barmbeker Straße erfolgt in einem separaten Planungsverfahren. Die Planungen werden soweit möglich in der Plandarstellung Gertigstraße berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
verkehrsbehördlicher Sicht nicht optimal. Auch für den Radverkehr aus der Barmbeker Straße Nord ist keine intuitive Führung in die Fahrradstraße gegeben. Eine Überarbeitung wäre hier wünschenswert.		
Bei der Fahrradstraßenbeschilderung handelt es sich um eine Streckenbeschilderung, mithin ist nur der Beginn der Fahrradstraße mit dem VZ 244.1 anzuzeigen. Das VZ 244.2 ist zu entfernen.		Wird berücksichtigt und geändert.
In der Geibelstraße und im Knickweg ist unter dem VZ 244.1 zusätzlich das Zusatzzeichen 1000-30 anzubringen.		Wird berücksichtigt und ergänzt.
<b>1.2 BIS - VD 520 / PK 33</b>		
PK 33: Nach Auswertung der Ergebnisse der Zählung vom 19.09.19 kann der FGÜ auf Höhe 0+268 der Variante der 1. VS in Absprache mit VD 52 (Herr Freitag) beibehalten werden.		FGÜ bei Station 0+268 wird beibehalten.
<b>1.3 BSI - IT 421</b> Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.		
<b>1.4 BIS - F 230 (F 042)</b>		
Es bestehen keine Bedenken, wenn folgende Punkte beachtet und umgesetzt werden:		
Öffentliche Wege und Zugänge zu den Grundstücken sollen so beschaffen werden, dass das Befahren mit Rettungs- u. Löschfahrzeugen bzw. der Einsatz von Rettungs- u. Löschgerät ohne Schwierigkeiten möglich ist. Hierzu wird auf die §§ 4 und 5 der Hamburgischen Bauordnung verwiesen. Auf den erforderlichen Straßenrandbegrü-	Im Hinblick auf den Bestandsschutz der Bäume wird der Bestand nicht verändert und somit auch die Feuerwehrezufahrten nicht verändert.	Bei Neuanpflanzungen erfolgt eine Berücksichti-

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>nungen an den Verkehrsflächen ist der Baumbewuchs so zu wählen, dass die zu erwartenden Baumkronen den Einsatz von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, insbesondere von Hubrettungsfahrzeugen, nicht behindern.</p>		<p>gung.</p>
<p>Für Gebäude mit vorgesehenen Fenstern über 8 m der Geländeoberfläche ist der zweite Rettungsweg entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, Fassung Juli 1998, Amtlicher Anzeiger Nr. 21 vom 18.02.2002, Seite 616 ff., herzustellen. Es wird in diesem Fall insbesondere auf die Ziffern 10, 11 und 12 der Richtlinie verwiesen. Die Flächen und ihre Zufahrten sind so herzustellen bzw. zu erhalten, dass sie für die Feuerwehr jederzeit benutzbar sind.</p>	<p>Die Bordverläufe werden beibehalten. Es besteht Bestandsschutz.                      Die Feuerwehrezufahrten werden nicht verändert.</p>	
<p>Die Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung ist nach DVGW Arbeitsblatt W 405 in der jeweils gültigen Fassung zu beachten und eine ausreichende Wasserversorgung für die verschiedenen Gebäudeklassen und deren Nutzungen vorzuhalten.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eine Zugänglichkeit zu den Liegenschaften und die erforderliche Löschwassermenge sind auch während der Bauphase zu gewährleisten.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Für weitere Absprachen bezüglich Baustelleinrichtungen etc. ist die Dienststelle zu kontaktieren.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><b>2 Behörde für Umwelt und Energie (BUE)</b></p>		
<p><b>2.1 BUE - W 1</b></p>		
<p>Wenn sichergestellt wird, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z. B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen - ggf. Rücksprache mit HamburgWasser) kommt,</p>		<p>Die an das MW-Siel angeschlossenen Flächen werden nicht vergrößert.</p>

	<b>Stellungnahme Behörde</b>	<b>Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt</b>	<b>Gemäß LSBG: Berücksichtigt</b>
	bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.		
<b>2.2</b>	<b>BUE - W 2</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>2.3</b>	<b>BUE - N 1</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>3</b>	<b>Andere Behörden und Ämter</b>		
<b>3.1</b>	<b>BSW - LP 14</b>		
	Das Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen nimmt die Maßnahme zur Kenntnis.		Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände zur geplanten Maßnahme bestehen.
<b>3.2</b>	<b>BASFI - SKbM</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>3.3</b>	<b>FB Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge - 634 Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg, Nord</b>		
	Die Abteilung Anliegerbeiträge der Finanzbehörde zeigt auf, dass keine Anliegerbeiträge mehr zu zahlen sind.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>3.4</b>	<b>BKM Denkmalschutzamt - K3225 Eimsbüttel, Nord, Wandsbek, Bergedorf</b>		
	Das Denkmalschutzamt stimmt den Planungen zu. Die Überfahrten, insbesondere im Umfeld der geschützten Baudenkmäler, müssen im vorhandenen Großpflaster erhalten werden.		Es muss die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgen, siehe Stellungnahme Bezirksamt Hamburg-Nord, Punkt 3.5, Seite 9. Es wird daher auf der gesamten Gehwegbreite das vorhandene Großpflaster ausgebaut und durch geschnittenes Natursteinpflaster ersetzt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
		Die endgültige Entscheidung erfolgt auf Grundlage der rechtlichen Prüfung.
<b>3.5 Bezirksamt Hamburg-Nord</b>		
<b><u>N/MR 2212 - Allgemeine Planungshinweise:</u></b> Der GIS-Übernahmeplan ist zu erstellen und abzugeben.		Wird berücksichtigt.
Die geplante Radverkehrsführung ist an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage geleitet wird und diese ordnungsgemäß befahren kann. Eine sichere und eindeutige, nicht unterbrochene Führung des Radverkehrs ist vorzusehen. Sollte dies nicht berücksichtigt werden, sind die erforderlichen Anpassungsarbeiten im Nachgang durch und auf Kosten des LSBG auszuführen.		Dieses ist grundsätzlich Bestandteil der Planungen und wird berücksichtigt.
Der Einbau von Grand vor allem im Bereich von Baumscheiben soll vermieden werden. Als Alternative ist im Bereich von Baumscheiben Rechteckpflaster (10x20x6 cm) herzustellen. in Parkständen, die im Kronenbereich von Bäumen liegen, können verfüllte Kunststoffwaben hergestellt werden. Die baumverträgliche Machbarkeit ist vorher zu überprüfen die Art des Belags ist danach ggf. entsprechend anzupassen.		Grundsätzlich erfolgt eine baumverträgliche Umsetzung der Planung. Die konkrete Ausführung wird zwischen LSBG und N/MR 3, FB Stadtgrün, direkt abgestimmt. Gegebenenfalls wird ein Baumgutachter einbezogen.
Pflaster und Platten im Bereich von Nebenflächen, die nur gelegentlich überfahren werden, sind grundsätzlich im Querverband (M FP, Bild B2, ReStra S. 174) zu verlegen.		Wird umgesetzt.
Baumscheiben und Grünflächen sollen ohne gepflasterten Trennstreifen entlang der Bordkante ausgeführt werden, da dieser zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt.		Wird umgesetzt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügelschloss + Schlüssel) vorzusehen und nicht mit einer 3-Kant-Schließung.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Sollten im Rahmen der Planung Bänke vorgesehen werden, ist auf dem Gebiet des Bezirks Hamburg-Nord entweder die Bank „Luise“ oder die Bank via futura, Modell „Duo I“ einzubauen, jeweils als seniorengerechte Ausführung mit geändertem Sitzwinkel, Armlehnen, ortsfest zum Einbetonieren, Sitzfläche und Rückenlehne aus FSC-Harholz natur, Unterkonstruktion aus Stahl, Länge ca. 200 cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm.</p>		<p>Wird berücksichtigt und umgesetzt.</p>
<p>Es wird empfohlen, den zuständigen Regionalausschuss im Rahmen der Verschickungen als TÖB zu beteiligen.                  Sämtliche Planungsunterlagen sollten mit einer Drs. der Entwurfs- und Baudienststelle an die Gremienbetreuung gegeben werden.                  Die Planung ist von der Entwurfs- und Baudienststelle spätestens vor der Schlussverschickung im zuständigen Regionalausschuss vorzustellen, um eine Kenntnisnahme zu erhalten.                  (Kontaktaufnahme zur Gremienbetreuung über: Ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de)</p>		<p>Eine Vorstellung im Regionalausschuss ist am 19.08.2019 erfolgt.                   Die Schlussverschickung wird dem Regionalausschuss zur Kenntnis eingereicht.</p>
<p>Die zukünftige Entwässerung der Flächen muss sichergestellt werden.                  Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten sind daher dem neuen Zustand so anzupassen, dass eine korrekte Entwässerung der Flächen erfolgen kann. Dies gilt vor Allem auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Verlegung taktiler Elemente auf Privatgrund:</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>Das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund, beginnend an der inneren Leitlinie, wird als sinnvolle und notwendige Lösung für blinde und sehbehinderte Menschen angesehen.                      In den Bezirksamtern ist es gängige Praxis, ein Einverständnis von den Grundeigentümern für das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund einzuholen.</p>		<p>Abfrage wird über den LSBG erfolgen.</p>
<p>Für alle Bereiche, in denen Privateigentümer den öffentlichen Grund überbaut haben, sind die Eigentümer der jeweiligen Flurstücke im Rahmen dieser Maßnahme von der Planungs- und Bau dienststelle aufzufordern, die Einbauten bis zur Flurstücksgrenze zurückzubauen.</p>	<p>Es handelt sich bei der Überbauung im Wesentlichen um Treppenzugänge.                      Diese sind im Bestand zu erhalten.</p>	
<p>Taktile Begrenzungselemente sind zur Abgrenzung von Fahrradbügeln und restlichem Gehweg vorzusehen. Hierfür sollte Kleinpflaster (3-reihig) verwendet werden.</p>		<p>Gemäß Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord erfolgt in Anlehnung an das 25er-Muster eine Einfassung mit Kleinpflaster, 8/8 cm, 3-reihig.</p>
<p>Bisher sind keine behindertengerechten Parkstände vorgesehen. Diese sollten ergänzt werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Es wird empfohlen, den Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/dem Radfahrstreifen im gesamten Planungsgebiet mit grauen Pflastersteinen 25 cm x 25 cm (2-reihig) zu pflastern (Standard im Bezirk Hamburg-Nord).</p>		<p>Wird im Bereich der Längsparkstände berücksichtigt.</p>
<p>Bestehende Baumschutzbügel zu entfernen, sofern diese nicht benötigt werden, wird grundsätzlich positiv gesehen, da so eine anderweitige Nutzung ausgeschlossen werden kann. Es muss beachtet werden, dass Bügel i. d. R. nur knapp unter Geländeoberkante abgeschnitten werden können, da sonst Wurzeln beschädigt werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Bei „Nasen“, z. B. neben Überfahrten, sollten nur dann Grünflächen vorgesehen werden, wenn darin auch Bäume gepflanzt werden sollen. Ansonsten sollten diese Flächen mit Pflaster (25 cm</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>



Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>x 25 cm oder 10 cm x 20 cm) befestigt werden. Hier sind Absperrelemente / 605-er VZ oder Fahrradbügel zum Schutz vor Falschparken vorzusehen. Ggf. können auch Fahrradbügel senkrecht, schräg oder parallel zur Fahrbahn (in entsprechenden Abständen) vorgesehen werden.</p>		
<p>Sollten die Ansichten der Bordkanten an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen werden, um gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>Eine Benennung der Straßenbegrenzungslinien und ggf. ein farbiges Hervorheben wären wünschenswert.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>Die Breite von Überfahrten sollte vermasst werden.                      Für Überfahrten ist das Minimierungsgebot für Überfahrten zu beachten (HWG/ReStra).                      Bestandsüberfahrten, die eine zu geringe Breite aufweisen, sind anzupassen und im Rahmen der Maßnahme in Regelbreite herzustellen.</p>		Wird berücksichtigt.  Wird geprüft und soweit möglich berücksichtigt.
<p><b><u>N/MR 2212 - Hinweise zur verschickten Planung:</u></b>                      Die inhaltliche Gliederung des Erläuterungsberichtes entspricht nicht den geltenden Richtlinien (RSA 1/03). Für die Schlussverschickung ist das übliche Muster für die straßenverkehrstechnische Planung zu verwenden.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Es fehlt der Übersichtsplan bzw. die Übersichtskarte.</p>		Wird ergänzt.
<p><b><u>N/MR 2212 - Zu den Lageplänen:</u></b>  <u>Blatt 1 und 2:</u>                      - Im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit im Planungsabschnitt können die Großpflasterüberfahrten nicht beibehalten werden.                      Folgende Änderungsmöglichkeiten werden für</p>		

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>alle Einmündungen gesehen:</p> <p>1) Vollständiger Ausbau des Großpflasters und Umbau zu „echten“ Gehwegüberfahrten, d. h. Gehweg durchbauen, keine Bodenindikatoren etc. Dies hätte auch den Vorteil, dass der Fußgängerverkehr absoluten Vorrang gegen über einfahrendem Kfz-Verkehr hätte. Hierbei wäre zusätzlich eine Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt ratsam.</p>		<p>Siehe nächster Punkt.</p>
<p>2) Beibehaltung des Großpflasters und nachträgliches Schneiden der Steine, sodass die Querungsstellen barrierefrei sind. Alternativ vollständiger Ausbau der jetzigen Steine und Einbau von bereits geschnittenem Natursteinpflaster.</p>		<p>Gemäß Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord erfolgt auf gesamter Gehwegbreite der Ausbau des Großpflasters mit Fugenverguss und der Einbau von geschnittenem Natursteinpflaster.</p>
<p>- Bei den vorgesehenen Aufpflasterungen in der Gertigstraße bei Station 0+020 und Station 0+475 ist darauf zu achten, dass die vom Radverkehr komfortabel befahren werden können (Rampe unter 6 %). Die Borde quer zur Fahrbahn sollten daher maximal 1-2 cm hoch sein. Sinussteine sollten aufgrund der negativen Auswirkungen für den Radverkehr nicht in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Es ist lediglich ein Materialwechsel vorgesehen, keine Aufhöhung.</p>	
<p>- Die geplanten Beschilderungen und Sinnbilder sollten aufgrund der von der Behörde für Inneres und Sport eingeführten „Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) Kapitel: Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße überprüft werden.</p>		<p>Siehe auch Punkt 1.1:                      Der Beginn der Fahrradstraße wird mit VZ 244.1 angezeigt.                      VZ 244.2 wird aus der Planung entfernt.</p>
<p>- Es wird angeregt, behindertengerechte Parkstände sowie in den Nebenflächen seniorengerechte Bänke vorzusehen.</p>		<p>Wird berücksichtigt und in die Planung integriert.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>- Die nebeneinander liegenden Überfahrten zwischen den Häusern 14 und 16 sollen mit einer angedeuteten Sprunginsel ausgestattet werden. Gemäß Minimierungsgebot nach HGW bzw. ReStra ist für die beiden über 6 m breiten Überfahrten bei den Häusern 20 und 26-28 zu prüfen, ob die Breiten reduziert werden können.</p>	<p>Bei Haus Nr. 20 befindet sich eine Tiefgaragensituation mit Ein- und Ausfahrtsbereich. Die Überfahrtsbreite wird daher beibehalten.                      Bei Haus Nr. 26-28 handelt es sich um eine Durchfahrt zum Hof, die für den Lieferverkehr und als Feuerwehrezufahrt ausgebaut wurde. Die Überfahrtsbreite wird daher beibehalten.</p>	<p>Es wird ein Trennstreifen aus Pflaster 25/25 cm, 2-reihig, eingebaut.</p>
<p>- Die geplanten Fahrradabstellanlagen sollten zur Abgrenzung von den restlichen Gehwegen mit taktilen Begrenzungselementen, z. B. mit 3 Reihen Kleinpflaster, befestigt werden.</p>		<p>Gemäß Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord erfolgt in Anlehnung an das 25er-Muster eine Einfassung mit Kleinpflaster, 8/8 cm, 3-reihig.</p>
<p>zu Lageplan Blatt 2:                      Die Anordnung der geplanten Fahrradbügel im Bereich der Stationen 0+335 bis 0+433 wird als sehr kritisch gesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anschließen von Rädern an den Innenseiten/ zwischen den Bügelreihen wenig komfortabel.</li> <li>- Gehwegbreiten auf öffentlicher Fläche jeweils auf einer Länge von mehr als 15 m unter 1,50 m, westlich Geibelstraße ca. 25 m und direkt angrenzender Hauseingang; östlich Geibelstraße ca. 55 m, einschließlich Baumstandort.</li> </ul> <p>Dies ist gemäß aktueller Regelwerke nicht zulässig.                      Es wird um Prüfung von Alternativen gebeten. Aufstellung im 90 Grad Winkel oder eine Schrägaufstellung.</p>		<p>Wird geprüft und angepasst.</p>
<p>Bügel sollten grundsätzlich höhengleich von der Fahrradstraße aus erreichbar sein, um Konflikte mit dem Fußgängerverkehr zu vermeiden.</p>		<p>Aufgrund der Beibehaltung der Bordlinie und der Entwässerungseinrichtung nicht in allen Bereichen machbar.                      Wird soweit möglich umgesetzt.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p><u>zum Erläuterungsbericht:</u>                      Die Durchführung von Grunderwerb auf der Nord-West-Seite der Gertigstraße ist zu prüfen, um die Sicherung der barrierefreien öffentlichen Gehwege zu gewährleisten.</p>	<p>Aufgrund der hohen Anzahl von zu erwerbenden Grundstücken erscheint die Durchführbarkeit des kompletten Grunderwerbs auf der gesamten Baulänge der Nord-West-Seite als unrealistisch. Im Einvernehmen mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord wird der Grunderwerb zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt.</p>	<p>Die Barrierefreiheit wird unter Berücksichtigung des öffentlich genutzten Privatgrundes hergestellt.</p>
<p><b><u>N/MR 21:</u></b>                      Der Abschnitt hat keine Bedenken angemeldet.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b><u>N/MR 23:</u></b>                      Der Straßenunterhaltungsabschnitt hat keine Stellungnahme abgegeben.</p>		<p>Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.</p>
<p><b><u>FA Management des öffentlichen Raumes, FB Allgemeine Verwaltung, N/MR 1:</u></b>                      Der Fachbereich hat keine Stellungnahme abgegeben.</p>		<p>Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.</p>
<p><b><u>FA Management des öffentlichen Raumes, FB Stadtgrün, N/MR 3:</u></b>                      MR3 begrüßt die Variantenwahl der Fahrradstraße.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Da viele Bäume über die Baumscheiben hinaus die Nebenflächen oberflächennah durchwurzelt haben, bedarf es zwecks Vermeidung von Wurzelschäden beim Rückbau und der Wiederherstellung der Nebenflächen der Bereitschaft, von der ReStra abweichend mit einem Baumgutachter abgestimmte alternative Bauweisen in durchwurzelten Bereichen umzusetzen.</p>		<p>Es erfolgt eine baumverträgliche Umsetzung der Planung. Die Ausführung wird zwischen LSBG und N/MR 3, FB Stadtgrün, abgestimmt. Gegebenenfalls wird ein Baumgutachter eingeschaltet.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p><b><u>N/MR 3 - Lageplan 1/2:</u></b>                      - Im Wurzelbereich der Baumscheiben ist darauf zu achten, dass die z. T. an der Oberfläche streichenden Baumwurzeln beim Rückbau nicht beschädigt werden.</p>		<p>Wird durch Einschalten eines Baumgutachters bei der Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>- Im Erläuterungstext wird auf Seite 16, Abschnitt <u>Aufbauten</u> zum Rückbau der Gehwege auf die ReStra mit einer Aufbauhöhe von 30 cm verwiesen. Diese Aufbauhöhe kann in vielen Bereichen aufgrund intensiver oberflächennaher Durchwurzelung der Nebenflächen nicht ausgeführt werden. Hier müssen in Absprache mit der baubegleitenden Baumpflege alternative Bauweisen ausgeführt werden. Wo immer möglich, sollte versucht werden, kleine Baumscheiben zu vergrößern.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><b><u>N/MR 3 - Lageplan 2/2:</u></b>                      - Beim Ausbau der Nebenflächen ist den flachwurzelnden Straßenbäumen Rechnung zu tragen, in Wurzelbereichen darf kein maschineller Ausbau erfolgen, baubegleitende Baumpflege ist obligatorisch, beim Lückenschluss mit Betonplatten ist ggf. von den Vorgaben der Restraabzuweichen (vgl. Erläuterungstext Seite 16, Abschnitt <u>Aufbauten</u>).                      - Bei der Aufpflasterung mit Wabenstein am östlichen Auftakt der Fahrradstraße muss im Fahrbahnbereich 70 cm tief benachbart zu der Baumscheibe einer Robinie, Baum Nr. G087-31, Pflanzjahr 1979, ausgekoffert werden. Hier ist zu prüfen, ob im Straßenunterbau Wurzeleinwuchs vorhanden ist.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><b><u>N/MR 3 - Baumfällungen:</u></b>                      Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung</p>		<p>Sobald Baumfällungen erforderlich werden, wer-</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 muss jeder gefällte Straßenbaum 1:1 ersetzt werden.		den die genannten Auflagen von N/MR3 berücksichtigt.
<p><b><u>N/MR 3 - Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung:</u></b>                      Anfallender Umbau öffentlicher Beleuchtung sowie von Lichtsignalanlagen, Fahrgastinformationssystemen, Schaltschränken, Verteilerschächten und Werbeträgern muss baumverträglich koordiniert und baumpflegerisch begleitet und dokumentiert werden.</p>		Wird bei Bedarf soweit möglich berücksichtigt und in der Trassenanweisung aufgeführt.
<p><b><u>N/MR 3 - Ver- und Entsorgungsleitungen:</u></b>                      Für evtl. Anpassungen von Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine qualifizierte Trassenplanung hinsichtlich möglicher Umfänge und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit einem Baumgutachter abzustimmen.</p>	Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Leitungsverlegungen geplant.	
N/MR 3 fordert, den Trassenplan als Bestandteil der Schlussverschickung einzuarbeiten.	Derzeit sind keine Leitungsverlegungen geplant, somit kein Trassenplan erforderlich.	
N/MR 3 ist der Ansicht, dass der LSBG bei der Ausführung der Leitungsarbeiten die Oberbauleitung wahrzunehmen und für die Koordinierung erforderlicher baubegleitender Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie deren Dokumentation zu sorgen hat. Gleiches gilt für erforderliche Arbeiten zur Kampfmittelbeseitigung.	Gemäß HWG und Konzessionsverträgen ist der LSBG nicht weisungsbefugt.	
Bei der anstehenden Leitungsbesprechung müssen alle beteiligten Leitungsträger auf die Baumschutzerfordernisse hingewiesen werden. Eine Ausführung der Arbeiten ohne baubegleitende Baumpflege ist auszuschließen.		Wird zur Kenntnis genommen.
Eine Koordinierung mit dem bauleitenden Baumsachverständigen ist sicherzustellen. Durch Leitungsarbeiten erfolgte Eingriffe sind in Eingriffsprotokollen zu dokumentieren.		Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p><b>N/MR 3 - Allgemeine Vorgaben:</b>                      Die Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen beibehalten werden.</p>		Wird soweit möglich berücksichtigt.
<p>Eine Abgrabung im Wurzelbereich ist unzulässig.                      Soweit Baumscheiben neu hergestellt werden, sind diese mit RAL-geprüften Baumgrubensubstraten gemäß FLL-Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen, Teil 2, herzustellen.</p>		Wird soweit möglich berücksichtigt.
<p>Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trümmen kann wurzelrelevant werden.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Im Fall 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.</p>		Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
<p>LSBG hat einen ö.b.v. Baumsachverständigen für die Baubegleitung zu beauftragen, im Bedarfsfall obliegt ihm auch die Überwachung für Kampfmittelsondierungen.                      Die Tiefbauarbeiten müssen durch eine baubegleitende Baumpflege ergänzt werden.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>Erforderliche Leistungen von ö.b.v. Baumsachverständigem, Baumpfleger und Landschaftsbauer sind unabhängig von der Vergabe der Tiefbau-</p>		Wird berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
arbeiten eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR 3 abzustimmen.		
Baubedingt erforderliche Eingriffe in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung (ö.b.v. Baumsachverständiger) fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR 3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben.		Wird berücksichtigt.
Der ö.b.v. Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen. Die Daten sind N/MR 3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Sollten diese Daten bei Maßnahmeende nicht vorgelegt werden, wird Stadtgrün die Bäume nicht abnehmen.		Wird berücksichtigt.
Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu treffen.		Wird berücksichtigt.
Die in der Stellungnahme vom 19.08.2019 genannten Normen, Verordnungen und Richtlinien sind zu beachten.		Wird berücksichtigt.
Im Einzelfall ist mit N/MR 3 ein von den anerkannten Regeln der Technik abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen.		Wird berücksichtigt.
Die Maßnahme ist durch den LSBG in den Be-		Wird berücksichtigt.



Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
zirksausschüssen vorzustellen. Sollten sich gegenüber der vorgestellten Erst- bzw. Zweitverschickung nachträglich gravierende Änderungen ergeben, so ist dieser veränderte Planungsstand dem Ausschuss nochmals vorzulegen.		
<p><b><u>N/MR 3 - Kostenbeitrag:</u></b>                      N/MR 3 nimmt als Träger öffentlicher Belange fachlich Stellung, beteiligt sich aber nicht an Planungsleistungen.                      Daher erfolgt der Hinweis, dass Kostenbeiträge für Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie Sonderbauweisen durch einen seitens LSBG beauftragten Baumgutachter, für erforderliche Herrichtungsarbeiten und Nachpflanzungen durch einen Garten- und Landschaftsarchitekten zu ermitteln sind.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p><b><u>FA Bauprüfung, N/WBZ:</u></b>                      Das Fachamt hat keine Bedenken zur Planung.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p><b><u>FA Verbraucherschutz, N/VS:</u></b>                      Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.</p>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<p><b><u>FA Stadt- und Landschaftsplanung, N/SL1:</u></b>                      Die Ausweisung einer Fahrradstraße wird grundsätzlich sehr begrüßt.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Fahrradbügel sind besser auf die Gesamtlänge der Gertigstraße zu verteilen. Es sind mehr Fahrradbügel im westlichen Bereich der Straße vorzusehen, die vorhandenen Schutzbügel stellen keine ausreichende Abstellmöglichkeit dar.		Wird geprüft und angepasst.
Die Auffädung auf die Barmbeker Straße im Osten endet für den Radfahrer in einer unüber-		Die Bearbeitung des Knotens Barmbeker Straße erfolgt in einem separaten Planungsverfahren.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
sichtlichen Situation. Nach dem abrupten Ende der Fahrradstraße landet der Radfahrer über die Abbiegestreifen unvermittelt auf dem Ring 2 im fließenden Verkehr. Eine Auffädung auf den Radweg ist leider nicht vorgesehen. Dieses wird bemängelt und eine Auffädung auf den Radweg in der Barmbeker Straße gefordert.		Die Planungen werden soweit möglich in der Plandarstellung Gertigstraße berücksichtigt.
<b>3.6 RegAEWi über N/IS 11</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>3.7 Bezirksamt Hamburg Mitte - M/VS 315</b>		
Gemäß Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg gibt es im Bereich der geplanten Baumaßnahme keine Hinweise auf altlastverdächtige Flächen, Altlasten, Verdachtsflächen, schädliche Bodenveränderungen oder Grundwasserschaden.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>4 Landesbetriebe</b>		
<b>4.1 LBV</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>4.2 LIG - 451/3</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>4.3 LIG - 431</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>4.4 LSBG - GF/PB</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<b>4.5 LSBG - DS5</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>4.6 LSBG - IVS1</b>		
Gegen die Planung bestehen keine Einwände.		
An der LSA 2265, Mühlenkamp / Gertigstraße befinden sich Kontaktschleifen. Dieses ist bei Erstellung der Aufpflasterung zu berücksichtigen.		Wird berücksichtigt.
Aufgrund der Wabensteine ist eine Umrüstung auf Kamera erforderlich.		Wird zur Kenntnis genommen.
Um Zusendung der Planung als DWG wird gebeten.		Wird berücksichtigt.
<b>4.7 LSBG - S3 + Regionalbeauftragter</b>		
Nachfolgende Anmerkungen sind zu prüfen:		
Sinnhaftigkeit eines Tragschichteinbaus (Schotter) in Flächen, in denen lediglich die Oberflächenbefestigung gewechselt wird (Radweg aus Asphalt/Pflaster gegen Platten).		Wird geprüft.
Einbeziehung der Nebenflächen zw. altem Radweg und Hochbord sowie auf der Häuserseite von mind. 0,75 m Breite in die Neuherstellung mittels Gehwegplatten aufgrund erforderlicher Höhenangleichungen und Verlegung im Plattenverbund.		Wird berücksichtigt.
Erstellung eines Kampfmittellageplans.		Die Daten der GEKV werden im Plan dargestellt.
Bauzeitraumkonflikt mit in Roads hinterlegtem Bauzeitraum.		Es erfolgt eine Abstimmung mit Roads.
Neuherstellung der kompletten Nebenflächen aufgrund des sehr beanspruchten Zustandes → Aufwertung → Erhöhung der Akzeptanz		Wird berücksichtigt.

	<b>Stellungnahme Behörde</b>	<b>Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt</b>	<b>Gemäß LSBG: Berücksichtigt</b>
<b>4.8</b>	<b>LSBG - B1</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5</b>	<b>Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)</b>		
<b>5.1</b>	<b>WF 2</b>		
<b>5.2</b>	<b>R/V</b>		
	<p>Aus Sicht von RV sind die Unterlagen im Hinblick auf die Ausführungen um Lärmschutz zu überarbeiten.</p> <p>Es fehlt eine Begründung, warum auf eine Lärmschutzuntersuchung verzichtet werden kann. Der Erläuterungsbericht ist entsprechend zu überarbeiten.</p>		<p>Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfungen in Hamburg. Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BlmschV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BlmschV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BlmschV erhöht. Durch den Umbau der Gertigstraße zur Fahrradstraße wird die Leistungsfähigkeit der Straße nicht gesteigert.</p>
<b>5.3</b>	<b>R/V 212</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.4</b>	<b>VE 2</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	

	<b>Stellungnahme Behörde</b>	<b>Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt</b>	<b>Gemäß LSBG: Berücksichtigt</b>
<b>5.5</b>	<b>VE 3</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.6</b>	<b>VI 2</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.7</b>	<b>VR 1</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.8</b>	<b>VM 1</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.9</b>	<b>VM 3</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>5.10</b>	<b>BWVI / Amt V</b>		
	Unter der Voraussetzung, dass keine Buslinien betroffen sind, bestehen keine Bedenken.		Gemäß Stellungnahme der Hochbahn in Abstimmung mit dem HVV wird die Gertigstraße <u>nicht</u> im regulären Linienverkehr mit dem ÖPNV befahren. Siehe Punkt 10.2.
	Es wird angeregt zu prüfen, ob in der Gertigstraße etwa auf Höhe Schinkelstraße/Forsmannstraße eine Fläche für eine StadtRAD-Station vorgesehen werden kann. Die erforderliche Größe wären 16 bis 20 Plätze mit einem Achsabstand von 0,75 m zzgl. Standort für Stationsschild; ein Stromanschluss muss möglich sein.		Wird berücksichtigt. Es erfolgt eine Abstimmung mit BWVI.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>Da hinsichtlich derUnfallage keine Auffälligkeiten festzustellen sind, scheinen die im EB gemachten Darstellungen ausreichend. Unfallhäufungsstellen, die auszuwerten und zu analysieren sind, sind offensichtlich nicht vorhanden.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Maßgeblich ist die Datenbasis (Euska) der letzten 3 Jahre. Der Zeitraum 2015-2017 ist nicht mehr aktuell. Zahlen aus 2018 sind noch einmal hinzuzuziehen/zu betrachten.</p>		<p>Die Euska-Unfalldaten aus 2019 wurden abgerufen und berücksichtigt.</p>
<p>Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 - Verkehr und Straßenwesen.                  Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm - Öffentliche Straßen zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 269.02 zur Verfügung.                  Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 - Stradtstraßen.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

**6**

**Leitungsträger**

**6.1 HWW + HSE-G11 + HAMBURG ENERGIE + servTEC**

<p>Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, servTEC und HAMBURG ENERGIE wurden zur Verfügung gestellt.</p>		<p>Wird in die Planunterlagen bei BRW eingearbeitet.</p>
<p><b>HWW:</b>                  Haupt- und Versorgungsleitungen sowie Hausanschlussleitungen sind vorhanden.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf dem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten:                  - Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden.</p>		

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von mind. 2,0 m zu Armaturen einzuhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Vertikalbohrungen ist zu Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten.</li> <li>- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.</li> <li>- Für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht die Abteilung Informationstechnologie, Tel. 040 - 7888-84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de, zur Verfügung.</li> <li>- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel. 040 - 7888-33333) zu melden.</li> </ul>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand sind beim Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel. 040 - 7888-38990, abzufordern. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe der Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung der Anlagen ist auszuschließen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>In dem geplanten Bereich befinden sich eine Versorgungsleitung DN 102 GG Bj. 1905, eine Leitung DN 150 GG Bj. 1905 und eine Leitung DN 152 GG Bj. 1887.</p> <p>Sollte es in diesem Bereich zu einem Vollausbau kommen, wären diese Leitungen stark bruchgefährdet. Daher kann erst eine genaue Aussage getroffen werden, wenn die Detailpläne vorliegen und bekannt ist, in welchem Bereich es evtl. zum Vollausbau kommen wird (Vollausbau = Auskoffern tiefer als 50 cm).</p>		<p>Im Rahmen der weiteren Planung werden die erforderlichen Abstimmungen durchgeführt.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p><b>HAMBURG ENERGIE:</b>                      Im Planungsbereich befinden sich keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p><b>HSE:</b>                      Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf dem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten:</p>		Wird berücksichtigt.
<p>Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das vorhandene Mischwassersiel DN 1400 im Bereich der geplanten Wabenpflasterung (Beginn/Ende Fahrradstraße) in Höhe Haus NR. 2 (Einmündung zum Mühlenkamp) nur eine Überdeckung von ca. 1,0 m hat. Der Straßenbau ist in diesem Bereich mit entsprechender Vorsicht und Sorgfalt auszuführen.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/überbaut werden.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>- 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.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p>- Es wird darauf hingewiesen, 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).</p>		Wird bei Neuanpflanzungen berücksichtigt.
<p>- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>- Durch die Maßnahme entstandene Baustofflagerungen in den Sielanlagen werden auf Kos-</p>		Wird zur Kenntnis genommen.



Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
ten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.		
- Sielanschlussleitungen, die während der Aus- hubarbeiten freigelegt werden, sind so zu si- chern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßgeblich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudich- ten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schä- den entstehen.		Wird berücksichtigt.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Stra- ßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.		Wird berücksichtigt.
<b>servTEC:</b> Im Bereich der Anfrage können sich die im beige- fügten Bestandsplanauszug der HSE dargestell- ten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befind- lichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind die Kabelschutzan- weisungen zu beachten. Kontakte: Herr Sprotte, Tel. 040 - 7888-80031 oder Herr Borrack, Tel. 040 - 7888-80035		Wird berücksichtigt.
<b>6.2 Dataport</b>		
Dataport plant im Baubereich keine Maßnahmen. Es bestehen keine Einwände gegen die Planung des LSBG.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>6.3 Vattenfall Wärme</b>		
Ein Fernwärme-Übersichtsplan wurde übergeben.		Wird in die Planunterlagen BRW eingearbeitet.
In den Fernwärmetrassen befinden sich 400V- Steuerkabel, daher sind mögliche Querverbindun-		Wird berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
gen zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden zu beachten. Beschädigungen von Fernwärmeanlagenteilen der Vattenfall Europe Hamburg AG sind umgehend unter Tel. 040-6396-2871 zu melden.		Wird berücksichtigt.
Auflagen für Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen: Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden.		Wird berücksichtigt.
Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert.		Wird berücksichtigt.
Erforderliche Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Tel. 040 - 6396-3551/-2734. Auf die „Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR“ wird hingewiesen.		Wird berücksichtigt.  Wird zur Kenntnis genommen.
<b>6.4 Stromnetz Hamburg</b>		
Für das geplante Bauvorhaben sind keine Netzarbeiten seitens Stromnetz Hamburg erforderlich. Kurzfristig sind keine Baumaßnahmen in diesem Bereich geplant.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>6.5 EWE Netz</b>		
Im angefragten Bereich werden keine Versorgungsleitungen betrieben. EWE Netz GmbH ist daher nicht betroffen.		Wird zur Kenntnis genommen.
Hinweis: Zukünftig sind Anfragen an das Postfach		Wird berücksichtigt.


Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
info@ewe-netz.de zu senden.		
<b>6.6 Telekom</b>		
Im Bereich der Maßnahme befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom. Die Lage der Leitungen ist in den anliegenden Lageplänen skizziert.		Wird in die Planunterlagen BRW eingearbeitet.
Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflächen.		Wird zur Kenntnis genommen.
Zurzeit sind keine Arbeiten am Netz der Deutschen Telekom in dem Bereich geplant.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>6.7 mti-teleport</b>		
Die GLH GmbH betreibt LWL-Anlagen im Bereich der Baumaßnahme (Barmbeker Straße in Hamburg).		Wird zur Kenntnis genommen.
Sollten Erdarbeiten im Bereich der Trasse durchgeführt werden, sind folgende Auflagen zu beachten:		
- Vor Baubeginn ist die GLH GmbH frühzeitig zu informieren (14 Tage) und eine Einweisung durch einen Vertreter der GLH GmbH durchzuführen.		Wird berücksichtigt.
- Die tatsächliche Lage und Tiefe der Trasse ist bei Erdarbeiten im Bereich der Trasse durch handausgeschachtete Sondierungsschlitze zu überprüfen.		Wird berücksichtigt.
- Erdarbeiten im Bereich der Rohre sind als Handausschachtung auszuführen.		Wird berücksichtigt.
- Jeglicher Tiefbau, das Überfahren mit schweren Baufahrzeugen und das Abladen von Aushub und Baumaterialien sind im Bereich des 2 m breiten Schutzstreifens nur in Absprache mit der GLH GmbH erlaubt.		Wird berücksichtigt.

<b>Stellungnahme Behörde</b>	<b>Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt</b>	<b>Gemäß LSBG: Berücksichtigt</b>
- Die Schächte der GLH GmbH müssen jederzeit frei zugänglich sein.		Wird berücksichtigt.
- Im Falle eines Schadens - auch bei geringster Beschädigung eines Rohres - ist unverzüglich der 24h-Störungsdienst unter der Tel.-Nr. 089-206099920 zu informieren.		Wird berücksichtigt.
- Ansprechpartner für diese Baumaßnahme: Herr Ohloff (Tel. 0172 - 7081093) oder Herr Walter (Tel. 0172 - 70 81091).		Wird berücksichtigt.
<b>6.8 HanseWerk Natur</b>		
Im Planungsbereich sind keine Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der HanseWerk Natur GmbH vorhanden.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>6.9 willy.tel/wilhelm.tel</b>		
Ein Plan für „Gertigstraße von Mühlenkamp bis Barmbeker Str., Hamburg“ wurde zur Verfügung gestellt.		Wird in die Planunterlagen BRW eingearbeitet.
In dem angefragten Bereich wird willy.tel GmbH / wilhelm.tel GmbH demnächst den Bestand erweitern. Die Trasse T101-889 befindet sich ab ca. 10/2019 im Bau. Ein genauerer Ausführungsstermin kann derzeit nicht benannt werden. Die konkrete Ausführungszeit muss abgefragt werden.		Wird zur Kenntnis genommen.
Das beigefügte Merkblatt ist zu beachten.		Wird berücksichtigt.
<b>7 Stadtreinigung Hamburg</b>		
<b>7.1 SRH - TS 2</b>		
Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen		Wird berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.		
Vor Baubeginn wird gebeten, rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.		Wird berücksichtigt.
Durch den Umbau ergeben sich keine gebührenrelevanten Änderungen		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>7.2 SRH - Winterdienst</b>	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>8</b>	<b>Hamburger Verkehrsanlagen, Handelskammer</b>	
<b>8.1 HHVA - Planung B1</b>		
Der FGÜ verbleibt in der „unübersichtlichen“ engen Raumsituation in seiner Bestandswahrung, mit dem Vorteil, dass der Tiefstrahler über dem FGÜ mit seiner vom Straßenbild abweichenden Lichtfarbe, seinen Aufmerksamkeitswert beibehält. Eine Verlegung des FGÜ erfüllt nicht seinen eigentlichen Zweck, da der Standort den Anforderungen von Umfeldbedingungen funktional entsprechend positioniert ist.		Der FGÜ bleibt erhalten. Weitere Vorgaben durch HHVA - B1 bestehen nicht.
Die öffentliche Beleuchtung ist von der Verkehrsplanung 1. VS nicht betroffen. Sollten Höhenregulierungen in den Nebenflächen vorgenommen werden, ist die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ zu beachten.		Wird berücksichtigt.
<b>8.2 HK Hamburg - Infrastruktur</b>		
HK 24 spricht sich für die „Tempo-30-Zone“ aus, damit die Gewerbebetriebe keine Einschränkungen für ihre Liefer- und Kundenverkehre zu erwarten haben.	Auch in der Fahrradstraße liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 30 km/h. Aus derzeitiger Sicht ergeben sich keine Beeinträchtigungen, da Ladezonen und Parkstände	

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
	zum Be- und Entladen nutzbar sind.	

**8.3 HK Hamburg**

In der Gertigstraße sind 19 Handwerksbetriebe ansässig. Es wird davon ausgegangen, dass auch in der Fahrradstraße - mit dem genannten Zusatz „Kfz frei“ - die Lieferverkehre zukünftig reibungslos abgewickelt werden können.		Das Zusatzschild „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO  ermöglicht die Zufahrt der Lieferverkehre in der Gertigstraße. Es ergibt sich gegenüber dem Bestand keine Verschlechterung.
Die ansässigen Betriebe sind frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen zu informieren.		Wird berücksichtigt.

**9 Barrierefreiheit**

**9.1 Bezirks-Seniorenbeirat**

Die Verbesserungen für den Fußgängerverkehr, die sich aus der Fahrradstraße ergeben, werden begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
ReStra-gerechte Gehwege mit mindestens 2,65 m Breite gibt es nur auf der südlichen Seite. Auf der nördlichen Seite haben die Gehwege ungefähr 1 m Breite, teilweise auch weniger. Eine ausreichende Breite von mindestens 2,65 m ergibt sich nur durch Hinzunahme des öffentlich genutzten Privatgrundes. In Bereichen < 2,65 m Breite ist unbedingt auf Fahrradbügel, ggf. auch auf Parkplätze zu verzichten.		Wird zur Kenntnis genommen.  Wird soweit möglich berücksichtigt.
Alle Fußgängerquerungen sind ausnahmslos ReStra-gerecht als geteilte Querungen mit 0 und 6 cm herzustellen, d. h. auch an der Ecke Mühlenkamp.		Wird zur Kenntnis genommen.


Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
Alle Ampeln müssen ausnahmslos mit Vibrations-tastern und akustischen Signalgebern ausgestattet werden.	Die Lichtsignalanlage Mühlenkamp/Gertigstraße verfügt über eine vollständige Blindensignalisierung und ist mit taktilen Elementen ausgestattet.	
Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die Gehwege ausreichend beleuchtet werden, ggf. durch separate Lampen.	Gemäß Stellungnahme HHVA-B1, Punkt 8.1, ist die öffentliche Beleuchtung durch die Maßnahme nicht betroffen, d. h. die öffentliche Beleuchtung bleibt bestehen.	
Bei Grünflächen und Bäumen sind seniorenge-rechte Bänke vom im Bezirk Nord üblichen Typ Luise vorzusehen.		Wird berücksichtigt.
Es wird darauf hingewiesen, - dass die geplanten geteilten Querungen mit Null-absenkung auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden und - dass während der Baumaßnahmen Querungs-möglichkeiten für ältere und mobilitätseinge-schränkte Menschen eingerichtet bzw. erhalten bleiben.		Wird berücksichtigt.

**9.2 Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg**


Die Verlagerung des Radweges aus den Neben-flächen und die Einrichtung einer Fahrradstraße werden begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
Es wird empfohlen, auch die Querungen im Be-reich Mühlenkamp/Gertigstraße nach heutigem Standard akustisch <u>und</u> taktil zu signalisieren und als getrennte Querungen gem. ReStra einzurich-ten.	Die Lichtsignalanlage Mühlenkamp/Gertigstraße verfügt über eine vollständige Blindensignalisierung und ist mit taktilen Elementen ausgestattet.	
Der Erhalt des FGÜ wird begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Radabstellanlagen sollten mit taktilen Begren-zungstreifen (Noppen) versehen werden.		Gemäß Abstimmung mit dem Bezirk Hamburg-Nord erfolgt in Anlehnung an das 25er-Muster eine Einfassung mit Kleinpflaster, 8/8 cm, 3-reihig.
Im Plangebiet müssen gem. ReStra 3 Stellplätze für schwerbehinderte Menschen eingerichtet wer-den.		Wird soweit möglich berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
Im Bereich des Ausbauendes bei Station 0+477 sind Maßnahmen vorzusehen, die das „wilde“ Abstellen von Fahrrädern verhindern, damit der Fußwegeverkehr nicht unnötig behindert wird.		Wird soweit möglich berücksichtigt.
<b>10 Verkehr</b>		
<b>10.1 HVV</b>		
		Siehe nächster Punkt.
<b>10.2 Hochbahn</b>		
Stellungnahme in Abstimmung mit dem HVV: Die Gertigstraße wird im regulären Linienverkehr nicht mit dem ÖPNV befahren. Jedoch wird sie bei Sperrungen des vorhandenen Linienwegs als Ausweichroute vor allem von den Metrobuslinien 6 und 17 genutzt. Es wird gebeten, dieses bei den Planungen zu berücksichtigen.		Wird berücksichtigt.
<b>10.3 Switchh</b>		
	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
<b>10.4 P + R Betriebsgesellschaft mbH</b>		
Es bestehen keine Einwände, da das Planungsvorhaben nicht in einem für die P + R Betriebsgesellschaft mbH relevanten Haltestellenbereich liegt.		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>10.5 Taxiverbände</b>		
	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	




Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<b>11 Sonstige</b>		
<b>11.1 CDU Bezirksfraktion HH-Nord</b>		
Die Planungsvariante Fahrradstraße ist nach Auffassung der CDU-Fraktion nur dann zustimmungsfähig, wenn nachfolgende Bedingungen eingehalten werden:		
Bei Einrichtung einer Fahrradstraße ist eine Freigabe für den allgemeinen Fahrzeugverkehr unabdingbar („Kfz frei“-Beschilderung).		Das Zusatzzeichen „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO  ermöglicht die Durchfahrt für den allgemeinen Fahrzeugverkehr.
Bei der Umsetzung der Maßnahmen muss die Baustellenkoordination höchste Priorität zum Schutz der Gewerbetreibenden haben. Die Bauzeit muss so kurz wie möglich gehalten werden.		Die Baustellenabwicklung erfolgt in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. Eine Baustellenkoordination wird berücksichtigt.
Der Schulwegsicherung muss höchste Priorität eingeräumt werden. Der Zebrastreifen zur Forsmannstraße muss daher unbedingt erhalten bleiben.		Gemäß Verkehrszählung vom 19.09.2019 kann der FGÜ bei Station 0+268 beibehalten werden. Siehe auch Punkt 1.2 PK 33.
Die Gehwege sind aktuell in einem sehr schlechten Zustand und bergen eine Gefahr für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer. Daher sollten alle Gehwege ordentlich hergestellt werden.		Wird berücksichtigt.
Es ist zu prüfen, ob das Wohngebiet zwischen Gertigstraße und Semperstraße in eine Tempo-30-Zone umgewandelt werden kann.	Dieser Bereich befindet sich nicht im Planungsgebiet.	
<b>11.2 Linksfraktion HH-Nord</b>		
<u>Stellungnahme zur Sitzung des RegAEWi v. 19.08.19</u> <u>Punkt 6.1 Veloroute 13: v. Mühlenkamp bis Barmbeker Straße (1. VS):</u>		

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
Eine Fahrradstraße trägt zu einer Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs und aller anderen Verkehrsteilnehmer bei. Es wird unterstützt, dass die Gertigstraße Vorfahrtsstraße bleibt.		Wird zur Kenntnis genommen.
Es werden eine beidseitige Begradigung und Wiederherstellung/Neuherstellung (Unebenheiten) der Gehwege gefordert.		Wird soweit möglich berücksichtigt.
Es werden mindestens drei klar gekennzeichnete Stellflächen in der Gertigstraße gefordert, die ausschließlich für die Nutzung dieser Paketdienste reserviert sind. Dadurch kann der Lieferdienst seine Arbeit verrichten, ohne sich und andere zu gefährden oder zu behindern.	Eine derartige Ausweisung ist im Verkehrszeichenkatalog nicht enthalten.	
Es wird gefordert, die Ladezonen für Mischgewerbe und einen bedarfsgerechten Aufbau von Ladezonen zu überprüfen.		Wird berücksichtigt.
Es wird gefordert, eine Ladezone vor der Gertigstraße Nr. 48 einzurichten.		Wird berücksichtigt.
Es wird ein absolutes Halteverbot in zweiter Reihe gefordert. Der Vorschlag der Grünenfraktion, die Straße an dieser Stelle zur besseren Erreichbarkeit zu verengen, wird unterstützt.		Das Verbot für das Halten in zweiter Reihe gilt generell.
Es wird eine bedarfsgerechte Überprüfung der Fahrradbügel gefordert.		Wird überarbeitet.
Eine Einrichtung kostenpflichtiger Parkplätze zwischen 9.00 Uhr - 18.00 Uhr sowie die Einrichtung von Parkautomaten werden gefordert, alternativ die Umsetzung von Parkscheiben-Nutzung sowie Kontrolle durch die Polizei.		Der LBV ist für das Einrichten und Betreiben von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken zuständig. Der LBV hat das Gebiet Winterhude auch als Gebiet mit starkem Parkraumangel für Bewohner identifiziert. Ressourcenbedingt eine zeitnahe Untersuchung bzgl. Bewohnerparken jedoch derzeit durch den LBV nicht möglich. Die Einführung einer Parkscheinplicht in der Gertigstraße wird in diesem Zusammenhang geprüft werden, da hier eine sorgsame Abwägung zwi-

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
		schen den Bewohner und Gewerbetreibenden-Interessen erfolgen muss.
Es wird gefordert, ggf. Roller-Parkplätze und/oder Verbotszonen-Hinweise einzurichten.	Derzeit keine Regelung in Hamburg vorgesehen.	
Die Kennzeichnung „Verbot der Einfahrt für KFZ“ vom Mühlenkamp in die Gertigstraße wird gefordert.	Die Gertigstraße ist für den allgemeinen Fahrzeugverkehr freizugeben, daher erfolgt eine Zusatzbeschilderung mit dem Zusatzzeichen „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO  frei	
Die Einrichtung eines Fahrradweges auf der Strecke Winterhuder Weg zum Hofweg/Mühlenkamp wird gefordert.	Ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.	

**11.3 Grüne**

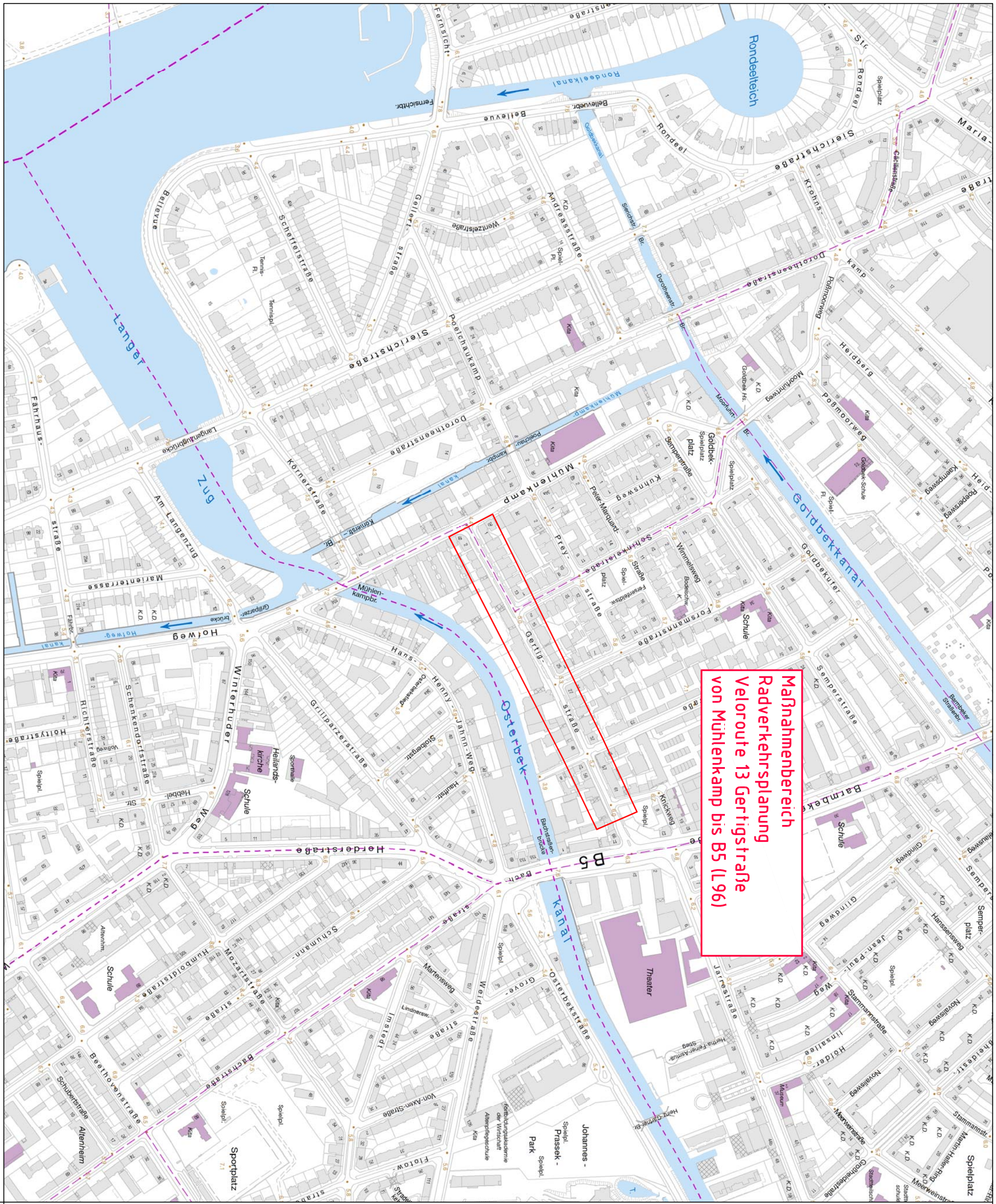
<u>Allgemeines:</u> Es wird begrüßt, dass die Gertigstraße zur Veloroute 13 ausgebaut wird. Ebenso wird der vollständige Erhalt der Bäume in der Gertigstraße begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
<u>„Anlieger frei statt „Kfz frei“:</u> Ziel für Fahrradstraßen im Verlauf von Velorouten sollte sein, diese möglichst Kfz-arm zu gestalten. Für die Gertigstraße wird angeregt, diese mit „Anlieger frei“ statt mit Kfz frei“ zu beschildern. Dieses würde Durchgangsverkehr ausschließen, während Besucher*innen des öffentlichen Einzelhandels weiterhin einfahren könnten.		Eine Zusatzbeschilderung mit dem Zusatzzeichen „motorisierter Individualverkehr frei“ gemäß den Sinnbildern aus § 39, Abs. 7 StVO  frei ist vorgesehen.
<u>Querungsstellen und Einengungen:</u> An der Einmündung Schinkelstraße soll eine zusätzliche ungesicherte Fußgängerquerung eingerichtet werden. Es wird angeregt zu prüfen, die Fahrbahn auf weniger als 6,50 m einzuengen.	Die Variante einer Einengung an dieser Stelle durch vorgezogene Borde wurde im Planungsverlauf geprüft, wurde aber aufgrund der Behinde-	

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
An der Kreuzung Geibelstraße sollte eine dritte Querungsmöglichkeit etabliert werden.	rung des Verkehrsflusses und der Entstehung einer neuen Gefahrensituation nicht weiter betrachtet.	
<u>Zusätzliche Baumpflanzungen prüfen:</u> In Drs. 20-4204 hat die Bezirksversammlung Hamburg-Nord beschlossen, die Zahl der Bäume nicht nur zu erhalten, sondern zu erhöhen. Es wird angeregt zu prüfen, ob Lücken in den Baumreihen durch neue Baumscheiben an Stelle bisheriger Parkplätze oder Fahrradbügel geschlossen werden könnten.		Wurde geprüft. Siehe Erläuterungsbericht.
<u>Größere Baumscheiben:</u> Im Rahmen der Planung sollte überprüft werden, ob die Baumscheiben der Bestandsbäume vergrößert werden sollten. Es wird auf den entsprechenden Beschluss der Bezirksversammlung aus 2015 (Drs. 20-1402) verwiesen.		Für die Neupflanzung als Ersatzpflanzung des Bezirkes wurde die Baumscheibe vergrößert.
<u>Ladezonen:</u> Es wird angeregt, weitere Ladezonen an neuralgischen Punkten auf Kosten des Parkstreifens einzurichten, auch auf der Nordseite.		Wurde berücksichtigt.
<u>Halteverbot vor den Bäumen:</u> Durch zeitweiliges Halten auf der Fahrbahn wird der Querschnitt deutlich eingeengt. Das Halten auf der Straße sollte an all jenen Orten untersagt werden, an denen es andernfalls zulässig wäre (z. B. vor den Baumscheiben).		Wurde berücksichtigt.
<u>Parkraumbewirtschaftung oder Kurzzeit-Parkplätze:</u> Es wird angeregt zu prüfen, die Gertigstraße in die Parkraumbewirtschaftung mit einzubeziehen. Alternativ könnte die Zahl der Kurzzeit-Parkplätze erhöht werden, um eine höhere Frequentierung der vorhandenen Parkplätze zu begünstigen.		Der LBV ist für das Einrichten und Betreiben von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken zuständig. Der LBV hat das Gebiet Winterhude auch als Gebiet mit starkem Parkraumangel für Bewohner identifiziert. Ressourcenbedingt eine

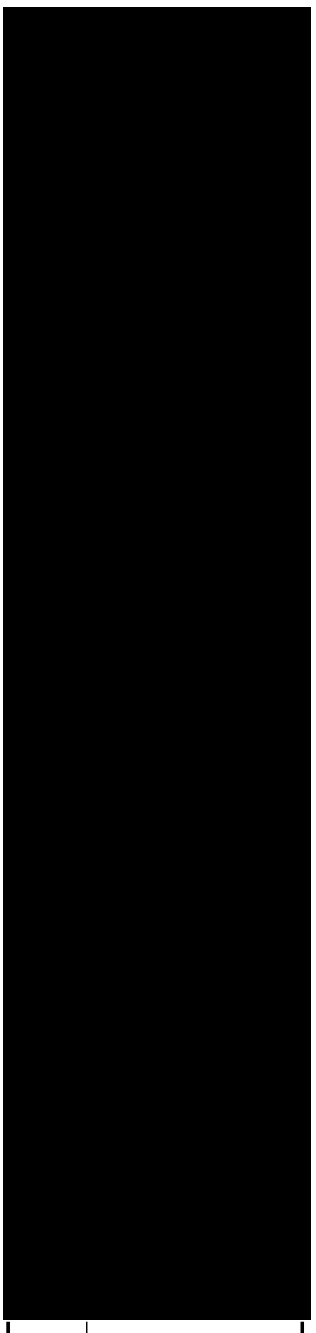
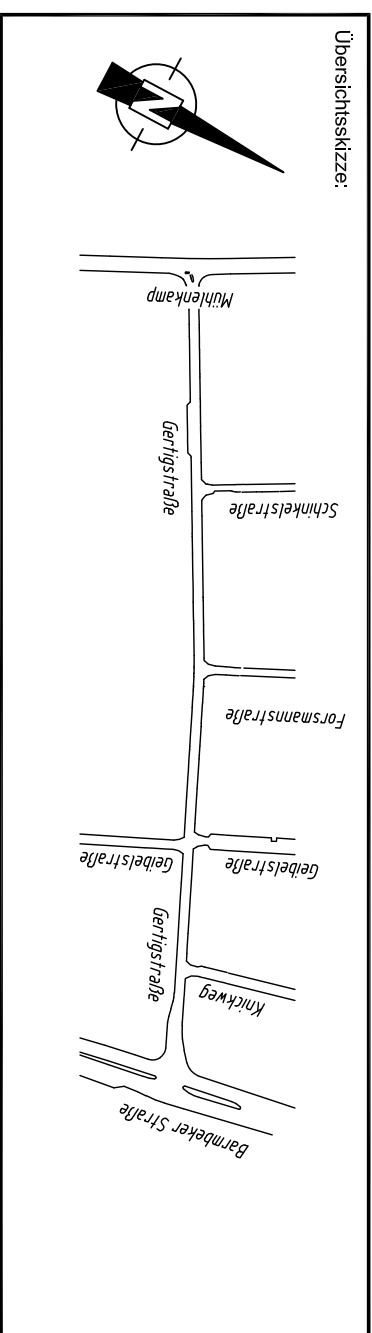
Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt	
		zeitnahe Untersuchung bzgl. Bewohnerparken jedoch derzeit durch den LBV nicht möglich. Die Einführung einer Parkscheinpflicht in der Gertigstraße wird in diesem Zusammenhang geprüft werden, da hier eine sorgsame Abwägung zwischen den Bewohner und Gewerbetreibenden-Interessen erfolgen muss.	
<u>Fahrradbügel:</u> Die Konzentration fast aller Fahrradbügel auf der Nordseite zwischen Station 0+330 und 0+430 entspricht nicht der Nachfrage. Es wird angeregt, Fahrradbügel in der westlichen Hälfte der Gertigstraße sowie auf der Südseite vorzusehen.		Wird geprüft.	
<u>Seniorengeeignete Sitzbänke:</u> Es wird angeregt, im Planungsbereich seniorengeeignete Sitzbänke vorzusehen.		Wird berücksichtigt.	
<u>Versiegelte Flächen:</u> Es wird angeregt zu prüfen, für welche Flächen eine Versiegelung unbedingt erforderlich ist (z. B. weil für den Fußverkehr erforderlich). Wo dies nicht der Fall ist, soll auf eine Versiegelung verzichtet werden.		Wird zur Kenntnis genommen.	
<b>11.4 FDP</b>	Die FDP-Fraktion befürwortet die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. <u>Begründung:</u> Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße. Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung	Auch in der Fahrradstraße ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorhanden. Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße können die Belange zur Förderung des Radverkehrs und zur Herstellung einer Veloroute erfüllt werden. Auswirkungen auf die Geschäftsbetriebe ergeben sich hierdurch nicht, da die Individualverkehre, einschließlich der Lieferverkehre, aufrechterhalten	

Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
<p>heißt es zur Fahrradstraße: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist.“ Dies trifft aus unserer Sicht in der Gertigstraße nicht zu.</p> <p>Die Gertigstraße ist eine der wichtigsten Geschäftsstraßen in Winterhude. Sie ist geprägt von einer Vielzahl kleiner Geschäfte und Gastronomie. Aufgrund dieser Situation erfordert die Entscheidung, wie die Veloroute in der Gertigstraße umgesetzt wird, eine Abwägung der Interessen zugunsten des Einzelhandels. Die Verbesserung der Situation für Radfahrer darf nicht zu einer benachteiligten Situation von Einzelhandel und Gewerbe führen.</p>	<p>werden.</p>	
<p>Es wird gebeten, weitere Punkte zu berücksichtigen:  <u>Befestigungen:</u>                      Aufgrund der schlechten gegenwärtigen Bestandssituation (Senken, Stolperkanten, Pfützen, Aufwuchs) schlagen wir eine großflächige Sanierung der Gehwege vor.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><u>Straßenbegleitgrün:</u>                      Es wird vorgeschlagen, das Fachamt Management des öffentlichen Raumes - Stadtgrün - in die Planungen mit einzubeziehen, um eine Verbesserung der Situation (Bestandsgrünfläche) zu erzielen.</p> <p>Es ist darauf zu achten, dass die parkenden Fahrräder nicht in den Grünbereich der Bäume hineinragen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><u>Ruhender Verkehr:</u>                      Es wird eine begrenzte Anzahl von bewirtschaftetem Parkraum zwischen 10.00 und 18.00 Uhr mit einer Zeitbegrenzung von 30 Minuten vorgeschlagen, sowie eine Ausweitung der polizeilichen Kon-</p>		<p>Der LBV ist für das Einrichten und Betreiben von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken zuständig. Der LBV hat das Gebiet Winterhude</p>


Stellungnahme Behörde	Gemäß LSBG: Nicht berücksichtigt	Gemäß LSBG: Berücksichtigt
trolmaßnahmen für die bestehende Ladezone. In der 2. Verschickung sollten auch alle Maßnahmen zur Umwandlung von normalem Parkraum in Parkraum vorrangig für E-Fahrzeuge mit und ohne Ladesäule u. ä. ausgewiesen werden.	Liegt in der Zuständigkeit von Stromnetz Hamburg.	auch als Gebiet mit starkem Parkraummangel für Bewohner identifiziert. Ressourcenbedingt eine zeitnahe Untersuchung bzgl. Bewohnerparken jedoch derzeit durch den LBV nicht möglich. Die Einführung einer Parkscheinpflicht in der Gertigstraße wird in diesem Zusammenhang geprüft werden, da hier eine sorgsame Abwägung zwischen den Bewohner und Gewerbetreibenden-Interessen erfolgen muss.
<u>Bauausführung:</u> Es wird gebeten, die Bauzeit der gesamten Maßnahme auf ein Minimum zu reduzieren und die Baustellenabsperungen für den konkreten Bedarf auszuführen, um die Auswirkungen auf den Einzelhandel zu reduzieren.		Wird berücksichtigt. Es werden Bauphasenpläne entwickelt, um die Beeinträchtigungen zu reduzieren. Die Baustellenabwicklung erfolgt in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. Zudem sollen die Teilbauabschnitte mit den Anliegern abgestimmt werden, um die Auswirkungen auf den Einzelhandel zu reduzieren.
<b>11.5 SPD</b>		
Es wird um Korrektur des Zusatzzeichens gebeten: Kfz-frei → Kfz frei.		Wird geändert. Siehe auch Punkt 1.1.
<b>11.6 Ströer</b>		
Es bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme, da die Uhrensäule an der Ecke Mühlenkamp nicht betroffen ist.		Wird zur Kenntnis genommen.




**Maßnahmenbereich  
Radverkehrsplanung  
Veloroute 13 Gerthigstraße  
von Mühlenkamp bis B5 (L96)**




Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letzlichen LSBG	Datum



**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Stadtstraßen  
Planung - S2 -



Bearbeitet:  - S2 -

Datum: 07.05.2020

Aufgestellt: - S2/PL -

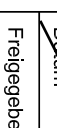
Baumaßnahme: **Förderung des Radverkehrs**

Teilbaumaßnahme: **Veloroute 13  
Gerthigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)**

Planinhalt: **Übersichtskarte**

Zeichnungs-Nr.: **18-12908-02**

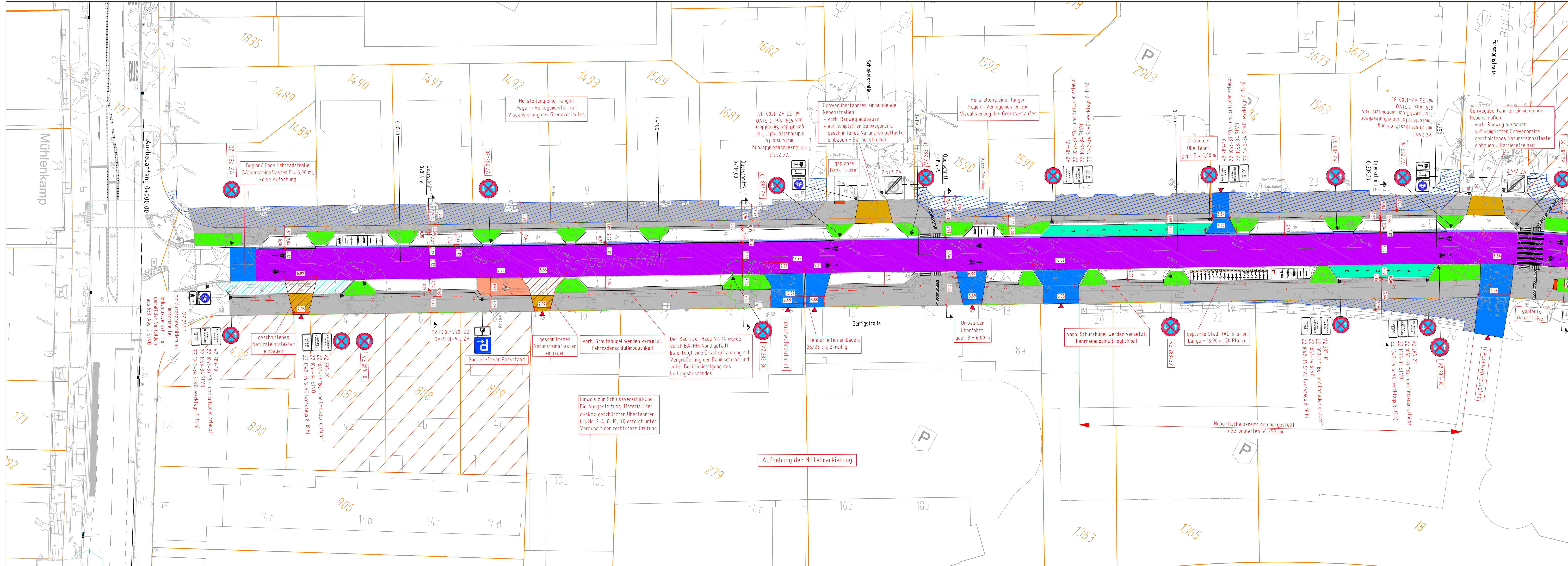
Maßstab: **1:5000**

Datum: 

Freigegeben: -S20-

Datum





- ### Zeichenerklärung Bestand
- Trümmer
  - Seldeckel
  - Wasser-Hausanschlussschieber
  - Unterflurhydrant
  - Gasschieber
  - Hinweisschild für Schieber
  - Versorgungschacht (unbekanntes Gewerk)
  - Versorgungskasten (unbekanntes Gewerk)
  - Verkehrsschilder-Stahrohrmast
  - Lifthaltsäule
  - Verkehrsschilder reflektierend
  - Verkehrsschilder-Angel
  - Straßenleuchte
  - Hecke
  - Baum
  - Baum Bestand, bereits gefällt
  - Eingang / Zufahrt Tiefgarage / usw.
  - Zaun
  - Mauer
  - Fußgängerstuhlbügel

- ### Befestigungsarten
- BD Bituminöse Decke
  - GP Großpflaster
  - WB Wabensteine
  - BT Betonsteine
  - OB Oberböden
  - PL Platten
  - BN Beton
  - RA Rasen

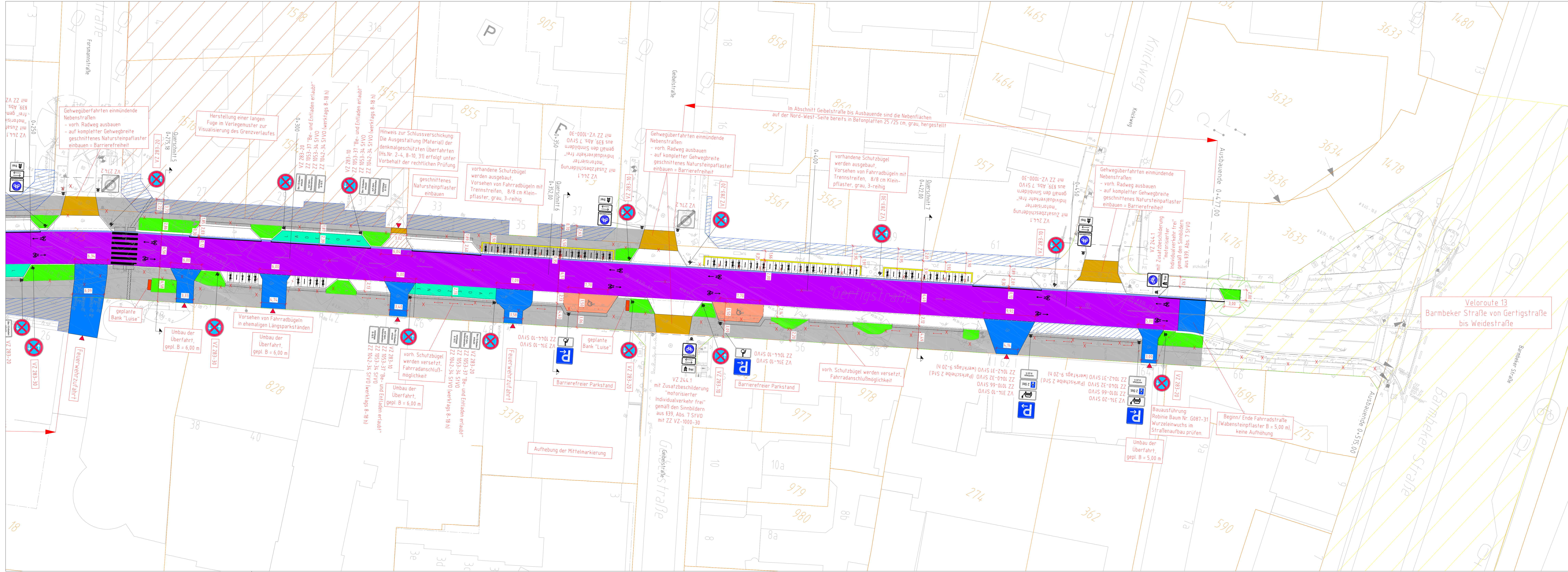
- ### Zeichenerklärung Planung
- öffentlich genutzter Privatgrund (gen. 425 HWG)
  - Beginn/ Ende Fahrradstraße (Wabenstein, keine Aufhöhung)
  - geplante Ladezone
  - Straßenmöblierung, Fahrradbügel (Anlehnbügel L = 1,00 m, Rundrohr) geplant 87 Stück Anlehnbügel x 2 = 174 Fahrradstellplätze
  - Trennstreifen Fahrradparken, Kleinpflaster 8/8 cm, 3-reihig
  - Sperrfeldfeld (Rippentafeln)
  - Richtungsfeld (Rippentafeln)
  - Aufwindstreifen (Noppenplatteln)
  - Abmarkierung der Parkstände (B = 0,12 m (Schnalstrich))
  - Ausbaugrenze
  - Verkehrsschilder Stahrohrmast, neu
  - Baum, Ersatzpflanzung
  - Bank Typ "Luisse", 2,00 x 0,64 m
  - Fahrbahn, Deckenerneuerung, Asphalt
  - Gehweg, Betonplatten 25 x 25 cm
  - Sicherheitsstreifen 2-reihig, 25/25, an Längsgeraden
  - geschichtetes Natursteinpflaster mit Fugengefüll
  - Barrierefreies Parken, Großpflaster
  - Überfahrten (≥ 3,5 fl), Wabensteinpflaster
  - Grünfläche

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN (ab 2013)	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung LGV, ALKIS		
Straße (Abschnitt):	Verfasser:	Datum:	
Gerthstraße	Vermessung LGV	November 2017	
Übersichtsskizze:			
	18-12908-04-01	18-12908-04-02	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
 Geschäftsbereich Stadtstraßen  
 Planung - S2 -

Baumaßnahme:	<b>Förderung des Radverkehrs</b>	Bearbeitet:	- S 2 -
Teilbaumaßnahme:	<b>Veloroute 13 Gerthstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)</b>	Datum:	07.05.2020
Planinhalt:	<b>Lageplan 1/2</b>	Aufgestellt:	- S 2 / PL -
Zeichnungs-Nr.:	<b>18-12908-04-01</b>	Datum:	07.05.2020
Maßstab:	<b>1:250</b>	Freigegeben:	- S 20 -
		Datum:	11.05.2020



### Zeichenerklärung Bestand

- Trumme
- Siedekiel
- Wasser-Hausanschlussschieber
- Unterflurhydrant
- Gasschieber
- Hinweisschild für Schieber
- Versorgerschacht (unbekanntes Gewerk)
- Versorgungskasten (unbekanntes Gewerk)
- Verkehrsschild-Stahrohrmast
- Lichtfalle
- Verkehrsschild reflektierend
- Verkehrsschild-Angebot
- Straßenleuchte
- Hecke
- Baum
- Baum Bestand, bereits gefällt
- Eingang / Zufahrt Tiefgarage / usw.
- Zaun
- Mauer
- Fußgängerschutzbügel

### Befestigungsarten

- BD Bitumiose Decke
- GP Großplaster
- WB Wabensteine
- BT Betonsteine
- OB Oberboden
- PL Platten
- BN Beton
- RA Rasen

### Zeichenerklärung Planung

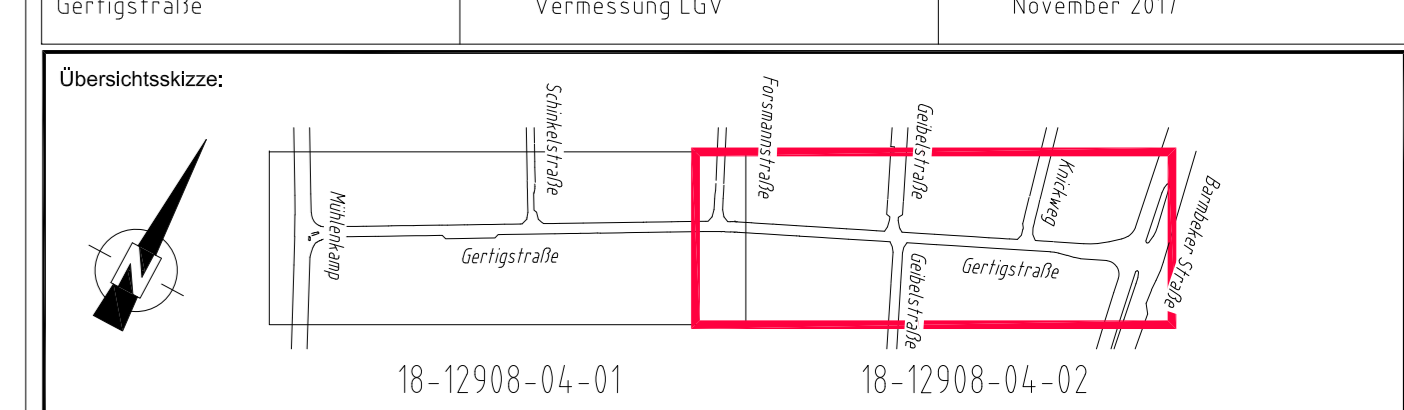
- öffentlich genutzter Privatgrund (gem. 425 HwG)
- Beginn/ Ende Fahrradstraße (Wabenstein), keine Aufhöhung
- geplante Ladezone
- Straßenmöblierung Fahrradbügel (Anlehnbügel L = 1,00 m) geplant 8T Stück Anlehnbügel x 2 = 17k Fahrradstellplätze
- Trennstreifen Fahrradparken, Kleinpflaster 8/8 cm, 3-reihig
- Sperrfeld (Rippentafeln)
- Richtungsfeld (Rippentafeln)
- Aufendestreifen (Noppenplatteln)
- Abarkierung der Parkstände B = 0,12 m (Schmalstrich)
- Ausbaugrenze
- Verkehrsschilden Stahrohrmast, neu
- Baum, Ersatzpflanzung
- Bank Typ "Luise", 2,00 x 0,64 m
- Fahrbahn, Asphalt
- Gehweg, Betonplatten 25 x 25 cm
- Sicherheitsstreifen 2-reihig, 25/25, an Längsrand
- geschichtenes Natursteinpflaster mit Fugenvorguß
- Barrierefreies Parken, Großplaster
- Überfahrten (L = 3,5 H), Wabensteinpflaster
- Grünfläche

Höhensystem	alle Höhen in DHNN (ab 2013)	Koordinatensystem	ETRS89, Lagestatus 320
-------------	------------------------------	-------------------	------------------------

Grundlage Planung	Vermessung LGV, ALKIS		
-------------------	-----------------------	--	--

Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Gertigstraße	Vermessung LGV	November 2017

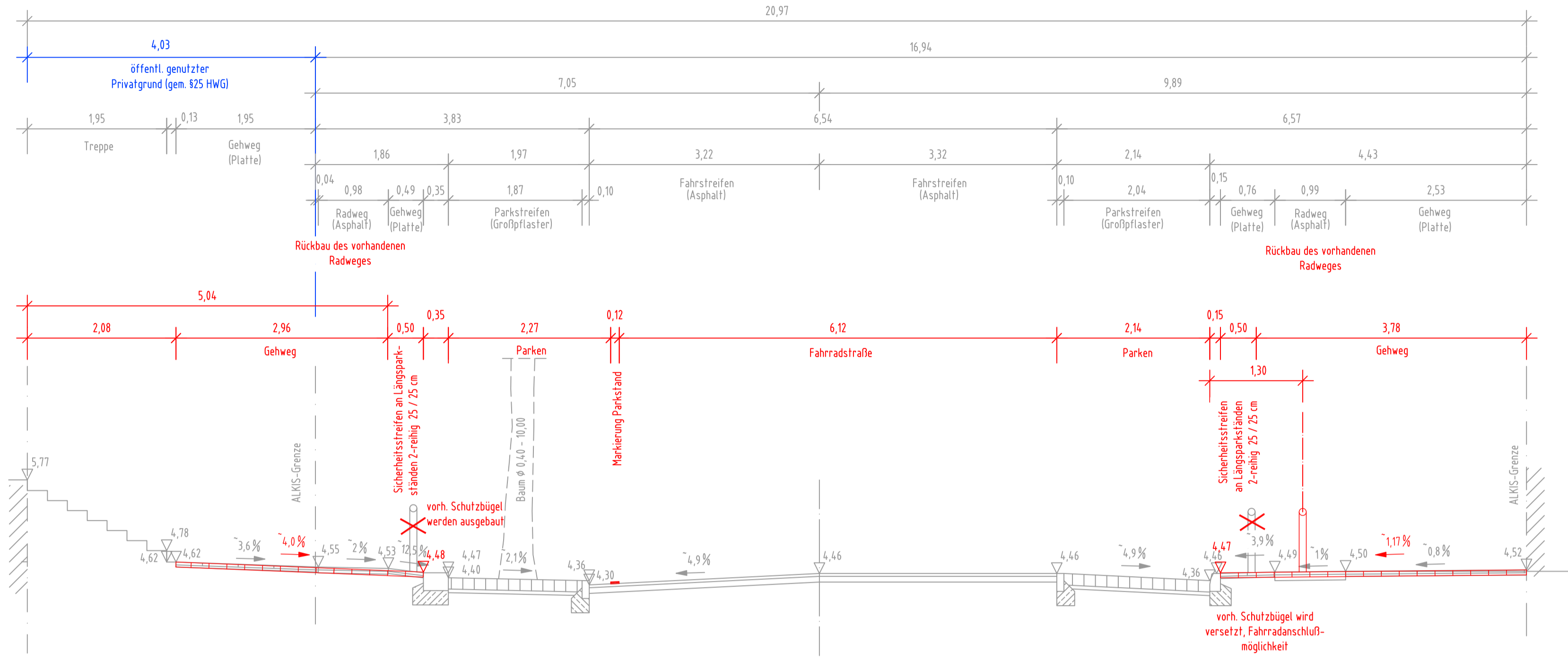
Übersichtsskizze:	
-------------------	--



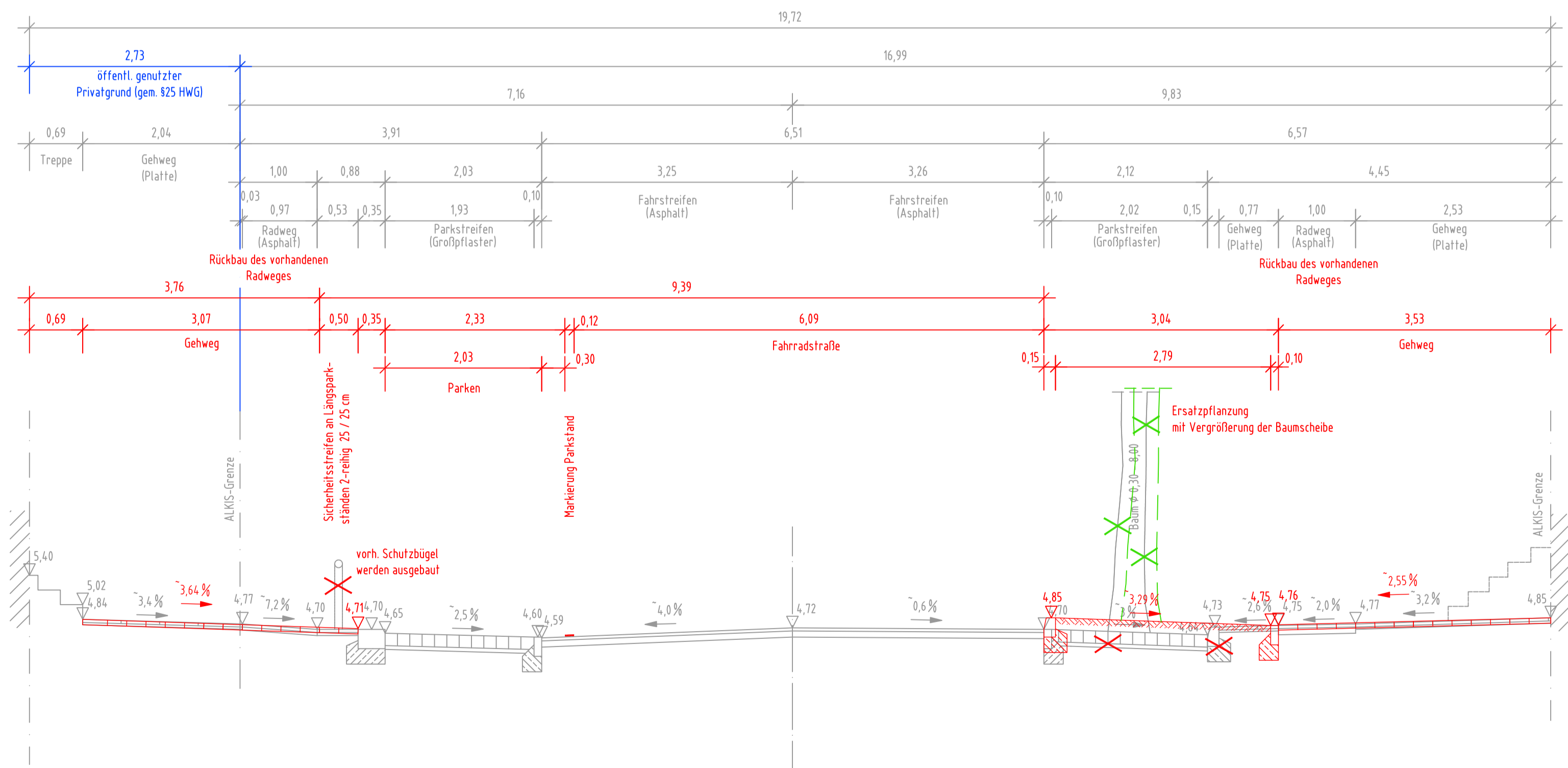
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum
-------	----------------------------	------------	-----------------	-------

<b>FREIE UND HANSESTADT HAMBURG</b>			
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Stadtstraßen Planung - S2 -			
Baumaßnahme:	<b>Förderung des Radverkehrs</b>	Bearbeitet:	- S 2 -
Teilbaumaßnahme:	<b>Veloroute 13 Gertigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)</b>	Datum:	07.05.2020
Planinhalt:	<b>Lageplan 2/2</b>	Aufgestellt:	- S 2 / PL -
Zeichnungs-Nr.:	<b>18-12908-04-02</b>	Datum:	07.05.2020
Maßstab:	<b>1:250</b>	Freigegeben:	- S 20 -
		Datum:	11.05.2020

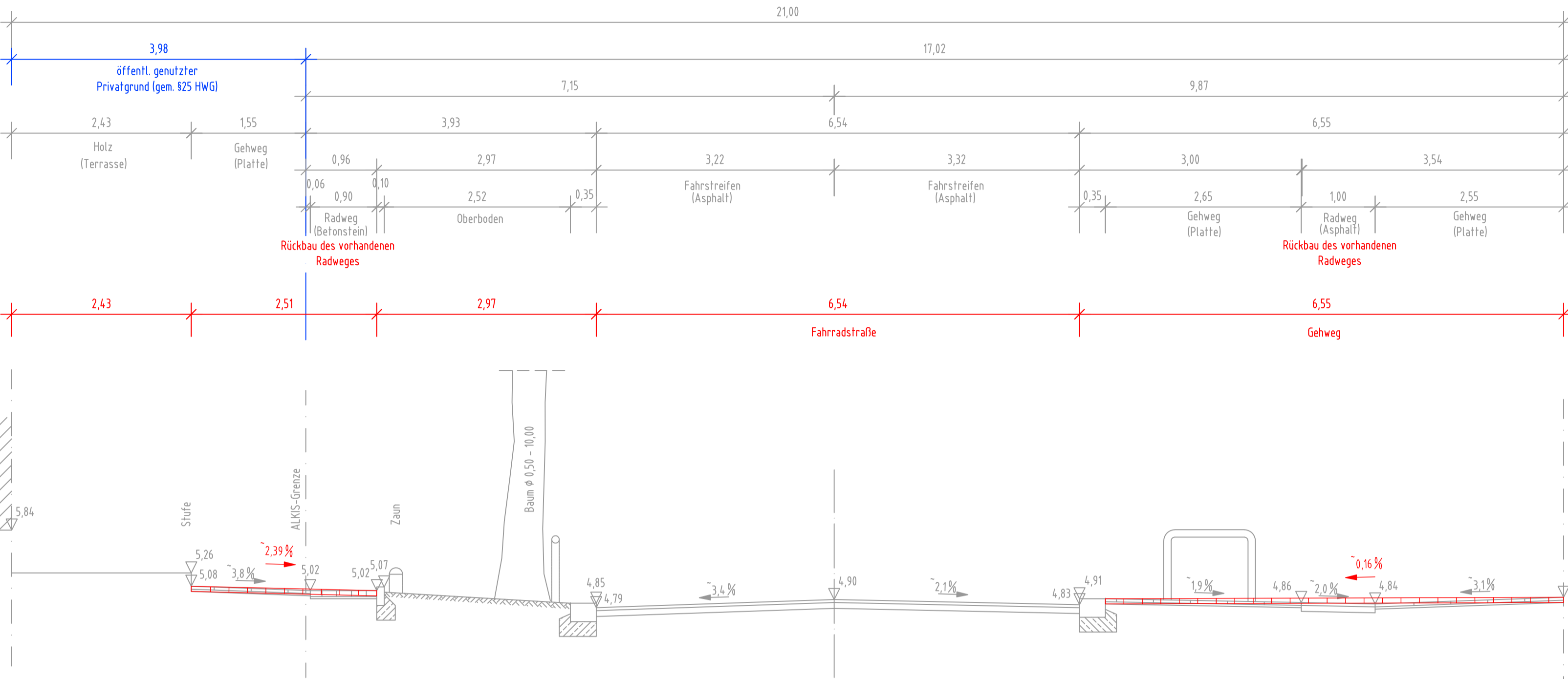
Querschnitt 1  
Station 0+055,50



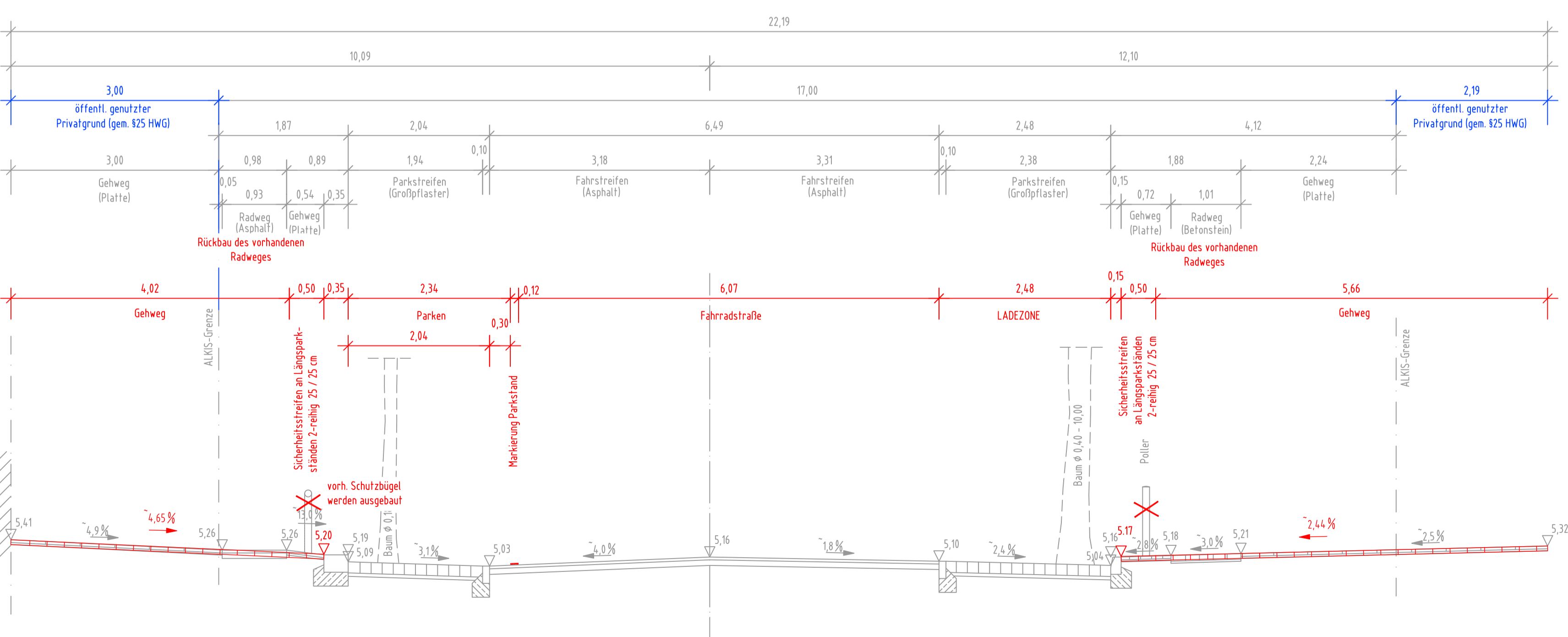
Querschnitt 2  
Station 0+116,00



Querschnitt 3  
Station 0+155,29



Querschnitt 4  
Station 0+239,33



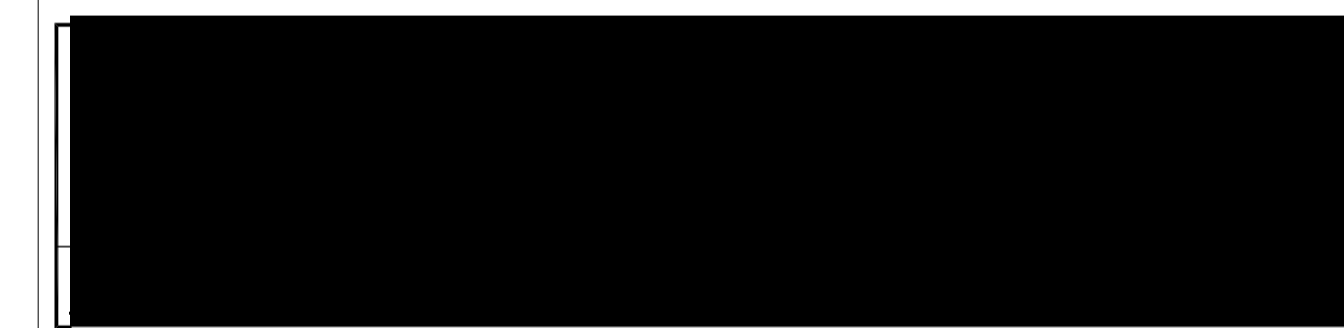
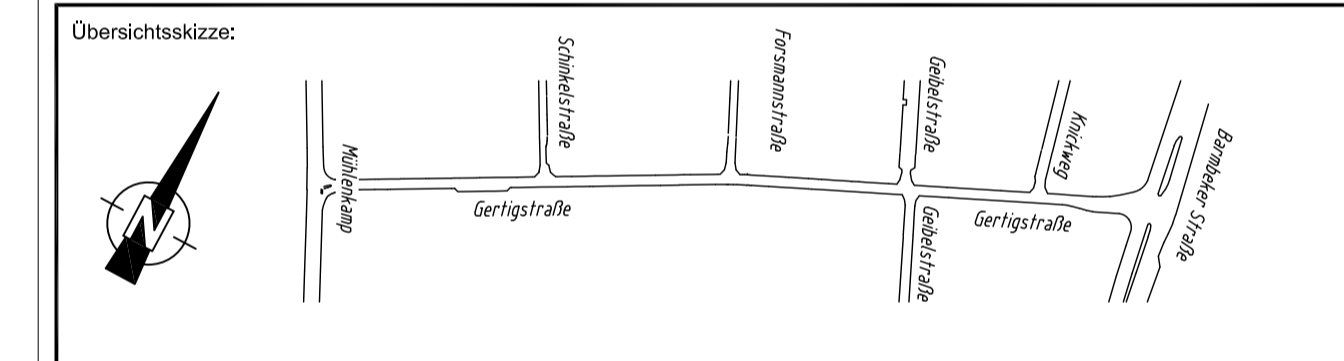
Zeichenerklärung Planung

- öffentlich genutzter Privatgrund (gem. §25 HWG)
- geplante Breiten
- Rückbau des vorh. Radwegbestands  
Einbau von Betonplatten
- entfällt, Rückbau

Höhensystem: alle Höhen in DHHN (ab 2013) Koordinatensystem: ETRS89, Lagestatus 320

Grundlage Planung: Vermessung LGV, ALKIS

Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Gertigstraße	Vermessung LGV	November 2017



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes LSGB	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Stadtstraßen  
Planung - S2 -

Baumaßnahme: **Förderung des Radverkehrs**

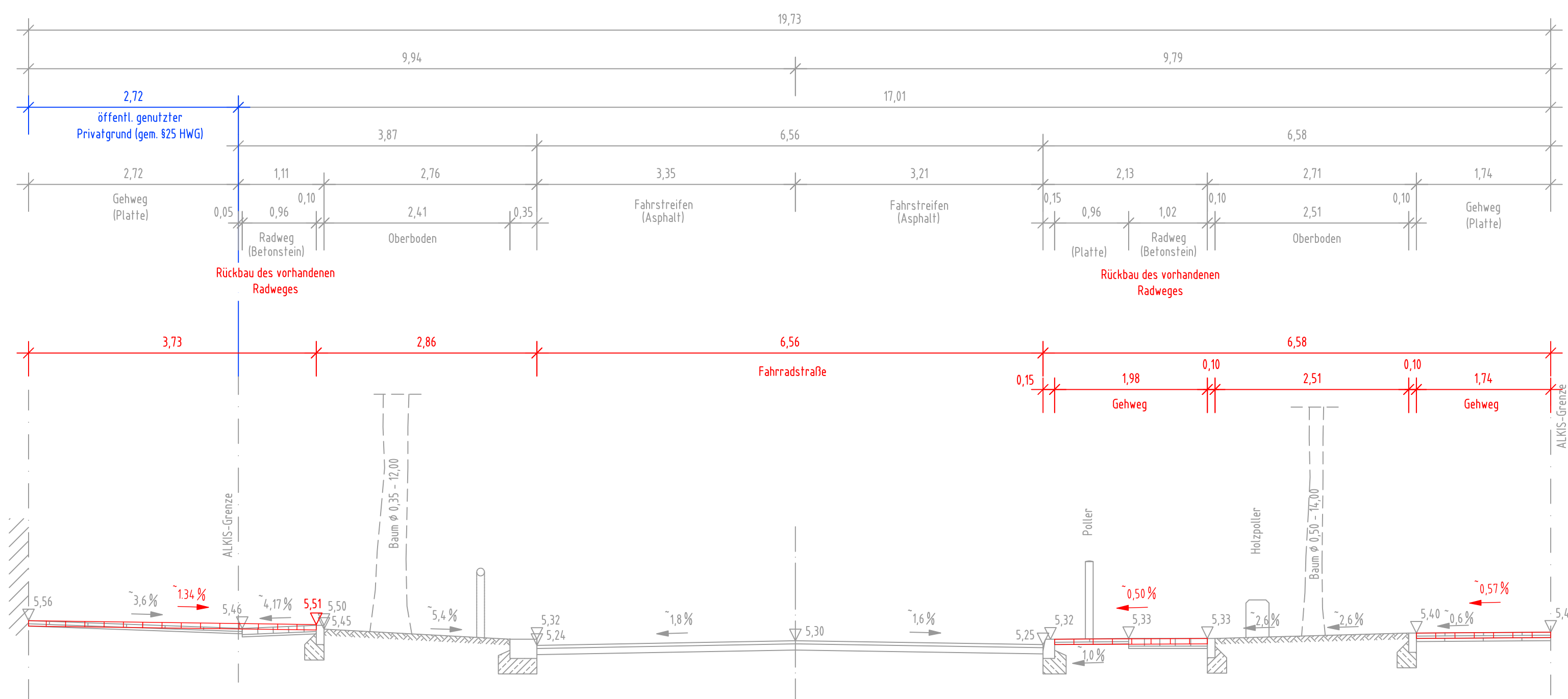
Teilbaumaßnahme: **Veloroute 13  
Gertigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)**

Planinhalt: **Querschnitte 1-4**

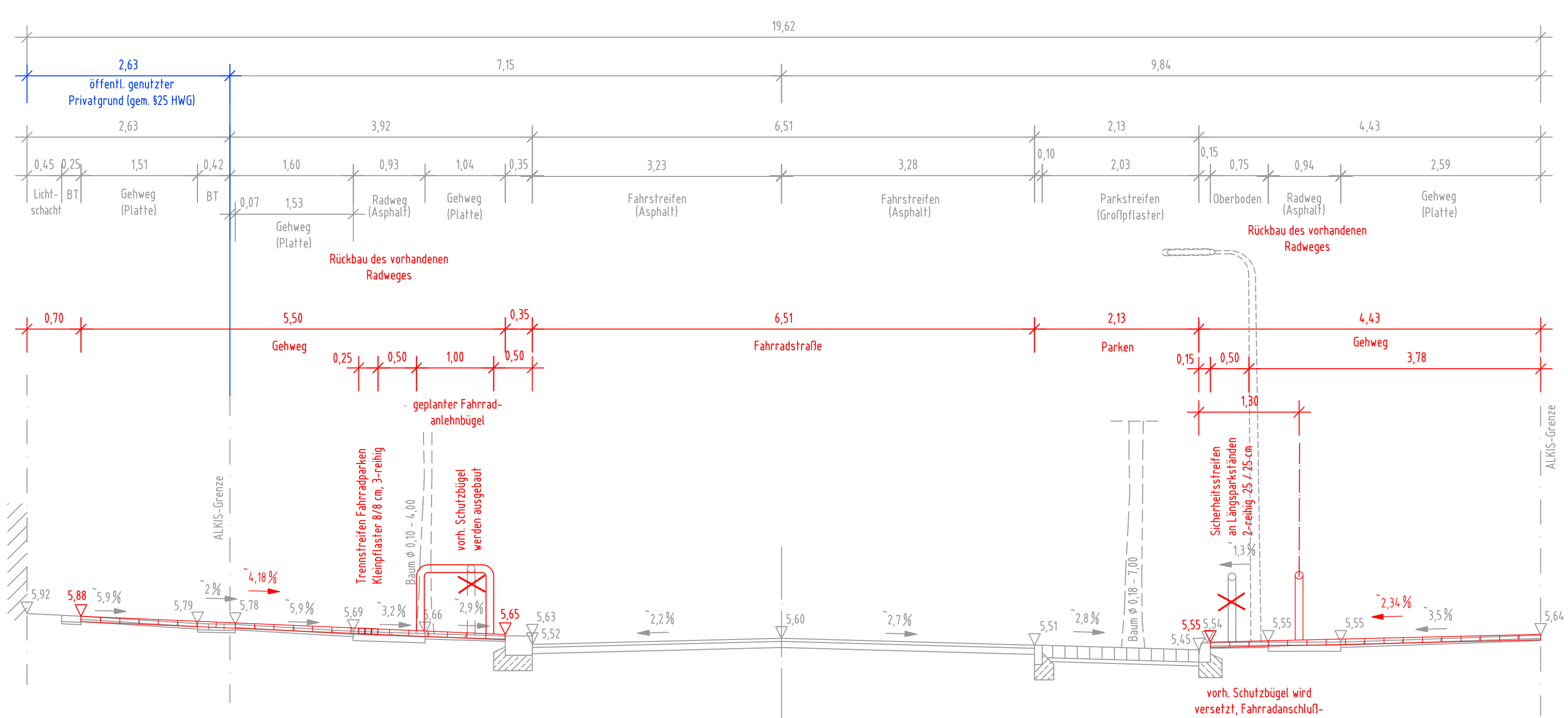
Zeichnungs-Nr.: **18-12908-08-01** Maßstab: **1:50**

Bearbeitet: **- S2 -**  
Datum: **07.05.2020**  
Aufgestellt: **- S 2 / PL -**  
Datum: **07.05.2020**  
Freigegeben: **- S 20 -**  
Datum: **11.05.2020**

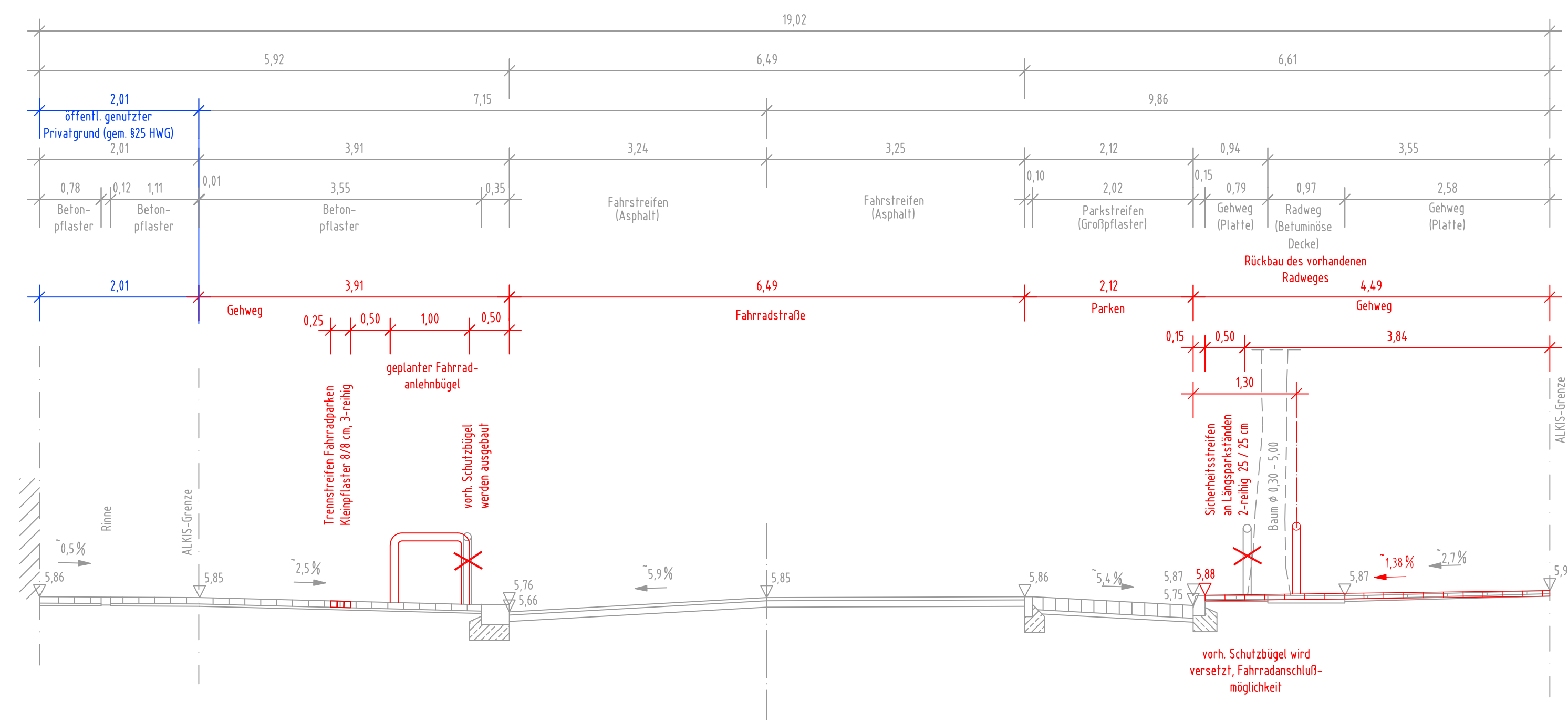
Querschnitt 5  
Station 0+275,18



Querschnitt 6  
Station 0+352,00



Querschnitt 7  
Station 0+422,00



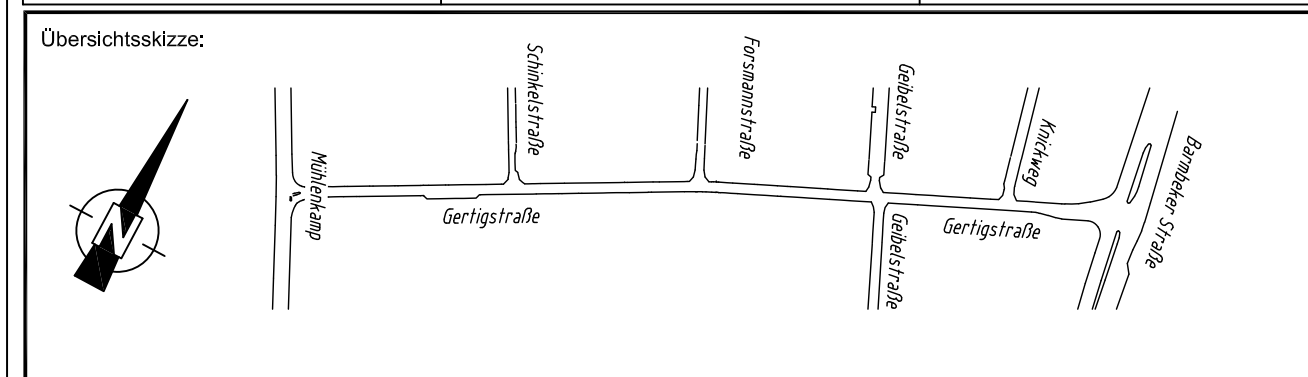
Zeichenerklärung Planung

- öffentlich genutzter Privatgrund (gem. §25 HWG)
- geplante Breiten
- Rückbau des vorh. Radwegbestands  
Einbau von Betonplatten
- entfällt, Rückbau

Höhensystem: alle Höhen in DHHN (ab 2013) Koordinatensystem: ETRS89, Lagestatus 320

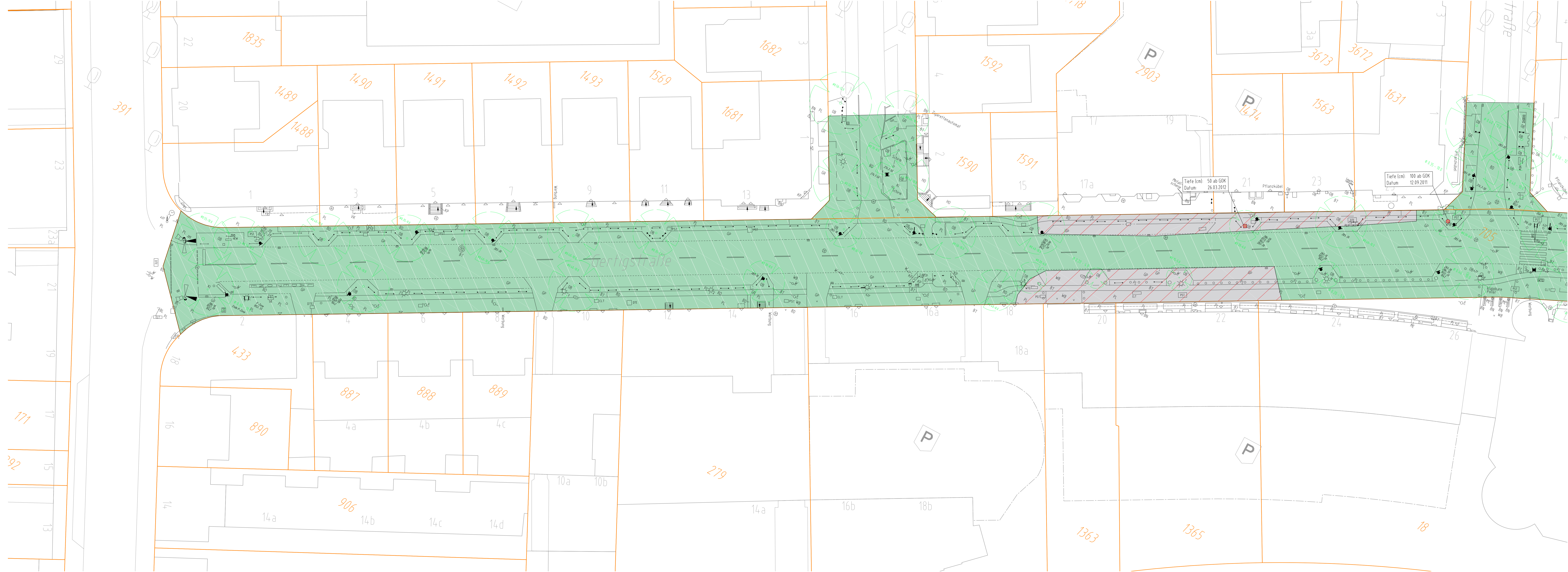
Grundlage Planung: Vermessung LGV, ALKIS

Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Gertigstraße	Vermessung LGV	November 2017



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

<p><b>FREIE UND HANSESTADT HAMBURG</b> Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Stadtstraßen Planung - S2 -</p>		
Baumaßnahme:	Förderung des Radverkehrs	
Teilbaumaßnahme:	Veloroute 13 Gertigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)	
Planinhalt:	Querschnitte 5-7	
Zeichnungs-Nr.:	Maßstab:	Bearbeitet: - S 2 -
18-12908-08-02	1:50	Datum: 07.05.2020
		Aufgestellt: - S 2 / PL -
		Datum: 07.05.2020
		Freigegeben: - S 20 -
		Datum: 11.05.2020

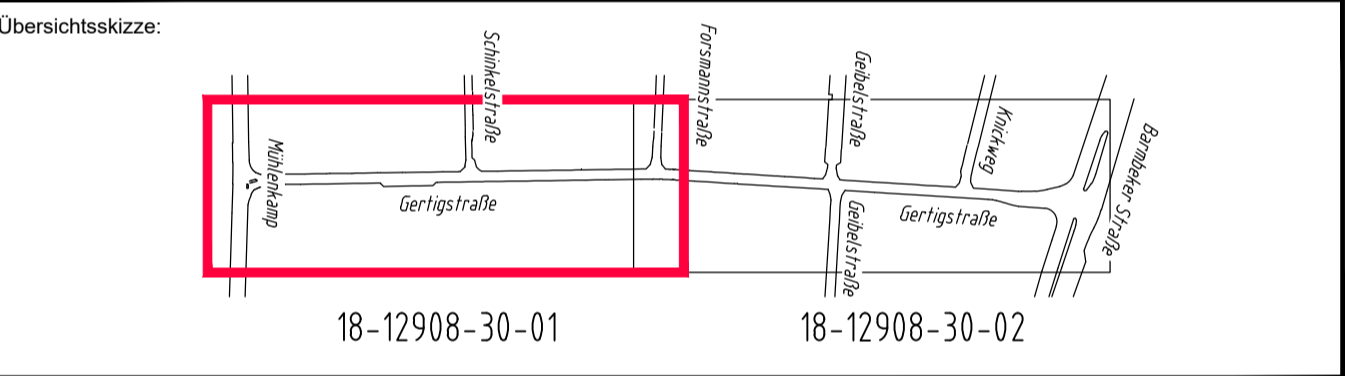


### Zeichenerklärung

Flächen ohne Kampfmittelverdacht:		Flächen mit Kampfmittelverdacht:	
	Kampfmittelfreie Fläche gemäß §8 (1) KampfmittelVO		Es besteht allgemeiner Bombenbindigungsverdacht durch Trümmerflächen
	Es besteht nach Luftbildauswertung/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenbindigungsverdacht oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.		Fläche gemäß §8 (1) KampfmittelVO mit Einschränkungen (siehe Kartenbeschriftung)
			<b>Tiefenbeschränkte Untersuchung</b>

Die Darstellung beinhaltet die Stellungnahme der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 16.05.2018. Die Daten und Flächenausweisungen wurden diesem Schreiben entnommen und spiegeln eventuell nicht den aktuellen Stand wider. Bei Bedarf sind die aktuellen Daten bei GEKV abzufragen. BRW übernimmt keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben. Die GEKV übernimmt keine Haftung oder Gewährleistung für die digitalen Daten. Rechtliche Grundlage bildet die unterschriebene Stellungnahme der GEKV vom 16.05.2018 einschließlich der angefügten Pläne.

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN (ab 2013)	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung LGV, ALKIS		
Straße (Abschnitt):	Gerthigstraße	Verfasser:	Vermessung LGV
Datum:	November 2017		



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letzteschen LSBG	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Stadtstraßen  
Planung - S2 -

**Förderung des Radverkehrs**

Veloroute 13  
Gerthigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)

Lageplan Daten GEKV

18-12908-30-01      1:250      11.05.2020

07.05.2020  
07.05.2020

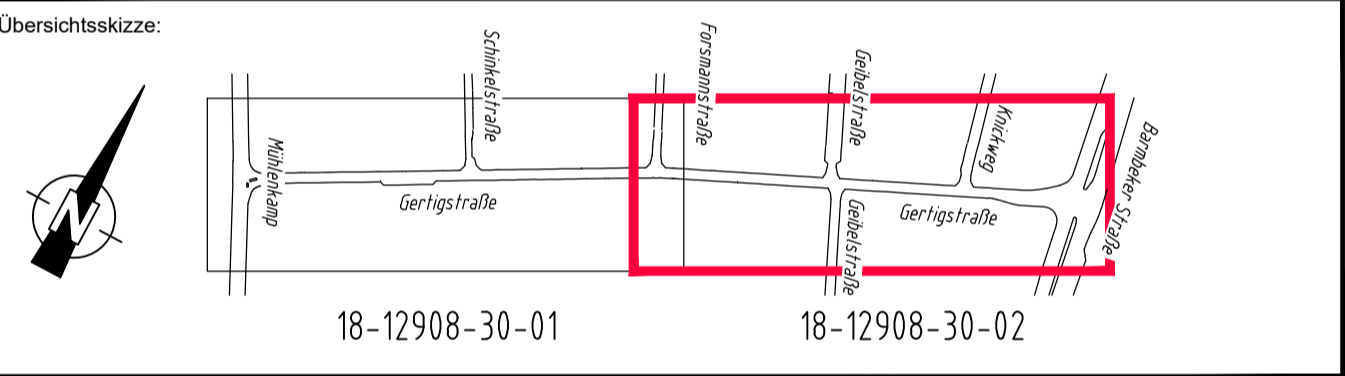


**Zeichenerklärung**

	Flächen ohne Kampfmittelverdacht: Kampfmittelfreie Fläche gemäß §8 (I) KampfmittelVO		Flächen mit Kampfmittelverdacht: Es besteht allgemeiner Bombenbindiger Verdacht durch Trümmerflächen
	Es besteht nach Luftbildauswertung/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenbindiger oder Vergrabene Kampfmittel aus den II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.		Tiefenbeschränkte Untersuchung: Fläche gemäß §8 (II) KampfmittelVO mit Einschränkungen (siehe Kartenbeschriftung)

Die Darstellung beinhaltet die Stellungnahme der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEMV) vom 16.05.2018. Die Daten und Flächenausweisungen wurden diesem Schreiben entnommen und spiegeln eventuell nicht den aktuellen Stand wider. Bei Bedarf sind die aktuellen Daten bei GEMV abzufragen. BRW übernimmt keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben. Die GEMV übernimmt keine Haftung oder Gewährleistung für die digitalen Daten. Rechtliche Grundlage bildet die unterschriebene Stellungnahme der GEMV vom 16.05.2018 einschließlich der angefügten Pläne.

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN (ab 2013)	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung LGV, ALKIS		
Straße (Abschnitt):		Verfasser:	
Gertigstraße:		Vermessung LGV	Datum: November 2017



Index:	Anderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes LSBG	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Stadtstraßen  
Planung - S2 -

Förderung des Radverkehrs

Veloroute 13  
Gertigstraße von Mühlenkamp bis B5 (L96)

Lageplan Daten GEMV

18-12908-30-02      1:250      11.05.2020