

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Teilbaumaßnahme: A12 - Reventlowstraße
von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage u. Einordnung in die überörtliche Situation)	3
1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)	4
1.3 Änderungen gegenüber 1. Verschickung	4
2. Vorhandener Zustand	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte	6
2.3 Verkehrsbelastung	7
2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen	8
2.5 Lichtsignalanlagen	9
2.6 ÖPNV	9
2.7 Ruhender Verkehr	10
2.8 Überfahrten	10
2.9 Entwässerung	10
2.10 Fußverkehr	10
2.11 Radverkehr	11
2.12 Barrierefreiheit	11
2.13 Beleuchtung	11
2.14 Ausstattung / Möblierung	11
2.15 Straßenbegleitgrün	12
2.16 Versorgungsanlagen	12
2.17 Baumaßnahmen	12
3. Geplanter Zustand	13
3.1 Variantenuntersuchung	13
3.2 Variantenfestlegung	34
3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante	34
3.4 Querschnitt / Knotenpunkte	38
3.5 Verkehrsfluss und Befahrbarkeit	40
3.6 Oberflächenbefestigungen	41
3.7 Lichtsignalanlagen	42

3.8	ÖPNV.....	42
3.9	Ruhender Verkehr	43
3.10	Überfahrten.....	44
3.11	Entwässerung.....	44
3.12	Fußverkehr.....	44
3.13	Radverkehr	45
3.14	Barrierefreiheit	47
3.15	Beleuchtung	47
3.16	Ausstattung / Möblierung	48
3.17	Straßenbegleitgrün	48
3.18	Anwohnerbetroffenheit.....	49
3.19	Wirtschaftsverkehr.....	49
3.20	Grundwasser	49
3.21	Ersatzbaustoffe	49
3.22	Asphalt- und Baugrunduntersuchung.....	50
3.23	Kampfmittel	50
3.24	Versorgungsanlagen.....	51
3.25	Wirtschaftlichkeit	51
3.26	Bautechnische Einzelheiten	52
4.	Planungsrechtliche Grundlagen	52
5.	Umweltbelange.....	53
5.1	Umweltverträglichkeit	53
5.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	53
5.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	53
5.4	Beitrag zum Hamburger Klimaplan	53
6.	Umsetzung der Planung	53
6.1	Grunderwerb.....	53
6.2	Finanzierung.....	54
6.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag.....	54
6.4	Vorstellung der Maßnahme.....	54
6.5	Voraussichtlicher Baubeginn	55

1. Allgemeines

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

Das Planungsgebiet liegt in dem Hamburger Stadtteil Othmarschen im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Altona. Die Reventlowstraße ist im nördlichen Abschnitt zwischen Statthalterplatz und der Walderseestraße als Hauptverkehrsstraße im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ausgewiesen. Die Straße ist in diesem Abschnitt der Belastungsklasse Bk 10 zugeordnet. Gemäß jährlicher Vereinbarung wurde dem Bezirksamt Altona die Realisierung der Maßnahme Veloroute 1, A12 - Reventlowstraße übertragen.

Südlich der Walderseestraße bis zur Planungsgrenze am Knoten Agathe-Lasch-Weg ist die Reventlowstraße eine Bezirksstraße mit einer Belastungsklasse Bk 10 in der Zuständigkeit des Bezirksamtes.

Die Veloroute 1 verläuft im nördlichen Abschnitt des Planungsgebietes zwischen der Jungmannstraße und der Emkendorfstraße. Beide vorgenannten Straßen sind Tempo-30-Zonen, auf denen der Radverkehr derzeit auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen geführt wird. Beide Straßen werden im Zuge des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr ebenfalls im Rahmen einer anderen Maßnahme überplant. Um den Lückenschluss zwischen der geplanten neuen Veloroute im Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg sowie der Bezirksroute im Halbmondsweg herzustellen, wird dieser Abschnitt ebenfalls mit überplant.

Im Planungsgebiet sind Radverkehrsanlagen zum Teil nicht vorhanden oder nicht mehr zeitgemäß. Zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Transformationspfades Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg soll der vorgenannte Abschnitt der Reventlowstraße auf ca. 840 m Länge im Rahmen des Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr mit einer angemessenen und zukunftsicheren Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden.

In nördlicher Richtung zwischen der Jungmannstraße und dem Statthalterplatz sind im Bestand beidseitig Radfahrstreifen mit ca. 1,75 m bis 1,85 m Breite vorhanden. Im Bereich der Längsparkstände ist kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.

Im Planungsgebiet ist umfangreicher, vitaler und zum Teil sehr alter Baumbestand vorhanden, der im Rahmen der Planung entsprechend zu berücksichtigen und grundsätzlich zu erhalten ist.

Darüber hinaus sind die Seitenräume und Bushaltestellen barrierefrei auszubauen. Ferner erhalten die Bushaltestellen „Emkendorfstraße“ und „Reventlowstraße“ Betonfahrbahnen und werden für den Einsatz von Gelenkbussen ausgelegt.

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine umfangreiche Abstimmungsphase mit umfassender Variantenuntersuchung voraus.

Das Planungsgebiet umfasst die Straßenverkehrsfläche auf den öffentlichen Flurstücken 3573, 2573, 730 und 583 (Reventlowstraße) sowie auf den angrenzenden öffentlichen Flurstücken 27 (Jungmannstraße), 803 und 1983 (Walderseestraße), 738 (Emkendorfstraße), 2753 (Roosens Weg), 569 (Klein Flottbeker Weg) und 2899 (Agathe-Lasch-Weg).

Westlich des Planungsgebietes liegt die Grundschule Klein Flottbeker Weg und das Gymnasium Othmarschen. Am nördlichen Planungsrand liegt die S-Bahn-Haltestelle-Othmarschen.

1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Im Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, einer Vereinbarung zwischen verschiedenen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg, wurde beschlossen, alle Velorouten in Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs auszubauen.

Die Veloroute 1 ist eine dieser Trassen. Sie beginnt in der Hamburger Innenstadt und führt u.a. durch die Stadtteile Ottensen, Othmarschen und Groß Flottbek nach Osdorf und Rissen.

Der in dieser Planung betrachtete rd. 840 m lange Abschnitt der Reventlowstraße zwischen Statthalterplatz und Klein Flottbeker Weg wurde als vordringlich zu überplanen eingestuft, um die Situation für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

Die Straßenbaumaßnahme dient der Förderung des Radverkehrs und setzt damit ein Teil der politischen Ziele auf dem Weg zur „Fahrradstadt Hamburg“ sowie des Transformationspfads Mobilitätswende um.

Fahrbahn und Seitenräume der Reventlowstraße sind straßenbautechnisch in einem weitgehend guten Zustand. Allerdings ist der Straßenzug nicht barrierefrei ausgebaut und für den Radverkehr existieren keine Radverkehrsanlagen bzw. entsprechen diese nicht den aktuellen technischen Standards.

Gemäß den Asphaltuntersuchungen vom April 2018 wurde im Fahrbahnbereich eine Asphaltstärke von ca. 14 bis 38 cm zum Teil auf Verfestigungen bzw. Sand-Kies-Gemischen festgestellt. Der vorhandene Aufbau ist für die ausgewiesene Nutzung demnach überwiegend ausreichend dimensioniert.

Gemäß der Trummenuntersuchung vom Januar 2018 weisen die Anschlussleitungen überwiegend bauliche Mängel auf (u.a. Risse, Brüche). Hydraulische Mängel sind nicht bekannt.

Aus der Auswertung der Verkehrsunfalldaten der Verkehrsdirektion (Auswertungszeitraum 2014 bis 2017 und 2019 bis 2021) ist ersichtlich, dass an den Knoten im Planungsgebiet keine Unfalldaten vorliegen.

1.3 Änderungen gegenüber 1. Verschickung

Im Vergleich zur 1. Verschickung haben sich folgende wesentliche Änderungen ergeben:

Blatt 1 Statthalterplatz bis Jungmannstraße:

- Beidseitige Herstellung eines Kopenhagener Radweges mit 2,5 m Breite.
- Auf Grund der Belange der Feuerwehr und zur Abwicklung der Großraum- und Schwertransporte wird der Fahrstreifen jeweils mit 3,5 m Breite vorgesehen.
- Das zugelassene Gehwegparken entfällt ersatzlos (ca. 10 Parkstände).
- Reduktion der Mittelinsel am Statthalterplatz.

Blatt 2 Jungmannstraße bis Walderseestraße:

- Anpassung der Radverkehrsführung und Anpassung der Markierung (Roteinfärbung) in den Knoten Jungmannstraße und Walderseestraße.
- Einrichtung von Protected Bike Lanes (Sicherung mit baulichem Fahrbahnteiler in schmaler Bauform).
- Anstelle des Radfahrstreifens in Mittellage wird ein "Radweg in Mittellage" geplant: Die Radverkehrsanlage wird mit 3 m Breite hergestellt, rot eingefärbt und vor der Lichtsignalanlage mit Flachbordsteinen eingefasst.

Blatt 3 Walderseestraße bis Emkendorfstraße:

- Südlich des Knotens Walderseestraße wird der Radverkehr auf einem Kopenhagener Radweg mit 2,5 m Breite geführt.
- Überplanung der Bushaltestelle Emkendorfstraße Fahrtrichtung Süden: Der Radverkehr wird vom an- und abfahrenden Busverkehr entkoppelt und abgesetzt durch den Seitenraum geführt.
- Verlagerung der Bushaltestelle Emkendorfstraße Fahrtrichtung Norden vor den Minikreisverkehr.
- Beschilderung der Zu- und Ausfahrt Olshausenstraße als „rechts-rein-rechts-raus“.
- Anpassung der südlichen Zufahrt zum Minikreisverkehr (Entfall Fahrbahnteiler), um vier großkronige Eichen zu erhalten.

Blatt 4 Emkendorfstraße bis Roosens Weg:

- Einrichtung eines Schutzstreifens mit 1,9 m Breite.
- Anpassung der Oberflächenbefestigungen (Denkmalschutz).

Blatt 5 Roosens Weg bis Halbmondsweg:

- Anpassung der Markierung (Roteinfärbung) im Knotenbereich.
- Anpassung der Radverkehrsführung der Fahrtrichtung Reventlowstraße Nord nach Halbmondsweg mit Einrichtung einer separaten Signalisierung.
- Reduzierung bzw. Entfall der Schutzstreifen. Verbleibende Schutzstreifen in den Übergangsbereichen werden mit 1,9 m Breite hergestellt.
- Anpassung der Verkehrsplanung im Bereich der neuen Haltestelle im Klein Flottbeker Weg (Baumerhalt Südseite).

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Reventlowstraße ist im überplanten Bereich eine einbahnige Straße mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Im Knotenbereich Walderseestraße weitet sich die Fahrbahn auf bis zu drei Fahr- und Abbiegestreifen auf.

Gehwege befinden sich im gesamten Planungsgebiet beidseitig der Fahrbahn und sind überwiegend mit Betonplatten befestigt.

Im nördlichen Planungsabschnitt zwischen Statthalterplatz und der Walderseestraße findet der Radverkehr auf untermaßigen Radfahrstreifen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen in den Seitenräumen statt. Südlich der Walderseestraße bis zur südlichen Planungsgrenze sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz sind nicht berücksichtigt.

Bei den abgehenden Straßen Gottorpstraße, Jungmannstraße, Olshausenstraße, Emkendorfstraße und Roosens Weg handelt es sich um Tempo-30-Zonen in Asphaltbauweise.

Die Reventlowstraße ist derzeit vollständig Bestandteil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte

Die Maßnahme Reventlowstraße wird in fünf Abschnitte gegliedert:

- Abschnitt 1: Statthalterplatz bis Jungmannstraße
- Abschnitt 2: Knoten Walderseestraße
- Abschnitt 3: Walderseestraße bis Emkendorfstraße
- Abschnitt 4: Emkendorfstraße bis Agathe Lasch Weg
- Abschnitt 5: Klein-Flottbeker-Weg/ Agathe Lasch Weg

Die vorhandenen Querschnitte in den Abschnitten sind wie folgt gegliedert:

Straßenquerschnitt Abschnitt 1 bei Station 0+120 (Hausnummer 48):

3,95 m	Gehweg	Betonplatten, Grand	Osten
1,80 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
4,30 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,90 m	Grünstreifen	Oberboden	
4,25 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,85 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,90 m	Gehweg	Betonplatten, Grand	Westen
23,95 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Abschnitt 2 bei Station 0+300 (Hausnummer 36):

1,75 m	Gehweg	Betonplatten, Grand	Osten
1,50 m	Grünstreifen	Oberboden	
0,70 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	
6,45 m	Fahrbahn	Asphalt	
4,10 m	Grünstreifen	Oberboden	
5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,45 m	Gehweg	Betonplatten	Westen
23,45 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Abschnitt 3 bei Station 0+365 (Hausnummer 32):

3,90 m	Gehweg	Grand, Oberboden	Osten
11,55 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,80 m	Gehweg	Betonplatten	
0,65 m	Seitenstreifen (Parkanlage)	Oberboden	Westen
18,90 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Abschnitt 4 bei Station 0+683 (Hausnummer 7):

1,40 m	Seitenstreifen	Oberboden	Osten
2,20 m	Gehweg	Betonplatten	
7,40 m	Fahrbahn	Asphalt	
7,05 m	Grünstreifen	Oberboden	
2,00 m	Gehweg	Betonplatten	
0,45 m	Seitenstreifen	Grand	Westen
20,50 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Abschnitt 4 bei Station 0+030 (Klein Flottbeker Weg 3):

1,50 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
7,35 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,30 m	Längsparkstand	Betonwabensteinpflaster	
2,00 m	Gehweg	Betonplatten	
2,90 m	Grünstreifen	Oberboden	Süd
16,05 m	Gesamtbreite		

2.3 Verkehrsbelastung

Im Knoten Reventlowstraße/ Walderseestraße/ Jungmannstraße wurde am 20.02.2020 eine Verkehrszählung zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr durchgeführt. Es liegen folgende Verkehrsbelastungen vor:

Tabelle 1: Resultierende Verkehrsstärken im Querschnitt (Kfz-Verkehr)

Arm	Straßenname	[Σ Kfz/14h]	SV [Fz/14h]	SV-Anteil [%]
1	Reventlowstraße NORD	15.029	1.151	7,7%
2	Walderseestraße OST (a und b)	17.958	1.012	5,6%
3	Reventlowstraße SÜD	12.744	515	4,0%
4	Walderseestraße WEST	1.265	20	1,6%
5	Jungmannstraße	2.132	8	0,4%

Radverkehrszahlen wurden ebenfalls am 20.02.2020 zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr ermittelt:

Tabelle 2: Resultierende Verkehrsstärken im Querschnitt (Radverkehr)

Arm	Straßenname	[Σ Radfahrer/ 14h]
1	Reventlowstraße NORD	954
2	Walderseestraße OST (a und b)	620
3	Reventlowstraße SÜD	785
4	Walderseestraße WEST	379
5	Jungmannstraße	216

An den übrigen Knoten im Planungsgebiet wurden am 24.04.2018 Verkehrszählungen zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr durchgeführt. Es liegen folgende Verkehrsbelastungen vor:

- K3 Reventlowstraße/ Emkendorfstraße/
Olshausenstraße: rd. 11.000 Kfz/13h (4,4 % SV)
- K4 Reventlowstraße/ Klein Flottbeker Weg/
Agathe-Lasch-Weg: rd. 11.300 Kfz/13h (4,9 % SV)

Radverkehrszahlen wurden ebenfalls am 24.04.2018 von 6.00 bis 19.00 Uhr ermittelt:

- K3 Reventlowstraße/ Emkendorfstraße/
Olshausenstraße: rd. 940 Radfahrende/13h
- K4 Reventlowstraße/ Klein Flottbeker Weg/
Agathe-Lasch-Weg: rd. 1.180 Radfahrende/13h

2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen

Für die Einordnung eines Knotens als Unfallhäufungsstelle (UH) wurden folgende Parameter angewendet:

- Nach Kategorien: 5 Unfälle Kat. 3 (Leichtverletzte) oder 3 Unfälle Kat 2 (Schwerverletzte) in 3 Jahren
- Nach Typ: ab 5 Unfällen gleichen Typs in 1 Jahr
- Nach Beteiligung: ab 4 Unfällen mit Beteiligung Radfahrender in 3 Jahren (Radius zu den Unfällen nicht weiter als 25 Meter)

Nach Auswertung der Unfalllage zwischen 2019 und 2021 anhand der o.g. Kriterien ist festzustellen, dass im Planungsbereich keine Unfallhäufungsstelle vorliegt.

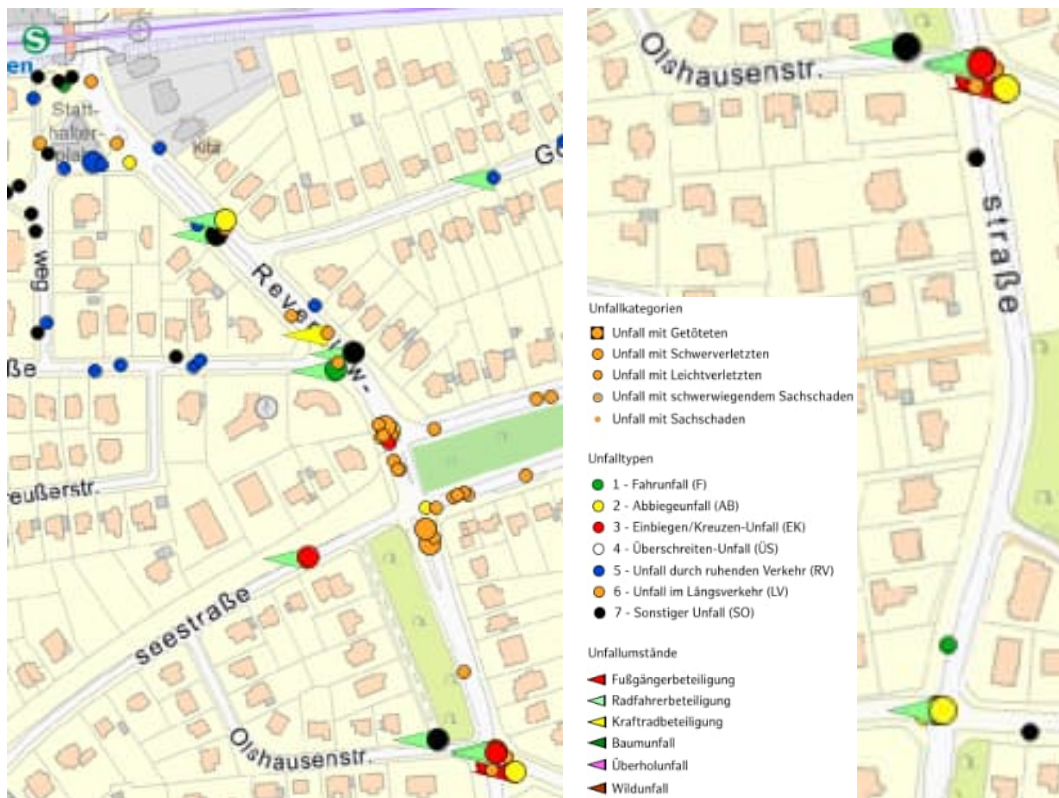


Abb. 1: Übersicht Auswertungszeitraum 2019-2021, Quelle: Polizei Hamburg

Jungmannstraße:

Im Einmündungsbereich sind 4 Unfälle verschiedenen Unfalltyps dokumentiert. Bei zwei Unfällen waren Radfahrende beteiligt.

Walderseestraße:

Im ca. 50 m langen Knotenbereich sind in Fahrtrichtung Süden 9 Unfälle des Typ 6 „Unfall im Längsverkehr“ (max. 4 Unfälle 2020) dokumentiert. Formal gilt der Knoten daher nicht als Unfallhäufungsstelle. Diese optisch auffällige Häufung von Auffahrunfällen durch nicht angepasste Geschwindigkeiten, ungenügenden Sicherheitsabstand oder fehlerhaften Fahrstreifenwechsel ist dennoch nicht zufällig. Nach Prüfung wird jedoch die Haltesichtweite von 47 m gem. RAS 06 auf die Signalgeber eingehalten, so dass keine zusätzliche Beschilderung vorgesehen wird. Die Standorte der wegweisenden Beschilderung wurden im Rahmen der Planung mit VD513 abgestimmt.

Emkendorfstraße:

Auffällig in diesem Kreuzungsbereich sind drei dokumentierte Unfälle mit Beteiligung Radfahrender (Typ 3 und Typ 6). Formal gilt der Knoten nicht als Unfallhäufungsstelle. Mit dem geplanten Minikreisverkehr können diese Unfälle reduziert werden, indem Radfahrende für alle Kfz eindeutig sichtbar auf der Fahrbahn geführt werden.

Agathe-Lasch-Weg:

Im Kreuzungsbereich sind ein Abbiege-Unfall mit Beteiligung Radfahrender sowie zwei weitere Abbiege-Unfälle dokumentiert. Unter Ansatz der o.g. Kriterien ist der Knoten damit nicht als Unfallhäufungsstelle anzusehen.

2.5 Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet sind insgesamt zwei Lichtsignalanlagen und eine Fußgängerlichtsignalanlage vorhanden.

Der Knotenpunkt Reventlowstraße/ Walderseestraße (K-LSA 1262) ist sehr komplex und umfasst die einmündenden Richtungsfahrbahnen der Walderseestraße sowie die LSA an der Einmündung Jungmannstraße. Für zu Fuß gehende erfolgt die Freigabeanforderung über Taster. Akustische Signalgeber sind nicht vorhanden.

An dem Knoten Reventlowstraße/ Klein Flottbeker Weg (K-LSA 1275) sind an allen Furten akustische Signalgeber vorhanden.

Darüber hinaus ist eine Fußgängerlichtsignalanlage mit akustischem Signalgeber südlich der Einmündung Reventlowstraße/ Emkendorfstraße (F-LSA 1274) eingerichtet und wird auf Anforderung geregelt. Ohne Anforderung verbleibt die Signalisierung im Dauergrün für den Kfz-Verkehr.

An den Lichtsignalanlagen sind teilweise Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte vorhanden.

2.6 ÖPNV

In der Reventlowstraße verkehren die Buslinien 1, 15, 286 und 601 der VHH. In der Spitzenstunde fahren die Linie 15 und 286 derzeit jeweils dreimal pro Stunde die Haltestellen „Emkendorfstraße“ und „Reventlowstraße“ an. Die Buslinie 1 durchfährt das Planungsgebiet von Osten aus der Walderseestraße kommend in Richtung S Othmarschen

sechsmal pro Stunde. Die MetroBus-Linien 1 und 15 bieten Direktverbindungen in die City bzw. zu Stadtteilzentren an. Auf den meisten MetroBus-Linien kommen geräumige Gelenk- oder Großraumbusse zum Einsatz.

Die Haltestelle „Emkendorfstraße“ ist in beiden Fahrtrichtungen als Haltestelle am Fahrbahnrand mit Fahrbahnmarkierung eingerichtet.

Die Haltestelle „Reventlowstraße“ ist in der Reventlowstraße, im Klein Flottbeker Weg und im Agathe-Lasch-Weg jeweils als Busbucht an den Knotenausfahrten hergestellt. Für die Befestigung der Haltestelle Fahrtrichtung Norden ist Betonwabensteinpflaster eingebaut. Die drei übrigen Busbuchten am Knoten sind in Asphaltbauweise hergestellt.

2.7 Ruhender Verkehr

In der Reventlowstraße ist im nördlichen Planungsabschnitt zwischen dem Statthalterplatz und der Jungmannstraße auf der Ostseite das Parken voll auf Gehwegen zugelassen (VZ 315). Der Seitenraum weist eine Breite von ca. 3,9 m auf und ist mit Grand und Gehwegplatten befestigt. Auf der Westseite wird gem. Beobachtung regelmäßig widerrechtlich in Längsaufstellung zwischen den Bäumen geparkt. Diese Parkstände gehen jedoch nicht in die Stellplatzbilanz ein, da es sich um keine angeordneten Parkstände handelt.

Südlich der Walderseestraße sind im östlichen Seitenraum 3 Parkstände in Form von Gehwegparken in Längsaufstellung zwischen Bäumen angeordnet (VZ 315).

Weiterhin ist im Klein Flottbeker Weg eine Parkbucht vorhanden und im Agathe-Lasch-Weg das Parken voll auf Gehwegen zugelassen (VZ 315).

Es sind keine Ladezonen, E-Ladestationen oder switch-Parkstände im Planungsbereich vorhanden.

Die privaten Grundstücke verfügen überwiegend über Stellplätze auf Privatgrund.

2.8 Überfahrten

Die angrenzenden Flurstücke sind mittels Überfahrten an die Reventlowstraße angebunden und mit unterschiedlichen Belagsarten hergestellt (Gehwegplatten, Wabensteinpflaster, Natursteinklein- und -großpflaster, Asphalt).

Bei Station 0+600 ist eine neue, separat ausgewiesene Feuerwehrezufahrt vorhanden.

2.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über die vorhandenen Trummen und Trummenanschlussleitungen in das Mischwassersiel der HSE.

Im Knoten Walderseestraße sind Abschlagsbauwerke und ein Regenwassersiel vorhanden.

2.10 Fußverkehr

In der Reventlowstraße verlaufen beidseitig Gehwege, deren Breiten zwischen ca. 1,5 m im Bereich der Bestandsbäume und ca. 4,0 m variieren. Der Gehweg ist überwiegend mit Betonplatten befestigt. Im Bereich einiger Bestandsbäume sind die Platten durch eine wassergebundene Deckschicht ersetzt.

Zwischen der Olshausenstraße und dem Klein Flottbeker Weg wird der Gehweg auf der Westseite durch einen mit umfangreichem Baumbestand besetzten und ca. 7 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Auf der Ostseite wird der Gehweg parallel zum Flurstück 731 rd. 1,2 m höher als das Fahrbahnniveau geführt und mit einer Natursteinstützmauer gesichert.

2.11 Radverkehr

Im nördlichen Abschnitt zwischen der Jungmannstraße und dem Statthalterplatz sind derzeit beidseitig Radfahrstreifen mit ca. 1,75 m bis 1,85 m Breite vorhanden. Im Bereich der Längsparkstände ist kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden.

Zwischen der Jungmannstraße und der Walderseestraße sind nicht angeordnete Radwege vorhanden und mit roten Betonpflastersteinen hergestellt. Die Breite liegt bei 1,2 m bis 2,0 m.

Südlich der Walderseestraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. In den Straßen Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg ist das Radfahren auf den Gehwegen durch das VZ 1022-10 freigegeben.

2.12 Barrierefreiheit

Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leiteinrichtungen vorhanden. Die Borde sind nicht ReStra-gerecht abgesenkt.

Es befinden sich keine barrierefreien Parkstände im überplanten Gebiet.

2.13 Beleuchtung

Es stehen Beleuchtungsmasten in der Reventlowstraße zwischen Statthalterplatz und Walderseestraße beidseitig der Fahrbahn im Sicherheitstrennstreifen, Längsparkstreifen oder im Gehweg. Der Abstand der Masten beträgt ca. 20 bis 35 m.

Zwischen der Walderseestraße und Halbmondsweg sind die Masten am westlichen Fahrbahnrand in einem Abstand von ca. 30 bis 64 m angeordnet.

Im Agathe-Lasch-Weg und Klein Flottbeker Weg stehen die Beleuchtungsmasten auf der Südseite in einem Abstand von ca. 25 bis 35 m.

Zwischen der Olshausenstraße und dem Klein Flottbeker Weg wird der von der Fahrbahn abgesetzte Gehweg auf der Westseite durch ÖB-Masten in einem Abstand von ca. 60 m ausgeleuchtet.

2.14 Ausstattung / Möblierung

Wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr ist im Knotenbereich Reventlowstraße/ Walderseestraße in Form von mehreren RVZ 430 und 432 vorhanden. Weiterhin ist vor Hausnummer 26 ein RVZ 434 aufgestellt.

Auf Höhe der nördlichen Richtungsfahrbahn Walderseestraße ist auf einer Verkehrsinsel eine Uhr mit Werbeträger aufgestellt. Darüber hinaus ist auf Höhe Hausnummer 38 ein rotierender Werbeträger in Säulenform angeordnet.

Der Grünstreifen an der Einmündung Emkendorfstraße ist mit Findlingen gesichert, um verkehrswidriges Parken zu verhindern.

Die beiden vorhandenen Haltestellen verfügen zum Teil über Fahrgastunterstände mit integriertem Werbeträger sowie einem Müllbehälter.

An der südlichen Planungsgrenze ist auf der Ostseite des Halbmondsweg ein ausgelagerter Werbeträger vorhanden. Ein weiterer ausgelagerter Werbeträger ist an der nördlichen Planungsgrenze am Statthalterplatz auf einer baulichen Mittelinsel aufgestellt.

Im Planungsbereich sind zahlreiche Hinweisschilder für Straßenkappen aufgestellt.

Es befinden sich im Planungsgebiet keine Fahrradanhänger.

Im Bereich der Walderseestraße sind zwei Sitzbänke in der Mittelinsel aufgestellt.

2.15 Straßenbegleitgrün

Im Planungsabschnitt der Reventlowstraße sind insgesamt 136 Straßenbäume vorhanden sowie mehrere weitere Bäume innerhalb der angrenzenden Grün- und Parkflächen sowie auf Privatgrund.

Die Grünfläche an der Walderseestraße ist als flächenhaftes Biotop (kleinteilige Grünanlagen, Hauptbiototyp EPA) ausgewiesen.

Südlich der Walderseestraße liegen die meisten Bäume in den linienhaften Biotopen an der östlichen und westlichen Straßenseite.

Die Bäume haben einen Stammdurchmesser zwischen 0,07 m und 1,10 m.

An den Flurstücksgrenzen sind zum Teil Hecken vorhanden.

2.16 Versorgungsanlagen

Im Zuge der Vorplanung erfolgte im Oktober 2017 eine Leitungsanfrage, aus der ein Leitungsbestandsplan erstellt wurde.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- Stromnetz Hamburg
- Kabel Deutschland/ Vodafone
- 1&1 Versatel
- Dataport
- Hamburg Verkehrsanlagen

2.17 Baumaßnahmen

Die Reventlowstraße ist sowohl Umleitungsstrecke für den BAB 7 Deckel Altona als auch für den 1. und 2. Bauabschnitt Elbchaussee. Eine Realisierung war bisher nicht möglich. Durch die Baupause auf der Elbchaussee in 2024 ergibt sich für den südlichen Abschnitt (Klein Flottbeker Weg bis südlich Knotenpunkt Walderseestraße) 2024 ein Bauzeitfenster von einem Jahr sobald der 1. Bauabschnitt der Elbchaussee abgeschlossen ist und die Brücken über die BAB A7 wieder schwerlastfähig sind. Für den Knotenpunkt

Walderseestraße und den Abschnitt nördlich der Walderseestraße befindet sich der Ausführungszeitpunkt und das Bauablaufkonzept derzeit noch in Abstimmung, da aufgrund paralleler Baumaßnahmen auch während der Bauphase Elbchaussee grundsätzlich eine 1+1 Führung gewährleistet werden muss (mit Ausnahme einzelner Tage für Asphaltierungsarbeiten etc.).

Arbeiten der Leitungsträger finden bauvorbereitend und parallel zum Straßenbau statt. Westlich des Planungsgebietes wird in der Parkstraße eine Fernwärmemaßnahme von Wärme Hamburg umgesetzt.

3. Geplanter Zustand

3.1 Variantenuntersuchung

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine intensive Vorplanungsphase mit der Untersuchung mehrerer Varianten voraus. In dieser wurden insbesondere unterschiedliche Varianten für eine Umgestaltung des Knotens Reventlowstraße/ Walderseestraße sowie unterschiedliche Querschnittsbreiten und -aufteilungen für die Radverkehrsführung betrachtet.

Ziel der Umgestaltung der Reventlowstraße ist:

- Schaffung von einheitlichen und regelgerechten Radverkehrsanlagen
- Berücksichtigung der abknickenden Veloroute in die Jungmannstraße und Emkendorfstraße mit Einrichtung von Querungsmöglichkeiten
- Erhalt des Baumbestandes
- Neuordnung der Seitenräume
- barrierefreie Gestaltung des Straßenraums
- Verbesserung der Situation für den ÖPNV

Unter Berücksichtigung des umfangreichen Baumbestandes im Planungsgebiet sowie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde daher soweit möglich der vorhandene Bordverlauf beibehalten und eine optimierte Aufteilung der Fahrbahn und der Seitenräume angestrebt.

Für die Bewertung und Festlegung der erforderlichen Radverkehrsanlagen wurden zunächst die aktuellen Verkehrszählungen und die Hinweise einschlägiger Regelwerke (ERA) herangezogen.

Abschnitt 1: Statthalterplatz bis Jungmannstraße:

Zur Spitzenstunde am Nachmittag verkehren 763 Kfz/h auf der Fahrbahn. Danach ist die Reventlowstraße in den Belastungsbereich II nach ERA einzustufen und die Einrichtung von Schutzstreifen empfohlen.

Abschnitt 2: Knoten Walderseestraße:

Südlich der Einmündung Walderseestraße verkehren in der morgendlichen Spitzenstunde 1.055 Kfz/h auf der Reventlowstraße. Die Reventlowstraße ist in den Belastungsbereich III nach ERA einzustufen und eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen empfohlen (z.B. Radfahrstreifen).

Abschnitt 3 und 4: Emkendorfstraße bis Agathe-Lasch-Weg:

Gemäß der Verkehrszählung verkehren bis zu 961 Kfz/h in der Morgenspitze. Der Schwerverkehr wurde mit rd. 490 LKW/13h ermittelt. Danach ist die Reventlowstraße in den Belastungsbereich II bis III nach ERA einzustufen und eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen (z.B. Radfahrstreifen). Sofern der Flächenbedarf in der Örtlichkeit nicht umgesetzt werden kann, ist der Einsatz von Führungsformen der nächsttieferen Belastungsklasse zu prüfen (z.B. Anordnung von Schutzstreifen). Dies trifft im vorliegenden Planungsfall durch den beengten Straßenquerschnitt zu. Für die Anordnung der Schutzstreifen wird der empfohlene Grenzwert nach ERA von 1.000 LKW/d deutlich unterschritten.

Abschnitt 5: Klein Flottbeker Weg:

Gemäß der Verkehrszählung nutzen bis zu 618 Kfz/h morgens den Klein Flottbeker Weg. Die beiden Haltestellen Emkendorfstraße und Reventlowstraße werden von den Stadtbuslinien 15 und 286 sechsmal pro Stunde werktäglich angefahren. Mit der vorhandenen 10-Minuten Taktung ist die empfohlene Einsatzgrenze gem. EAÖ für Haltestellen am Fahrbahnrand (ca. 710 Kfz/h je Fahrtrichtung) nur in der Abendspitzenstunde geringfügig überschritten. Es werden somit Haltestellen am Fahrbahnrand berücksichtigt. Eine Ausnahme stellt die Haltestelle der Buslinie 15 im Agathe-Lasch-Weg Fahrtrichtung Osten dar, weil von dieser Haltestelle Einsetzfahrten vorgenommen werden. Die Haltestelle wird als Busbucht vorgesehen.

In Ergänzung der o.g. Planungsrandbedingungen werden bei den aktuellen Variantenbetrachtungen folgende Hinweise gemäß Fortschreibung der ReStra berücksichtigt:

- ReStra / ERA, Abschnitt 2.3.1: „Bei der Wahl der Radverkehrsführung sind vorrangig Lösungen mit baulicher Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr zu wählen. Primär sollen dabei Protected Bike Lanes (1. Priorität) und sogenannte Kopenhagen Radwege (2. Priorität) unter Berücksichtigung der räumlichen und situativen Gegebenheiten sowie der stadtgestalterischen Aspekte eingesetzt werden.“
- ReStra / ERA, Abschnitt 3.11: „Um eine Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, werden Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Bereich von Busbuchten fortgeführt.“

Auf Basis der vorgenannten Randbedingungen wurden die nachfolgenden Varianten entwickelt.

Abschnitt 1 Statthalterplatz bis Jungmannstraße

Variante 1: Radfahrstreifen

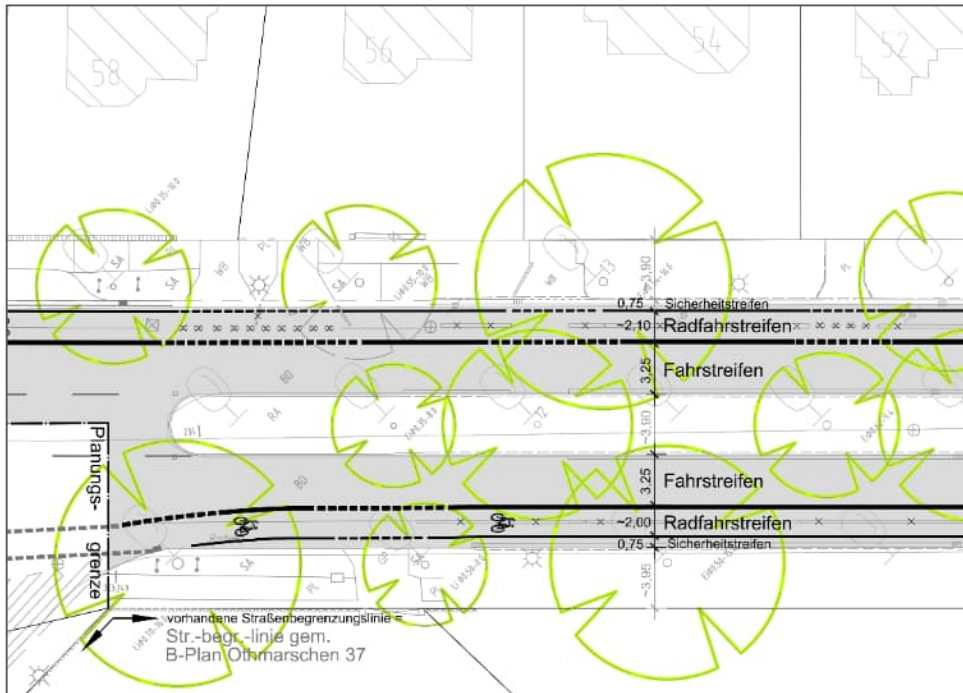


Abb. 2: Abschnitt 1, Variante 1 Radfahrstreifen

Die Variante 1 berücksichtigt eine Sanierung der Asphaltdeckschicht und orientiert sich am Bestand. Abweichend zum vorhandenen, überbreiten Fahrstreifen wird gemäß RAS 06 Abschnitt 6.1.1.2 Tab. 8 ein durchgehender Fahrstreifen mit 3,25 m Breite eingeplant. Weiterhin bleibt das Hochbord zum Schutz der Bestandsbäume erhalten. Um das Parken im Seitenraum auf dem Gehweg weiterhin zu ermöglichen, wurde ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m nach ERA Abschnitt 2.2.1 eingeplant. Für den Radfahrstreifen steht die verbleibende Fahrstreifenbreite zur Verfügung und weist somit eine variierende Breite von ca. 2,0 bis 2,1 m auf. Die baumbestandene Mittelinsel bleibt einschließlich der Hochbordsteine erhalten. Eine separate Querung für Radfahrende vom Statthalterplatz kommend in Richtung Gottorpstraße ist nicht vorgesehen. Da die Gottorpstraße in östlicher Richtung durch die BAB begrenzt wird, besteht keine stadtteilübergreifende Radfahrbeziehung.

Variante 2: Radweg (Protected Bike Lane)

Um das Schutzbedürfnis und die Attraktivität der Radverkehrsanlage zu erhöhen wurde in Variante 2 eine Protected Bike Lane geplant. Der vorhandene ruhende Verkehr im Seitenraum zwischen den Bäumen ist aufzuheben, da bei dieser Führungsform die Anordnung von dahinter liegenden Parkständen für Kfz ausgeschlossen ist. Anstelle des Sicherheitstrennstreifens zum Seitenraum wird ein Trennstreifen zwischen Radverkehrsanlage und Kfz-Fahrstreifen durch Schmalstrich und Klebebordsteinen in einer Breite von 0,5 m vorgesehen. Weiterhin werden die Anforderungen der Feuerwehr berücksichtigt und eine Fahrstreifenbreite von 3,5 m berücksichtigt. Für die Radfahrenden steht somit eine Radverkehrsanlage mit ca. 2,1 m befahrbarer Breite zur Verfügung.

Damit die Befahrbarkeit dieses Abschnitts für Großraum- und Schwertransporten gewährleistet bleibt, wird das geplante Klebebord auf Grund der gesetzlich

vorgeschriebenen Bodenfreiheit gem. StVZO mit 8 cm Ansicht vorgesehen. Diese Bordhöhen können von Großraum- und Schwertransporten überstrichen werden, so dass die gesamte Richtungsfahrbahn im Bedarfsfall zur Verfügung steht.

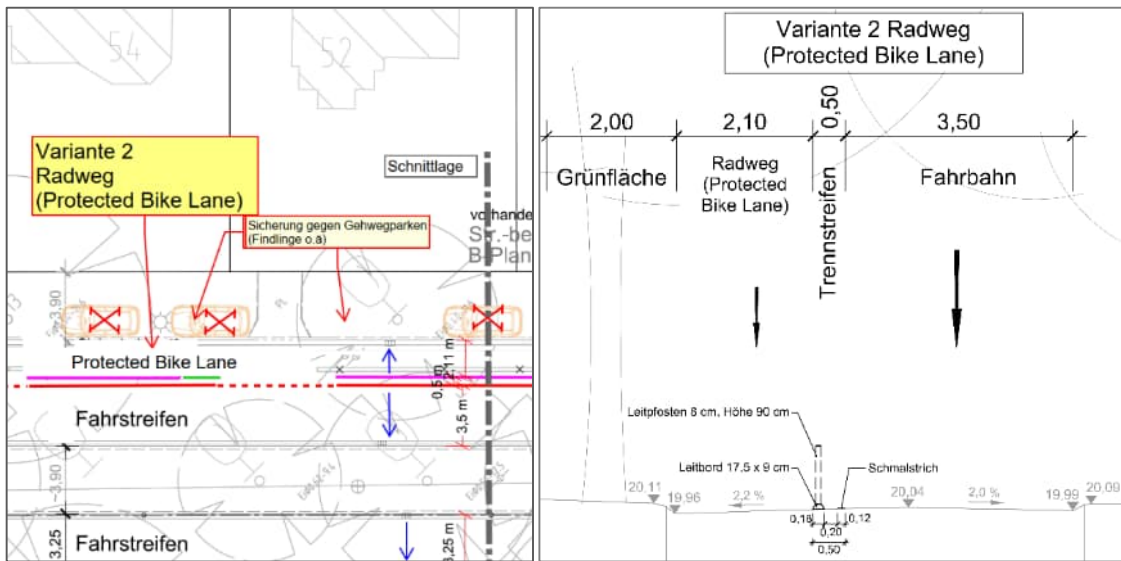


Abb. 3: Abschnitt 1, Variante 2 Radweg (Protected Bike Lane)

Variante 3: Kopenhagener Radweg

Als weitere Variante wurde die Radverkehrsführung mittels Kopenhagener Radweg aufgetragen. Die Trennung zwischen Kfz-Fahrstreifen und Radverkehrsanlage erfolgt gemäß ReStra durch eine bauliche Trennung in Form von Hochbordsteine mit 8 cm Ansicht. Zum Seitenraum ist ein Bordstein mit 5 cm Ansicht vorgesehen.

Aufgrund der Anforderungen der Feuerwehr wird eine Fahrbahnbreite von 3,5 m berücksichtigt.

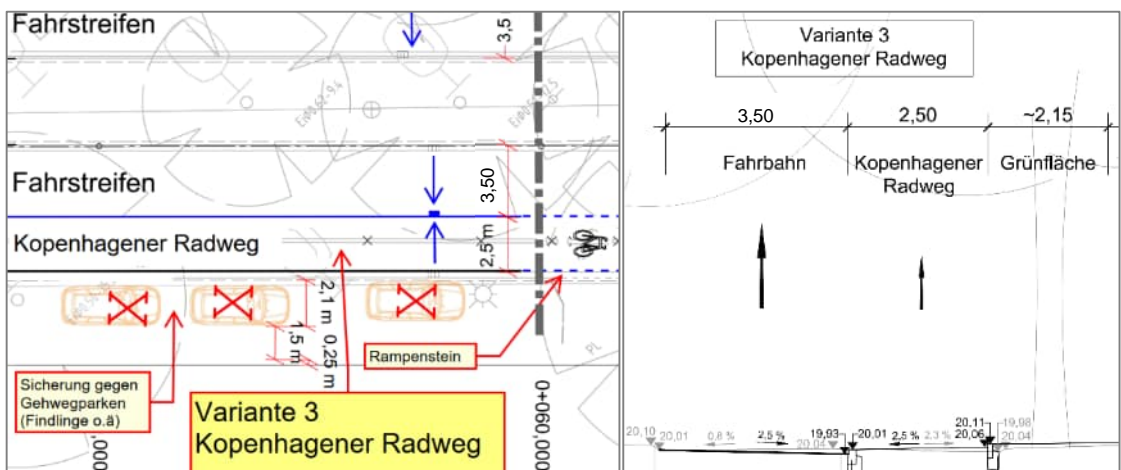


Abb. 4: Abschnitt 1, Variante 3 Kopenhagener Radweg

Abschnitt 1 Einmündung Jungmannstraße

Variante 1: Direktes Linksabbiegen Jungmannstraße

Bei Variante 1 wird den Radfahrenden auf der Veloroute in Fahrtrichtung Westen das direkte Linksabbiegen in die Jungmannstraße aus einem Radfahrstreifen mit 2,25 m Breite eingeräumt. Der vorhandene Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage ist durch

die Markierung eines ausgeweiteten Radaufstellstreifens beengt. Die Radfahrenden müssen hierfür einen Fahrstreifen queren (Abendspitze 725 Kfz/h).

In Anlehnung an ERA Abschnitt 4.3.3 ist das direkte Linksabbiegen mit queren eines Fahrstreifens und einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h bis zu einer Verkehrsstärke von 800 Kfz/h als „günstig“ anzusehen.

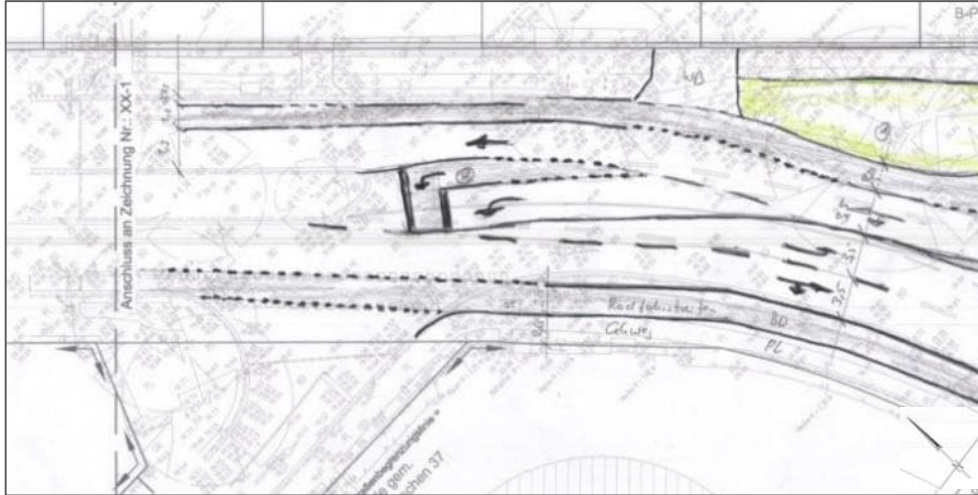


Abb. 5: Abschnitt 1, Variante 1 Direktes Linksabbiegen Jungmannstraße

Variante 2: Indirektes Linksabbiegen Jungmannstraße

Durch die geringe Länge des Linksabbiegestreifens in Variante 1 und der damit verbundenen möglichen Gefährdungen für die Radfahrenden wurde eine indirekte Führung über die FLSA nördlich der Einmündung Jungmannstraße erarbeitet. Mit der indirekten Führung wird auch der Anforderung der Schulkinder nach einer gesicherten Querung nachgekommen.

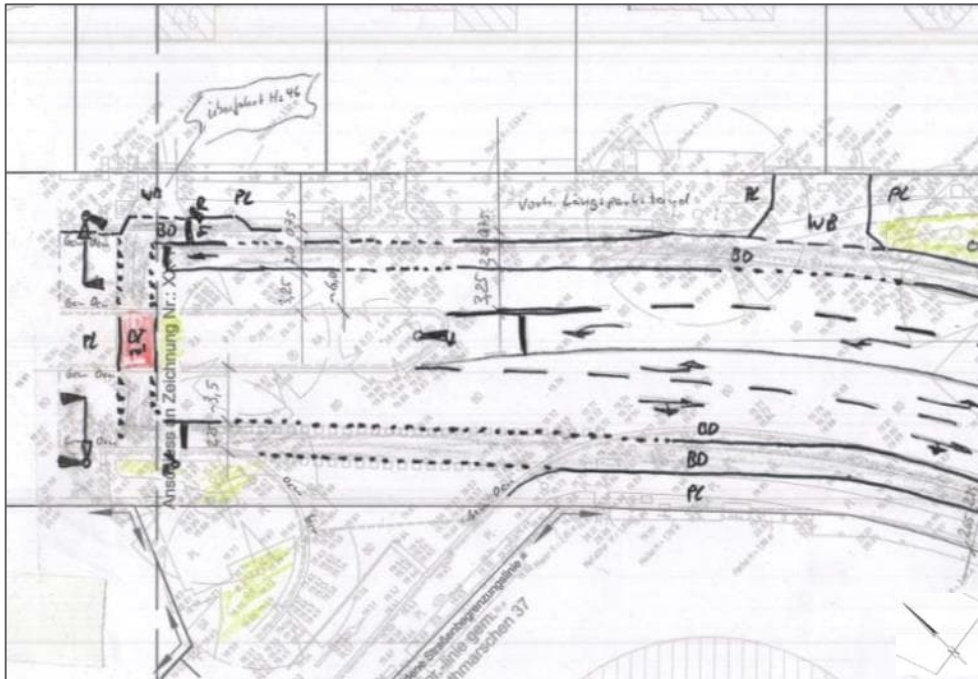


Abb. 6: Abschnitt 1, Variante 2 Indirektes Linksabbiegen Jungmannstraße

Variante 3: Indirektes Linksabbiegen Jungmannstraße

Gegenüber der Variante 2 wurde die Lage der Querung angepasst und nach Süden verschoben, so dass die Radfahrenden im Sichtfeld des abbiegenden Kfz in die Jungmannstraße einfahren.

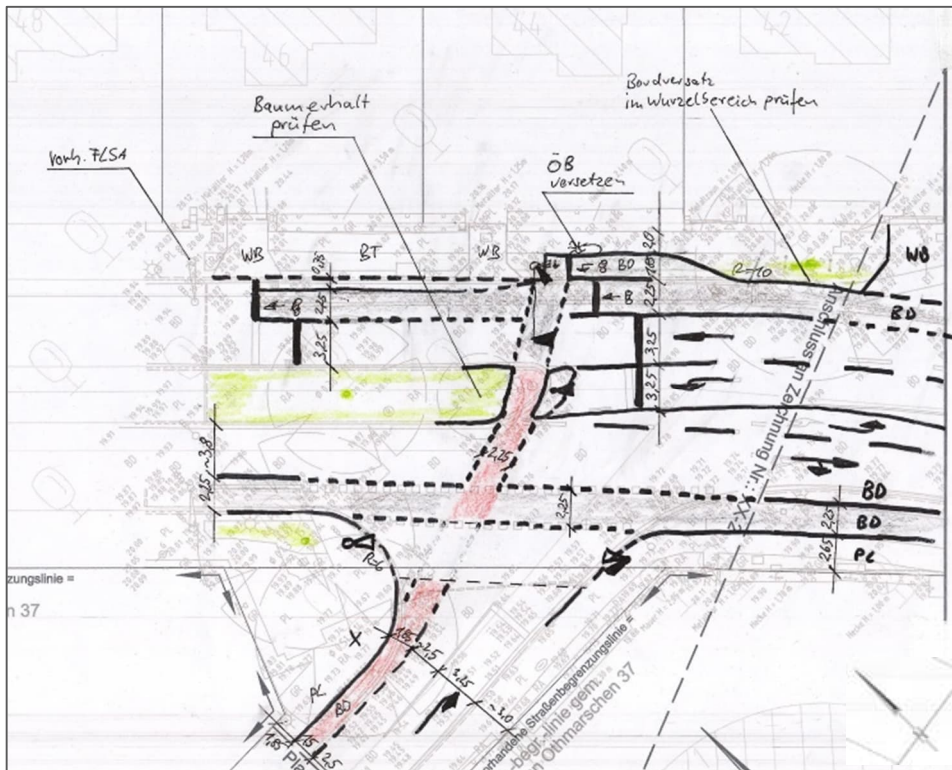


Abb. 7: Abschnitt 1, Variante 3 Indirektes Linksabbiegen Jungmannstraße

Abschnitt 2: Knoten Walderseestraße

Variante 1: Direktes Linksabbiegen

Durch das hohe Verkehrsaufkommen im Knotenbereich ist eine sichere Führung des Radverkehrs auf Radwegen oder Radfahrstreifen erforderlich. Bei dieser Variante wird für die Radfahrenden aus der Walderseestraße und der Reventlowstraße Süd in Fahrtrichtung Westen das direkte Linksabbiegen mit 2,25 m breiten Radfahrstreifen und vorgezogenen Haltlinien vorgesehen. Durch den Linksabbiegestreifen für den Radverkehr ist auch für den Kfz ein separater Linksabbiegestreifen einzurichten. Am Querschnitt Reventlowstraße Süd entfällt hierdurch die vorhandene Grüninsel mit den bestehenden Bäumen vollständig und der westliche Bordverlauf verschiebt sich in die Parkanlage.

Weiterhin ist der Bordverlauf der nördlichen Richtungsfahrbahn Walderseestraße um ca. 1,6 m in die Grünfläche zu versetzen. Durch diese Maßnahmen würden ca. acht stadt-bildprägende Bäume mit Stammdurchmesser bis ca. 90 cm entfallen.



Abb. 8: Abschnitt 2, Variante 1 Direktes Linksabbiegen Reventlowstraße Süd

Variante 2: Indirektes Linksabbiegen Reventlowstraße Süd

Um für die linksabbiegenden Schülerinnen und Schüler eine intuitivere Querungsmöglichkeit anzubieten, wird für die Radfahrenden aus der Reventlowstraße Süd das indirekte Linksabbiegen aus einem gesonderten Aufstellbereich vorgesehen. Durch den Entfall des Radfahrstreifens kann ein Grünstreifen eingerichtet und der westliche Bordverlauf gehalten werden.

Im Bereich der Waldseestraße Richtungsfahrbahn West wurde der Baumerhalt berücksichtigt und der nördliche Seitenraum auf 2,65 m Breite reduziert, so dass für den Radverkehr ein Linksabbiegestreifen vorgesehen werden kann. Der rechtsabbiegende Radverkehr teilt sich den Fahrstreifen mit dem Kfz gemäß ERA Abschnitt 4.4.4.



Abb. 9: Abschnitt 2, Variante 2 Indirektes Linksabbiegen Waldseestraße West

Variante 3: Indirektes Linksabbiegen Reventlowstraße Süd

Abweichend zur Variante 2 wurde in der Walderseestraße Richtungsfahrbahn West der Linksabbiegestreifen für den Radverkehr in einen Schutzstreifen gemäß ERA Abschnitt 4.4.4. umgewandelt.

Variante 4: Direktes Linksabbiegen Walderseestraße mit freiem Einordnen

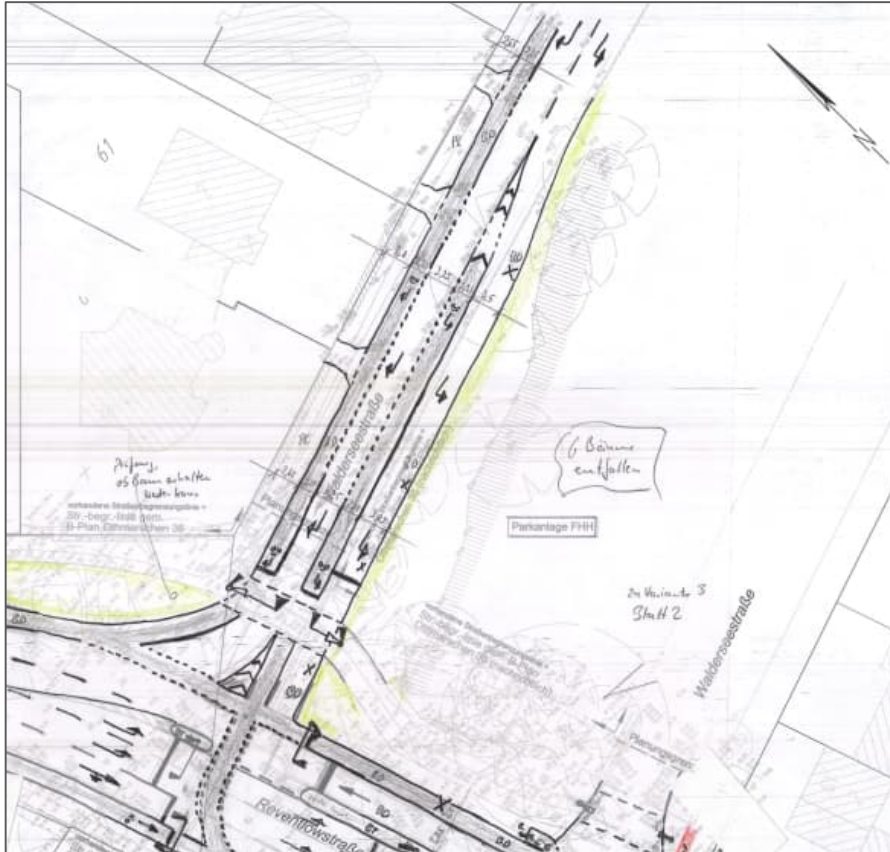


Abb. 10: Abschnitt 2, Variante 4: Linksabbiegen Walderseestraße mit freiem Einordnen

Beim Planungsansatz „freies Einordnen“ für den Radverkehr in den Linksabbiegestreifen Richtung Süden gemäß ERA Abschnitt 4.4.4 sind vier stadtbildprägende Bäume entlang der Richtungsfahrbahn zu roden. Es ist ein Fahrstreifen zu queren. Ab Hausnr. 56 ist die Fahrbahn aufzuweiten, um Radfahrstreifen mit Regelmaßen von 2,25 m einzurichten.

Variante 5: Direktes Linksabbiegen Walderseestraße mit geschütztem Einordnen (Fahrradschleuse)

Das freie Einordnen kann bei ungeübten Radfahrenden und/ oder bei Schülerinnen und Schülern Unsicherheit hervorrufen, so dass in Variante 4 ein geschütztes Queren mittels Fahrradschleuse vorgesehen ist. Östlich der LSA ist hierzu ein Vorsignal einzurichten.

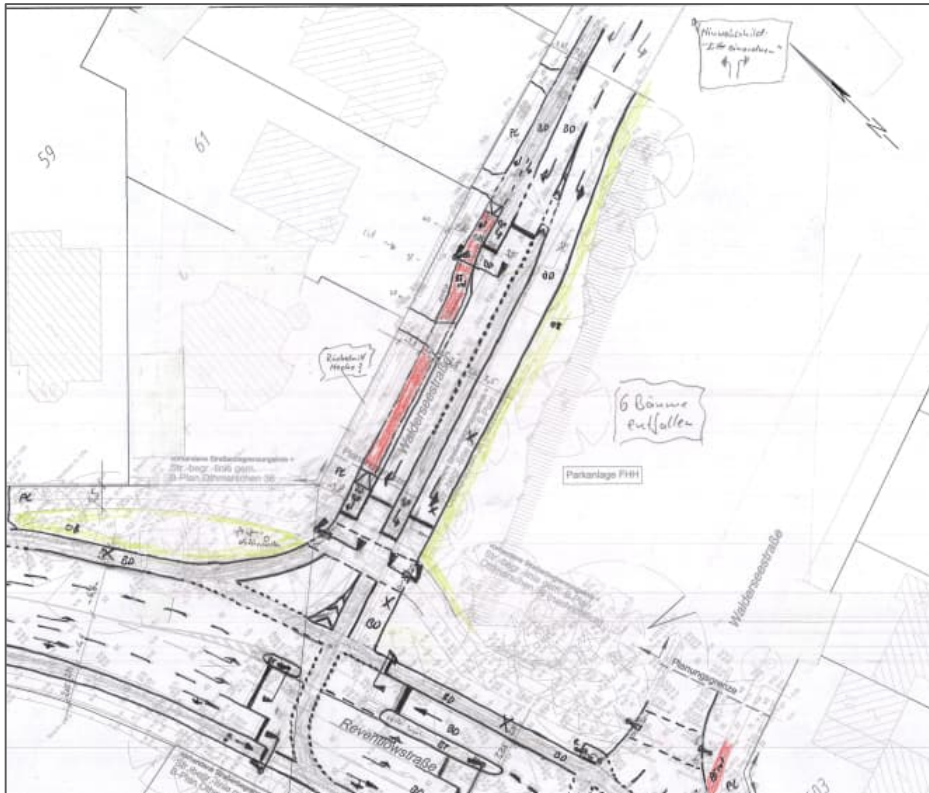


Abb. 11: Abschnitt 2, Variante 5: Linksabbiegen Walderseestraße mit Fahrradschleuse

Variante 6: Radweg in Grünfläche

Um den Baumbestand in diesem Planungsabschnitt soweit wie möglich zu schonen und alle stadtbildprägenden Bäume zu erhalten wurde die nachfolgend dargestellte Variante mit einem Radweg in der Parkanlage aufgetragen. In Höhe Röpers Weide bzw. Noerstraße werden Querungen über die Walderseestraße vorgesehen.

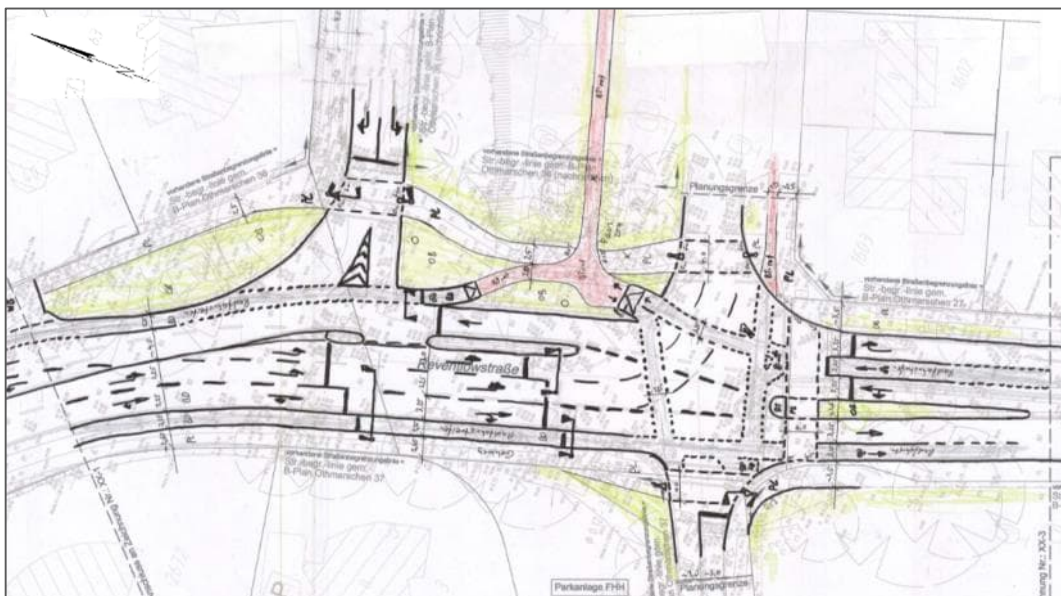


Abb. 12: Abschnitt 2, Variante 6: Radweg durch Parkanlage

Variante 7: Kleiner Kreisverkehr

Als grundsätzliche Alternative zu den vorgenannten Varianten eines lichtsignalisierten Knotens kann ein kleiner Kreisverkehr eingerichtet werden. Neben dem Entfall der kostenintensiven Lichtsignalanlage liefert ein Kreisverkehr für alle Verkehrsbeteiligten grundsätzlich eine hohe Verkehrssicherheit. Mit dem großen Kreisdurchmesser von 40 m können einige stadtbildprägende Bäume in der Mittelinsel der Walderseestraße erhalten bleiben.



Abb. 13: Abschnitt 2, Variante 7: Kleiner Kreisverkehr

Nach ERA Abschnitt 4.5.3 kann der Radverkehr in einem Kreisverkehr bei bis ca. 15.000 Kfz/d auf der Kreisfahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Mit der hier vorliegenden Verkehrsbelastung im Knotenbereich von ca. 17.000 Kfz/13h wird der empfohlene Wert überschritten, so dass umlaufende Radwege mit einer Breite von 2,0 m in den Seitenräumen berücksichtigt werden. Alle Knotenarme erhalten Fahrbahnteiler und Fußgängerüberwege.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsinformation und im Verkehrsausschuss im Dezember 2018 wurde der Kreisverkehr gemäß Variante 7 mit umlaufenden Radwegen vorgestellt. Der Kreisverkehr bietet eine sehr gute Leistungsfähigkeit und kann mit den Regelmaßen gemäß den einschlägigen Planungsvorschriften vorgesehen werden.

Variante 8: Angepasste LSA

Unter der Planungsprämisse, den Eingriff in die Grün-/Biotopsfläche in der Waldersee-
straße zu vermeiden und an den Planungsgrenzen an den Bestand anzuschließen,
wurde eine Optimierung der vorhandenen LSA betrachtet. Wesentliches Ziel ist die Ein-
richtung einer Radverkehrsanlage für die Veloroute 1 in Nord-Süd-Richtung in Form ei-
nes Radfahrstreifens mit Beibehaltung des Bordverlaufes und Erhalt aller Bestands-
bäume. Hierzu werden die Mittelinseln mit Signalgebern neu geordnet. Um den Que-
rungsbedarf für die Radfahrenden aus der Walderseestraße Ost in Richtung Waldersee-
straße West zu berücksichtigen, wird eine neue Querung in Höhe der nördlichen Rich-
tungsfahrbahn Walderseestraße eingerichtet. In der zu- und abführenden Waldersee-
straße wird an den Bestand angeschlossen.

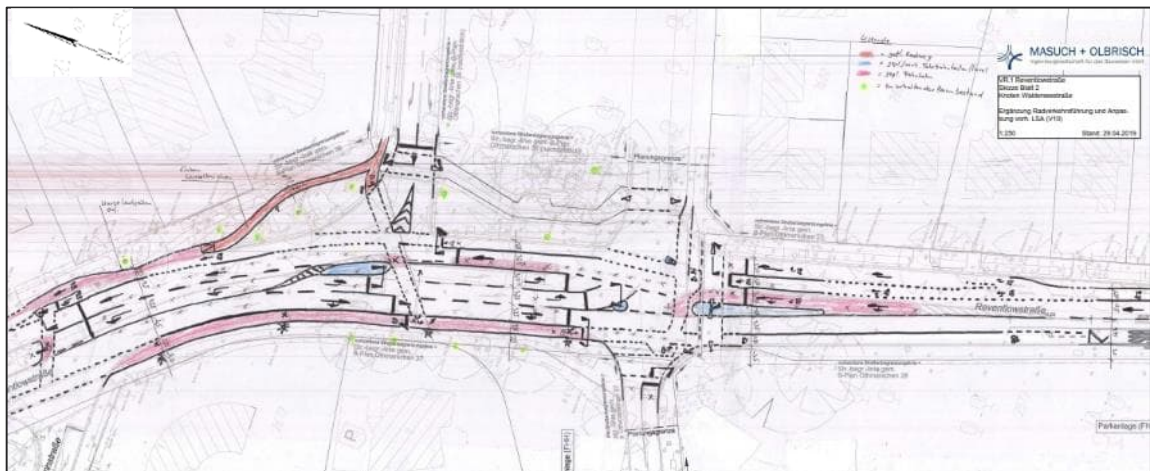


Abb. 14: Abschnitt 2, Variante 8 Angepasste LSA

Abschnitt 3: Einmündung Emkendorfstraße:

Variante 1: Indirektes Linksabbiegen

Nach ERA Abschnitt 4.3.3 wird dem Radverkehr auf der Veloroute in Fahrtrichtung Em-
kendorfstraße die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens eingeräumt. Hierzu wird
auf der Westseite ein Aufstellbereich vorgesehen, um die Fahrbahn zu queren. Die vor-
handene Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) bleibt erhalten.

Im derzeit großzügig bemessenen Einmündungsbereich der Emkendorfstraße wurde be-
obachtet, dass die Fahrzeuge mit hohen Geschwindigkeiten in die Reventlowstraße ein-
biegen. Der Bereich soll durch eine Aufpflasterung umgestaltet werden, so dass die
Tempo 30 Zone eine größere Akzeptanz erhält.

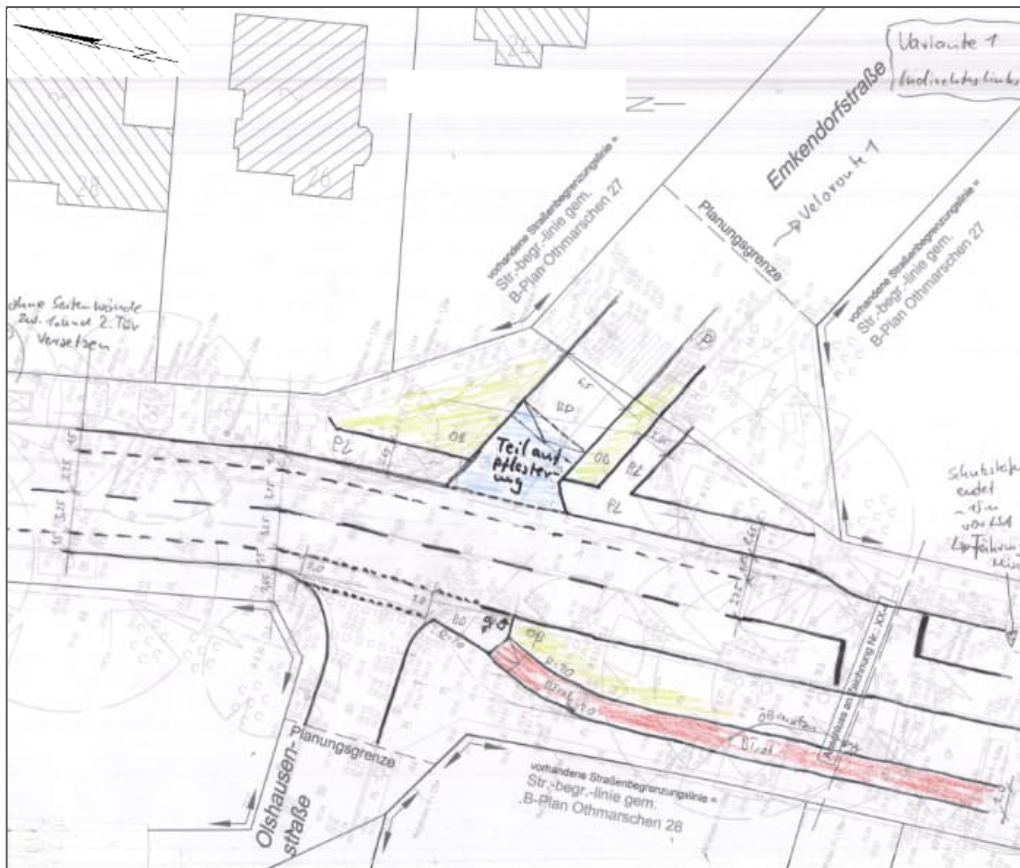


Abb. 15: Abschnitt 3, Variante 1 Indirektes Linksabbiegen

Variante 2: Querung mit Mittelinsel und FGÜ

Um ein gesichertes direktes Linksabbiegen für den Radverkehr in Richtung Emkendorfstraße zu ermöglichen, wird in dieser Variante ein Abbiegestreifen mit Mittelinsel in Anlehnung an ERA Abschnitt 4.3.3 vorgesehen.

Für den Fußverkehr ist ein Fußgängerüberweg vorgesehen. Der Querungsbedarf wird in Anlehnung an die Fußgängerquerungen im Knoten Walderseestraße (Verkehrszählung vom 24.04.2018) nicht mehr als 50 Fg/h betragen. In der Nachmittagsspitze liegt die Verkehrsbelastung auf der Richtungsfahrbahn Norden bei rd. 620 Kfz/h und damit gemäß R-FGÜ knapp über dem empfohlenen bzw. im möglichen Einsatzbereich eines Fußgängerüberweges.

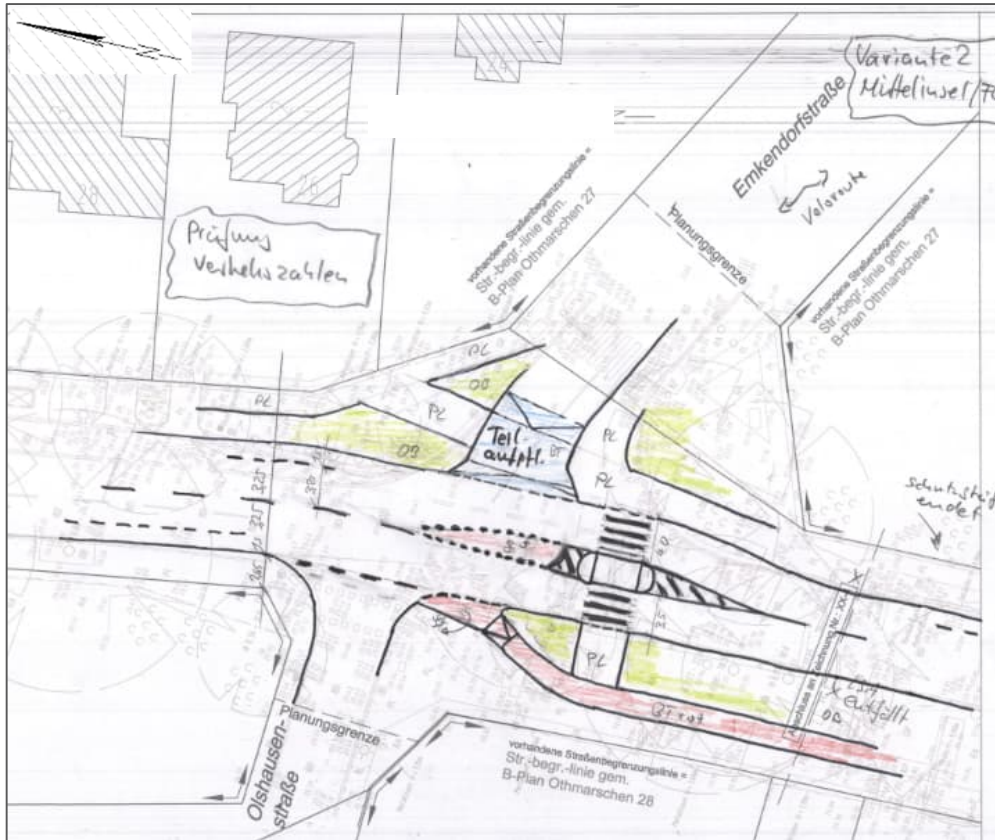


Abb. 16: Abschnitt 3, Variante 2 Querung mit Mittelinsel und FGÜ

Variante 3: Minikreisverkehr

Als Alternative zur Querung der Reventlowstraße mittels FLSA oder FGÜ wird ein Minikreisverkehr mit 20 m Durchmesser geplant. Der Radverkehr wird frühzeitig auf die Fahrbahn abgeleitet und durchfährt den Minikreisverkehr im Mischverkehr. Gemäß ERA Abschnitt 4.5.3 ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/d akzeptiert und daher im vorliegenden Fall möglich.

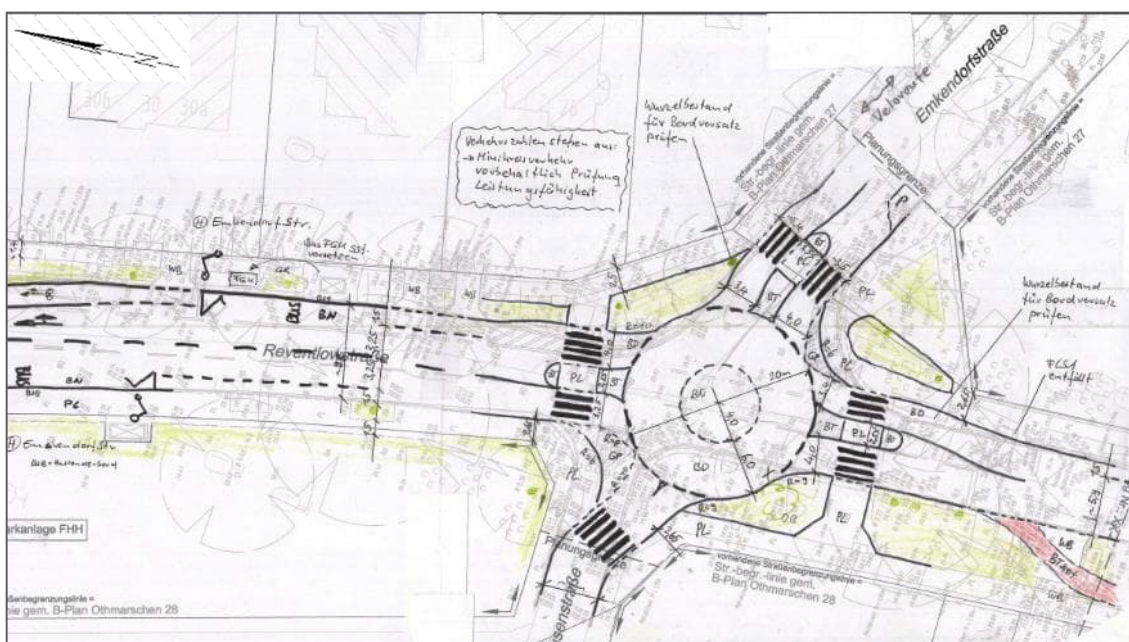


Abb. 17: Abschnitt 3, Variante 3.1 Minikreisverkehr

Die Mittelinsel wird überfahrbar hergestellt. Mit Ausnahme an der Olshausenstraße können an allen Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler vorgesehen werden. Für den Minikreisverkehr ist für einen entfallenen Baum auf der Westseite eine Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Damit geradeausfahrende Fahrzeuge auf der Reventlowstraße die Kreisfahrbahn mit einer möglichst geringen Geschwindigkeit befahren, ist gegenüber Variante 3.1 eine größere Ablenkung erforderlich. Gemäß Variante 3.2 (vgl. Abb. 18) wurde der Kreismittelpunkt in Richtung Südost verschoben. Durch den Versatz ist die Olshausenstraße als Überfahrt an die Reventlowstraße anzubinden. Es sind sechs Bäume durch Neupflanzungen zu ersetzen.

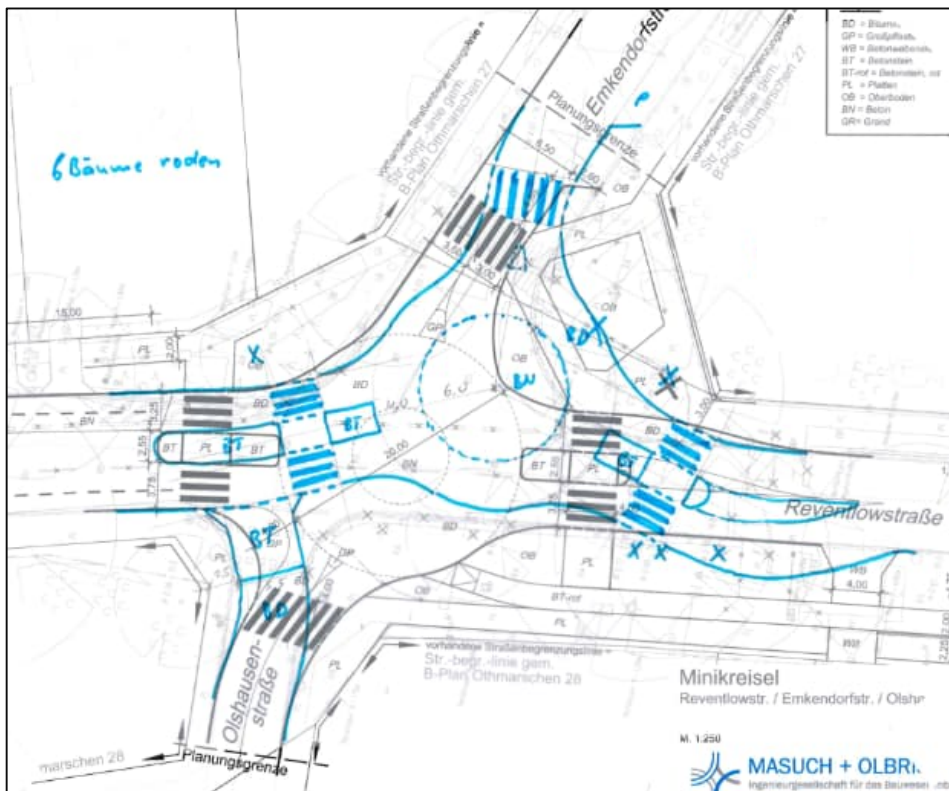


Abb. 18: Abschnitt 3, Variante 3.2 Minikreisverkehr

Variante 4: Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA)

Die Variante 4 berücksichtigt einen optimierten Standort der vorhandenen FLSA und bindet den querenden Radverkehr in Richtung Emkendorfstraße ein. Für die Radfahrer ist eine Aufstellfläche rechts neben dem Fahrstreifen vorgesehen.

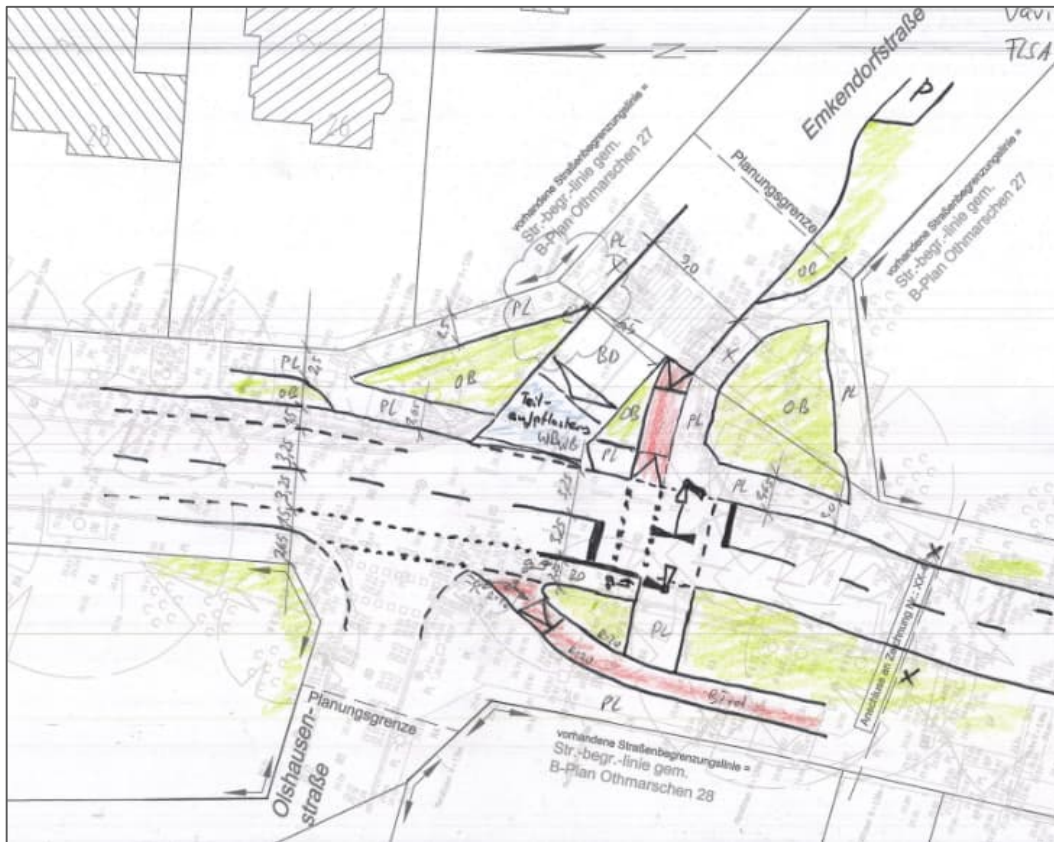


Abb. 19: Abschnitt 3, Variante 4.1 Fußgängerlichtsignalanlage

An der Einmündung Emkendorfstraße soll der Nutzungskomfort und die Befahrbarkeit der Veloroute in die Emkendorfstraße verbessert werden.

Für den Verkehrsausschuss und in der Öffentlichkeitsinformation wurde daher eine untergeordnete Anbindung der Emkendorfstraße als Überfahrt geplant und die Variante 4.1 weiter ausgearbeitet.

Die Olshausenstraße bleibt in der vorhandenen Lage und Anbindung unverändert. Für die gesicherte Führung der zu Fuß gehenden wird die Lichtsignalanlage näher an die Einmündung versetzt. Neben der Geschwindigkeitsreduzierung in der Emkendorfstraße ist der Knotenbereich dadurch übersichtlicher gestaltet.

Für den linksabbiegenden Radverkehr in die Emkendorfstraße wurde darüber hinaus ein sicherer Aufstellbereich vor der neuen Mittelinsel eingerichtet, vgl. Abb. 20. Nördlich und südlich der Einmündungen enden die Schutzstreifen und überführen den Radverkehr in den Mischverkehr.



Abb. 20: Abschnitt 3, Variante 4.2 Fußgängerlichtsignalanlage (Vorgestellte und verworfene Planung FLSA)

Abschnitt 4: Erkendorfstraße bis Agathe-Lasch-Weg:

Variante 1: Radweg und Schutzstreifen

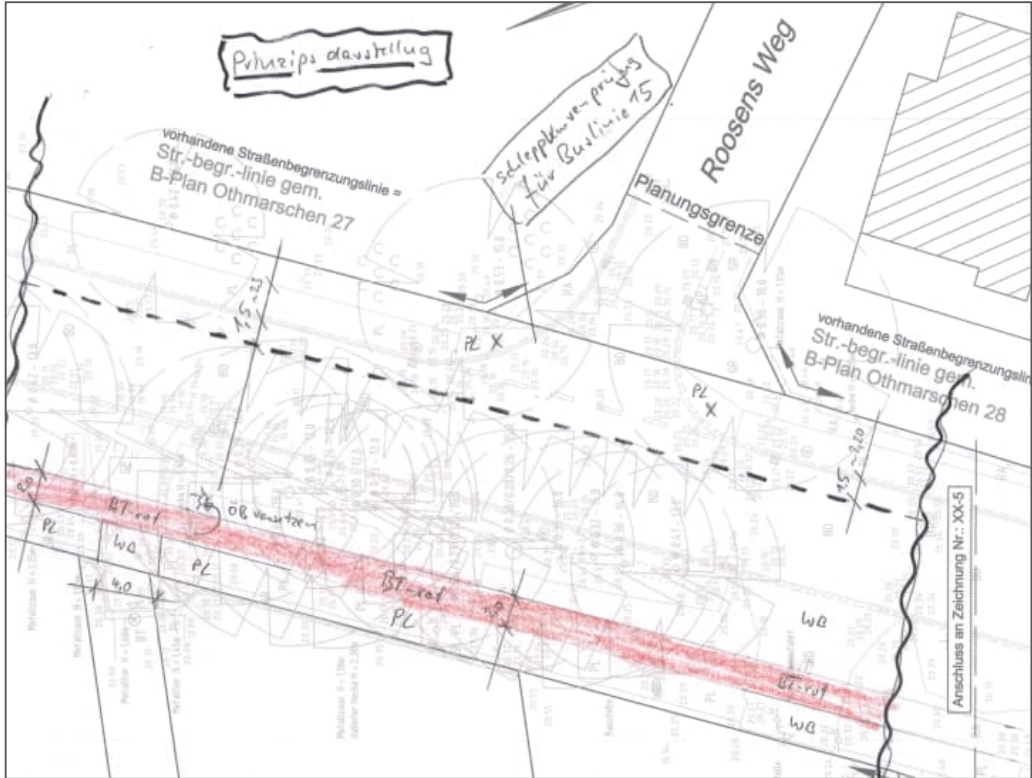


Abb. 21: Abschnitt 4, Variante 1 Radweg und Schutzstreifen

Der Abschnitt 4 ist geprägt durch umfangreichen Baumbestand in einem ca. 6,5 m breiten Grünstreifen auf der Westseite und einem schmalen und zum Teil 1,2 m höher als das Fahrbahnniveau liegenden Gehweg auf der Ostseite. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,4 m.

Im westlichen Grünstreifen wird entlang des Gehweges in der Rasenfläche ein neuer Radweg mit 2,0 m Breite vorgesehen. Weiterhin ist nach ERA Abschnitt 3.2 in dem vorhandenen Fahrbahnquerschnitt ein Schutzstreifen mit 1,50 m Regelbreite in Fahrtrichtung Norden geplant. Die Restfahrbahnbreite liegt bei ca. 5,9 m und bietet gemäß ReStra/RASt 06 Abschnitt 6.1.1.2 auch bei seltenem Begegnungsfall LKW/LKW eine ausreichend Breite Fahrgasse.

Radfahrstreifen, Kopenhagener Radwege oder Protected Bike Lanes können in diesem Abschnitt nur bei Entfall sämtlicher Bäume auf der Westseite realisiert werden. Diese Führungsformen werden daher nicht weiterverfolgt. Der Bordverlauf bleibt beidseitig erhalten. Ferner können mit der verfügbaren Fahrbahnbreite keine beidseitigen Schutzstreifen eingerichtet werden.

Abschnitt 5: Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg:

Variante 1: Indirektes Abbiegen im Knoten

Die Lage der Haltestellen unmittelbar an den Knotenausfahrten sind mit dem Bemesungsfahrzeug Gelenkbus nicht anfahrbar und somit zu versetzen. In Fahrtrichtung Westen weitet sich die Straßenverkehrsfläche auf und bietet bei einer neuen Haltestelle am Fahrbahnrand ausreichend Wartefläche. Weiterhin liegt die vorhandene Haltestelle in Fahrtrichtung Osten unmittelbar im Bereich der Gehwegüberfahrt von HsNr. 33 und ist daher ebenfalls zu versetzen, um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen.

In den zu- und wegführenden Straßen werden Schutzstreifen vorgesehen und unmittelbar am Knoten in Radfahrstreifen mit vorgezogenen Haltlinien überführt.

Der Radweg in Fahrtrichtung Süden wird südlich der stadtbildprägenden Eiche Richtung Fahrbahn verschwenkt. Eine Ableitung des Radverkehrs weiter nördlich wurde geprüft, lässt sich jedoch auf Grund der geringen Fahrbahnbreite von ca. 7,4 m nicht realisieren.

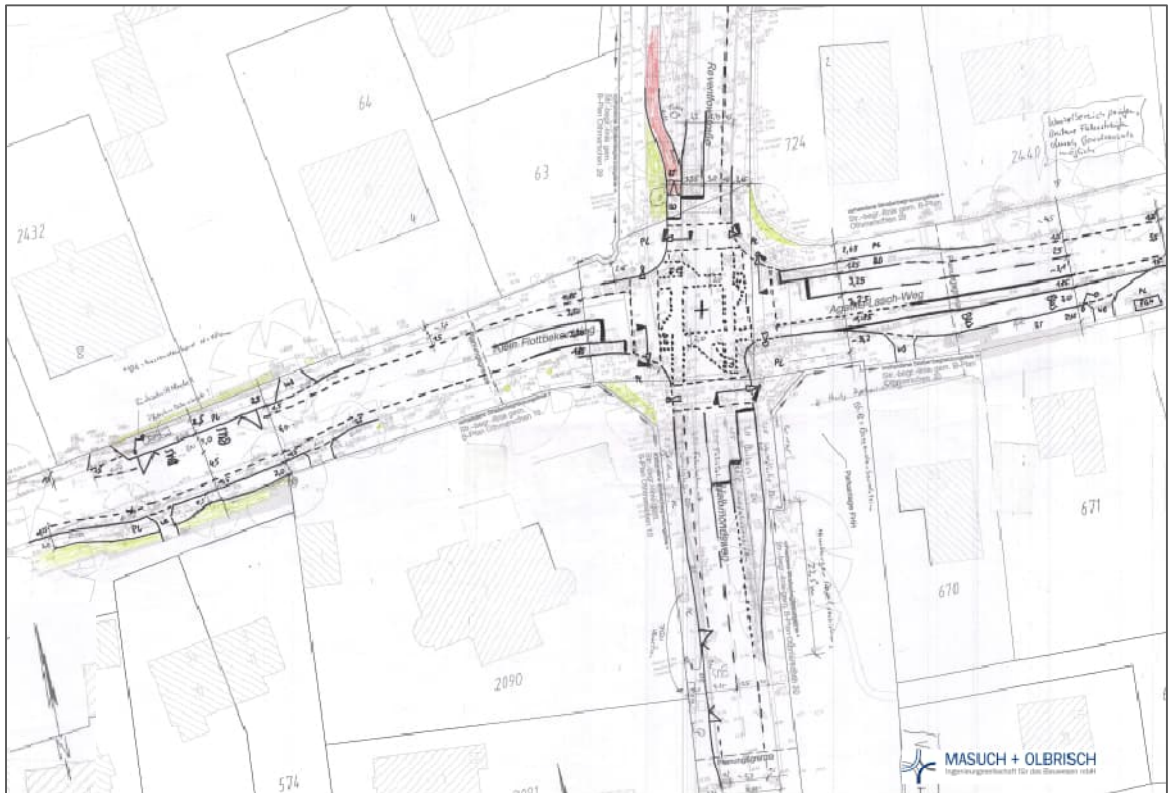


Abb. 22: Abschnitt 5, Variante 1 Indirektes Abbiegen im Knoten

Variante 2: Indirektes Abbiegen im Knoten und geringe Furtabsetzung

Alternativ zu Variante 1 wurde für die Führung/ Ableitung aus dem Radweg des vorherigen Abschnitts in Fahrtrichtung Süden eine weit abgesetzte Furt nach ERA Abschnitt 4.3.2 aufgetragen.



Abb. 23: Abschnitt 5, Variante 2 Indirektes Abbiegen im Knoten, abgesetzte Querung

Abschnitt 5: Bushaltestelle Reventlowstraße gegenüber Klein Flottbeker Weg 3:

Variante 1: Wartebereich 2,65 m Breite und Schutzstreifen

Auf Grund des verfügbaren Straßenquerschnitts kann keine Busbucht berücksichtigt werden, so dass als Variante 1 sowie in allen folgenden Varianten eine Bushaltestelle am Fahrbahnrand geplant wird. Bedingt durch die vielen Überfahrten, muss die Bushaltestelle um ca. 70 m in Richtung Westen in den Bereich vor Hausnummer 6 verlegt werden. Für den Seitenraum wird als Mindestmaß 2,65 m Regelgehwegbreite nach ReStra angesetzt, wodurch auch der Einstiegsbereich für Rollstühle (2,5 m x 2,5 m) gesichert ist.

Der Radverkehr wird beidseitig auf Schutzstreifen geführt. Hierzu ist eine Aufweitung der Fahrbahn in Richtung Süden erforderlich, wodurch der Parkstand (2 Parkstände) entfällt und ein Baum zu roden ist.

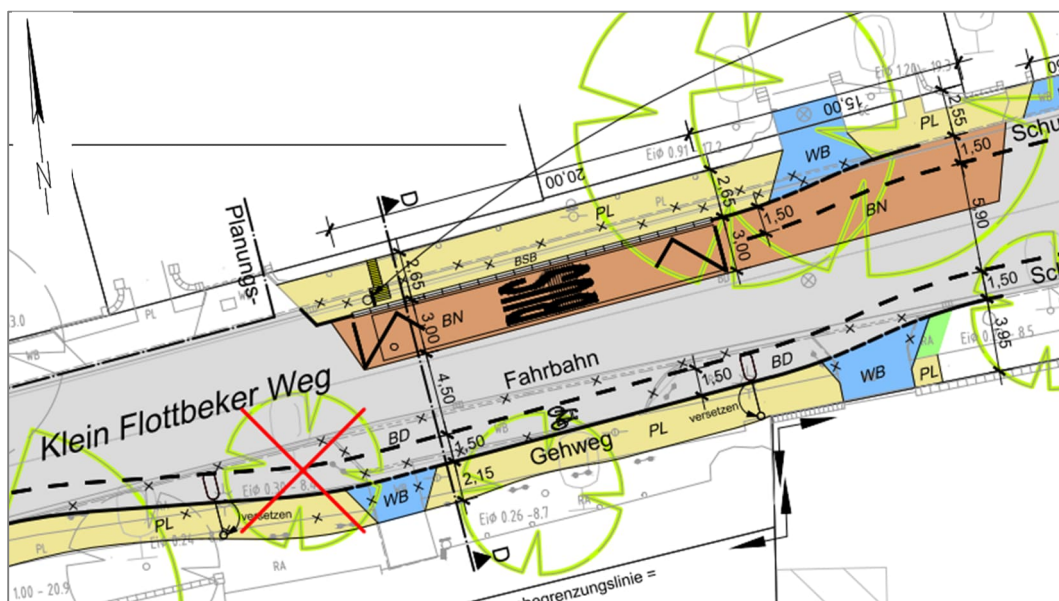


Abb. 24: Abschnitt 5, Variante 1 Bushaltestelle im Klein-Flottbeker-Weg 6

Variante 2: Wartebereich 3,0 m Breite, 6,5 m Fahrbahnbreite, Baum roden

Um den Fahrgastkomfort zu erhöhen, wird in Variante 2 der Wartebereich gemäß Planungsleitfaden des HVV mit 3,0 m Breite geplant. Da der Radverkehr im übrigen Streckenabschnitt im Klein Flottbeker Weg im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum (Gehweg + Radverkehr frei) stattfindet, wird auf die Ausweisung von Schutzstreifen verzichtet.

Bei Ansatz der Regel-Fahrfstreifenbreite von 6,5 m nach RAS 06 Tab. 8 für den Begegnungsfall ÖPNV muss wie bei Variante 1 in den gegenüberliegenden Seitenraum eingegriffen werden. Beide Parkstände sind nicht zu halten und auch der Baum ist infolge des Bordversatzes voraussichtlich zu roden.

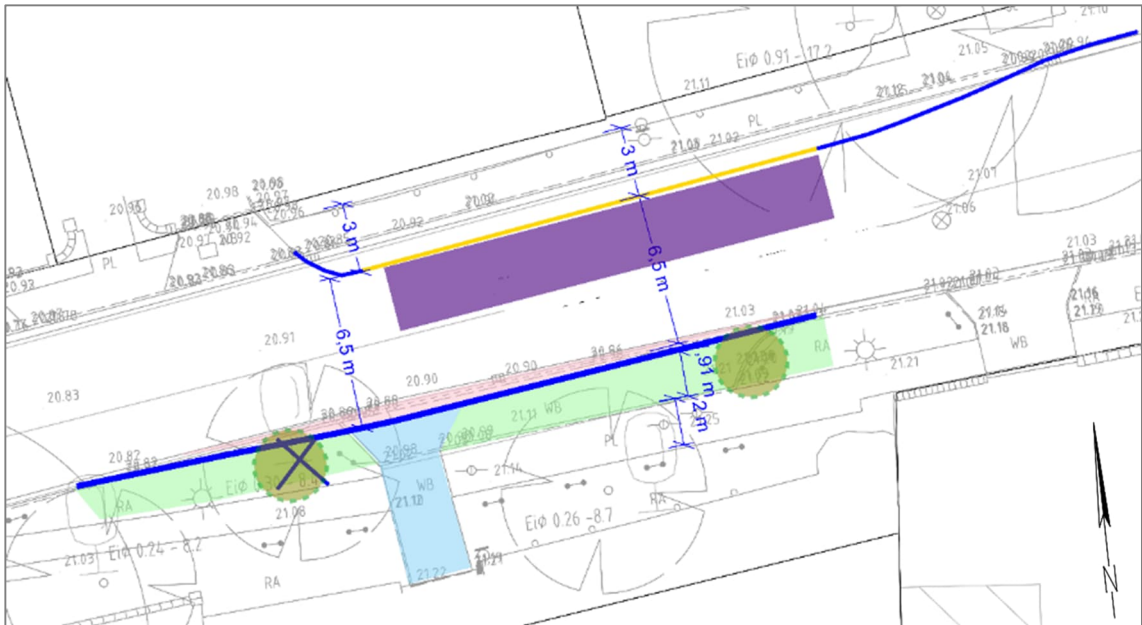


Abb. 25: Abschnitt 5, Variante 2 Bushaltestelle im Klein-Flottbeker-Weg 6

Variante 3: Wartebereich 2,65 m Breite, Baum erhalten

Um den Baum zu erhalten, wurde in Variante 3 geprüft, ob die Bushaltestelle unter Beibehaltung des südlichen Bordverlaufes realisiert werden kann. Der Wartebereich wurde hierzu auf 2,65 m Breite reduziert, um den Einstiegsbereich für Rollstühle (2,5 m x 2,5 m) zu gewährleisten. Als verbleibende Fahrbahnbreite ergeben sich ca. 6,4 m mit lokaler Einengung auf ca. 6,10 m Fahrbahnbreite. Nach RAS 06 Bild 16 sind damit die Mindestmaße für den Begegnungsfall von 6,0 m Breite noch eingehalten.

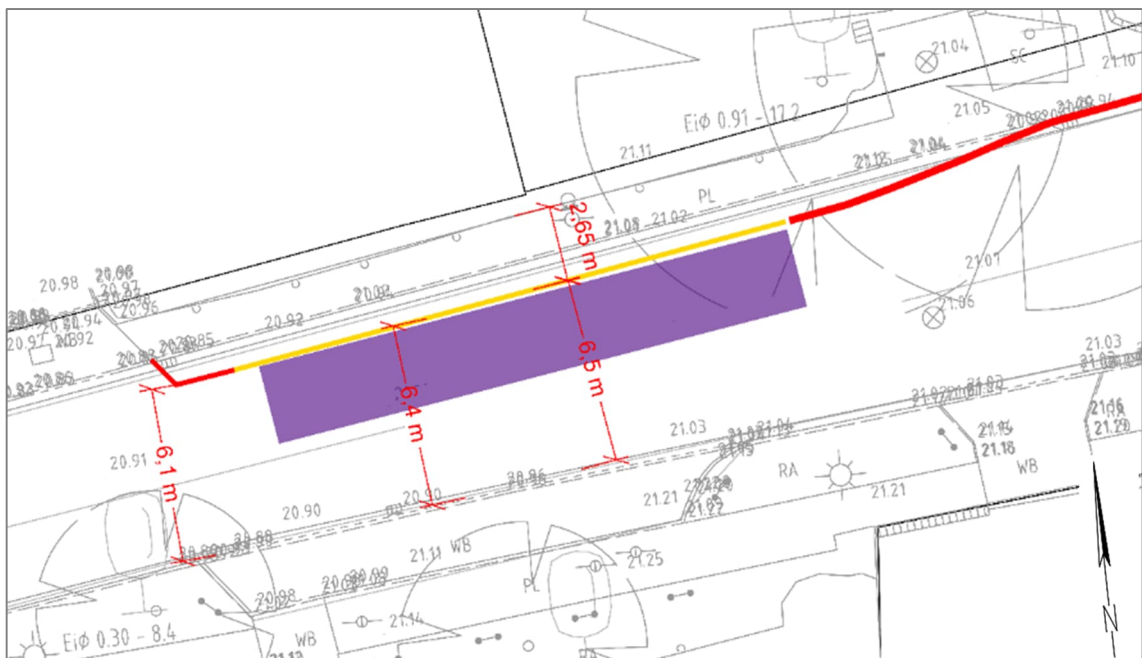


Abb. 26: Abschnitt 5, Variante 3 Bushaltestelle im Klein-Flottbeker-Weg 6

Variante 4: Wartebereich 2,65 m Breite, Baum erhalten

In der Variante 4 wurde ein geringfügiger Bordversatz auf der Südseite von ca. 0,2 m berücksichtigt, um einerseits die Fahrbahnbreite zu erhöhen und andererseits den Baum

zu erhalten. Mit diesen Randbedingungen kann ca. 6,35 m Fahrbahnbreite erreicht werden, so dass die Mindestbreite eingehalten ist. Die Regelbreite lässt sich nicht durchgehend realisieren.



Abb. 27: Abschnitt 5, Variante 4 Bushaltestelle im Klein-Flottbeker-Weg 6

Variante 5: Wartebereich 3,0 m Breite, Baum erhalten

Variante 5 berücksichtigt einen Wartebereich mit 3,0 m Breite, für den die Hecken auf öffentlichem Grund vor Hausnr. 8 zurückgeschnitten bzw. gerodet werden. Durch den entsprechenden Bordversatz lässt sich der gegenüberliegende Bordverlauf erhalten und 6,5 m Fahrbahnbreite realisieren. Es sind keine Baumfällungen notwendig.

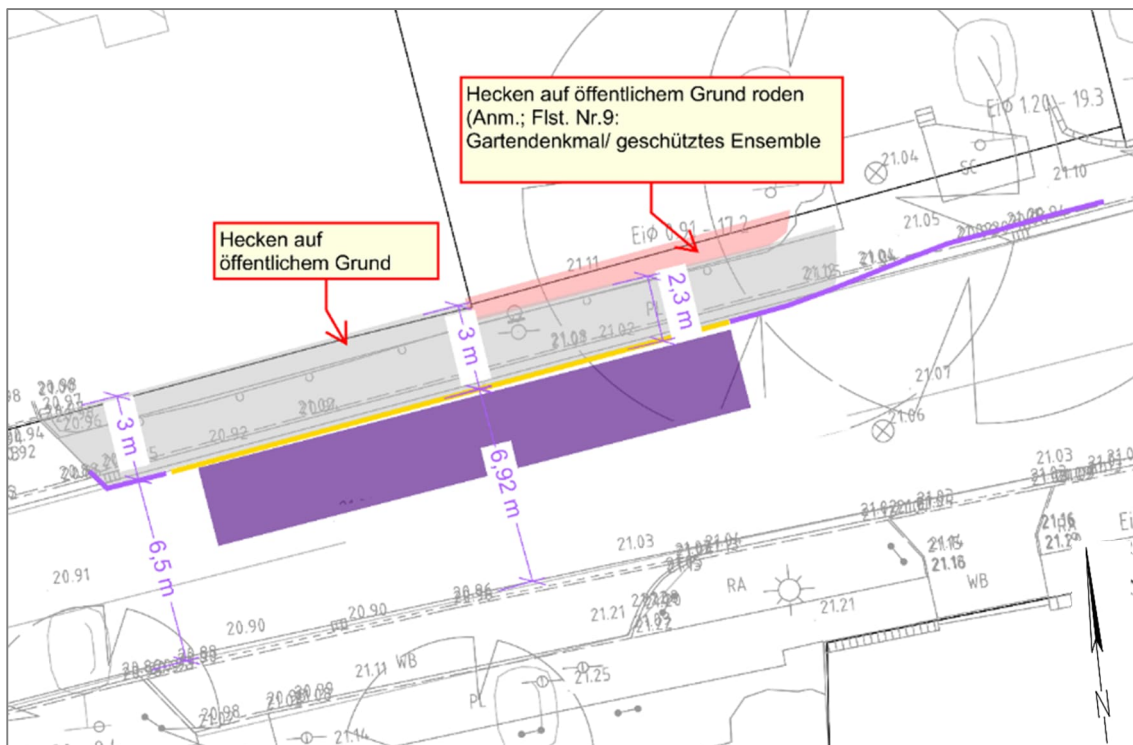


Abb. 28: Abschnitt 5, Variante 5 Bushaltestelle im Klein-Flottbeker-Weg 6

3.2 Variantenfestlegung

Im Rahmen eines Abstimmungstermins am 29.05.2018 unter Beteiligung von VD 51, VD 52, PK 25, LSBG S1 und den Busbetrieben sowie den nachfolgenden Abstimmungen wurde die im Folgenden beschriebene Vorzugsvariante festgelegt. Die übrigen beschriebenen Varianten weisen entweder verkehrssicherheitstechnische oder busbetriebliche Nachteile auf und werden daher nicht weiterverfolgt.

Die Vorzugsvariante wurde nach der Erstverschickung aufgrund der Rückmeldungen der TöB sowie der Einigung des Senats mit dem Radentscheid (Drucksache 22/106) und der Fortschreibung der ReStra unter Beachtung der Belange des GST-Routennetzes nochmal optimiert. Hierzu fanden 2021 und 2022 diverse Abstimmungen zwischen unterschiedlichen Dienststellen der FHH statt.

3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante

Die geplante Aufteilung des unregelmäßigen und durch umfangreichen Baumbestand geprägten Querschnitts der Reventlowstraße variiert je nach den zuvor beschriebenen Randbedingungen und Zwangspunkten. Nachfolgend sind die Vorzugsvarianten der vorgenannten Abschnitte erläutert.

Abschnitt 1: Statthalterplatz bis Jungmannstraße

Zwischen der Jungmannstraße und dem Statthalterplatz werden Kopenhagener Radwege gemäß Variante 3 mit einer Breite von 2,5 m vorgesehen. Hierdurch erhält der Radverkehr mehr netto Radverkehrsfläche gegenüber der bisherigen Planung. Weiterhin wird die subjektive Sicherheit für Radfahrende durch die baulich abgesetzte Führung gegenüber einem Radfahrstreifen erhöht. Der Radweg wird aus Gründen der besseren Befahrbarkeit in Asphaltbauweise hergestellt werden.

Gemäß der aktuellen ReStra werden die Bordhöhen bei den Grundstückszufahrten auf einem Höhenniveau durchgezogen und nicht abgesenkt. Um die Befahrbarkeit für die Anliegenden sicher zu stellen, werden Rampensteine vorsehen. Beim Einsatz von Kopenhagener Radwegen ist das Überfahren der Radverkehrsanlage zum Erreichen von Längsparkständen nicht zulässig. Sämtliche Parkstände werden daher in diesem Abschnitt ersatzlos aufgehoben, so dass potenzielle Dooring-Unfälle vermieden werden. Flächen, die aktuell beparkt werden (zugelassenes Gehwegparken sowie widerrechtliches Gehwegparken) werden mit Findlingen gegenüber künftig widerrechtlichem Parken gesichert.

Gegenüber den Radfahrstreifen weist der Kopenhagener Radweg deutliche Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Attraktivität der Radverkehrsanlage auf. Im Vorliegenden Abschnitt sind die Belange für Großraum- und Schwertransporte (GST) zu berücksichtigen, so dass aus Gründen der Unterhaltung keine Protected Bike Lane vorgesehen wird. Zwar ist ein Überstreichen der Klebebordsteine durch GST möglich, jedoch sind regelhaft Beschädigungen an den Klebebordsteinen zu erwarten.

Unmittelbar nördlich vom Statthalterplatz wird an die bereits umgesetzte und im Lageplan dargestellte Planung mit Radfahrstreifen angeschlossen. Hierzu wird der Kopenhagener Radweg in einen Radfahrstreifen bzw. eine Protected Bike Lane überführt. Gemäß Schleppkurvenprüfung wird die Mittelinsel im Einmündungsbereich Statthalterplatz eingekürzt und der ausgelagerte Werbeträger umgesetzt.

Abschnitt 1: Einmündung Jungmannstraße

Im Einmündungsbereich Jungmannstraße wird die Variante 3 berücksichtigt. Neben dem durchgehenden Radfahrstreifen erhält der linksabbiegende Radfahrende in die Jungmannstraße eine separate Aufstellfläche mit gesichertem Abbiegefahrstreifen. Nach dem Abbiegevorgang wird der Radverkehr in der Jungmannstraße in den Mischverkehr überführt. Der geradeausfahrende Radverkehr in Richtung S Othmarschen wird östlich der Aufstellfläche vorbeigeführt. Im Bereich der geplanten Aufstellfläche auf der Ostseite entfallen ca. zwei Parkstände. Durch die neue Furt für Radfahrende ist ein Baum durch eine Neupflanzung zu ersetzen.

Abschnitt 2: Knoten Walderseestraße

Nach Diskussion der Varianten mit den Straßenverkehrsbehörden ergaben sich sicherheitstechnische Vorbehalte hinsichtlich der Variante „Kreisverkehr“ und hierbei insbesondere hinsichtlich der Radverkehrsführung. Auf Grund der insgesamt hohen Knotenbelastung ist der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr im Seitenraum zu führen. Dadurch bestünden bei Abbiegevorgängen erhebliche Gefährdungen für die Radfahrenden im Bereich der Zu- und Ausfahrten. Darüber hinaus wird durch den großen Durchmesser ein mögliches Fehlverhalten von Radfahrenden begünstigt (Missachtung der Fahrtrichtung), wodurch sich ebenfalls Gefährdungen und Konflikte im Seitenraum und auf der Fahrbahn mit Kfz ergeben. Die Variante Kleiner Kreisverkehr wird daher nicht weiterverfolgt.

Unter der Prämisse, den Knoten möglichst verkehrssicher und bei maximalem Baumerhalt umzubauen wird die Variante 8 „Angepasste LSA“ in der weiteren Planung berücksichtigt. Bei der Planung können alle stadtbildprägenden Bäume an den vorhandenen Fahrbahnrändern erhalten bleiben. Weiterhin sind die vorgenannten verkehrssicherheitstechnischen Aspekte berücksichtigt und mögliche Konfliktpunkte weiter reduziert. Für die Optimierung der Leistungsfähigkeit wurde die Knotenpunktgeometrie optimiert und Fahrbahnränder zu Gunsten kürzerer Räumwege für den Fußverkehr versetzt.

Der Radverkehr wird zwischen der Jungmannstraße und der Walderseestraße (Süd) unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit (Schleppkurven) soweit möglich auf einem Radweg (Protected Bike Lane) geführt.

Radverkehr in Fahrtrichtung Norden

Im südlichen Knotenbereich wird aus den oben beschriebenen Varianten unter Berücksichtigung der Rand- und Zwangsbedingungen (u.a. verfügbare Flächengeometrie, Baumerhalt) die Entscheidung für die geplante Knotenpunktgeometrie mit einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn hergeleitet.

Die größte Sicherheit würde eine Radverkehrsanlage in Rechtslage bieten, die getrennt von den rechtsabbiegenden KFZ signalisiert wird. Aus Gründen geringer Flächenverfügbarkeit wurde gemäß nachfolgender Skizze ein Radfahrstreifen geprüft, vgl. nachstehende Skizze in Abb. 29. Ein Radweg (ggf. auch in der baulichen Ausführung als Kopenhagener Radweg oder Protected Bike Lane) wäre geometrisch und signaltechnisch analog zu bewerten.

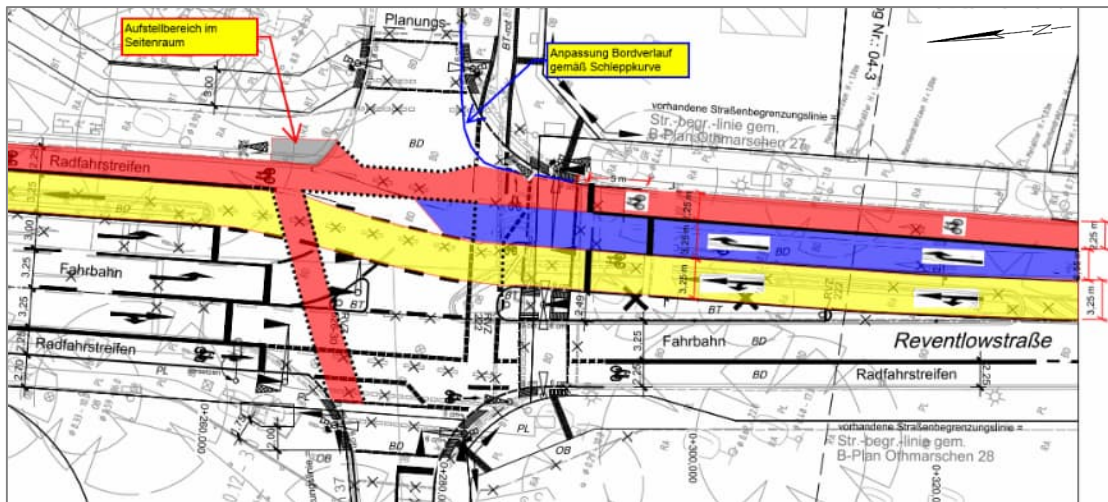


Abb. 29: Abschnitt 2, Skizze Radfahrstreifen am Fahrbahnrand

Diese Führungsform wurde signaltechnisch geprüft und berechnet und hätte erhebliche Einbußen in der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens zur Folge. Gemäß Berechnung ergäben sich Rückstaulängen von bis zu 1.200 m, so dass der Verkehrsfluss bis zur Elbchaussee beeinflusst wird. Infolgedessen ergeben sich Verzögerungen und Behinderungen auch in den angrenzenden Straßenzügen. Darüber hinaus ergeben sich erhebliche Einflüsse auf den Busverkehr, da Terminpläne nicht gehalten werden können und damit das Ziel des Hamburg Takts nicht erreicht werden kann. Weitere Nachteile ergeben sich für den Fuß- und Radverkehr durch die getrennte Signalisierung, da nur die Mindest-Freigabezeiten geschaltet werden könnten. Der Radfahrstreifen in Rechtslage mit separater Signalisierung ist daher im vorliegenden Fall nicht realisierbar.

Zur Reduzierung der Rückstaulänge wurde der Einsatz eines doppelten Rechtsabbiegefahrstreifens mit begleitender Radverkehrsanlage untersucht (vgl. Abb. 30). Diese Verkehrsführung wäre nur unter Ausnutzung der gesamten Straßenverkehrsfläche mit Fällung von mindestens vier stadtbildprägenden Bäumen sowie zusätzlicher Inanspruchnahme von Teilflächen der Parkanlage möglich. Da die Fällungen (auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes) nicht vermittelbar wäre und hinsichtlich der Freigabezeiten für den Rad- und Fußverkehr die gleichen Beschränkungen wie oben beschrieben gelten, wird diese Verkehrsführung verworfen und nicht weiterverfolgt.

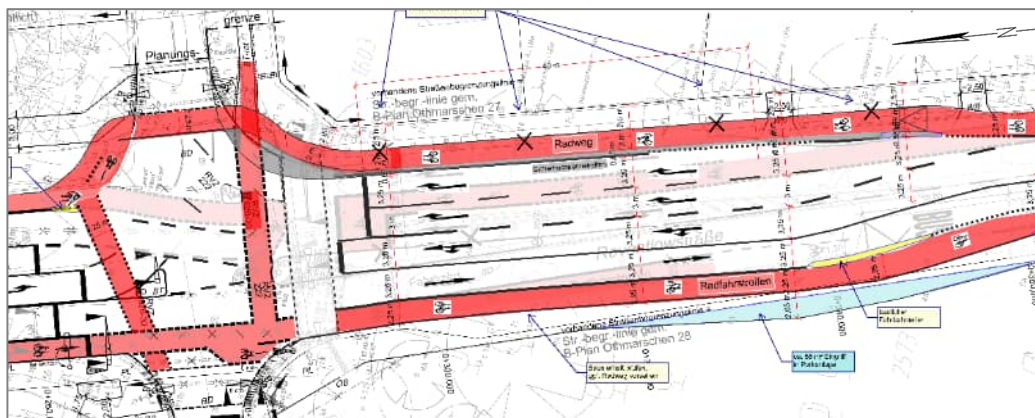


Abb. 30: Abschnitt 2, Skizze Radweg mit doppeltem Rechtsabbiegefahrstreifen

Der unzureichenden Leistungsfähigkeit könnte abgeholfen werden, wenn die rechtsabbiegenden KFZ nicht getrennt signalisiert werden. Allerdings führt dies zu Defiziten in der Sicherheit. Radfahrende, die bei Rotlicht an der Haltlinie aufgelaufen sind, können

sicher auch rechts von den KFZ vorab in den Knoten einfahren. Problematisch sind geradeaus verkehrende Radfahrende, die während der Freigabezeit ankommen. Hier besteht die Gefahr, dass diese Ihr Vorrecht in Anspruch nehmen und besonders von LKW-Fahrenden beim Abbiegen übersehen werden. Der hoch belastete Rechtsabbieger erzeugt einen gewissen Druck zum Abbiegen, durch den geradeaus verkehrende Radfahrende gefährdet werden können. Unter diesen Voraussetzungen erscheint der nach geltendem Regelwerk (ReStra/ERA) regelkonforme und zulässige Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) die sinnvollere Lösung. Dieser Sachverhalt wurde mit der Behördenleitung der BVM am 24.06.2021 erörtert und der RiM aus den o.g. Gründen bestätigt.

Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit für die Radfahrenden wird vor der Haltlinie auf ca. 15 m Länge anstelle eines RiM nach Regelwerk ein Radweg in Mittellage vorgesehen. Hierbei ist eine gegenüber den Fahrstreifen um ca. 7 cm erhöhte Führungsform vorgesehen, die durch die beidseitige Einfassung mit Flachbordsteinen realisiert wird.

Weiterhin erhält der Radfahrende aus Richtung Süden in Fahrtrichtung Westen zur Reduzierung des Unfallrisikos und einer sicheren Verkehrsführung einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS). Die Anordnungsfähigkeit im übergeordneten Knotenarm ergibt sich unter Berücksichtigung des Einzelfalles gem. § 45 (9) StVO. Eine ausschließliche Führung für linksabbiegende Radfahrende im Mischverkehr für den Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr würde insbesondere bei aufstockendem Verkehr zu konfliktträchtigen Situationen führen. Radfahrende müssten bis an die Haltlinie vorfahren und anschließend regelwidrig über den Kfz-Fahrstreifen den weiterführenden Radfahrstreifen als Linkabbiegende zu verlassen. Unter Berücksichtigung der beengten Platzverhältnisse wird durch die Einrichtung des ARAS insbesondere bei Rotlicht zeigender Lichtsignalanlage diese Konfliktsituation entschärft.

Abschnitt 3: Zwischen Walderseestraße und Emkendorfstraße

Für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden wird südlich der Emkendorfstraße analog Abschnitt 1 ein Kopenhagener Radweg angeboten. Der Kopenhagener Radweg wird zur Fahrbahn mit einem Hochbord mit einer Ansicht von 8 cm abgegrenzt. Die Abgrenzung zwischen Rad- und Fußverkehrsflächen erfolgt mit einer Ansicht von mind. 5 cm, um die Verkehrsflächen deutlich zu trennen und potenzielle Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu minimieren. Gegenüber den Radfahrstreifen weist der Kopenhagener Radweg deutliche Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Attraktivität der Radverkehrsanlage auf.

Abschnitt 3: Einmündung Emkendorfstraße

Auf Grundlage der Beratungen im Verkehrsausschuss und nach Diskussion mit den Verkehrsbehörden wird der Mini-Kreisverkehr (D 20 m) mit überfahrbarer Mittelinsel als sichere und genehmigungsfähige Planungsvariante eingestuft und wird daher in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Abweichend von der Variante 3 ist der Kreismittelpunkt allerdings nach Südosten zu versetzen, damit die zuführenden Straßen möglichst im gleichen Winkel an den Kreisverkehr anschließen und sich dadurch eine größtmögliche Ablenkung für den Kfz ergibt. Für die Berücksichtigung dieser verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben sind drei Bäume im Knotenbereich durch Neupflanzungen zu ersetzen. Der Versatz hat außerdem zur Folge, dass die Olshausenstraße nicht mehr direkt an den Minikreisverkehr, sondern als separate Gehwegüberfahrt mit einer "rechts

rein - rechts raus"-Führung an die Reventlowstraße angeschlossen wird. Der nördliche Fahrbahnteiler ist für die Berücksichtigung des in südliche Richtung ausfahrenden Bemessungsfahrzeugs (Müllfahrzeug) überfahrbar zu gestalten. Der Fahrbahnteiler in der Emkendorfstraße kann aus fahrgeometrischen Gründen nicht vorgesehen werden.

Abschnitt 4: Emkendorfstraße bis Agathe-Lasch-Weg:

Südlich der Einmündung Emkendorfstraße wird dem Radverkehr Richtung Süden ein Radweg mit 2,0 m Breite im Bereich des derzeitigen Grünstreifens angeboten. Der neue Radweg verläuft unmittelbar neben dem Gehweg und wird mit einem taktil erfassbaren, kontrastreichen Begrenzungsstreifen hergestellt.

Auf der ca. 7,4 m breiten Fahrbahn erhält der Radfahrende in Fahrtrichtung Norden einen Schutzstreifen mit 1,9 m Breite. Für den Kfz-Verkehr steht eine Restfahrbahnbreite von ca. 5,5 m Breite zur Verfügung, so dass gemäß RASSt. 06 Bild 17 und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO, zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, zu Absatz 4 Satz 2, Nr. 5) für den Begegnungsfall PKW-PKW sowie PKW-LKW der Schutzstreifen planmäßig nicht in Anspruch genommen werden muss.

Abschnitt 5: Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg:

Neben der erstmaligen Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ist die Überplanung des Knotenpunktes insbesondere durch die Neuordnung der Haltestellen bestimmt. Für die An- und Abfahrtsbereiche sowie Haltestellenlänge wurde der Gelenkbus berücksichtigt. Der Radverkehr wird in den Haltestellenbereichen auf einem Radfahrstreifen oder im Mischverkehr geführt.

Bei der neuen Haltestelle im Klein Flottbeker Weg wird Variante 5 weiterverfolgt. Neben der ausreichend breiten Wartefläche und der verbliebenen Fahrbahn mit Regelbreite sind keine Baumfällungen notwendig. Weiterhin bleiben die Flächen für den ruhenden Verkehr auf der Südseite erhalten.

Der Radverkehr aus Fahrtrichtung Norden wird im Knotenbereich vom Radweg Richtung Fahrbahn geführt und erhält eine separate Signalisierung. Eine freie Einleitung in den Kfz-Verkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Für diese Variante wurde die Leistungsfähigkeit anhand einer Festzeitsteuerung für die Spitzenstundenbelastungen nachgewiesen (Qualitätsstufe B). Weitere Optimierungen sind im Zuge der Aufstellung der späteren verkehrsabhängigen Steuerung möglich. Um den Radverkehr frühzeitig vom Radweg in einen Radfahrstreifen zu überführen, müssten mehrere stadtbildprägende Bäume gefällt werden. Da die Leistungsfähigkeit für die oben genannte Variante nachgewiesen wurde, wird die Variante mit Baumfällungen nicht weiterverfolgt.

In den zuführenden Straßen sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, so dass der Radverkehr über Schutzstreifen in den Mischverkehr übergeführt wird. Innerhalb des zweiphasig gesteuerten Knotens sind Radfahrstreifen mit indirektem Linksabbiegen und für die Fahrtrichtung Süden mit separater Signalisierung geplant.

3.4 Querschnitt / Knotenpunkte

In der Reventlowstraße sind folgende Querschnitte geplant:

Straßenquerschnitt Abschnitt 1 bei Station 0+120 (Hausnummer 48):

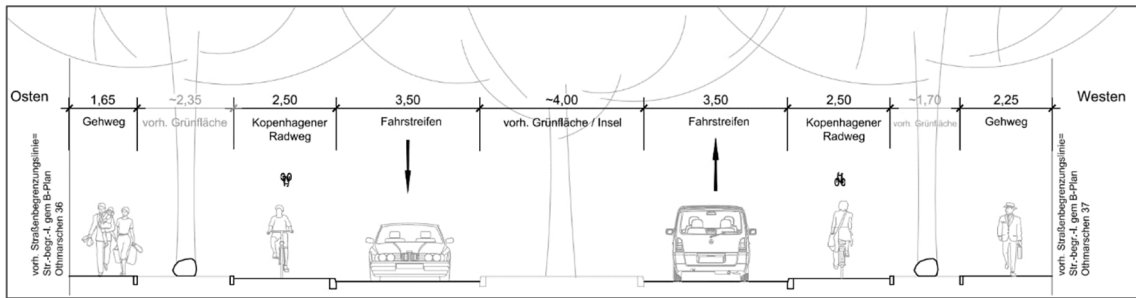


Abb. 31: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 48

Straßenquerschnitt Abschnitt 2 bei Station 0+300 (Hausnummer 36):

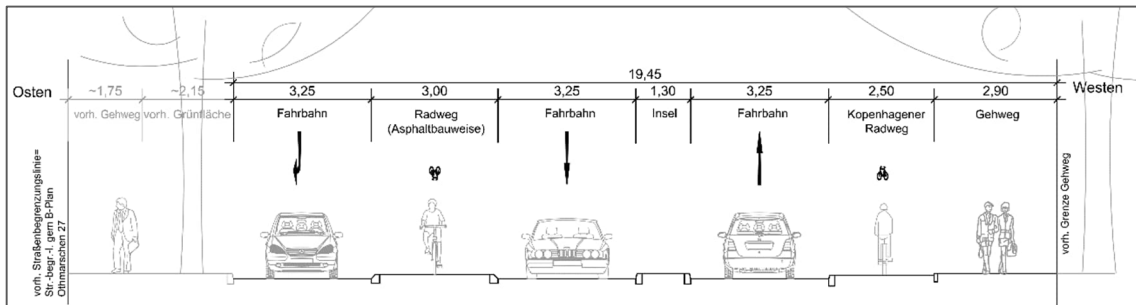


Abb. 32: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 36

Straßenquerschnitt Abschnitt 3 bei Station 0+365 (Hausnummer 32):

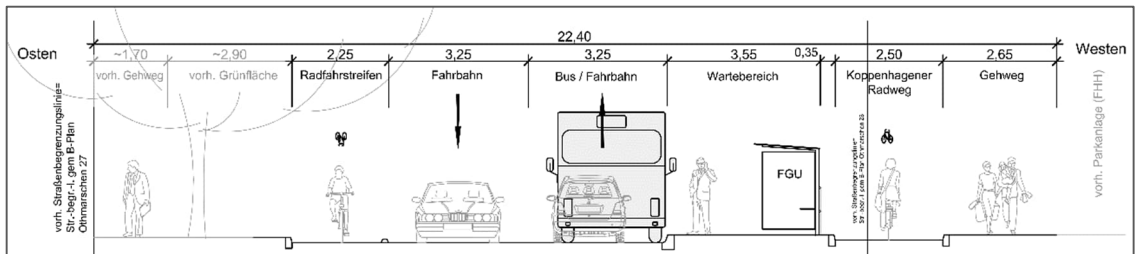


Abb. 33: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 32

Straßenquerschnitt Abschnitt 4 bei Station 0+683 (Hausnummer 7):

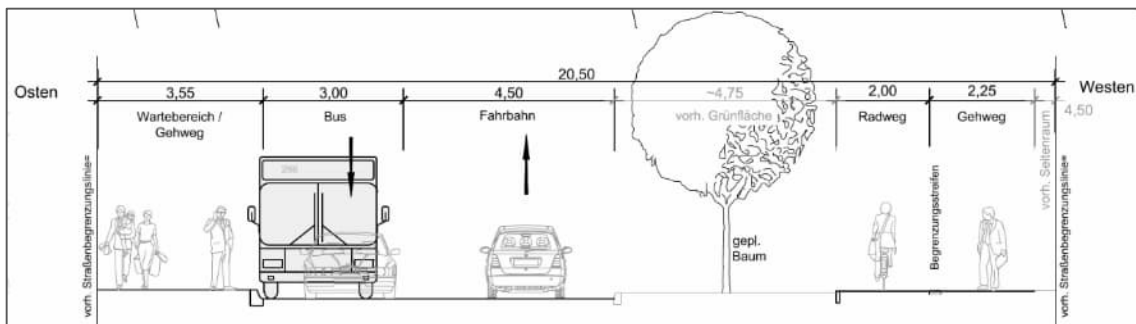


Abb. 34: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 7

Straßenquerschnitt Abschnitt 4 bei Station 0+300 (Klein Flottbeker Weg 3):

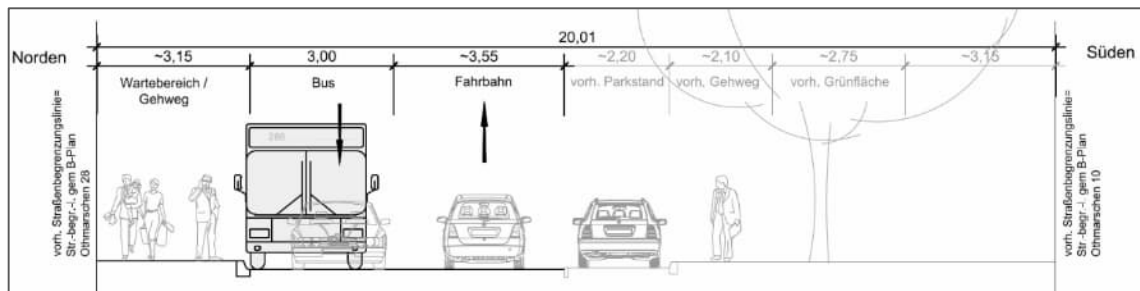


Abb. 35: Straßenquerschnitt bei Klein Flottbeker Weg 3

3.5 Verkehrsfluss und Befahrbarkeit

Die grundsätzliche Befahrbarkeit des Straßenzuges und des geplanten Kreisverkehrs wurde anhand von Schleppkurven geprüft und nachgewiesen.

Sämtliche Straßenverkehrsflächen wurden mindestens gemäß ReStra/ RAS 06 mit Regelfahrfahrbahnbreiten geplant. Eine Befahrbarkeit für die Feuerwehr und den Rettungsdienst ist folglich gewährleistet.

Für das Umfeld und die übergeordnete Verkehrsführung ergeben sich keine Veränderungen gegenüber dem Bestand, da sämtliche Fahrbeziehungen in dem Planungsgebiet erhalten bleiben und bestandsnah aus- bzw. umgebaut werden. Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen bleibt erhalten.

Die Vorzugsvariante verfügt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Der geplante Straßenquerschnitt ist hinsichtlich der nutzbaren Fahrbahnbreite und der Bodenfreiheit weiterhin für Großraum- und Schwertransporte befahrbar. Abgrenzungen zwischen Fahrbahn und Radverkehrsanlage werden in einer Ansicht von 8 cm ausgeführt. Auf diese Weise kann die Radverkehrsanlage bei Bedarf von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen mit in Anspruch genommen werden, da die Ansicht die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbodenfreiheit gem. StVZO von 10 cm unterschreitet.

Abschnitt 1 (Statthalterplatz bis Jungmannstraße)

In diesem Abschnitt werden die überbreiten Fahrstreifen zugunsten breiterer Radverkehrsanlagen auf eine Fahrstreifenbreite von 3,5 m reduziert. Der ruhende Verkehr zwischen den Bäumen wird aufgehoben, so dass mögliches Konfliktpotential durch Dooring-Unfälle und Parksuchverkehr vermieden wird. Insgesamt wird daher eine Verbesserung des Verkehrsflusses erwartet.

Abschnitt 2 (Jungmannstraße bis Walderseestraße)

Durch die Einrichtung von Protected Bike Lanes und Radfahrstreifen wird der Verkehrsfluss für Radfahrende deutlich verbessert. Weiterhin bleiben alle Fahrstreifen erhalten, so dass sich durch die optimierte Signalsteuerung der Verkehrsfluss ebenfalls verbessern wird.

Abschnitt 3 (Walderseestraße bis Emkendorfstraße)

Die F-LSA südlich der Emkendorfstraße wird abgebaut und der Einmündungsbereich Emkendorfstraße zu einem großen Minikreisverkehr (D 20 m) umgebaut. Im Einmündungsbereich sind drei Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Beteiligung Radfahrender

dokumentiert, die bei einer Umgestaltung zum Kreisverkehr zukünftig vermieden werden können.

Der große Minikreisverkehr führt durch die Verlagerung des Kreismittelpunktes zu einer deutlichen Ablenkung und Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Knotenbereich. Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Bereich des Kreisverkehrs ist gewünscht und trägt wesentlich zum hohen Sicherheitsniveau bei.

Abschnitt 4 (Emkendorfstraße bis Klein Flottbeker Weg)

Gemäß der Verkehrszählung verkehren bis zu 961 Kfz/h in der Morgenspitze. Der Schwerverkehr wurde mit rd. 490 LKW/13h ermittelt. Danach ist die Reventlowstraße in den Belastungsbereich II bis III nach ERA einzustufen und eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen. Sofern der Flächenbedarf in der Örtlichkeit nicht umgesetzt werden kann, ist der Einsatz von Führungsformen der nächsttieferen Belastungsklasse zu prüfen (z.B. Anordnung von Schutzstreifen). Dies trifft im vorliegenden Planungsabschnitt durch den beengten Straßenquerschnitt von ca. 7,40 m zu. Radfahrstreifen können in diesem Abschnitt nur bei Entfall sämtlicher, sehr wertvoller Bestandsbäume auf der Westseite realisiert werden. Die Variante wird daher nicht weiterverfolgt. Für die Anordnung der Schutzstreifen wird der empfohlene Grenzwert nach ERA von 1.000 LKW/d deutlich unterschritten. Der Bordverlauf bleibt beidseitig erhalten. Ferner können mit der verfügbaren Fahrbahnbreite keine beidseitigen Schutzstreifen eingerichtet werden.

Um die Situation für Radfahrende unter den gegebenen Randbedingungen dennoch zu verbessern, wird in Fahrtrichtung Norden ein Schutzstreifen mit 1,9 m Breite vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr steht somit eine Restfahrbahnbreite von ca. 5,5 m zur Verfügung, so dass Radfahrende mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden können. Im Begegnungsfall Bus/Bus wird der Schutzstreifen planmäßig durch den Bus in Anspruch genommen, so dass ausreichend Querschnittsbreite zur Verfügung steht. Der Begegnungsfall PKW/PKW und PKW/LKW ist ohne Inanspruchnahme des Schutzstreifens möglich.

In Gegenrichtung wird dem Radverkehr Richtung Süden ein Radweg mit 2,0 m Breite im Seitenraum angeboten.

3.6 Oberflächenbefestigungen

Die Reventlowstraße wird den Belastungsklassen Bk10 bis Bk32 zugeordnet und wird bituminös befestigt. Für die Walderseestraße Ost wird eine Belastungsklassen Bk10 angesetzt. Die angrenzenden Straße Agathe-Lasch-Weg und der Klein Flottbeker Weg werden der Belastungsklasse Bk3,2 zugeordnet.

In der Mittelinsel des Minikreisverkehrs an der Emkendorfstraße wird eine Betonfahrbahn vorgesehen. Die Haltestellen am Fahrbahnrand sowie die Busbuchten erhalten ebenfalls eine Betonfahrbahn.

Sämtliche Hochbord-Radwege erhalten rotes Betonsteinpflaster 25/25 cm. Die Kopenhagener Radwege und die Protected Bike Lane werden in Asphaltbauweise hergestellt. Die Gehwege in den Seitenräumen werden mit Pflastersteinen 25/25 cm grau aus Beton befestigt.

3.7 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Reventlowstraße/ Walderseestraße (K-LSA 1262) wird an die neue Geometrie angepasst. Für den Radverkehr werden neue Signalgeber vorgesehen und aus Gründen der Barrierefreiheit werden akustische Signalgeber ergänzt.

Durch den neuen Bordverlauf im Knoten Reventlowstraße/ Klein Flottbeker Weg sind die Standorte der LSA-Masten (K-LSA 1275) entsprechend anzupassen. Weiterhin wird für die angepasste Radverkehrsführung ein zusätzlicher Rad-Signalgeber vorgesehen.

Durch den neuen Minikreisverkehr am Knoten Reventlowstraße/ Olshausenstraße/ Emkendorfstraße entfällt die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage (F-LSA 1274) ersatzlos.

Nach Angaben von LSBG IVS werden die Themen Busbeschleunigung und PRIO-Bike im Rahmen der signaltechnischen Planung berücksichtigt.

3.8 ÖPNV

Bei der Haltestelle „Emkendorfstraße“ Fahrtrichtung Norden wird der Haltepunkt um ca. 80 m Richtung Süden vor den Minikreisverkehrsplatz verlegt und als Haltestelle am Fahrbahnrand hergestellt. Gegen die Anordnung im Bereich der vorhandenen Haltestelle sprechen die unzureichenden Platzverhältnisse aufgrund der schützenswerten Bäume. Das Rangierfeld für Rollstuhlfahrende sowie der Fahrgastunterstand lassen sich aus Sicht der Verkehrsbetriebe südlich des Minikreisverkehr leichter realisieren. Außerdem ist die Lage aus Fahrgastsicht günstiger, da Ein- und Aussteigevorgänge unmittelbar vor Durchfahrung des Minikreisverkehrsplatzes abgeschlossen werden würden. Der Minikreisverkehr im Knotenpunkt Emkendorfstraße wird mit Regelmäßen nach EAÖ Abschnitt 5.4 Kreisverkehre hergestellt, so dass eine gute Befahrbarkeit für den ÖPNV erwartet wird.

Die Haltestelle Fahrtrichtung Süden wird geringfügig nach Norden versetzt und vollständig überplant und bilateral mit den Beteiligten abgestimmt. Um Konflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden, wird der Kopenhagener Radweg Richtung Westen verschwenkt und durch den Seitenraum geführt, so dass Radfahrende nicht mehr durch die Bushaltestelle fahren. Für die Fahrgäste entsteht eine Insel, die über zwei ungesicherte Querungen erreicht werden kann.

An der Haltestelle „Reventlowstraße“ werden alle Haltepunkte angepasst und um bis zu 65 m verlegt, damit die Gelenkbusse außerhalb der vorhandenen Überfahrten halten. Darüber hinaus wird die Haltestelle südlich des Knotens (Fahrtrichtung Norden) aufgehoben und ein neuer Haltepunkt nördliche des Knotens vor Hausnummer 31a/ 31b eingerichtet.

Sämtliche Haltestellen erhalten eine Betonfahrbahn mit 3 m Breite und ca. 35 m Länge. Die vorhandenen Fahrgastunterstände werden grundsätzlich zwischen die erste und zweite Tür des Busses umgesetzt. Für den neuen Haltepunkt vor Hausnummer 31a/ 31b wird in Abstimmung mit der Hochbahn ggf. ein neuer FGU vorgesehen. Die erforderliche Durchgangsbreite für Rollstuhlfahrende zwischen Bordkante und Fahrgastunterstand beträgt mindestens 1,50 m. Das Einstiegsfeld für Rollstuhlfahrende ist im Bereich der zweiten Tür barrierefrei zugänglich.

Es sind keine dynamischen Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) geplant.

Die Knotenpunkte werden mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet.

Im Bereich Statthalterplatz wird die Ausfahrt Richtung Norden angepasst und die Mittellinsel zum Teil zurück gebaut. Hierdurch wird ein Überstreichen der Radverkehrsanlage ausgeschlossen.

3.9 Ruhender Verkehr

Im nördlichen Planungsabschnitt zwischen dem Statthalterplatz und der Jungmannstraße wird beidseitig der angeordnete ruhende Verkehr zwischen den Bäumen aufgehoben, da das Überfahren von Radwegen (hier Bauform: Kopenhagener Radweg) zum Erreichen von Parkständen rechtlich nicht zulässig ist. Durch die Aufhebung der Parkstände wird das Konfliktpotential mit dem Radverkehr reduziert und potenzielle Dooring-Unfälle vermieden. Die Flächen werden gegen widerrechtliches Parken baulich mit Findlingen gesichert. Dies umfasst auch die Flächen zwischen den Bäumen, in denen im Bestand widerrechtlich geparkt wird.

Im Klein Flottbeker Weg (Abschnitt 4) bleibt der baulich hergestellte Längsparkstand (zwei Parkstände) erhalten.

Im östlich gelegenen Agathe-Lasch-Weg bleibt das Parken voll auf Gehwegen weiterhin zugelassen (VZ 315). Durch die verlagerte Busbucht und angepasste Radverkehrsführung entfallen 5 Parkstände (angeordnetes Gehwegparken durch VZ 315).

Es sind keine E-Ladestationen, keine Ladezonen und keine switch-Parkstände im Planungsbereich vorgesehen.

Die anliegenden Grundstücke verfügen überwiegend über Grundstückszufahrten von der Reventlowstraße aus. Die an die Grundstückszufahrten angrenzenden Stellplätze auf Privatgrund können bei Bedarf auch von Handwerksbetrieben etc. genutzt werden.

Tabelle 3: Parkstandbilanz

Parkstände	vorhandene Parkstände baulich hergestellt	vorhandene Parkstände (Parken auf Gehweg)	Geplante Parkstände	Parkstandbilanz
Abschnitt 1: Statthalterplatz bis Jungmannstraße	2	10	0	-12
Abschnitt 2: Jungmannstraße bis Walderseestraße	0	3	0	-3
Abschnitt 3: Walderseestraße und Emkendorfstraße	0	3	0	-3
Abschnitt 4: Emkendorfstraße bis Roosens Weg	0	0	0	0
Abschnitt 5: Roosens Weg bis Knoten Agathe-Lasch-Weg	2	5	2	-5
Summe	4	21	2	-23

Im Bereich Statthalterplatz und Gottorpstraße werden 16 Fahrradanhänger ergänzt. Südöstlich des Minikreisverkehrs werden fünf neue Fahrradanhänger vorgesehen. Weiterhin werden im Bereich der Haltestellen „Reventlowstraße (Knoten Reventlowstraße/ Klein-Flottbeker-Weg) vier neue Fahrradanhänger ergänzt.

Tabelle 4: Fahrradparkstandbilanz

Fahrradparkstände	Bestand	Planung	Bilanz
Anzahl Bügel [Stck.]	0	25	+ 25

3.10 Überfahrten

Die Überfahrten werden an den neuen Zustand angepasst und grundsätzlich mit Wabensteinpflaster (Beton) neu hergestellt.

Im südlichen Bereich zwischen der Emkendorfstraße und dem Klein Flottbeker Weg sind mehrere denkmalgeschützte Überfahrten vorhanden. Bei den denkmalgeschützten Überfahrten wird der Belag im Bereich der Geh- und Radwege aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit, des Komforts und um den Vorrang für den Fuß- und Radverkehr zu verdeutlichen, durchgezogen. Außerhalb des Geh- und Radweges werden die Überfahrten bestandsgemäß erhalten.

3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt -wie im Bestand- über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel. Zum Teil versickert das Niederschlagswasser aus den Seitenräumen in die angrenzenden Grünflächen.

Gemäß der Trummenuntersuchung vom Januar 2018 weisen die Anschlussleitungen überwiegend bauliche Mängel auf (u.a. Risse, Brüche). Hydraulische Mängel sind nicht bekannt.

Die Lage der Straßenabläufe wird daher an die neue Situation angepasst und die Trummenanschlussleitungen werden je nach Zustand saniert bzw. erneuert. Im Bereich neu geplanter Bordverläufe sind Schachteinstiege je nach Örtlichkeit und Schachtaufbau zu drehen.

3.12 Fußverkehr

In der Reventlowstraße bleiben Gehwege beidseitig der Fahrbahn erhalten und weisen Gehwegbreiten zwischen ca. 2,0 bis 4,0 m auf. Im Bereich der Bestandsbäume weist der Gehweg Engstellen von ca. 1,5 m auf.

Sämtliche signalisierte Kreuzungen und Haltstellen werden barrierefrei mit getrennten Querungen geplant. An unsignalisierten Einmündungen und über den Kopenhagener Radweg im Bereich der Bushaltestelle Emkendorfstraße FR Süden werden ungesicherte Querungen vorgesehen.

Die F-LSA südlich der Emkendorfstraße wird demontiert und der Einmündungsbereich Emkendorfstraße zu einem großen Minikreisverkehr (D 20 m) umgebaut. An den Kreisverkehrszufahrten und -ausfahrten werden analog dem FGSV „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ Abschnitt 4 umlaufend Fußgängerüberwege (FGÜ) vorgesehen. Innerhalb bebauter Gebiete ist diese Regelung dem Kfz-Verkehr allgemein bekannt.

Im vorliegenden Fall liegt der geplante Minikreisverkehr im Bereich des Schulanmarschweges für die Grundschule Klein Flottbeker Weg und dem Gymnasium Hochrad. Für die Wegebeziehung in Ost-West-Richtung ist die Reventlowstraße daher von (Grund-)

Schülerinnen und Schüler zu queren. Darüber hinaus liegt östlich des Kreisverkehrs eine Seniorenwohnanlage. Um die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden zu erreichen, ist die Reventlowstraße daher ebenfalls zu queren. Für diesen Bereiche liegen keine Zählungen des Fußverkehrs vor.

Der FGÜ ist nach FGSV „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) Abschnitt 3.3.2 unabhängig von der Belastung zweckmäßig, „wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ Beide vorgenannte Kriterien treffen im vorliegenden Fall zu, so dass die Einrichtung des FGÜ im Hinblick auf die Schulwegsicherung gerechtfertigt ist.

Weiterhin ist die Einrichtung eines umlaufenden FGÜ aus Gründen der Barrierefreiheit gemäß H BVA Abschnitt 3.3.7 (s. 58) einzuplanen. Für blinde und sehbehinderte Menschen stellt der Kreisverkehr eine besondere Herausforderung dar, da die akustische Wahrnehmung und Richtungsunterscheidung ankommender Kfz- und Radverkehrsströme nicht bzw. nur eingeschränkt möglich sind. Zur Entschärfung dieses Konfliktes und Reduzierung potenzieller Unfallgefährdungen trägt die Bevorrechtigung des Fußverkehrs in Form der geplanten FGÜ bei. Die Anordnung von baulichen Fahrbahnteilern kann im vorliegenden Fall nicht berücksichtigt werden, da die Ein- und Ausfahrbereiche auf Grund der Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge (Linienbusverkehr, Müllfahrzeug) überfahrbar herzustellen sind.

Die Gehwege werden grundsätzlich mit Pflaster aus Beton befestigt. Im Bereich einiger Bestandsbäume werden punktuell Sonderbauweisen oder weiterhin eine wassergebundene Deckschicht vorgesehen.

3.13 Radverkehr

Zwischen der Jungmannstraße und dem Statthalterplatz wird eine geschützte Radverkehrsanlage vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Anforderungen hinsichtlich der Befahrbarkeit für Großraum- und Schwertransporte und sowie der Abstimmungen mit den Straßenverkehrsbehörden wird in diesem Planungsabschnitt ein 2,5 m breiter Kopenhagener Radweg vorgesehen. Diese Bauform geht zudem unter Berücksichtigung des Baumbestands mit einer größeren Nettobreite für den Radverkehr gegenüber einer Protected Bike Lane einher. Der angrenzende Fahrstreifen wird auf Anforderung der Feuerwehr mit 3,5 m Breite hergestellt. Sämtliche Parkstände zwischen den Bäumen werden ersatzlos aufgehoben, da sie hinter einem Kopenhagener Radweg rechtlich nicht zulässig sind. Im Bereich Statthalterplatz wird die Mittelinsel zum Teil zurück gebaut, so dass ausfahrende Busse in Fahrtrichtung Norden die Radverkehrsanlage nicht mehr überstreichen.

In Richtung Walderseestraße wird der Kopenhagener Radweg in einen baulich vom Kfz-Verkehr getrennten Radweg (Protected Bike Lane) mit 2,50 m Breite überführt. An den nicht benutzungspflichtigen Radweg in der Walderseestraße wird entsprechend angebunden. Für die Querung der Reventlowstraße für Radfahrende in Fahrtrichtung Westen wird eine neue signalisierte Furt bei Stat. 0+230 vorgesehen. Im Knotenbereich wird grundsätzlich ein Radweg (Protected Bike Lane) vorgesehen und sämtliche Radverkehrsflächen rot eingefärbt.

Südlich der Walderseestraße wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden auf einem Kopenhagener Radweg bis südlich der Haltstelle Emkendorfstraße geführt. Der Kopenhagener Radweg wird mit einem Hochbord mit einer Ansicht von mind. 5 cm vom Gehweg

abgegrenzt, um Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu vermeiden. Um Konflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden, wird der Kopenhagener Radweg im Bereich der Haltestelle Richtung Westen in den Seitenraum verschwenkt und mit 2,5 m Breite hergestellt, so dass Radfahrende nicht mehr durch die Bushaltestelle fahren. Hierdurch werden potenzielle Konflikte mit dem einfahrenden Bus sowie dem Kfz-Verkehr bei haltenden Bussen vermieden. Für die Fahrgäste entsteht eine Insel, die über zwei ungesicherte Querungen erreicht werden kann. Ein Fußgängerüberweg über den Kopenhagener Radweg ist nach rechtlicher Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörden nicht anordnungsfähig, so dass der Fußverkehr die Radverkehrsanlage ungesichert zu queren hat. In Fahrtrichtung nach der Haltestelle und vor dem Minikreisverkehr wird der Radverkehr in den Mischverkehr abgeleitet.

Der Radverkehr in Gegenrichtung wird zwischen Hausnummer 36 bis zur Waldersee-straße auf einem Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) bzw. Radweg in Mittellage geführt (vgl. Abschnitt 3.3). Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit für die Radfahrenden wird vor der Haltlinie auf ca. 15 m Länge eine um ca. 7 cm erhöhte Führungsform vorgesehen und durch die beidseitige Einfassung mit Flachbordsteinen realisiert.

Im Einmündungsbereich Emkendorfstraße sind gemäß Auswertung der Unfalllage zwischen 2019 und 2021 drei Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Beteiligung Radfahrender dokumentiert, die durch die Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz zukünftig vermieden werden können. Die Umgestaltung zum Kreisverkehr soll die Verkehrssicherheit für Radfahrende im Einmündungsbereich erhöhen. Bei der Planung des großen Minikreisverkehrs wurde eine Verlagerung des Kreismittelpunktes berücksichtigt, die zu einer deutlichen Ablenkung und damit zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Knotenbereich beiträgt. Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Bereich des Kreisverkehrs ist gewünscht und trägt wesentlich zum hohen Sicherheitsniveau bei. Die Umsetzung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Reventlowstraße / Emkendorfstraße entspricht auch dem Beschluss 20-5485 der Bezirksversammlung Altona.

Südlich der Emkendorfstraße verkehren gemäß Verkehrszählung bis zu 961 Kfz/h in der Morgenspitze. Der Schwerverkehr wurde mit rd. 490 LKW/13h ermittelt. Danach ist die Reventlowstraße unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den Belastungsbereich II bis III nach ERA einzustufen und eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen. Sofern der Flächenbedarf in der Örtlichkeit nicht umgesetzt werden kann, ist der Einsatz von Führungsformen der nächsttieferen Belastungsklasse zu prüfen (z.B. Anordnung von Schutzstreifen). Dies trifft im vorliegenden Planungsabschnitt durch die beengte Fahrbahnbreite von ca. 7,40 m zu. Radfahrstreifen könnten in diesem Abschnitt nur bei Entfall sämtlicher, sehr wertvoller Bestandsbäume auf der Westseite realisiert werden. Die Variante wird daher nicht weiterverfolgt. Für die Anordnung der Schutzstreifen wird der empfohlene Grenzwert nach ERA von 1.000 LKW/d deutlich unterschritten. Der Bordverlauf bleibt beidseitig erhalten. Ferner können mit der verfügbaren Fahrbahnbreite von 7,4 m keine beidseitigen Schutzstreifen eingerichtet werden.

Um die Situation für Radfahrende unter den gegebenen Randbedingungen dennoch zu verbessern, wird in Fahrtrichtung Norden ein Schutzstreifen mit 1,9 m Breite vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr steht eine Restfahrbahnbreite von ca. 5,5 m zur Verfügung, so dass Radfahrende mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden können. Im Begegnungsfall Bus/Bus wird der Schutzstreifen planmäßig durch den Bus in Anspruch

genommen. Für den Busbetrieb steht ausreichend Querschnittsbreite zur Verfügung. Der Begegnungsfall PKW/PKW und PKW/LKW ist ohne Inanspruchnahme des Schutzstreifens möglich.

In Gegenrichtung wird dem Radverkehr Richtung Süden ein Radweg mit 2,0 m Breite im Seitenraum zwischen Gehweg und Grünfläche angeboten, der nicht benutzungspflichtig ist.

Im Knotenbereich Reventlowstraße/ Klein Flottbeker Weg/ Agathe-Lasch-Weg stehen Radfahrenden Furten in einer Breite von 2,0 m und mit Roteinfärbung zur Verfügung. Die Radfahrenden vom Radweg aus Fahrtrichtung Norden werden mittels Radsignal gesichert in den Kfz-Verkehr überführt.

In den Straßen Klein Flottbeker Weg und Agathe-Lasch-Weg wird der Radverkehr aus dem Mischverkehr gemäß ERA Abschnitt 4.4.2 in aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) aufgefangen.

Im Agathe-Lasch-Weg östlich des Knotenpunktes erhalten Radfahrende im Bereich der verlegten Busbucht einen Vorbeifahrstreifen mit 2,25 m Breite.

3.14 Barrierefreiheit

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

Sämtliche signalisierten und unsignalisierten Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm Bordvorstand beim Sperrfeld. In den übrigen Bereichen werden die erforderlichen Bordsteinhöhen gemäß ReStra berücksichtigt. An unsignalisierten Einmündungen werden ungesicherte Querungen vorgesehen. Soweit noch nicht vorhanden werden die Lichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgestattet.

Die Übergänge zwischen den Gehwegen zu den Radwegen werden mit den notwendigen Bodenindikatoren ausgestattet.

Die Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. die Busbucht werden jeweils mit Einstiegsfeldern und Auffindestreifen ausgestattet. Zur barrierefreien Gestaltung werden die Haltepunkte mit Bussonderborden und einer Auftrittshöhe von 16 cm in Busbuchten bzw. 18 cm bei Haltestellen am Fahrbahnrand ausgestattet.

Fahrradbügel und Sitzbänke werden taktil ertastbar eingefasst.

3.15 Beleuchtung

Die Standorte der ÖB – Masten sind im Bereich der Knoten und auf der Strecke an den neuen Zustand gemäß den Vorgaben von HHVA anzupassen.

Ferner sind die Leuchtpunkte am Geh- und Radweg im westlichen Seitenraum zwischen der Olshausenstraße und dem Klein Flottbeker Weg zu versetzen.

3.16 Ausstattung / Möblierung

In Abstimmung mit VD513 ist die vorhandene wegweisende Beschilderung am Knoten Reventlowstraße/ Walderseestraße entsprechend an die neuen Masten zu versetzen.

Für die Uhr mit Werbeträger im Knoten Walderseestraße ist ein neuer Standort auf der neuen Mittelinsel zu finden.

Der rotierende Werbeträger in Säulenform bei Hausnummer 38 ist an einen neuen Standort zu versetzen.

Die Findlinge im Grünstreifen an der Einmündung Emkendorfstraße sind umzusetzen.

Die Fahrgastunterstände an den Haltestellen „Emkendorfstraße“ und „Reventlowstraße“ sind umzusetzen.

Vorhandene Sitzbänke bleiben erhalten (Bereich Walderseestraße).

Erläuterungen zu den geplanten Fahrradanhänger sind im Abschnitt 3.9 „Ruhender Verkehr“ zu finden. Die Straßenmöblierungen werden möglichst so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden.

Geplante Sondernutzungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

3.17 Straßenbegleitgrün

Durch die Beibehaltung des Bordverlaufes im Streckenverlauf können die meisten Straßenbäume gehalten werden. In den Knotenpunkten hingegen sind Baumfällungen auf Grund von fahrgeometrischen oder verkehrssicherheitstechnischen Aspekten erforderlich. Insgesamt sind 10 Neupflanzungen vorgesehen.

Im August 2019 wurden in den Bereichen mit dem größten Störpotential durch die Anpassung des Bordverlaufes Wurzelsuchgräben durchgeführt. Die Arbeiten wurden vom Ing.-Büro Dipl.-Ing. Block-Daniel begleitet. Eine weitere Wurzelsuchgrabung wurde im Bereich des geplanten Kreisverkehrs in der Emkendorfstraße am 02.03.2021 durchgeführt.

Die vorhandenen privaten Hecken auf dem öffentlichen Grund engen den Gehweg ein und müssen durch die Eigentümer zurückgeschnitten werden.

Tabelle 3: Übersicht Baumbilanz

	Baumbestand	Baumfällungen	Neupflanzungen	Baumbilanz
Abschnitt 1: Statthalterplatz bis Jungmannstraße	33	-1	+2	+1
Abschnitt 2: Jungmannstraße bis Walderseestraße	ca. 50	-2	0	-2
Abschnitt 3: Walderseestraße und Emkendorfstraße	21	-3	+4	+1
Abschnitt 4: Emkendorfstraße bis Roosens Weg	34	0	+2	+2
Abschnitt 5: Roosens Weg bis Knoten Agathe-Lasch-Weg	19	0	+2	+2
Summe	Ca. 157	-6	+10	+4

3.18 Anwohnerbetroffenheit

Sämtliche Überfahrten zu den Anwohnenden bleiben erhalten und werden an den neuen Bordverlauf angepasst.

Durch die entfallenen Parkstände im nördlichen Abschnitt zwischen Statthalterplatz und Jungmannstraße stehen keine öffentlichen Parkstände mehr für den Besucherverkehr zur Verfügung.

Um den Baumbestand im Planungsbereich zu erhalten, werden keine Ladezonen vorgesehen.

3.19 Wirtschaftsverkehr

Auch in Zukunft bleiben alle Wegebeziehungen bestehen, so dass sich für den übergeordneten Wirtschaftsverkehr keine Einschränkungen ergeben. Die Verkehrsflächen sind so dimensioniert, dass sie für Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs weiterhin befahrbar sind. Es ist somit von keinen negativen Auswirkungen für den Wirtschaftsverkehr auszugehen.

Es sind keine Einzelhandel- oder Gastronomiebetriebe im Planungsgebiet vorhanden. Nördliche des Planungsgebietes grenzt der Statthalterplatz mit gastronomischen Einrichtungen an.

Durch die entfallenen Parkstände im nördlichen Abschnitt zwischen Statthalterplatz und Jungmannstraße stehen keine öffentlichen Parkstände mehr für Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) sowie Handwerker und Techniker zur Verfügung. Aufgrund diverser Grundstückszufahrten, die auch von KEP-Dienstleistern bzw. Handwerkenden für die Erreichung der Kundschaft genutzt werden können, wird dies als verträglich eingestuft.

Im übrigen Planungsgebiet ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Bestand, so dass der Lieferverkehr wie im Bestand auf der Fahrbahn stattfindet.

Während der Bauzeit wird es für den Wirtschaftsverkehr bauzeitliche Einschränkungen in Form von entfallenden Fahrbeziehungen geben.

3.20 Grundwasser

Im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2008 (www.geoportal-hamburg.de) ist im Bereich der Maßnahme ein Wasserstand von ca. 16 mNN (nördlich Emkendorfstraße) bis 13 mNN (Bereich Klein Flottbeker Weg) ausgewiesen.

Unter Berücksichtigung der Geländehöhen von ca. 19,4 mNN im Bereich Walderseestraße und ca. 21,3 mNN im Bereich Agathe Lasch Weg ist ca. 3,1 m bis 9,3 m unter GOK mit Grundwasser zu rechnen.

3.21 Ersatzbaustoffe

Gemäß dem „Merkblatt zur Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg“ ist das Planungsgebiet als „Fläche mit Prüfungsbedarf“ ausgewiesen.

Aus dem Bohrarchiv (www.geoportal-hamburg.de) ist ersichtlich, dass undurchlässiger Geschiebelehm oberflächennah ansteht. Gemäß dem Merkblatt ist die Ermittlung des

höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes bei diesen anstehenden Böden nicht relevant und der Einbau von Ersatzbaustoffen zulässig.

3.22 Asphalt- und Baugrunduntersuchung

Gemäß den Ergebnissen aus der Asphalt- und Baugrunduntersuchung vom 28.05.2018 (Untersuchungsbericht Nr. 1413/18, asphalt-labor) wurden in der Fahrbahn und in den Seitenräumen 20 Bohrkern (BK) entnommen und hinsichtlich asphalttechnologischer Eigenschaften untersucht.

Demnach weist der Asphaltaufbau in der Reventlowstraße überwiegend mehrlagige Asphalttrag- und Asphaltdeckschichten mit einer Gesamtdicke zwischen 14 cm und 38 cm auf. In den Bohrkernen 2, 3, 13 und 18 wurden hydraulische Tragschichten bzw. Verfestigungen mit Zement mit einer Dicke von 9 cm bis 22 cm festgestellt.

Mit Ausnahme der Tragschichten am BK 19 (vor Reventlowstraße 56) sind alle erbohrten Asphaltdecken als pechfrei einzustufen.

An den BK 11 und 16 wurde ein fehlender Schichtenverbund zwischen der Deckschicht bzw. dem Asphaltgrobbletton und der 1. Asphalttagsschicht festgestellt.

Die ungebundenen Schichten wurden hinsichtlich deren Umweltverträglichkeit untersucht. Gemäß den Laborergebnissen stehen überwiegend Sand-Schluff-Gemische mit unterschiedlichen Beimengungen von Bauschutt oder Schlacke an. Die Böden sind den LAGA-Einbauklassen Z0, Z1.1, Z1.2, Z2 und den Deponieklassen DK 0 und DK 2 zuzuordnen.

Der vorgenannte Aufbau entspricht keiner Belastungskategorie nach ReStra/ RStO, weist aber durch die Gesamtdicke der Asphaltdecken keinen unterdimensionierten Aufbau auf. Eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn im gesamten Planungsgebiet ist daher nicht vorgesehen. Der konkrete Sanierungsbedarf wird abschnittsweise festgelegt.

3.23 Kampfmittel

Gemäß der Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung vom 21.02.2018 (Gz. BIS/F046-17/08012_1) bestehen folgende Verdachtsbereiche:

- Westlicher Anschlussbereich Statthalterplatz: Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht
- Knoten Walderseestraße und Parkanlage: Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht und Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Bombenkrater
- Zwischen Emkendorfstraße und Knoten Klein Flottbeker Weg: Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht
- Südlicher Anschlussbereich Halbmondsweg: Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht

In der Bauausführung werden baubegleitende Sondierungsarbeiten berücksichtigt.

3.24 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wurde im Rahmen von Leitungsbesprechungen am 12.12.2019 und 05.07.2022 abgestimmt.

3.25 Wirtschaftlichkeit

Durch die Neuordnung des Radverkehrs wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt und gleichzeitig die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern erheblich reduziert.

Investitionen in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind in Bezug auf die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsträger grundsätzlich wirtschaftlicher als Investitionen z.B. in den ausschließlichen Ausbau des motorisierten Individualverkehrs, da mit gleichem Mitteleinsatz mehr potenzielle Kunden erreicht werden bzw. da Investitionen in den Radverkehr gegenüber Investitionen in andere Verkehrsträger vergleichsweise gering sind. Fuß- und Radverkehrsförderung sind insofern die effizienteste Investitionsform im Bereich Mobilität.

Es wurden funktionale und technische Varianten untersucht und aufgrund der vorgegebenen Planungsziele, der bestehenden örtlichen Randbedingungen und geltenden Regelwerke bewertet. Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen, verkehrlichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde die oben beschriebene Vorzugsvariante als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante zur Erfüllung des Planungsziels festgelegt. Die Maßnahme wird nach der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Ausgabe 2017), der RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus) sowie der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010) ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Die Radwegführung sowie die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestaltet. Im Vordergrund steht dabei, für die Radfahrenden eine sichere Führung und eine durchgängige Befahrbarkeit herzustellen. Die potenziellen Konfliktstellen zwischen Radfahrenden und den anderen Verkehrsteilnehmern sollen insbesondere im Bereich der Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten auf ein Minimum reduziert werden. Diese Maßnahmen führen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität in diesem Abschnitt.

An den Haltestellen ist der Einbau von Sonderborden mit mindestens 16 cm Höhe geplant. Dies ermöglicht ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich verkürzend auf die Fahrgastwechselzeiten aus. Der Einbau von taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren fördert die sichere und barrierefreie Nutzung der Haltestellen.

Darüber hinaus werden im gesamten Streckenabschnitt durch den Umbau der Seitenräume die Führung des Fußverkehrs insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen optimiert. Sämtliche Anlagen werden mit taktilen Leitelementen und

Bodenindikatoren ausgestattet. Die Herstellung eines barrierefrei nutzbaren öffentlichen Raums stellt eine gesetzliche Pflicht dar. Damit verbundene Kosten dürften aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht abgewogen werden (s. auch HmbGGbM § 7 Abs. 2).

Die Lichtsignalanlagen werden an die neuen verkehrlichen Randbedingungen angepasst und entsprechend modernisiert sowie mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgestattet. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung innerhalb der Knotenpunkte wird durch die bedarfsgerechten Anpassungen der Anlagen bzw. der Signalprogrammierungen gesteigert.

Durch Optimierung und eine bestandsnahe Planung kann der stadtbildprägende, alte Baumbestand weitgehend erhalten bleiben. Erforderliche Baumfällungen wurden auf ein Minimum reduziert. Im Planungsbereich konnten Neupflanzung vorgesehen werden, so dass die Baumfällungen ausgeglichen werden.

Für die Freie und Hansestadt Hamburg ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für alle Nutzergruppen unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmenden sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Der vorgesehene Sanierungsumfang wurde auf Basis des Planungsumfang der Vorzugsvariante, der Verkehrsbelastung und der Bohrkernuntersuchungen festgelegt. Gemäß dem vorliegenden Gutachten des Asphalt Labors ist die Asphaltfahrbahn weitgehend in einem guten Zustand. Eine generelle Grundinstandsetzung ist daher nicht erforderlich. Die Vollausbaubereiche werden auf die Planungsbereiche begrenzt, in denen eine Höhenanpassung über Asphaltdeck- bzw. -binderschicht nicht möglich ist oder durch den Ausbau von Betonfahrbahnen bzw. Kopenhagener Radwege erforderlich wird. Der Bordkantenverlauf wurde, sofern möglich, u.a. aus Gründen der Wirtschaftlichkeit beibehalten. Wo technisch möglich, werden Ersatzbaustoffe verwendet.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine geeigneten, technisch gleichwertigen und wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

3.26 Bautechnische Einzelheiten

Die Befestigung der Flächen sowie die Wahl der Randeinfassungen erfolgt nach den geltenden Richtlinien (ReStra bzw. RStO) und wird im Zuge der Aufstellung der AU Bau endgültig abgestimmt. Sonderaufbauten sind zum jetzigen Zeitpunkt der Planung nicht vorgesehen.

Der Einbau besonderer Baumaterialien (z.B. Geotextil) ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht geplant.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme liegt im Bereich der derzeit geltenden Bebauungspläne Othmarschen 10, Othmarschen 27, Othmarschen 28, Othmarschen 30, Othmarschen 36 und Othmarschen 37. Es befinden sich keine Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren.

Die Parkanlage in der Walderseestraße ist dem Verwaltungsvermögen Tiefbau des Bezirkes Altona zugeordnet.

Der überplante Bereich liegt weder in einem Trinkwasserschutzgebiet noch in einem Sanierungsgebiet.

Das LSG Altona-Südwest, Ottensen, Othmarschen, Klein Flottbek, Nienstedten, Dockenhusen, Blankenese, Rissen grenzt an das Planungsgebiet (Flst. 713, Emkendorfstraße 49 und Flst 2173, Roosens Weg 28).

Im Bereich der überplanten Straßenverkehrsfläche liegen keine denkmalgeschützten Ensembles. Auf den angrenzenden privaten Flurstücken 2672, 3668/ 3669, 2173, 62/ 63 und 2447 liegen geschützte Bau- und Gartendenkmäler und geschützte Ensemble.

5. Umweltbelange

5.1 Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich. Die entfallenen Bäume werden durch Neupflanzungen im Planungsgebiet kompensiert.

5.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es liegt ein baulicher Eingriff durch Verlegung von Fahrstreifen im Bereich des Minikreisverkehrsplatzes vor. Es wird vor der Umsetzung der Maßnahme geprüft, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

5.4 Beitrag zum Hamburger Klimaplan

Die neuen Radverkehrsanlagen sollen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver machen und damit die Mobilitätswende fördern.

Die Maßnahme leistet damit einen Beitrag zum Hamburger Klimaplan und dem Transformationspfad Mobilitätswende.

6. Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien bzw. auf öffentlichen Flurstücken durchgeführt.

Die Inanspruchnahme der Flächen aus der Parkanlage gegenüber Hausnummer 32 ist mit der Abteilung Stadtgrün abgestimmt. Die entsprechenden Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme umgeschlüsselt und gehen in das Verwaltungsvermögen Tiefbau über.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt gemäß Jährlicher Vereinbarung zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirksamt Altona über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr über die PSP-Elemente

Investiv: 2-21203010-00020.12

Konsumtiv: 3-21203010-000020.12

Die grob geschätzten Baukosten der Maßnahme betragen vorläufig ca. 3.800.000 € (brutto, zzgl. Kosten für Lichtsignalanlagen und öffentliche Beleuchtung).

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme verbleibt der Straßenabschnitt zwischen Walderseestraße und Agathe-Lasch-Weg im Anlagevermögen des Bezirkes. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen weiterhin dem Bezirk.

Der Planungsabschnitt zwischen Walderseestraße und Statthalterplatz bleibt weiterhin Hauptverkehrsstraße und damit im Anlagevermögen und Anlagenmanagement der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

6.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber, Bedarfs- und Realisierungsträger sowie zuständig für die Baudurchführung ist die

Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch das
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentl. Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer.

Parallel unterstützt das Büro PRISMA Projektingenieure GmbH das Bezirksamt Altona in Funktion der Projektsteuerung bei der Realisierung der Maßnahme.

Die Planunterlagen für die Verkehrsanlagen wurden durch das Büro Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH erarbeitet.

6.4 Vorstellung der Maßnahme

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 27.08.2018 über die Planung informiert.

Weiterhin wurde die geplante Maßnahme am 17.12.2018 und 20.06.2022 im Verkehrsausschuss vorgestellt.

Die Planung kann jederzeit öffentlich im ALLRIS Sitzungsdienst des Bezirksamts Altona eingesehen werden.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

6.5 Voraussichtlicher Baubeginn

Der Abschnitt südlich der Walderseestraße (Klein Flottbeker Weg bis Walderseestraße) soll in Abstimmung mit der Behörde für Mobilitätswende (BVM/MV) in der Unterbrechung der Straßenbauarbeiten in der Elbchaussee in 2024 umgesetzt werden. Der Zeitpunkt der Umsetzung sowie die bauzeitliche Verkehrsführung für den Abschnitt zwischen Walderseestraße und Statthalter Platz befinden sich aktuell noch in der Abstimmung zwischen der BVM/MV und dem Bezirk Altona. Sofern der Abschnitt zwischen Jungmannstraße und Statthalterplatz der nunmehr schlussverschickten Planung erst nach der Fertigstellung des Deckels A7 realisiert werden kann, ist für den Abschnitt eine Interimsmaßnahme in Form von Radfahrstreifen vorgesehen.

Datum: 08.03.2023

gez. 

(Masuch + Olbrisch Ing.ges. mbH)

Betr.: Ausbau der Velorouten, Teilmaßnahme A12 – Reventlowstraße
(Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg)

hier: Abwägung zur 1. Verschickung vom 08.08.2019

**Abwägung der zur Erstverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis

1.	A / MR 13 (Sondernutzungen)	3
2.	A / MR 20 (Straßen und Gewässer)	3
3.	A / MR 210 (Verkehrsprojekte)	3
4.	A / MR 2114 (GIS / ROADS)	3
5.	A / MR 218	3
6.	A / MR 220V (Unterhaltung)	3
8.	A / MR-L	3
9.	A / MR 320 (Bäume) vom 01.11.2019	3
10.	A / VS 313 (Bodenschutz) vom 23.09.2019	5
11.	A / D4	5
12.	A / SL 10 (Übergeordnete Pl.)	5
13.	A / SL 20 (Bebauungspl.)	5
14.	A / SL 30 (Landschaftspl.)	5
15.	E / MR 20 (Techn. Aufsicht)	5
16.	A / MR 210V (Verkehrsprojekte)	5
17.	BIS / VD 513 vom 15.09.2022	6
18.	BIS / VD 52 vom 05.11.2019	7
19.	BIS / PK 25 vom 30.10.2020	8
20.	BIS / Feuerwehr	9
21.	BIS / GEKV (Gefahrenerkundung)	9
22.	HHVA / ÖB vom 15.11.2019	9
23.	HHVA / LSA vom 23.08.2019	14
24.	FB / 6-63 (Anliegerbeiträge) vom 23.08.2019	15
25.	LSBG / S2	15
26.	LSBG / GF/PB vom 13.09.2019	15
27.	LSBG / IVS1 und LSBG GF/PB vom 13.09.2019	15
28.	LSBG / KOST	17
29.	BWVI / Amt V vom 08.10.2019	17
30.	BSW / LP (L- u. Stadtentw.)	18
31.	SRH Stadtreinigung vom 16.09.2019	18
32.	BASFI / Senatskoordinatorin für Gleichstellung	19
33.	BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 10.09.2019	19
34.	Hochbahn vom 02.10.2019	20
35.	VHH vom 02.10.2019	20
36.	HVV vom 02.10.2019	22
37.	P+R vom 20.09.2019	22
38.	ADFC vom 21.09.2019	26
39.	FUSS e.V.	29
40.	ADAC	29
41.	BSVH (Blinden u. Sehbehinderten Verein Hamburg) vom 19.08.2019	29
42.	Verein Barrierefrei Leben e.V.	29
43.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 25.09.2019	29
44.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft	30
45.	Bezirks-Seniorenbeirat	30
46.	Werbeträger Ströer vom 17.09.2019	30

47.	Werbeträger Wall vom 23.09.2019	31
48.	Steg Hamburg	35
49.	PRISMA.....	35
50.	Ipc Dr. Talkenberger.....	35
51.	1&1 Versatel Deutschland vom 23.09.2019.....	35
52.	BT Germany vom 19.08.2019	35
53.	CenturyLink + LEVEL3 vom 27.08.2019.....	36
54.	Colt Technology Services vom 19.08.2019	36
55.	Dataport vom 29.08.2019.....	36
56.	DB Kommunikationstechnik vom 28.08.2019	36
57.	Deutsche Telekom vom 30.08.2019	36
58.	Enercity Contracting Nord	36
59.	euNetworks vom 20.08.2019	36
60.	GasLINE vom 19.08.2019.....	37
61.	Gasnetz Hamburg vom 26.08.2019	37
62.	Gasunie Deutschland Services vom 20.08.2019	38
63.	GENEFF vom 19.08.2019.....	38
64.	Giftge Consult c/o nordCom vom 19.06.2019	38
65.	Global Connect A/S vom 29.08.2019.....	38
66.	Hamburg Gas Consult.....	38
67.	Hamburg Wasser, HWW vom 19.09.2019.....	38
68.	Hamburg Wasser, HSE, servTEC, Hamburg Energie vom 19.09.2019	40
69.	HanseWerk Natur vom 16.09.2019.....	43
70.	ImmoMediaNet vom 19.08.2019	44
71.	Interoute Germany vom 19.08.2019	44
72.	LWLcom vom 22.08.2019	44
73.	MTI Teleport München vom 20.08.2019	44
74.	1 PKV Projektleitung & Kabelverl.....	45
75.	PLEdoc vom 19.08.2019.....	45
76.	PYUR (Primacom, Martens).....	45
77.	Stromnetz Hamburg	45
78.	Telia Carrier Germany.....	45
79.	URBANA Energiedienste	45
80.	Vattenfall Wärme Hamburg vom 19.08.2019.....	45
81.	Verizon Deutschland vom 19.08.2019	46
82.	Vodafone Kabel Deutschland.....	46
83.	wilhelm.tel vom 19.08.2019.....	46
84.	willy.tel vom 19.08.2019.....	46
85.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 21.08.2019.....	46
86.	Energie Mark Brandenburg	46

Stellungnahme	Abwägung
1. A / MR 13 (Sondernutzungen) Keine Stellungnahme erfolgt.	
2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer) Keine Stellungnahme erfolgt.	
3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte) Keine Stellungnahme erfolgt.	
4. A / MR 2114 (GIS / ROADS) Keine Stellungnahme erfolgt.	
5. A / MR 218 Keine Stellungnahme erfolgt.	
6. A / MR 220V (Unterhaltung) Keine Stellungnahme erfolgt.	
7. A / MR 70 (Baustellenkoord.) Keine Stellungnahme erfolgt.	
8. A / MR-L Keine Stellungnahme erfolgt.	
9. A / MR 320 (Bäume) vom 01.11.2019 Stellungnahme: MR 3 stimmt der Baumaßnahme unter der Bedingung folgender Planänderungen und Auflagen im Grundsatz zu. A.) Erforderliche Planänderungen bzw.- Ergänzungen: 1. Der Fällung einer Linde vor Reventlowstraße 28 wird nicht zugestimmt. 2. Kein Regelausbau im Wurzelbereich zu erhaltenden Baumbestandes. Auf den Einbau von Bordsteinen, Tragschichten, Gehwegplatten und Pflastersteinen ist im Wurzelbereich zu verzichten. Stattdessen sind wassergebundene Materialien zu verwenden.	Kenntnisnahme Zu 1.: Die Haltestelle wird nach Süden vor den Minikreisverkehr verschoben, so dass der Baum erhalten bleibt. Zu 2.: Die Straßenbaumaßnahme wird baumpflegerisch eng begleitet. Sollten sich im Ausbaubereich im Seitenraum Haltewurzeln befinden, werden Sonderbauweisen mit der Abteilung MR3 abgestimmt bzw. die Fläche mit wassergebundenen Materialien hergestellt.

Stellungnahme	Abwägung
<p>3. Alle neu zu pflanzenden Bäume sind in mind. 12m³ Baumgrubenssubstrat gemäß FLL-Richtlinie zu pflanzen. Die dauerhaft ausreichende Belüftung der Baumgruben und der Schutz vor Verdichtung ist konstruktiv zu gewährleisten.</p> <p>B.) Auflagen und Bedingungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schutz der zu erhaltenden Bäume nach RAS-LP 4, DIN 18920, DWA - M 162. 2. Zur Begleitung der Baumaßnahme ist für den gesamten Zeitraum der Durchführung ein Baumgutachterbüro und eine Baumpflegefirma zu beauftragen. Der Baumgutachter plant die für den Erhalt des Baumbestandes erforderlichen Schutzmaßnahmen. Die Mitarbeiter der Baumpflegefirma stehen für die jeweiligen Einsätze vor Ort zur Verfügung. Nur diese führen Arbeiten an zu erhaltenden Bäumen durch. Die geforderte Qualifikation des Mitarbeiters der Baumpflegefirma vor Ort ist mindestens geprüfter Fachagrarwirt Baumpfleger oder European Treeworker. 3. Vor und nach den Tiefbauarbeiten sind Lichtraumprofilschnitte zum Freischneiden des Arbeitsraumes, zur Beseitigung von Schäden durch Baumaschinen erforderlich sowie Wurzelsuchgräben /Wurzelrückschnitte bei geplanten Schachtungen im Wurzelbereich. 4. Auf die Notwendigkeit der gutachterlichen Untersuchung von öffentlichen Straßenbäumen, Grenzbäumen und Privatbäumen auf ihre Standsicherheit nach Entfernung von Baumwurzeln wird ausdrücklich hingewiesen. 5. Infolge des Verlustes an Blatt- und Wurzelmasse diverser Bäume infolge oder zur Vorbereitung der Baumaßnahme sind jeweils Kronenausgleichsschnitte, Bewässerungs- und Düngungsmaßnahmen an diversen Bäumen erforderlich. Beschädigte Teile von Bäumen sind zu melden. Alle Baumpflegearbeiten sind durch eine Fachfirma der Baumpfleger nach ZTV Baumpfleger 2017 (aktuelle Fassung) auszuführen. 6. Schäden an zu erhaltenden Bäumen im Zuge der Baumaßnahme werden nach dem Sachwertverfahren Koch (Aktualisierte Gehölzwertermittlungstabellen in der aktuellen Fassung) nach dem Verursacherprinzip mit dessen Versicherung abgerechnet. <p>C.) Kosten:</p> <p>Baumgutachter geschätzter Aufwand 50 Std x 90 € /Std. = 4.500,00 € Baumpfleger geschätzter Aufwand 200 Std x 50 € /Std. = 10.000,00 € Fällungen /Rodungen: 11 Stck. x 500 € /Stck.= 5.500,00 € Neupflanzungen einschl. Fertigstellungs- u. Entwicklungspflege: 14 Stck. x 1.600 € /Stck.= 22.400,00 € Lichtraumprofilschnitt / Kronenausgleichsschnitte 60 Stck. x 250 € /Stck. = 15.000,00 €</p>	<p>Zu 3.: Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Zu 1. bis 6.: Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Die Kosten werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Mit den Anpassungen der Planung nach der Erstverschickung haben sich auch die Anzahl der Baumfällungen und Neupflanzungen geändert. Die Planungsänderungen wurden bilateral mit A/MR350 abgestimmt. A/MR 350 wird gebeten einen aktualisierten Kostenbeitrag zur AU auf Grundlage der Schlussverschickung zu liefern.</p>

Stellungnahme	Abwägung
Düngung /Bewässerung 60 Stck. x 150 €/Stck.= 9.000,00 € Wurzelaufgrabungen psch. 5.000,00 € Wurzelrückschnitte geschätzter Aufwand psch. = 5.000,00 € Summe netto = 76.400,00 € 19 % USt. = 14.516,00 € Summe brutto = 90.916,00.€ Rundung: = 84,00 € Gesamtsumme baumpflegerische Arbeiten brutto: = 91.000,00 €	
10. A / VS 313 (Bodenschutz) vom 23.09.2019 Der Bereich der geplanten Arbeiten für den Ausbau der Velorouten, Teilmaßnahme A12 Reventlowstraße, liegt gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg nicht im Bereich einer Altlast, altlastverdächtigen Fläche, schädlichen Bodenveränderung, Verdachtsfläche und/oder eines Grundwasserschadens. Gegen das Bauvorhaben bestehen aus Sicht des Bodenschutzes und der Flächensanierung keine Bedenken.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme
11. A / D4 Keine Stellungnahme erfolgt.	
12. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) Keine Stellungnahme erfolgt.	
13. A / SL 20 (Bebauungspl.) Keine Stellungnahme erfolgt.	
14. A / SL 30 (Landschaftspl.) Keine Stellungnahme erfolgt.	
15. E / MR 20 (Techn. Aufsicht) Keine Stellungnahme erfolgt.	
16. A / MR 210V (Verkehrsprojekte) Keine Stellungnahme erfolgt.	

Stellungnahme	Abwägung
<p>17. BIS / VD 513 und Autobahn GmbH vom 15.09.2022</p> <p>Die Autobahn-Wegweisung führt zur AS Othmarschen. Hier gibt es 3 Szenarien, die Auswirkung auf die thematisierte Wegweisung zur Autobahn haben könnten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sperrung der Auffahrt FR Süd (Hannover) 2. Sperrung der Auffahrt FR Nord (Flensburg/Kiel) 3. Sperrung beider Fahrtrichtungen (Kombination zweier Ereignisse) <p><u>Fall 1</u> kommt vor, wenn die 4. Röhre wegen Ereignis oder Wartungsarbeiten gesperrt wird. Dann wird aber automatisch auf der Walderseestraße eine Umleitung U29 über die A7 FR Nord und AS-Bahrenfeld geschaltet.</p> <p><u>Fall 2</u> kommt aktuell auch vor aber eher selten. Zukünftig mit dem Altonatunnel kann dies aber häufiger eintreten, z.B. bei Gegenverkehr Weströhre oder Ereignis/Wartungsarbeiten im Tunnel.</p> <p>In beiden Fällen muss bei der Dynamisierung die Fahrtrichtung auf der A7 mitangegeben werden. Bei Vollsperrungen der A7 wird eh über Elbrücken umgeleitet. Auch für die Bauphasen des Altonatunnels können Rahmenbedingungen entstehen, die dann aber auch statisch gelöst werden können.</p> <p>Es gibt damit zwei potentielle Standorte für eine dynamische Wegweisung zur Autobahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reventlowstraße, Stat.: 0+268, Ostseite, Ecke Walderseestraße: - Reventlowstraße, Stat.: 0+435, Ostseite, Ecke Emkendorfstraße: <p>Hier könnte dann als Alternativroute die Geradeausfahrt über Ebertallee, Osdorfer Weg zur AS-Bahrenfeld angezeigt werden. Das macht Sinn, wenn der Fall 2 eintrifft.</p> <p>Der Standort Reventlowstraße, Stat.: 0+297, Mittelinsel, Ecke Walderseestraße müsste im Bedarfsfall einen U-Turn anzeigen, was wohl verkehrlich eher ungünstig ist.</p> <p>Fazit Mit Blick auf die Fertigstellung des Altonatunnels kann eine dynamische Wegweisung sinnvoll sein. Hier wäre dann noch die Wirtschaftlichkeit abzuwägen. Wartungsarbeiten werden durchweg an verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt, so dass viel weniger Verkehr betroffen ist, wenn eine ungünstigere Umleitung direkt an der AS-Othmarschen aufgebaut ist. Aus meiner Sicht kann man darauf verzichten.</p> <p>---</p>	<p>Die erforderlichen Anpassungen der Standorte an der wegweisenden Beschilderung wurden im Nachgang der 1. Verschickung mit VD 513 und der Autobahn GmbH abgestimmt. Eine dynamische wegweisende Beschilderung wird im Rahmen dieser Maßnahme demnach nicht vorgesehen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><i>Vielen Dank für Ihre E-Mail und somit Einbeziehung der VD 513 für die wegweisende Beschilderung – Achtung: NUR wegweisende Beschilderung.</i></p> <p><i>Aus Sicht der VD 513 spricht nichts gegen Ihre Planung.</i></p> <p><i>Worüber man grundsätzlich nachdenken könnte, wäre eine dynamische Beschilderung bezüglich der Autobahn A 7. Hier könnte zum Beispiel im Falle einer Vollsperrung (Fahrtrichtungsunabhängig) bereits vorzeitig darauf hingewiesen werden mit entsprechender Empfehlung einer neuen Route. Ist aber nur ein Vorschlag.</i></p> <p><i>Sollten wider Erwarten doch neue VZ angefertigt werden müssen, lassen Sie es mich bitte wissen. In dem Falle würden wir vor Herstellung der VZ eine Schildervorlage zur vorherigen Freigabe benötigen.</i></p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>18. BIS / VD 52 vom 05.11.2019</p> <p>Zur o.g. 1. Verschickung nimmt die VD 52/Arbeitsrate Fahrradverkehr als zentrale Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der VD 52/ Arbeitsrate Lichtzeichenanlagen und dem örtlich zuständigen PK 25 wie folgt Stellung:</p> <p>Die vorgelegte Planung entspricht den vorab getroffenen Absprachen und ist damit grundsätzlich anordnungsfähig.</p> <p><u>Zu Lageplan Blatt 04-05:</u> Die Markierungen der Radverkehrsführung über den Knoten im Verlauf Klein Flottbeker Weg / Agathe-Lasch-Weg sind nicht erforderlich.</p> <p><u>Anordnung von Verkehrszeichen und Einrichtungen:</u> Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Vorlage der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52/ Arbeitsrate Lichtzeichenanlagen angeordnet. Ggf. sind zukünftige Detailänderungen im Signallageplan der verkehrstechnischen Unterlagen bindend und gegenüber den Plänen der Schlussverschickung priorisiert.</p> <p>Die sonstigen erforderlichen Verkehrszeichen und Einrichtungen sind mit PK 25 zwecks entsprechender Anordnung direkt abzusprechen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde im Zuge der Aufstellung der verkehrstechnischen Unterlagen grundsätzlich abgestimmt und angeordnet (Az. VD52/8V/0611002/2020 v. 22.09.2020). Auf Grund von Planungsanpassungen im Knotenbereich wird eine aktuelle Anordnung eingeholt.</p> <p>Die Planung wurde im Zuge der Aufstellung der verkehrstechnischen Unterlagen abgestimmt und angeordnet (Az. VD52/8V/0608638/2020 v. 22.09.2020). Für aktuelle Anpassungen im Bereich Jungmannstraße/ Walderseestraße (Ergänzung von Protektionselementen) wird eine aktuelle Anordnung eingeholt.</p> <p>Die Verkehrszeichen und Einrichtungen werden vor Versand der Schlussverschickung mit PK 25 abstimmt und eine entsprechende Anordnung eingeholt.</p>

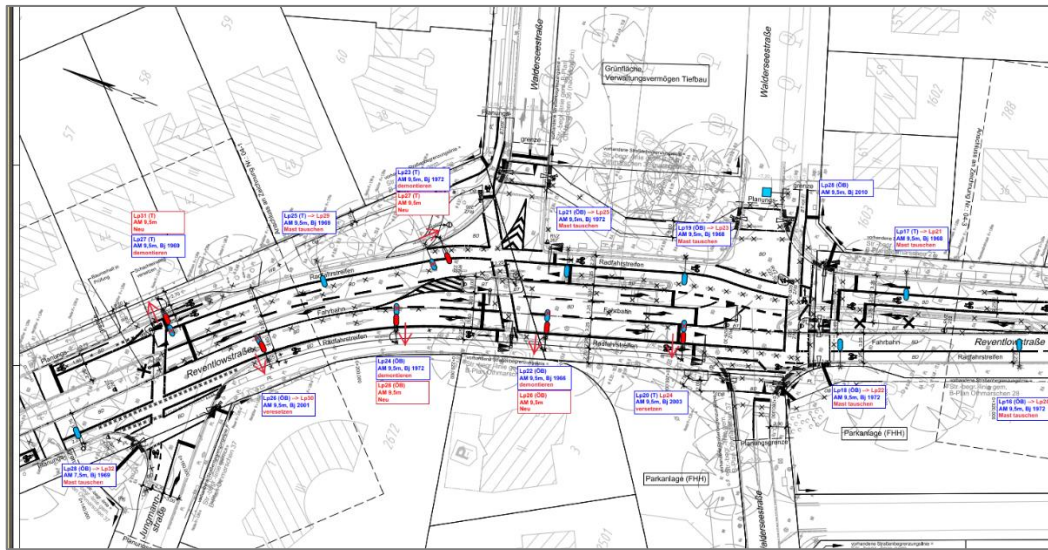
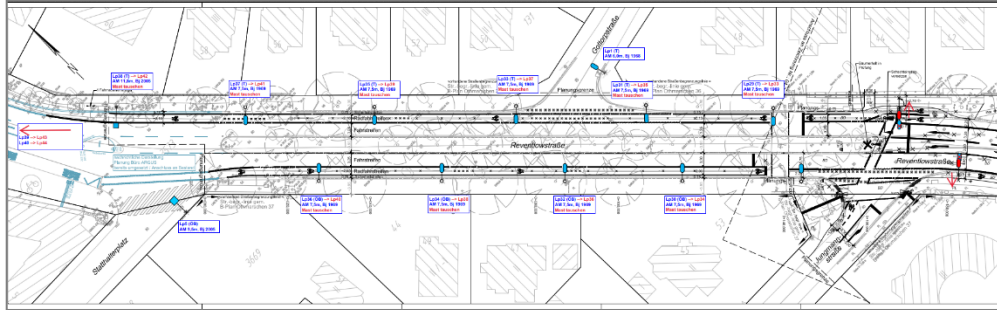
Stellungnahme	Abwägung
<p><u>Wegweisung in allen Blättern:</u> Verkehrszeichen bzw. Einrichtungen in Bezug auf Wegweisung, sind nicht Bestandteil dieser Stellungnahme. Die Wegweisung wird von der zuständigen VD 513 gesondert geprüft und angeordnet.</p>	<p>Der Hinweis wurde berücksichtigt, s. Lfd. 17.</p>
<p>19. BIS / PK 25 vom 30.10.2020 siehe auch Stellungnahme der VD 52 (lfd. Nr. 18)</p> <p>Die StVB PK 25 hat den „neuen“ Lageplan für die Herstellung des Kreisverkehrs Reventlowstraße/Emkendorfstraße/Olshausenstraße (Ausbau Veloroute 1) gesichtet!</p> <p>Der Erhalt von Bäumen (hier die drei Eichen) ist immer positiv zu bewerten.</p> <p>Grundsätzlich spricht daher seitens der StVB nichts gegen einen angepassten Lageplan, hier die westliche Führung.</p> <p>Es stellt sich jedoch die Frage, wie die Olshausenstraße im Bereich des FGÜ an die Verkehrsführung angeschlossen wird (dieses ist aus dem Plan nicht erkenntlich).</p> <p>Ferner ist nicht erkenntlich, ob die „neue“ Verkehrsführung (geänderte Kurvenradien) der Reventlowstraße als Bezirksstraße mit überörtlicher Funktion, so gestaltet ist, das eine Befahrung mit Gelenkbussen des ÖPNV oder mit Schwerlastverkehr jederzeit regelkonform gefahrlos gesichert ist.</p> <p>Daher wird seitens der StVB PK 25 angeraten, mit der Streckenplanung des HVV in Kontakt zu treten und sich ein schriftliches Votum hinsichtlich der geänderten Verkehrsführung geben zu lassen.</p> <p>Liegt ein Verkehrsgutachten vor?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Olshausenstraße wird gemäß Lageplan als Gehwegüberfahrt angebunden.</p> <p>Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurvenprüfung nachgewiesen. Bei einem Minikreisverkehr überfahren Lkw und Busse die Kreisinsel planmäßig, so dass gemäß FGSV „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ Abschnitt 3.7 die Kreisinsel mit Bordsteinen mit geringer Ansicht (3-4 cm) eingefasst wird.“</p> <p>Im Rahmen der 1. Planverschickung wurde der HVV/ die Hochbahn+VHH beteiligt. Demnach werden Kreisverkehre grundsätzlich abgelehnt. Im vorliegenden Fall wurde der Mini-KV vorgesehen, um insbesondere die Befahrbarkeit der Veloroute zu verbessern, s.u. Durch den Entfall der südlichen Mittelinsel wird die Ablenkung in der Linienführung gegenüber der erstverschickten Planung erheblich reduziert, was sich vorteilhaft auf die Fahrdynamik auswirkt und einen höheren Beförderungskomfort für die Fahrgäste bedeutet.</p> <p>Es liegt eine Verkehrszählung für den Knoten Reventlowstraße/Emkendorfstraße vom 24.04.2018 vor. Auf der Grundlage wurde für die Morgenspitze eine Qualitätsstufe B ermittelt. Aus einer weiteren Verkehrszählung im Februar 2020 am Knoten Reventlowstraße/Walderseestraße wurde festgestellt, dass der Zustrom zum Mini-KV vom Knoten Reventlowstraße/ Walderseestraße aus in der morgendlichen Spitzenstunde 537 Kfz/h (2020) statt 377 Kfz/h (2018) beträgt. Wir haben diesen höheren Zustrom gemäß dem bekannten Verteilungsverhältnis der Reventlowstraße Süd (89%) und der Emkendorfstraße (11%) zugeschlagen. Im Ergebnis haben die</p>

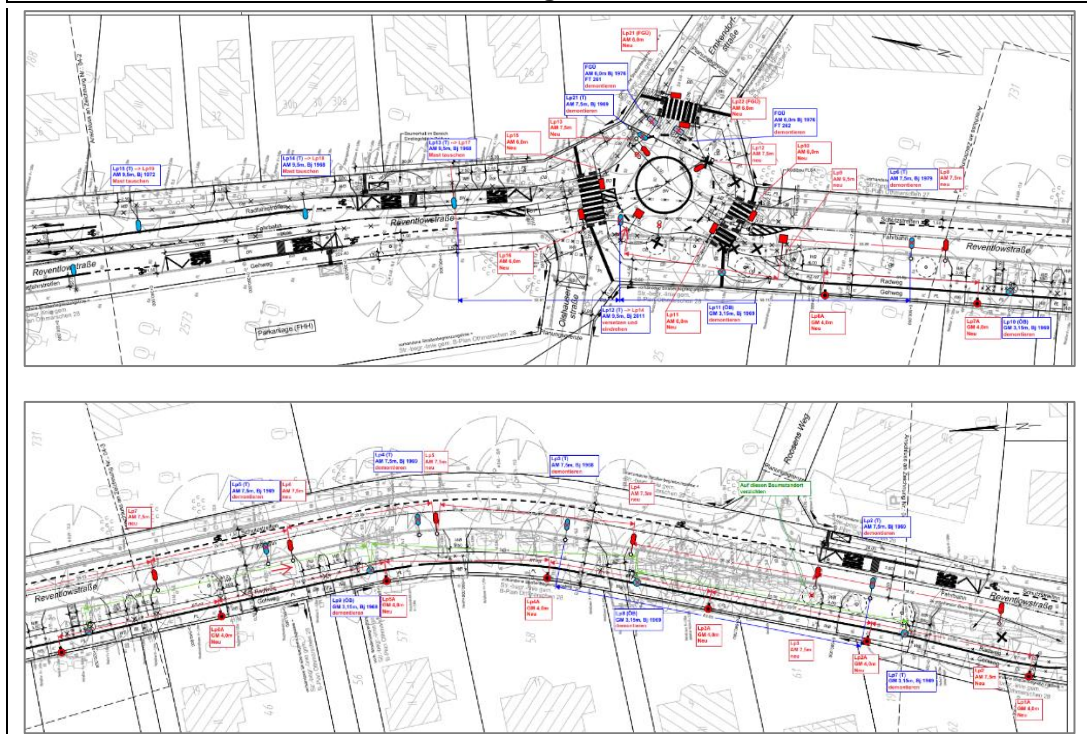
Stellungnahme	Abwägung
<p>Die Herstellung des Mini-Kreisverkehrs wird seitens der StVB PK 25 auch als sehr kritisch hinsichtlich einer möglichen Gefahrenstelle (UHS) angesehen.</p>	<p>zusätzlichen Verkehrsmengen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit. Insgesamt erreicht der Mini-KV immer noch eine gute Gesamt-Qualitätsstufe B.</p> <p>Der geplante Minikreisverkehr wurde gewählt, um insbesondere den Nutzungskomfort und die Befahrbarkeit der Veloroute (Reventlowstraße Nord <-> Emkendorfstraße) zu verbessern. Das Linksabbiegen aus dem Kreisverkehr ist für Radfahrende erheblich sicherer als über einen Aufstellbereich am rechten Fahrbahnrand. Darüber hinaus ergeben sich durch die umlaufenden FGÜ sichere Querungsmöglichkeit für zu Fuß gehende (Schulweg). Seit der Behördenvorabstimmung im Mai 2018 liegt daher der Mini-KV der Planung zu Grunde, für den im Ergebnis gemäß Stellungnahme der VD52 im Einvernehmen mit PK25 vom 05.11.2019 eine Anordnung in Aussicht gestellt wurde.</p>
<p>20. BIS / Feuerwehr Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>21. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>22. HHVA / ÖB vom 15.11.2019 Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.</p> <p>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demontieren von fünf GM 3,15m mit Aufsatzkeuchte. - Neu stellen von acht GM 4,0m mit LED-Leuchten. - Demontieren von zwei AM 6,0m mit Transparent (FGÜ). - Neu stellen von sechs AM 6,0m mit FGÜ- Leuchte LED. - Demontieren von zehn AM 7,5m mit Langfeldleuchte. Die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig - Umstellen von einem AM 7,5m. Die Langfeldleuchte wird gegen eine LED Leuchte getauscht. - Neu stellen von zehn AM 7,5m mit LED Leuchte. - Tauschen von zwei AM 7,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. Die Langfeldleuchten werden gegen LED Leuchten getauscht. - Demontieren von sechs AM 9,5m mit Langfeldleuchte. Die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Für die Aufstellung der Ausführungsunterlage wird HHVA gebeten die Kosten aufzugeben.</p>

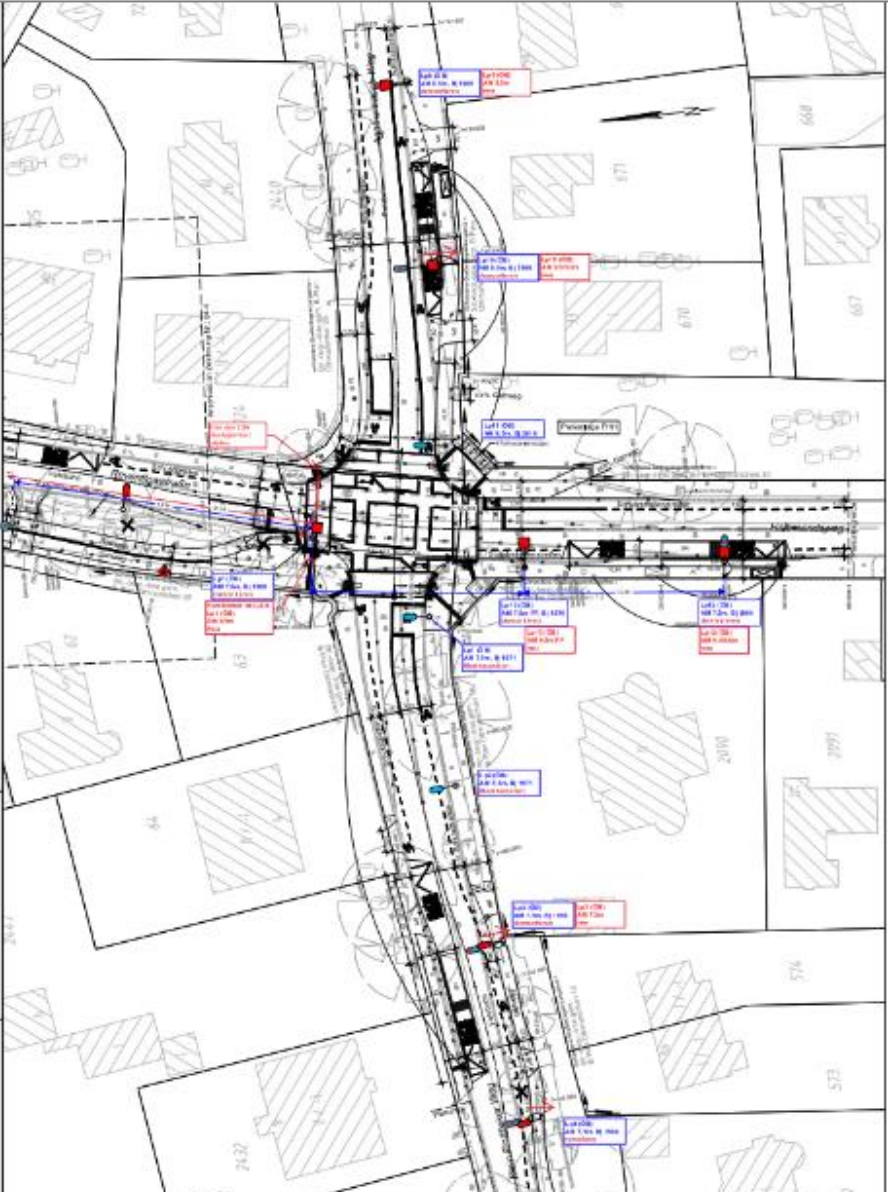
Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> - Umstellen von zwei AM 9,5m. Die Langfeldleuchte werden gegen LED Leuchten getauscht. - Neu stellen von elf AM 9,5m mit LED Leuchte. - Tauschen von zwanzig AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. Die Langfeldleuchten werden gegen LED Leuchten getauscht. <p><u>Hinweis zu Maststandorten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn möglich, Abstimmung mit LSA notwendig, auf Blatt 5 einen Kombimast LSA mit Beleuchtung stellen (Lp1). Dafür muss der LSA Auslegermast auf die andere Straßenseite wechseln. <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p><u>Hinweis zum Bodenhöhenniveau:</u> Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöhenniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöhenniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöhenniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p> <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt und die Planung angepasst.</p> <p>Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme

Abwägung



Stellungnahme	Abwägung
	

Stellungnahme	Abwägung
 <p>The drawing is a detailed technical plan of a street intersection, likely at Statthalterplatz. It shows the layout of roads, including Reventlowstraße, and the proposed expansion of bicycle routes. The drawing includes numerous annotations in red and blue boxes, providing specific details about the planned changes. A north arrow is located in the upper right quadrant of the drawing area. The drawing also shows existing buildings and property boundaries, with some areas shaded to indicate existing structures.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>23. HHVA / LSA vom 23.08.2019 Hamburg Verkehrsanlagen L1 hat Ihre 1.Verschickung zur Baumaßnahme Ausbau der Veloroute 1 in Altona A12 - Reventlowstraße von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg gesichtet, und nimmt zu dem Umbau der Lichtsignalanlagen Stellung:</p> <p>Allgemeines: Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen. Falls Bauphasen geplant sind, nennen Sie uns bitte die Anzahl der Bauzwischenzustände. Um Ihren Baudermin nicht zu gefährden benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten Verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung.</p> <p>Planung: Unsere Planung wurde auf der Basis der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen erzeugt. Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Mittelinsel planen oder umbauen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Mittelinsel zu empfehlen.</p> <p>Von der Baumaßnahme sind vier Lichtsignalanlagen betroffen:</p> <p>Knoten:2186 LSA Reventlowstraße / Jungmannstraße</p> <p>Aufgrund der Baumaßnahme ist es sinnvoll und auch aufgrund der langen Kabelwege sinnvoll diesen Bereich vom Knoten 1262 zu trennen und mit eigenen Steuergerät neu zubauen. Dazu ist es erforderlich einen Schaltschrankstandort festzulegen. Hierbei ist zu bedenken, dass der Knoten von Standort aus gut einsehbar ist, und ein Wartungsfahrzeug von 2x6 Meter Umfang jederzeit vor dem Schaltschrank stehen kann, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu behindern.</p> <p>Knoten:1262 LSA Reventlowstraße / Waldeseestraße Ob der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben, ggfs. sollte die Aufstellfläche für das Wartungsfahrzeug mit neuen Rasengittersteinen ausgerüstet werden.</p> <p>1274 LSA Reventlowstraße / Emkendorfstraße Da Aufgrund der Baumaßnahme die FLSA demontiert wird, entsteht ein Kreisverkehr.</p> <p>1275 LSA Reventlowstraße / Klein-Flottbeker-Weg</p>	<p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach Rücksprache mit LSBG IVS wird der Knoten wie bisher über ein Steuergerät signalisiert. Ein neuer Schaltschrankstandort ist nicht erforderlich.</p> <p>Kenntnisnahme Die Verlegung von Rasengittersteinen vor dem Schaltschrank wird grundsätzlich berücksichtigt. Der tatsächliche Ausbaubereich ist im Rahmen der Bauausführung in Abhängigkeit des Wurzelbestandes festzulegen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme	Abwägung
Der Schaltschrankstandort kann am bisherigen Ort verbleiben.	Kenntnisnahme
24. FB / 6-63 (Anliegerbeiträge) vom 23.08.2019 Die Erschließungsanlage Reventlowstraße ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die geplanten Baumaßnahmen werden keine Beiträge erhoben.	Kenntnisnahme
25. LSBG / S2 Keine Stellungnahme erfolgt.	
26. LSBG / GF/PB vom 13.09.2019 Siehe gemeinsame Stellungnahme Lfd.Nr. 27	
27. LSBG / IVS1 und LSBG GF/PB vom 13.09.2019 Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme von LSBG IVS1 und LSBG GF/PB: Für den gesamten Streckenverlauf ist die Hardware für eine Busbevorrechtigung vorzusehen. Die erforderliche Signalplanung hat in Abstimmung mit IVS1 zu erfolgen. <u>Reventlowstraße/ Walderseestraße:</u> Die Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen in die Walderseestraße werden extrem eingekürzt. Hierzu sind Leistungsfähigkeitsnachweise zu erbringen. Es muss dargestellt werden, wie die neue Radfahrerquerung in die vorhandene bis zu vierphasige Schaltung integriert werden soll. Vermutlich müssen die Radfahrer zeitgleich zu dem Linksabbieger (aus Walderseestraße Ost nach Süden) ihre Freigabe erhalten und die lange Grünphase des starken Rechtsabbieger (aus Walderseestraße Ost Richtung Nord) muss entsprechend gekürzt werden. Auch hierzu ist dringend ein Nachweis zu erbringen. Sollte dieser Nachweis nicht gelingen, ist eine verkehrsplanerische Anpassung notwendig. Aus Sicht der Signalplanung wäre es von großem Vorteil, wenn die Radfahrer in der Walderseestraße zwischen den beiden Verkehrsströmen (Rechts- und Linksabbieger) geführt werden könnten, auch wenn dieses in der Vorplanung bereits verworfen wurde. Daher haben wir als Anregung in der Anlage eine (weitere) Variante dargestellt, die u. U. in der Vorplanung so noch nicht diskutiert wurde (Kfz-Einspurigkeit an der Noerstraße herstellen, dahinter sichere Rad-Ableitung, Führung linksabbiegende Radler auf Radfahrstreifen und Führung rechtsabbiegende Radler auf dem Rechtsabbiegestreifen im Mischverkehr – oder mit einem weiteren Radfahrstreifen).	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Der Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten wurde erbracht. Es liegt eine Festzeitsteuerung vor, in der die Signalzeiten für alle Radfurten enthalten sind. Der Hinweis wurde geprüft. Bei der Variantenprüfung wurde insbesondere eine sichere Führung für die Rad fahrenden Schüler sowie der Baumerhalt im Planungsgebiet als wesentliches Entscheidungskriterium festgelegt. Für die Walderseestraße (nördliche Richtungsfahrbahn) bedeutet dies den Erhalt des linken Bordsteins, so dass ein ca. 12 m breiter Querschnitt überplant werden kann. Auf dem verkehrstarken Rechtsabbiegestreifens (bis 525 Kfz/h, Summe 3946 Kfz/13h) sollen keine Radfahrenden im Mischverkehr geführt werden (vgl. ReStra/ERA Abschnitt 3.1). In der Variantenuntersuchung (vgl. Erläuterungsbericht

Stellungnahme


Die o. g. Leistungsnachweise zu diesem Knotenpunkt-Umbau sind von großer Bedeutung, weil die wichtigen Metrobuslinien 1 und 15 direkt und indirekt betroffen sind.

Bushaltestellen Emkendorfstraße:

Die Ausstattung der Bushaltestellen (FGU, DFI) ist mit den Verkehrsbetrieben abzustimmen.

Die Bushaltestellen sind mit taktilen Elementen auszustatten.

Bitte prüfen Sie, ob der Einsatz von 18cm hohen Sonderborden möglich ist und nutzen vorzugsweise diese.

Kreisverkehr Emkendorfstraße:

Für den Fahrkomfort der Busfahrgäste ist es wichtig, die Ansichtshöhe der Innenfläche des Minikreisverkehrs, dem Regelwerk entsprechend, an dem unteren Grenzwert auszurichten.

Ebenso ist darauf zu achten, dass der Bus den Minikreisverkehr in beide Richtungen möglichst gradlinig überfahren kann. Um dies zu erreichen sind die Inselköpfe überfahrbar oder als markierte Sperrfläche auszugestalten.

Abwägung

Abschnitt 3.1, Abschnitt 2, S. 12ff) wurde daher jeweils ein separater Radfahrstreifen für rechts und links abbiegende Radfahrer geprüft. Im Ergebnis ist die Querschnittsbreite zwischen dem vorhandenen linken Bordstein und der Flurstücksgrenze nicht ausreichend. Auch ein Vorbeifahrstreifen in Anlehnung an ReStra/ERA Abschnitt 4.4.2 kann nicht eingerichtet werden, weil der verbleibende Fahrstreifen mit ca. 2,4 m zu schmal ist. Im Ergebnis kann die skizzierte Variante nicht weiterverfolgt werden.

Zudem sollen gem. Einigung des Senats mit der Volksinitiative Radentscheid (Drucksache 22/106) keine Radfahrstreifen in Mittellage mehr vorgesehen werden.

Siehe oben.

Die Ausstattung der Haltestellen wurde im Vorfeld der 1. Verschickung mit den Verkehrsbetrieben abgestimmt.

Gemäß der Darstellung in den Lageplänen werden taktiler Leiteinrichtungen nach ReStra/H BVA vorgesehen.

Es werden grundsätzlich Bussonderborde mit 16 cm Ansicht berücksichtigt, damit der Bordverlauf durch den Bus überstrichen werden kann. Für die Haltestelle

Stellungnahme	Abwägung
<p><u>Bushaltestellen Reventlowstraße/ Agathe-Lasch-Weg/ Klein Flottbeker Weg:</u> Die Ausstattung der Bushaltestellen (FGU, DFI) ist mit den Verkehrsbetrieben abzustimmen. Die Bushaltestellen sind mit taktilen Elementen auszustatten. Bitte prüfen Sie, ob der Einsatz von 18cm hohen Sonderborden möglich ist und nutzen vorzugsweise diese.</p> <p>Bitte stimmen Sie sich mit den Verkehrsbetrieben ab, inwieweit Überliegerplätze benötigt werden und ergänzen diese ggf. Um eine bessere An- und Abfahrbarkeit zu gewährleisten, bitten wir darum, im Agathe-Lasch-Weg zu prüfen, ob die Haltestelle als Fahrbahnrandhaltestelle eingerichtet werden kann.</p>	<p>Emkendorfstraße in Fahrtrichtung Süden werden Sonderbordsteine mit 18 cm Ansicht vorgesehen. Gemäß ReStra/ M FP Abschnitt 7.8 und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006 Abschnitt 6 wird der Kantenvorstand mit 4 cm vorgesehen. Dem Hinweis wird gefolgt. Der südliche Fahrbahnteiler entfällt und wird als überfahrbare Pflasterfläche hergestellt.</p> <p>Die Ausstattung der Haltestellen wurde im Vorfeld der 1. Verschickung mit den Verkehrsbetrieben abgestimmt. Gemäß der Darstellung in den Lageplänen werden taktile Leiteinrichtungen nach ReStra/H BVA vorgesehen. Ob der Einsatz von 18 cm hohen Bussonderborden möglich ist, wird im Zuge der späteren Deckenflächenplanung und unter Berücksichtigung der Anschlusshöhen an der Flurstücksgrenze geprüft.</p> <p>Die Haltestelle im Agathe-Lasch-Weg bleibt als Busbucht erhalten, weil von dieser Haltestelle Einsatzfahrten vorgenommen werden (, sog. Überliegerplätze, vgl. Erläuterungsbericht). Darüberhinausgehende Überliegerplätze werden nicht benötigt, siehe Lfd.Nr. 35). Für den S-Bahn Ersatzverkehr werden wie bisher Aufstellbereiche in der Emkendorfstraße genutzt.</p>
<p>28. LSBG / KOST Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>29. BWVI / Amt V vom 08.10.2019 Bitte entschuldigen Sie die etwas verspätete Rückmeldung. Nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme des Amtes V zu o.a. Planverschickung:</p> <p>1. Es sollte die Aufteilung des Straßenraumes der Reventlowstraße zwischen Walderseestraße und Jungmannstraße kritisch hinterfragt werden. Die Linksabbiegespur in die Jungmannstraße sollte nur in erforderlicher Länge (Zählung und Betrachtung zur Spitzenstunde erforderlich) hergestellt werden, damit die Aufstellfläche der aufgehenden Linksabbiegespur (Hauptbeziehung) in die Walderseestraße vor der LSA in maximal möglicher Länge hergestellt werden kann.</p> <p>2. Im Knoten Reventlowstraße / Jungmannstraße weist die Planung eine Inkonsistenz in den Breitenmaßen auf. Nördlich der Fußgängerfurt ist der Kfz-Fahstreifen 3,25 m und südlich davon 3,75 m breit. Dies führt zu einem ungünstigen Versprung in der</p>	<p>Der Leistungsfähigkeitsnachweis für die Knoten wurde erbracht und die erforderlichen Aufstelllängen überprüft und optimiert.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und die Fahstreifenbreiten angepasst. Im Bereich nördlich der Jungmannstraße beträgt die Fahstreifenbreite bei der einstreifigen Führung zwischen Mittelinsel und Kopenhagener Radweg gemäß Anforderung der</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Radfahrstreifenführung von Norden nach Süden. Hier sollte ein stetiger Verlauf erzielt werden.</p> <p>3. Im Bereich der Bushaltestelle sollte der Übergang von Radfahrstreifen in Schutzstreifen nicht mit einer Reduktion der Breite einhergehen.</p> <p>4. Im Abschnitt südlich der Emkendorfstraße sollte geprüft werden, ob der Schutzstreifen verbreitert werden kann (1,75 m bis 2,00 m). Der Platz dafür erscheint ausreichend. Das Gleiche gilt für den Schutzstreifen im Agathe-Lasch-Weg. Hier sollten mind. 1,50 m angestrebt werden.</p> <p>5. Im Klein Flottbeker Weg ist eine Verkürzung des Schutzstreifens vertretbar, um den entfallenden Baum erhalten zu können.</p> <p>6. Im gesamten Planungsbereich sollten je nach Bedarf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Siehe dazu Drs. 21/15618 (Bürgerschaftliches Ersuchen „Mehr Fahrradbügel und Luftstationen“).</p> <p>7. Am Beginn des Kfz-Rechtsabbiegestreifen in die Walderseestraße ist die Radfahrstreifenmarkierung als Y für den rechtabbiegenden Radverkehr auszubilden.</p> <p>8. Von Station 0+480 bis 0+740 sollte für Fahrtrichtung Norden (wo möglich) ein Radfahrstreifen zu Lasten der Nebenfläche überprüft werden. Ist dies nicht sinnvoll, sollte zumindest ein Schutzstreifen in Kombination Gehweg „Radfahrer frei“ weiterverfolgt werden. Dazu ist das Auf- und Abfahren des Radverkehrs auf die Nebenflächen zu ermöglichen.</p>	<p>Feuerwehr 3,5 m. Im übrigen Bereich beträgt die Fahrstreifenbreite grundsätzlich 3,25 m Breite.</p> <p>Der Haltestellenbereich wurde vollständig überplant, es besteht keine Schnittstelle mehr.</p> <p>Die Breite des Schutzstreifens wurde auf 1,90 m angepasst.</p> <p>Der Schutzstreifen im Agathe-Lasch-Weg wurde ebenfalls auf 1,90 m Breite angepasst und eingekürzt.</p> <p>Der Schutzstreifen im Klein Flottbeker Weg wird eingekürzt und der Haltestellenbereich überplant, so dass der Baum erhalten bleibt.</p> <p>Weitere Abstellmöglichkeiten wurden in Abstimmung mit dem Bezirksamt geprüft und ausgewiesen. Demnach werden zusätzliche Anlehnbügel im Bereich der Haltestelle Emkendorfstraße Fahrtrichtung Norden, im Bereich der Gottorpstraße sowie am Statthalterplatz ergänzt.</p> <p>Die Markierung wurde angepasst.</p> <p>Der geplante Schutzstreifen bleibt erhalten, weil der Baumbestand zu erhalten ist. Ein größerer Verkehrsraum kann nur unter Rodung des gesamten Baumbestandes erzielt werden und wird daher nicht verfolgt. Da der Gehweg im Bereich Stat. 0+550 und 0+600 nur ca. 1,5 m Breite aufweist, kann der Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben werden.</p>
<p>30. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>31. SRH Stadtreinigung vom 16.09.2019 Die Stadtreinigung Hamburg (SRA) hat die Maßnahme zum Ausbau der Veloroute 1 im Bereich der Reventlowstraße zwischen Statthalterplatz und Agathe-Lasch-Weg zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet bleiben.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme – hier an der Ecke Walderseestraße Reventlowstraße 31 (im „Bypass“) angrenzend am Baufeld, hier Standplatz mit sechs Depotcontainern – müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (depotcontainer@stadtreinigung.hamburg.de) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen rechtzeitig vom Bauträger getragen werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Bauausführung geprüft und ggf. ein Ersatzstandort gefunden.</p> <p>Wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>32. BASFI / Senatskoordinatorin für Gleichstellung Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>33. BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 10.09.2019 Das Denkmalschutzamt hat zur verschickten Planung folgende Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Denkmalschutzamt lehnt aufgrund des Umgebungsschutzes die Fällung der Dreiergruppe Eichen am vorgesehenen Kreisverkehr (Einmündung Emkendorfstraße) ab. Auch die Neupflanzung, die versetzt erfolgen soll, wird abgelehnt. Die Bäume müssten auch zukünftig in einer Flucht stehen. - Die zu den Baudenkmalern/ Denkmalensembles gehörenden Überfahrten müssen bestandsgemäß in Großsteinpflaster/ Kleinpflaster erhalten werden (Reventlowstraße 23, 19, beide Zufahrten nördlich Nr. 19 zu Nr. 21 a und 19b, beide Zufahrten südlich von Nr. 19 zu Reventlowstraße 5. Durchwegungen für den Fahrrad- und Fußverkehr sind in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt geschnitten möglich. - Die Zufahrt zum Denkmalensemble Reventlowstraße 21 muss neu in Großsteinpflaster hergestellt werden, genau wie Klein Flottbeker Weg 6 und Klein Flottbeker Weg 1 - Es sollten grundsätzlich alle Überfahrten im Bereich westlich der Reventlowstraße bestandsgemäß in Großsteinpflaster erhalten werden, weil sie zusammen mit den davorliegenden Grünflächen das Ortsbild prägen. Dies umfasst also bspw. die Hausnummern 7-11, die selbst keine Baudenkmal sind. 	<p>Der Minikreisverkehr wurde angepasst und die drei Eichen bleiben erhalten. Die bestehenden Bäume im Grünstreifen entlang der Reventlowstraße stehen in einem Abstand von ca. 0,6 m bis 2,2 m von der Bordsteinkante. Die Art und Qualität der Neupflanzungen sowie die Anordnung werden in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksamt (Stadtgrün) vorgenommen.</p> <p>Gem. Abstimmung zwischen dem Bezirksamt Altona und der BKM am 31.01.2023 wird der Belag im Bereich der Geh- und Radwege aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit, des Komforts und um den Vorrang für den Fuß- und Radverkehr zu verdeutlichen, durchgezogen. Außerhalb des Geh- und Radweges werden die Überfahrten bestandsgemäß erhalten.</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> - Die vorgesehene Bushaltestelle vor Klein Flottbeker 6 sollte weiter vor Nr. 8 in Richtung Westen verschoben werden, da sie noch vor dem Denkmalensemble Klein Flottbeker Weg 6 liegt. - Die vorgesehene Baumneupflanzung bei Reventlowstraße 5 wird in der vorliegenden Form abgelehnt, sie muss in der Flucht der anderen Bäume erfolgen. 	<p>Eine Verlegung der Haltestelle Richtung Westen ist nicht möglich, weil die Einstiegspunkte im Bereich der Überfahrten liegen würden. Für einen barrierefreien Einstieg bleibt der derzeitige Standort erhalten.</p> <p>Die geplanten Neupflanzungen werden näher an die Fahrbahn versetzt (ca. 1,5 m Abstand zwischen Baumachse und Fahrbahn).</p>
<p>34. Hochbahn vom 02.10.2019 Siehe Lfd.Nr. 35</p>	<p>Siehe Lfd.Nr. 35</p>
<p>35. VHH vom 02.10.2019 Vielen Dank für die Beteiligung an der Planung und für die gewährte Fristverlängerung. Wir haben die Unterlagen geprüft und stellen gemeinsam mit HVV und HOCHBAHN nachfolgendes fest:</p> <p>Allgemein Wie in Punkt 2.5 des Erläuterungsberichtes dargelegt, wird die Reventlowstraße von den dort genannten Buslinien befahren. Die Linie 286 fährt in den Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten, von daher wird die Reventlowstraße zwischen Walderseestraße und Agathe-Lasch-Weg sieben mal pro Stunde und Richtung mit Linienfahrten befahren. Die Metrobuslinie 15 ist Teil des Maßnahmenpaketes B der Busbeschleunigung, von daher sind die Planungsgrundsätze derselben mit zu beachten. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass vor allem auf der Linie 15 mittelfristig eine Verdichtung des Angebotes auf Metrobusstandart (6 Fahrten/h/Richtung) erfolgen wird. Von daher wird sich die Fahrtenhäufigkeit auf Gesamtlänge der Reventlowstraße entsprechend erhöhen.</p> <p>Zusätzlich ist zu beachten, dass die Fahrbeziehung Walderseestraße – Reventlowstraße – Halbmondsweg als Ein- und aussetzweg für Busse der Linie E86 (Eilbus Bf. Altona – Teufelsbrück Fähre, maßgebliche Nutzung durch Airbus-Mitarbeiter*Innen) erforderlich ist. Die Linie E86 wird mit Großraum-Gelenkbussen bedient, somit sind diese Fahrzeuge (neben den 15m-Bussen) das Bemessungsfahrzeug für die notwendigen Schleppkurvenprüfungen.</p> <p>Der Knoten 1262 verfügt über die Technik zur Busbeeinflussung(LSA-B), der Knoten 1275 nicht. Wir gehen davon aus, das die LSA-B am Knoten 1262 beibehalten wird und regen an, den Knoten 1275 gleich mit auszurüsten (Busbeschleunigung).</p> <p>Blatt 3 Den hier geplanten Minikreisverkehr lehnen wir strikt ab. Die uneingeschränkte Befahrbarkeit mit den hier anzusetzenden Bemessungsfahrzeugen muß in jedem Falle</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der vorliegenden Planung wurde die Befahrbarkeit des Minikreisverkehrs anhand der Schleppkurven für den 15 m Bus nachgewiesen. Weiterhin wurde Befahrbarkeit für den Großraumbus CapaCity nachgewiesen.</p> <p>Gemäß Stellungnahme von LSBG IVS (Lfd.Nr. 27) erhalten alle Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet eine Busbeschleunigung.</p> <p>Am vorliegenden „großen“ Minikreisverkehr mit 20 m Durchmesser wurden Eckausrundungen mit Radien 10 bis 12 m berücksichtigt. Durch die Einhaltung der</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>gegeben sein, weiterhin ist von einer Zunahme der Fahrtenhäufigkeit auszugehen (s.o.). Vor allem durch die starken Verschwenke in den Knotenzu- und Ausfahrten entstehen erhebliche Komforteinbußen für die Fahrgäste. Zudem ist bei der Enge davon auszugehen, dass Busse unweigerlich mit ihren Überhängen die Mittelinseln überstreichen müssen und auch stetige Kantsteinberührungen erfolgen werden. Ersteres ist ein erhebliches Sicherheitsmanko für Fußgänger, da die Mittelinsel nicht als sicherer Aufstellbereich dienen kann und die stetigen Kantsteinberührungen mit entsprechenden Verdrückungen werden zu dauerhaftem Instandhaltungsbedarf beim Straßenbaulasträger führen.</p> <p>Hinzu kommt, dass wir bei geplanten Schienenersatzverkehren für die S-Bahn mit Endbahnhof Bf. Othmarschen die Emkendorfstraße von der Reventlowstraße kommend in Fahrtrichtung Süden als Zufahrt zu temporären Pausenplätzen nutzen müssen, da auf der Busanlage am Bahnhof hierfür keine Flächen vorhanden sind. Diese Fahrbeziehung ist mit zu berücksichtigen.</p> <p>Weiterhin entsteht durch unvermeidbaren die Abbremsvorgänge vor und Beschleunigungsvorgänge hinter dem Kreisverkehr eine lokale Zunahme von Lärm- und Abgasemissionen, die u.E. nicht im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrsplanung sein kann.</p> <p>Die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt06, Ausgabe Dezember 2008) führt unter Punkt 5.3.2 (S.65) aus: „Ein Minikreisverkehr soll in der Regel nicht angelegt werden (....) bei unververtretbaren Komforteinbußen für Fahrgäste von Linienbussen“ Das Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006) führt unter Punkt 2.1.1 (S. 10) aus: „Kreisverkehre sollen nicht zur Anwendung kommen, wenn (....) bei Flächenmangel eine sachgerechte Gestaltung des Kreisverkehrs nicht gewährleistet ist.“</p> <p>Diese Sachverhalte sehen wir hier als gegeben. Wir befürworten klar die Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung mit den für den ÖPNV erforderlichen Fahrbeziehungen, der Sonderfall Schienenersatzverkehr ist mangels Alternativen mit zu berücksichtigen.</p>	<p>Regelmaße wird nach EAÖ Abschnitt 5.4 Kreisverkehre eine gute Befahrbarkeit erwartet. Die deutliche Ablenkung durch die Verlagerung des Kreismittelpunktes führt zur gewünschten Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Knotenbereich und trägt damit wesentlich zum hohen Sicherheitsniveau bei. Im Übrigen ist die Mittelinsel gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren grundsätzlich mit einer überfahrbaren Mittelinsel auszuführen. Den zu erwartenden Komforteinbußen für Fahrgäste steht die sicherere Fußverkehrs- und Radverkehrsführung mit einem deutlich reduzierten Geschwindigkeitsniveau gegenüber. Insbesondere für den die Reventlowstraße querenden Schulweg ist dieser Aspekt in Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden höher zu bewerten, so dass der Minikreisverkehr beibehalten wird.</p> <p>Die Befahrbarkeit wurde anhand von Schleppkurven geprüft und nachgewiesen. Für die Fahrtrichtung Reventlowstraße Nord -> Emkendorfstraße ist die Befahrbarkeit durch die überfahrbaren Fahrbahnteiler bzw. Sperrflächen gegeben. Zudem findet diese Anmerkung im Velorouten-Teilprojekt A17 (Umgestaltung der Emkendorfstraße) Berücksichtigung.</p> <p>Gemäß FGSV Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren Abschnitt 1.4.4 führen Kreisverkehre insbesondere in Zeiten schwacher Verkehrsbelastung (u.a. nachts) zu günstigen Lärmemissionen und geringeren Schadstoffemissionen durch geringere Geschwindigkeiten und der gleichmäßigeren Fahrweise.</p> <p>S.o. Es liegen keine unververtretbaren Verkehrseinbußen für Fahrgäste vor, da die überfahrbare Mittelinsel in Betonbauweise mit geringer Überhöhung und Aufkantung von 4 cm hergestellt wird. Weiterhin wurde der Haltepunkt vor den Kreisverkehr verlegt. Es ist daher davon auszugehen, dass bei der Durchfahrt durch den Kreisverkehr keine aussteigenden Fahrgäste stehend im Bus warten.</p> <p>Die Verkehrsbelastung am vorliegenden Knoten beträgt rd. 11.000 Kfz/13h, so dass der geplante Minikreisverkehr mit 20 m Durchmesser gemäß FGSV Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren Abschnitt 1.4.2 geeignet ist und gemäß den einschlägigen Planungsvorschriften vorgesehen wurde. Die verfügbare Verkehrsfläche ist als ausreichend anzusehen. Darüber hinaus wurde die Leistungsfähigkeit für Morgenspitze (7:45 Uhr bis 08:45 Uhr) mit der Qualitätsstufe B (gut) nachgewiesen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Blatt 3 und 4 Bei heute schon sieben Fahrgastfahrten pro Stunde und Richtung (Tendenz steigend) und den genannten Leerfahrten von und nach Teufelsbrück der Linie E86 ist hier nicht von einem geringen Begegnungsfall LKW/LKW auszugehen, sondern vom regelmäßigen Begegnungsfall Bus/Bus. Dieser sieht nach RSt06, Punkt 6.1.1.2 eine Fahrbahnbreite von 6,5m vor. Wir bitten dies in der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Blatt 5 Die Führung des von Norden auf den Knoten zuführenden Radweges sehen wir als unfallgefährlich an, da gerade im fließenden Verkehr ein Radfahrer unvermittelt auf einmal rechts neben einem Bus im toten Winkel fährt und dann vor allem von einem nach rechts abbiegenden Bus (Linie 286) wegen der problematischen Sichtverhältnisse übersehen wird. Diese Planung erachten wir als nicht verkehrssicher, von daher können wir diese Lösung nicht befürworten. Für alle Fahrbeziehungen im Knoten ist die Befahrbarkeit mit Bussen erforderlich, wir bitten um entsprechende Schlepplkurvenprüfung und Anpassung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszählung der einseitige Schutzstreifen vorgesehen. Der empfohlene Grenzwert für Schutzstreifen nach ERA von 1.000 LKW/d wird mit rd. 490 LKW/13h) deutlich unterschritten. Mit der bestehenden und geplanten Gesamtfahrbahnbreite von 7,4 m sind die Anforderungen nach RSt06 weiterhin erfüllt.</p> <p>Die Radverkehrsführung aus Richtung Reventlowstraße Nord kommend wurde überplant. Zukünftig wird der Radverkehr vom Kfz-Verkehr (K2) getrennt signalisiert. Die Radfahrenden werden nach dem Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung eine separate Freigabezeit mit min. Tgrün erhalten, womit die Verkehrssicherheit deutlich erhöht wird.</p> <p>Die Abrückung der Haltlinien wurde mit der Schlepplkurve für den 15 m Bus geprüft. Die Befahrbarkeit alle Fahrbeziehungen ist demnach gegeben.</p>
<p>36. HVV vom 02.10.2019 Siehe Lfd.Nr. 35</p>	<p>Siehe Lfd.Nr. 35</p>
<p>37. P+R vom 20.09.2019 Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 08.08.2019 zur o.g. Baumaßnahme bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme an der Plangenehmigung. Die Unterlagen haben wir am 19.08.2019 mit der Aufforderung zur Stellungnahme bis zum 23.09.2019 erhalten. Die bei uns eingegangenen Unterlagen setzen sich zusammen aus: 1. Erläuterungsbericht 2. Übersichtsplan (Maßstab 1 : 5000) • Zeichnungs-Nr.: 01 3. Lagepläne (Maßstab 1: 250) • Zeichnungs-Nr.: 04-01 bis 05</p> <p>Ihrer Aufforderung kommen wir mit folgender Stellungnahme gerne nach: Ausgehend von den festgestellten Defiziten im Bestand hat die P + R-Betriebsgesellschaft mbH unter Einbeziehung sachkundiger Gutachter im Auftrag der Behörde für</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein B+R-Entwicklungskonzept für die FHH erarbeitet. Dieses Konzept soll nach Auffassung des Senats die Grundlage für den Ausbau von B+R-Angeboten in der FHH bilden.</p> <p>In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 erfolgt die Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 13. Februar 2013. Ziel des Konzeptes ist es, das vorhandene B+R-Angebot zu analysieren und die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt. Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH hat den Auftrag, das B+R-Entwicklungskonzept an 133 Schnellbahnhaltstellen bis zum Jahr 2025 umzusetzen.</p> <p>Das im B+R-Entwicklungskonzept beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet eine Übernahme der Fahrradstellflächen durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH mittels Sondernutzungsgenehmigungen durch die jeweiligen Bezirke. Die von der P + R-Betriebsgesellschaft mbH unterhaltenen und betriebenen Fahrradabstellanlagen befinden sich in einem Aktionsradius von ca. 50 bis maximal 100 Metern um die Haltestellenzugänge. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.</p> <p>Im Planungsraum der überreichten Planunterlagen ist die Haltestelle Othmarschen enthalten (Aktionsradius, 100 m), welche Teil des B+R-Entwicklungskonzept ist. Derzeit befinden sich an der Haltestelle Baumaßnahmen (PG 1 – PG 4) im Zuge des B+R-Entwicklungskonzeptes. Eine Darstellung der Planungsgebiete ist in der Anlage 1 aufgeführt. Im Folgenden werden kurz die einzelnen Planungsgebiete erläutert:</p> <p>PG 1: Reventlowstraße</p> <p>In den östlichen Nebenflächen der Reventlowstraße, zwischen dem Knotenpunkt Waitzstraße / Beselerplatz / Reventlowstraße und dem südlichen Brückenbauwerk, sind zusätzlich zu den bestehenden drei Fahrradbügel (Kapazität: 6 Fahrräder) 21 Fahrradbügel ohne Überdachung (Kapazität: 42 Fahrräder), als Bügelreihe herzustellen. Im Bereich der westlichen Nebenflächen sind vier Fahrradbügel ohne Überdachung (Kapazität: 8 Fahrräder), eine verschließbare und überdachte Sammelschließanlage (Kapazität: 20 Fahrräder) sowie eine Doppelstockparkeranlage mit Überdachung (Kapazität: 16 Fahrräder) herzustellen.</p> <p>PG 2: Statthalterplatz / Jeppweg</p> <p>In diesem PG werden westlich des am Jeppweg gelegenen Zugangs zur S-Bahnstation insgesamt sechs Fahrradbügel mit Überdachung (Kapazität: 12 Fahrräder) hergestellt. Östlich des Zugangs sind sieben Fahrradbügel ohne Überdachung (Kapazität: 14 Fahrräder) geplant. Die im Bestand vorliegenden Überdachungen und Bügel werden zurückgebaut und durch die neuen Anlagen ersetzt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>PG 3: Statthalterplatz / Falckweg Im PG 3 wird der komplette Knotenpunkt Statthalterplatz / Falckweg umgebaut und die Verkehrsführung angepasst. Demnach wird die Bordführung am Falckweg verschoben und die Pflasterfahrbahn auf 6,00 m verschmälert. Der nördliche Knotenpunktarm zum Statthalterplatz wird in eine 4,00 m breite, nur in Süd-Nord-Richtung befahrbare Gehwegüberfahrt (Wabensteine aus Beton) umgestaltet. Durch die neue Bordführung werden die östlichen und westlichen Nebenflächen verbreitert und gepflastert (Platten aus Beton, 50x50 cm). Auf den entstehenden Flächen sind 50 Fahrradbügel ohne Überdachung (Kapazität: 100 Fahrräder) vorgesehen. Dem Fußverkehr stehen mindestens 2,65 m breite Gehwege gepflastert (Platten aus Beton, 50x50 cm) zur Verfügung. Zur Überquerung der Gehwegüberfahrt ist eine 3,00 m breite Querung herzustellen, welche mit Platten aus Beton (25x25 cm) gepflastert wird. Zur Vermeidung von frei parkenden Kfz sind neben den Fahrradbügeln insgesamt fünf Pfosten zur baulichen Abgrenzung der Nebenflächen vorgesehen. An der nordöstlich des Knotenpunktes Statthalterplatz / Falckweg gelegenen Einmündung Reventlowstraße / Statthalterplatz wird die Verkehrsführung angepasst. Aufgrund der im Einrichtungsverkehr geplanten Süd-Nord-Verbindung zwischen Falckweg und Statthalterplatz wird die Einfahrt von der Reventlowstraße in den Statthalterplatz für Fahrzeuge verboten (Verkehrszeichen 267). Nur dem Busverkehr wird die Einfahrt durch das Zusatzzeichen 1024-14 gestattet.</p> <p>PG 4: Hammerichstraße / Jeppweg Im PG 4 werden die bereits im Bestand vorhandenen Fahrradabstellanlagen, darunter acht Fahrradbügel ohne Überdachung (Kapazität: 16 Fahrräder), ein Doppelstockparkersystem (Kapazität: 92 Fahrräder) und eine Sammelschließanlage (Kapazität: 20 Fahrräder) durch weitere Anlagen erweitert. Westlich des Doppelstockparkers am Jeppweg sind von Osten nach Westen ein 3,85 m breiter Doppelstockparker (Kapazität: 12 Fahrräder) sowie eine ca. 6,50 m breite Sammelschließanlage (Kapazität: 20 Fahrräder) geplant. Der Betriebsraum der Anlagen wird durch gleichmäßig angeordnete Pfosten und eine Schmalstrichmarkierung gesichert.</p> <p>Die Planungsgebiete PG1, PG2 und PG 4 sind durch das vorliegende Planungsvorhaben nicht betroffen. Bezüglich der Einmündung Jungmannstraße möchten wir Sie bitten, unsere Planung zu berücksichtigen (PG 3, siehe Anlag 2). Sollte die Prüfung ergeben, dass Ihre Planung nicht mit unserer im Konflikt steht, besteht aus Sicht der P+R Betriebsgesellschaft mbH keine Bedenken zum Vorhaben.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Baumaßnahmen PG1 – PG 4 liegen außerhalb des Planungsbereiches.</p>

Stellungnahme

Abwägung

Anlage 1 (PG 1 – PG 4):

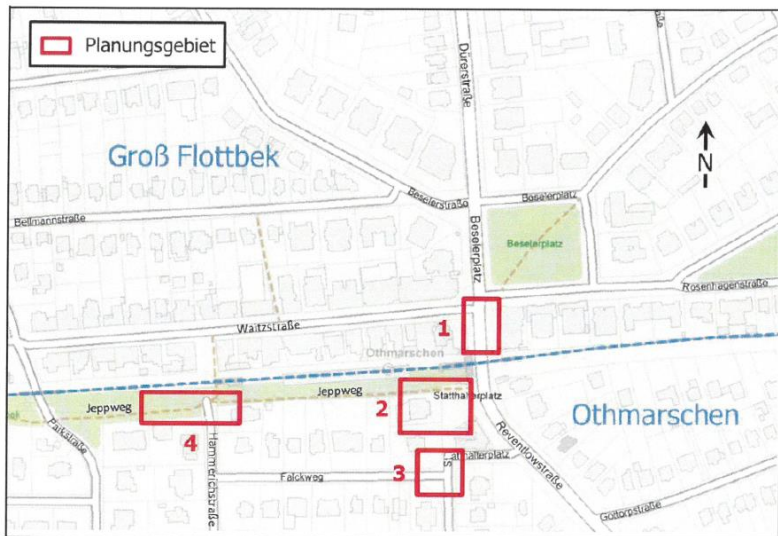
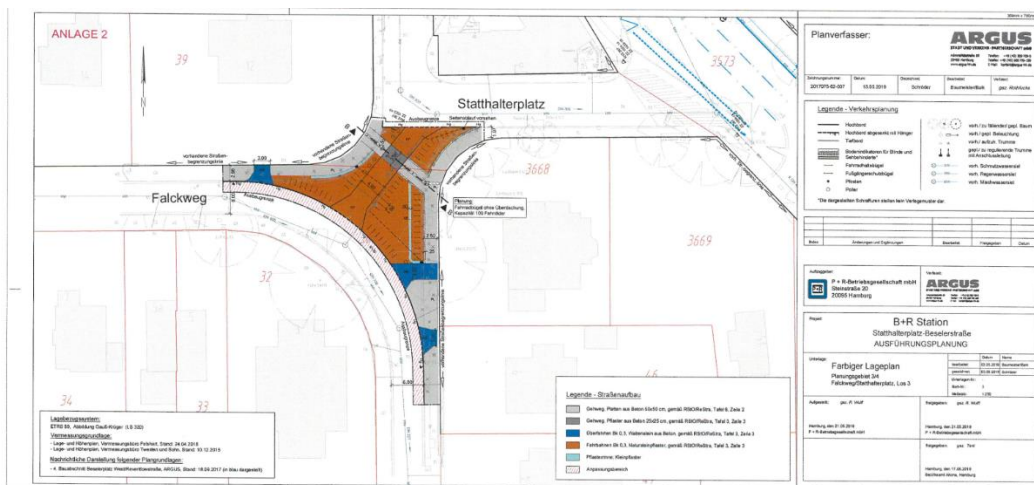


Abbildung 1: Kartenausschnitt mit Lage der PG [Geoportal FHH 2017]



Planverfasser: ARGUS
Plan- und Verkehrsplanungsgesellschaft mbH
 20085 Hamburg

Legende - Verkehrsplanung

Handwerk	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Handwerk angedeutet	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrad	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Bahnübergang	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg mit Schutzstreifen	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg mit Schutzstreifen	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand
Fahrradweg	mit 100m Abstand	mit 100m Abstand

Legende - Straßenaufbau

Ordnung, Planer aus Baun 21023 im. gemäß BGR 203, Teil 2, Ziffer 2
Ordnung, Planer aus Baun 21023 im. gemäß BGR 203, Teil 2, Ziffer 2
Ordnung, Planer aus Baun 21023 im. gemäß BGR 203, Teil 2, Ziffer 2
Ordnung, Planer aus Baun 21023 im. gemäß BGR 203, Teil 2, Ziffer 2
Ordnung, Planer aus Baun 21023 im. gemäß BGR 203, Teil 2, Ziffer 2

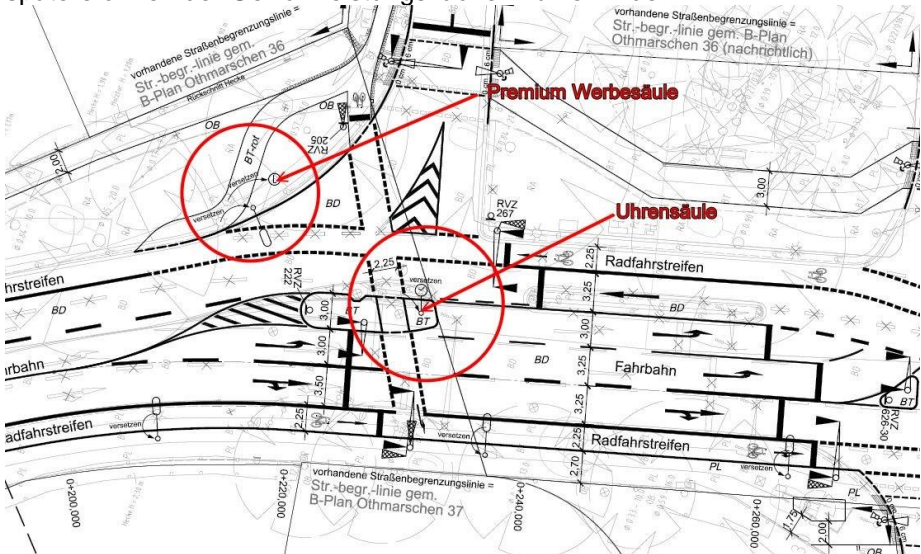
Farbiger Lageplan
 Planungsbereich: Statthalterplatz, Lin. 3
 Maßstab: 1:1000
 Datum: 11.06.2015

Stellungnahme	Abwägung
<p>38. ADFC vom 21.09.2019 Allgemeines: Wir begrüßen die Bemühungen die Reventlowstraße fahrradfreundlicher zu gestalten. Die in den Planungen angedachten Schutzstreifen tragen jedoch nicht zum Erfolg dieser Bemühungen bei. Schutzstreifen suggerieren dem KFZ-Verkehr, dass dieser bis zur Markierung an die Radfahrenden heranfahren darf. Regelmäßig wird dabei der Mindestüberholabstand von 1,5m (bei Kindern, Lastenrädern und unsicherer Fahrweise 2m) unterschritten. Dies senkt nicht nur die Attraktivität des Radfahrens, sondern gefährdet Radfahrende massiv. Wir fordern daher die Einrichtung von Radfahrstreifen, die mindestens eine Breite von 2,25m aufweisen. Da es sich hier um die Veloroute 1 handelt, einer Vorzugsroute für den Radverkehr, ist mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Die hier angedachten Radverkehrsanlagen mögen für das jetzige Radverkehrsaufkommen ausreichend erscheinen, werden aber dem Ziel, Hamburg zu einer Fahrradstadt mit min. 25% Radverkehrsanteil am Modal Split zu entwickeln, nicht gerecht. Im Folgenden gehen wir detailliert auf die einzelnen Planungsabschnitte ein:</p> <p>Reventlowstraße vom Statthalterplatz bis Jungmannstraße In Anbetracht der KFZ-Belastung halten wir die Einrichtung von Radfahrstreifen beidseitig in einer Breite von 2,25m für notwendig.</p> <p>Kreuzung Jungmannstraße Die Aufstellfläche für den geradeaus fahrenden Radverkehr (Richtung Norden) an der LSA erscheint uns zu klein, um den zukünftigen Radverkehr aufzunehmen. Wir befürchten, dass Radfahrer*innen die in Richtung Bahnhof Othmarschen fahren durch die an der LSA wartenden linksabbiegenden Radfahrer*innen behindert werden könnten.</p> <p>In der vorliegenden Planung ist ein wenige Meter langer Schutzstreifen in der Einmündung zur Jungmannstraße vorgesehen. Dieser Schutzstreifen suggeriert abbiegenden KFZ, dass sie Radfahrende dort ohne Sicherheitsabstand überholen könnten. Statt Schutzstreifen empfehlen wir große Fahrrad-Piktogramme in der Mitte der Fahrspur. In der Gegenfahrtrichtung aus der Jungmannstraße in die Reventlowstraße fehlt eine ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen).</p> <p>Die Ampelschaltung an dieser Kreuzung sollte mit Vorrang für die Veloroute geschaltet werden. Die Jungmannstraße sollte zur Fahrradstraße („Anlieger frei“) umgewidmet werden, um den KFZ-Durchgangsverkehr deutlich zu reduzieren und die Veloroute attraktiver zu gestalten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen wurden soweit möglich Radverkehrsanlagen mit mind. 2,25 m Breite vorgesehen. In den Planungsbereichen, in denen aufgrund der Flächenverfügbarkeit keine Radfahrstreifen realisiert werden können, werden Schutzstreifen in einer Breite von 1,9 m vorgesehen.</p> <p>Der Abschnitt wurde überplant und ein Kopenhagener Radweg mit 2,5 m Breite vorgesehen. Gemäß den Anforderungen der Feuerwehr wird eine Fahrstreifenbreite von 3,5 m vorgesehen.</p> <p>Der Hinweis wurde berücksichtigt und der Radfahrstreifen breiter eingeplant.</p> <p>Dem Hinweis wird gefolgt und die Planung angepasst.</p> <p>Auf Grund zu geringer Querschnittsbreiten kann kein Vorbeifahrstreifen mit ARAS vorgesehen werden.</p> <p>Im Zuge der signaltechnischen Planung wird die Priorisierung des Radverkehrs geprüft.</p> <p>Die Veloroute 1 in der Jungmannstraße (Abschnitt A17) wird derzeit ebenfalls überplant. Der Hinweis wird in diesem Kontext mit den Straßenverkehrsbehörden</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die häufigen Rechts-Vor-Links-Situationen sorgen für unnötiges Stopp-and-Go und stören die Leichtigkeit des Radfahrens. Dies lässt die Veloroute dort unattraktiv werden. Wir empfehlen daher, die Veloroute als Vorfahrtstraße zu gestalten und die Nebenstraßen aufzupflastern (nach dem Vorbild der Chemnitzstraße oder der Planungen für den Othmarschener Kirchenweg).</p> <p>Reventlowstraße Kreuzung Walderseestraße Der Radfahrstreifen in Mittellage an dieser Kreuzung ist vor allem für ungeübte oder unsichere Radfahrende und Kinder gefährdend. Aufgrund des sehr hohen KFZ-Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeitsunterschiede ist damit zu rechnen, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen, um einer möglichen Gefährdung durch KFZ zu entgehen. Weiter ist hervorzuheben, dass durch den Radfahrstreifen in Mittellage die Radfahrer*innen gleichzeitig von rechtsabbiegenden und geradeausfahrenden KFZ überholt werden, was zu einer belastenden Stresssituation führt. Wir würden eine Führung des Radfahrstreifens rechts von der Rechtsabbiegespur bevorzugen. Dies setzt zwingend eine getrennte Ampelschaltung für Geradeausfahrende und Rechtsabbiegende voraus, um Abbiegeunfälle zu vermeiden. Sollte eine getrennte Ampelschaltung nicht möglich sein, empfehlen wir den Radfahrstreifen in Mittellage durchgehend rot zu markieren, um dem nachfolgenden KFZ-Verkehr zu verdeutlichen das hier auf Radfahrer*innen zu achten ist bevor ein Spurwechsel erfolgt.</p> <p>Die Komplexität der Kreuzung erfordert höchste Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Es empfiehlt sich dringend in diesem Bereich Tempo 30 anzuordnen, um allen Verkehrsteilnehmern mehr Zeit zur Orientierung und Reaktion zu gewähren.</p> <p>Reventlowstraße zwischen Walderseestraße und Olshausenstraße Die Schutzstreifen vor und hinter der westlichen Bushaltestelle sind viel zu schmal und verleiten zu regelwidrigen und gefährdenden Überholmanövern. Hier sollten lediglich große Fahrrad-Piktogramme aufgebracht werden.</p> <p>Kreisel Emkendorfstraße Den Bau eines Kreisverkehrs begrüßen wir sehr, da es den Radfahrenden das Abbiegen deutlich erleichtert und die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs deutlich reduziert.</p>	<p>abgestimmt und geprüft, ob das in der signaltechnischen Bearbeitung berücksichtigt werden kann. Die Veloroute 1 in der Jungmannstraße (Abschnitt A17) wird derzeit ebenfalls überplant und ist nicht Gegenstand dieser Planverschickung. Die Ergebnisse der Planung A17 werden berücksichtigt.</p> <p>Der geplante RiM wurde im Zuge der Planung umfassend geprüft, hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit bewertet und mit der Behördenleitung der BVM diskutiert und abgestimmt. Im Ergebnis bleibt eine Radverkehrsanlage in Mittellage in Fahrtrichtung Norden insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Veloroute erhalten, vgl. Erläuterungsbericht. Eine Verlegung des RiM an den rechten Fahrbahnrand mit getrennter Signalisierung würde sowohl die Freigabezeiten für den Radverkehr auf 6 sec. und Fußverkehr auf 10 sec. reduzieren als auch in den Spitzensunden einen Rückstau von rd. 1200 m bis zur Elbchaussee für den Kfz-Verkehr hervorrufen. Der Rückstau ließe sich nur mit einem doppelten Rechtsabbieger reduzieren, für den jedoch mehr Rodungen erforderlich wären und ein Eingriff in die Parkanlage erfolgen müsste. Der Doppelte Rechtsabbieger ließe sich daher nicht innerhalb der vorhandenen Straßenverkehrsfläche realisieren. Darüber hinaus ergäben sich durch das indirekte Linksabbiegen für Radfahrende in die Walderseestraße West erhebliche Wartezeiten von bis zu 147 sek. In der Abwägung mit den Fachbehörden wird die Radverkehrsanlage in Mittellage in Fahrtrichtung Norden daher als bessere Alternative für die Radverkehrsführung bewertet. Um die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird die Radverkehrsanlage vor der Haltlinie mit 3 m Breite hergestellt, mit Flachbordsteinen erhöht eingefasst und sämtliche Radverkehrsanlagen im Knotenbereich rot eingefärbt.</p> <p>Der Hinweis wurde geprüft. Die Anordnung von Tempo 30 ist nicht möglich, da die Kriterien nach § 45 StVO nicht erfüllt sind.</p> <p>Die beiden Haltestellenbereiche wurden vollständig überplant bzw. der Haltepunkt verschoben.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Reventlowstraße zwischen Emkendorfstraße und Agathe-Lasch-Weg Der Schutzstreifen Richtung Norden ist viel zu schmal und sollte durch 2,25m Radfahrstreifen ersetzt werden. Falls dies nicht möglich ist, bevorzugen wir statt eines Schutzstreifens große Fahrradpiktogramme, die mittig auf der Fahrbahn angebracht werden, um dem KFZ-Verkehr zu verdeutlichen, dass hier auf Radfahrende zu achten ist. Der Kurvenradius der Aufleitung auf den Radweg sollte verringert werden, um abrupte, evtl. gefährdende Lenkbewegungen zu vermeiden.</p> <p>Der Radweg erscheint uns mit 2m unterdimensioniert. Wir fordern mindestens eine Breite von 2,50m. Der Fahrbahnbelag sollte bituminös sein und nicht durch Betonsteinpflaster errichtet werden, da Betonsteinpflaster zu Unebenheiten neigt. Dass der Fahrbahnbelag des Radweges nicht durch die Ausfahrten unterbrochen wird, begrüßen wir ausdrücklich. Dies verdeutlicht die Vorfahrt des Radverkehrs gegenüber den Ausfahrenden KFZ und wirkt sich Unfallpräventiv aus. Außerdem sollte das Niveau der Fahrbahn gleich bleiben, um ein komfortables Radfahren zu gewährleisten.</p> <p>Agathe-Lasch-Weg und Klein-Flottbeker-Weg Schutzstreifen sind hier inakzeptabel. Dies ist eine der Hauptverkehrsrouten für den Radverkehr und wird schon heute als Veloroute genutzt (und war ursprünglich als Verlauf der Veloroute 1 gedacht). Für den übergeordneten Radverkehr im Bezirk Altona sind diese Straßen von höchster Bedeutung. Durch das große Radverkehrsaufkommen rechnen Autofahrer*innen mit Radfahrer*innen und verhalten sich weitestgehend rücksichtsvoll. Diese Straßen besitzen schon heute den Charakter von Fahrradstraßen. Diese Entwicklung sollte nicht durch Schutzstreifen und dem damit verbundenen Territorialdenken zerstört werden. Die Einrichtung von Schutzstreifen wird dort das Radfahren unattraktiver gestalten, da KFZ-Führende durch die Markierung zu regelwidrigem Eng-Überholen verleitet werden. Ebenso wird das schon heutige gängige nebeneinander Fahren von Radfahrenden durch die Schutzstreifen unterbunden. Da diese Straßen darüber hinaus auch von Schülern hochfrequentiert sind, empfiehlt sich dringend die Einrichtung einer Fahrradstraße („Busse des HVV frei“) sowohl für den Verlauf Klein Flottbeker Weg und Hochrad als auch Agathe-Lasch-Weg.</p>	<p>Die Einrichtung von Radfahrstreifen ist nur bei Entfall sämtlicher Bestandsbäume möglich. In der Abwägung für den Baumerhalt und aus Gründen des Denkmalschutzes wurde darauf verzichtet. In Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden bleibt der Schutzstreifen erhalten. Eine Piktogrammreihe ist nicht anordnungsfähig. Der Schutzstreifen wird abweichend von der 1. Verschickung in einer Breite mit 1,90 m geplant. Um die Bestandsbäume zu erhalten, muss die Aufleitung zwischen dem Bestandsbaum und der Überfahrt vorgesehen werden. Der Zufahrtsbereich wird asphaltiert, so dass der Bordstein rechtwinklig überfahren werden kann.</p> <p>Um den Versiegelungsgrad zwecks Baumerhalt zu minimieren wird der Radweg abweichend der Regelbreite mit 2,0 m geplant. Durch den umfangreichen Baumbestand und stark verwurzelten Untergrund wird derzeit geprüft, ob der Einsatz von Sonderbauweisen für den Radweg (z.B. Wurzelbrücken) erforderlich ist. Die Befestigung erfolgt grundsätzlich mit Betonsteinpflaster.</p> <p>Die Schutzstreifen werden eingekürzt, auf 1,9 m Breite aufgeweitet und nur im Bereich der ARAS vorgesehen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße wird vom Bezirksamt im Zuge der Überplanung der angrenzenden Straßen geprüft.</p>

Stellungnahme	Abwägung
Halbmondsweg Auch hier gilt, die Schutzstreifen gestalten das Radfahren unattraktiv. Die schmalen Schutzstreifen sollten durch Radfahrstreifen in einer Breite von 2,25m ersetzt werden.	Die Schutzstreifen werden eingekürzt. Für die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen steht keine ausreichende Querschnittsbreite zur Verfügung.
39. FUSS e.V. Keine Stellungnahme erfolgt.	
40. ADAC Keine Stellungnahme erfolgt.	
41. BSVH (Blinden u. Sehbehinderten Verein Hamburg) vom 19.08.2019 Bitte entfernen Sie meine Anschrift aus Ihren Verteilerlisten und informieren Sie auch die Ansprechpartner im Bezirksamt davon. Für die Prüfung der Barrierefreiheit ist seit Anfang des Jahres das Kompetenzzentrum Barrierefreiheit zuständig (das die Mail ja auch erhalten hat). Der BSVH bzw. das Kompetenzzentrum ziehen mich ggf. bei komplizierten Fällen dann eigenständig hinzu.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Kenntnisnahme
42. Verein Barrierefrei Leben e.V. Keine Stellungnahme erfolgt.	
43. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 25.09.2019 Wir danken für die Übersendung der Unterlagen für o.g. Vorhaben und möchten wie folgt Stellung nehmen: - Im nördlichen Bereich der Querung der Walderseestraße der Auffindestreifen relativ spitzwinklig auf die Querung zuläuft. Da hier noch der Radweg gequert werden muss und die Richtungsfelder hier nicht so prominent sein, befürchte ich einen Orientierungsverlust für Menschen mit dem Langstock. Wir empfehlen daher, den Auffindestreifen so zu gestalten, dass er in möglichst rechtem Winkel auf die Querung des Radweges zuläuft. - Der Kreisverkehr am Knoten Emkendorfstraße/Reventlowstraße ist aus Sicht sehingeschränkter Menschen keine gute Lösung, da diese den Fahrbahnverkehr nicht gut hören und orten können, vor allem vor dem Hintergrund des steigenden Anteils an E-Fahrzeugen und E-Bikes. Wir bitten dringend darum, die Planung in diesem Teil nochmals zu überdenken. Besonders misslich ist in diesem Zusammenhang, dass es in der Emkendorfstraße keinen festen Fahrbahnteiler gibt. Auf jeden Fall muss dieser Stelle ein fester Fahrbahnteiler eingeplant werden.	Der Hinweis wurde geprüft. Im Planungsbereich vor Hausnr. 38 liegt umfangreicher Leitungsbestand mit mehreren Schächten im Zuge der Leitungstrassenplanung werden die Schachtstandorte geprüft und die Lages des Auffindestreifens angepasst. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden weist die aufgetragene Planung in der Abwägung den besten Kompromiss einer verkehrssicheren Führung für Radfahrer und Kfz sowie für querende Fußgänger (Schulweg) auf. Der Hinweis wurde geprüft. Auf Grund der Anforderungen an die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs (u.a. für den Busverkehr) und dem Erhalt des Baumbestandes auf der Westseite können keine baulichen Fahrbahnteiler vorgesehen werden.

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> - Im nordöstlichen Bereich des Knotens Agathe-Lasch-Weg/Reventlowstraße laufen die Sperrfelder mit der 0-cm-Absenkung ineinander. Dies ist für blinde Menschen sehr verwirrend. Die Absenkungen und Sperrfelder müssen hier voneinander getrennt werden. - Aus den Plänen geht nicht hervor, ob die Querungen über die Gottorpstraße und den Roosens Weg ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist in jedem Fall dringend zu empfehlen. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Gottorpstraße wird als Gehwegüberfahrt angebunden und erhält Richtungsfelder ohne Kontrast. Für die Straße Roosens Weg wird eine ungesicherte, getrennte Querung eingeplant.</p>
<p>44. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>45. Bezirks-Seniorenbeirat Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>46. Werbeträger Ströer vom 17.09.2019 Die beiden von uns betroffenen Werbeträger (Werbesäule bei ca. 0+220 und Uhr bei ca. 0+230) können wie in der Planung versetzt werden.</p> <p>Bitte planen Sie für den Abbau der Anlagen einen Vorlauf von ca. 10 Wochen ein, da hierfür die Netzanschlüsse getrennt werden müssen. Zu den neuen Standorten sollten bestenfalls bauseits Leerrohre verlegt werden um das spätere Öffnen der Gewährleistungsflächen zu verhindern.</p> 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme
Abwägung
47. Werbeträger Wall vom 23.09.2019

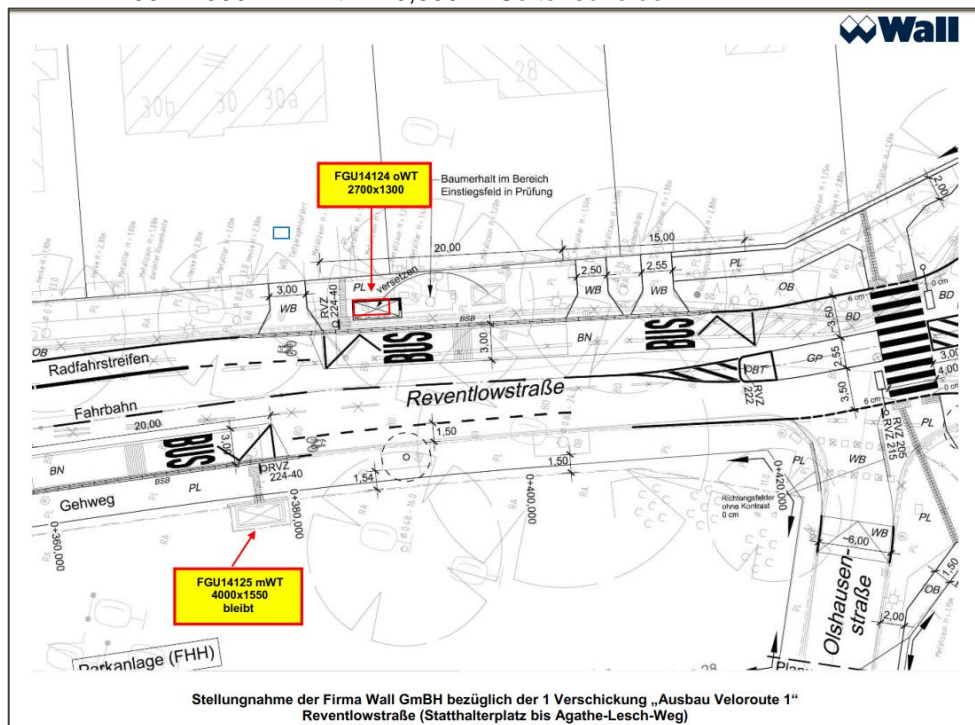
Zu der oben genannten 1. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:

Blatt 3.

1. FGU14124, Hst. Emkendorfstraße, Reventlowstraße 28, Fahrtrichtung Osdorfer Weg

Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. Wir machen darauf aufmerksam, dass der von Ihnen eingeplante Standort innerhalb des Kronenbereichs liegt und es wird durch Wurzeln voraussichtlich nicht möglich sein, ein Fundament einzubringen. Grundsätzlich gilt hier laut Grünamt immer die Regel: außerhalb des Kronenbereichs.

Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger ein.
2700 x 1300 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben



Kenntnisnahme.

Der Haltepunkt wurde weiter nach Süden vor den Minikreisverkehr verlegt und der Standort des FGU angepasst. Der Seitenraum am neuen Standort weist eine Breite von ca. 3,8 m auf, so dass ein FGU mit Werbeträger vorgesehen werden kann.

Stellungnahme	Abwägung
<p>2. FGU14125, Hst. Emkendorfstraße, ggü. 30, Fahrtrichtung Elbchaussee Laut Planung FGU bleibt stehen.</p> <p>Blatt 4. Ein neuer Fahrgastunterstand wird noch nicht geplant (Prüfung erfolgt durch HHA).</p> <div data-bbox="91 475 1124 1268" data-label="Image"> <p>Stellungnahme der Firma Wall GmbH bezüglich der 1 Verschiebung „Ausbau Veloroute 1“ Reventlowstraße (Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg)</p> </div>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme

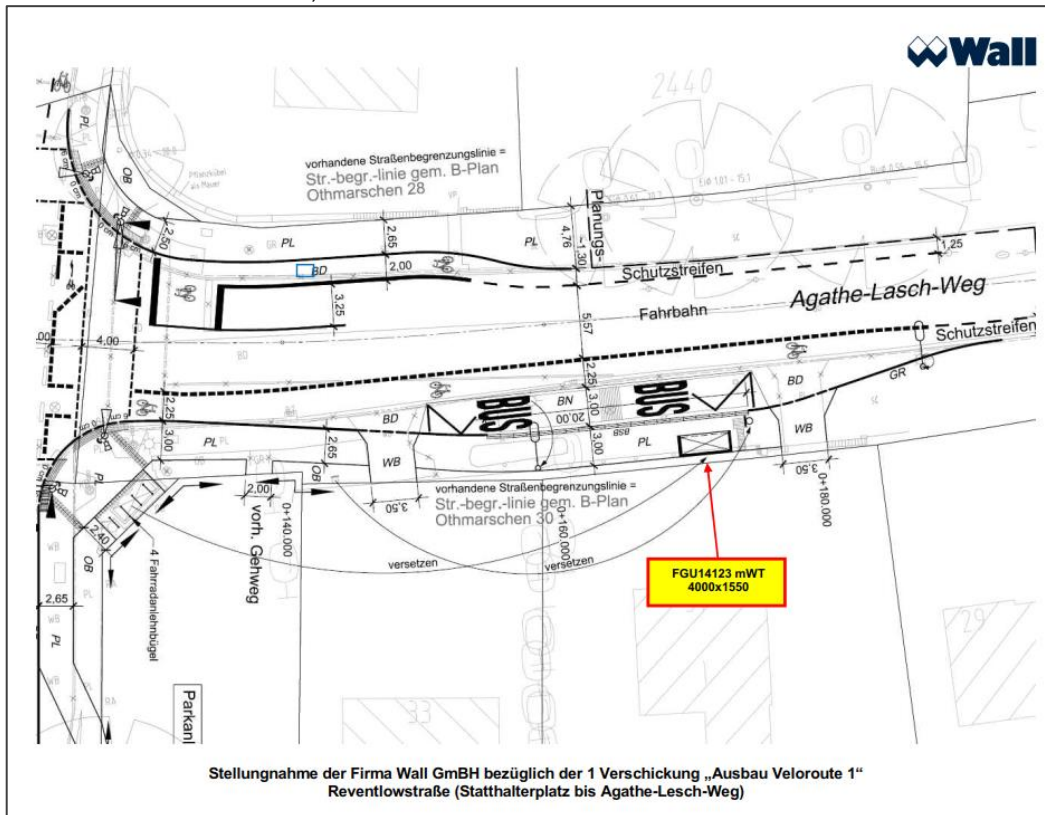
Abwägung

Blatt 5.

1. FGU14123, Hst. Reventlowstraße, Agathe-Lasch-Weg, Fahrtrichtung Roosens Weg

Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.

4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe

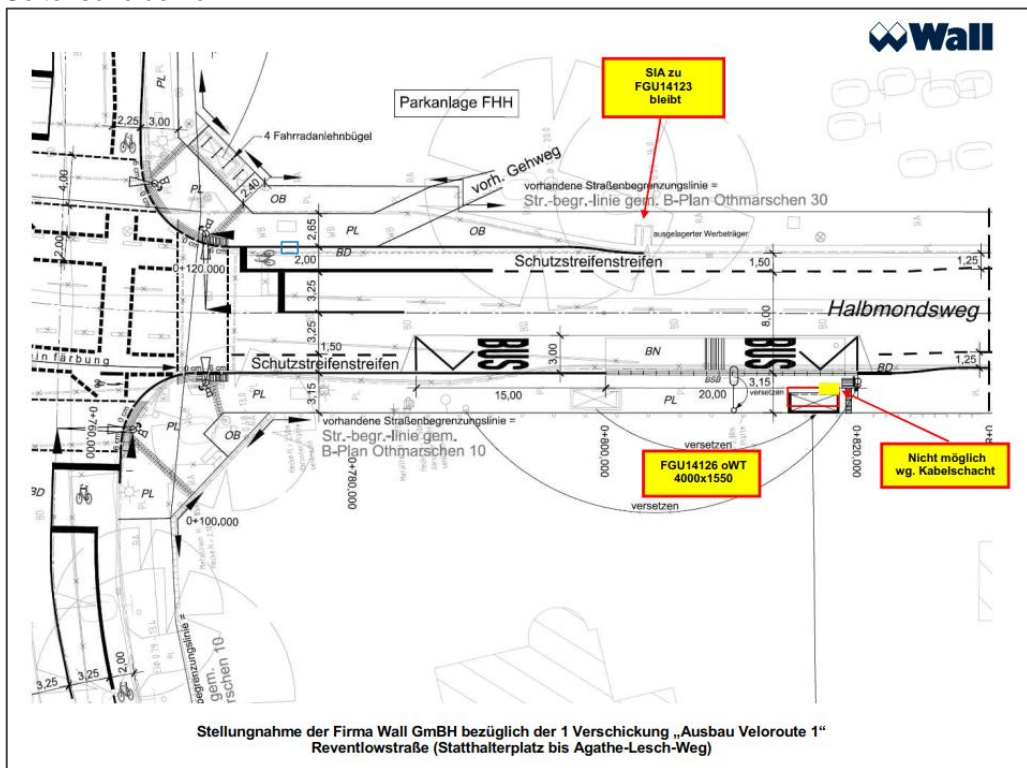


Kenntnisnahme.

Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

Stellungnahme

2. FGU14126_1, Hst. Reventlowstraße, Halbmondsweg, Fahrtrichtung Elbchaussee
 Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. Wir machen darauf aufmerksam, dass der von Ihnen geplante Standort auf Grund von Kabelschächten nicht möglich ist (s. Planausschnitt). Wir regen daher an, den Schacht zu versetzen, oder den FGU am neuen Standort einzuplanen.
 Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte ohne Werbeträger 4000x1550 und 2 x 0,8 m Seitenscheiben ein



Eine Versetzung wie jetzt von Ihnen geplant macht eine Auslagerung des Werbeträgers notwendig.
 Aus dem Rechtsamt der BWVI gibt es die eindeutige Anweisung, eine Auslagerung von Werbeträgern aus dem FGU zu vermeiden. Bei Neuplanungen von Haltestellen sind ausreichende Platzverhältnisse vorzusehen: ein FGU soll 1,50 m neben dem

Abwägung

Der Hinweis wird berücksichtigt und Fa. Wall an der Leitungstrassenplanung beteiligt.
 Der SIA wird FGU 14126 zugeordnet, da SIA 14123 mit Werbeträger vorgesehen werden soll.

Auf Grund der erforderlichen Durchgangsbreiten vor dem FGU ist ein ausgelagerter Werbeträger erforderlich.
 Der Hinweis würde geprüft. Ein FGU mit Werbeträger benötigt einen Seitenraum von ca. 3,55 m Breite. Im Bereich des FGU 14126 stehen ca. 3,15 m Breite zur Verfügung, so dass der Werbeträger auszulagern ist.

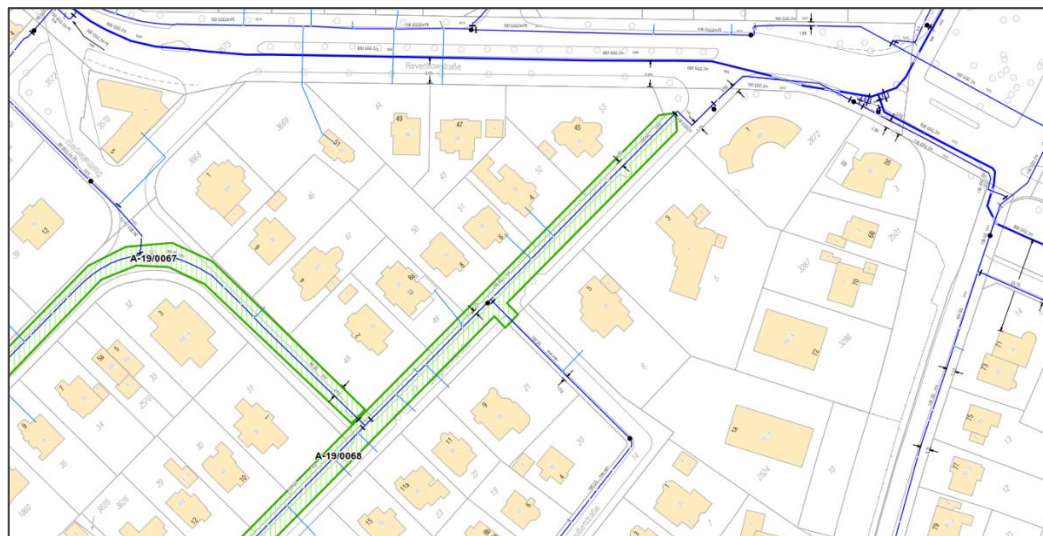
Stellungnahme	Abwägung
<p>Haltstellenmast und mit einem Abstand von mindestens 1,50 m zwischen Dach und Bord eingeplant werden. Grundsätzlich möchten wir Sie bitten immer einen 50 cm Abstand zwischen FGU-Rückwand und eingrenzendem Grundstück/Zaun für Servicearbeiten einzuplanen.</p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fa. Wall wird an der Leitungstrassenplanung beteiligt.</p>
<p>48. Steg Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>49. PRISMA Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>50. ipc Dr. Talkenberger Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>51. 1&1 Versatel Deutschland vom 23.09.2019 Vielen Dank für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o. g. Bauvorhaben. Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug. Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszug erhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind. Die Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden. Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung.</p>	<p>Der Leitungsbestandsplan wird aktualisiert.</p>
<p>52. BT Germany vom 19.08.2019 BT (Germany) hat in diesem Bereich keine Anlagen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme	Abwägung
53. CenturyLink + LEVEL3 vom 27.08.2019 Die Centurylink Communications Germany GmbH betreibt im angesprochenen Bereich keine Anlagen und beabsichtigt auch in näherer Zukunft nicht, dort Anlagen zu errichten.	Kenntnisnahme
54. Colt Technology Services vom 19.08.2019 Das Unternehmen Colt, hat im o.g. Bereich keine aktiven Glasfaser-Versorgungsanlagen liegen und beabsichtigen dort zurzeit auch keine Leitungen zu verlegen. Es bestehen unsererseits keine Bedenken gegen das o. g. Vorhaben.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme
55. Dataport vom 29.08.2019 Wir haben die Unterlagen zur 1. Verschickung zum Ausbau Veloroute 1, A12 Reventlowstraße erhalten. Von unserer Seite sind hier keine Maßnahmen geplant. Wir bitten um Berücksichtigung im weiteren Verfahren. Der guten Ordnung halber erhalten Sie unsere Beauskunftung als PDF. Sollten Sie unsere Trassen als DWG benötigen, wenden Sie sich bitte noch einmal direkt an unsere Planwerkauskunft.	Kenntnisnahme. Dataport wird an der Leitungstrassenplanung beteiligt.
56. DB Kommunikationstechnik vom 28.08.2019 Es sind keine TK - Kabelanlagen der DB Netz AG betroffen.	Kenntnisnahme
57. Deutsche Telekom vom 30.08.2019 Im betroffenen Bereich liegen Anlagen der Telekom. Die Bestandsunterlagen haben Sie ja bereits erhalten. Darüber hinaus sind im betroffenen Bereich keine Maßnahmen von der Telekom geplant.	Kenntnisnahme
58. Enercity Contracting Nord Keine Stellungnahme erfolgt.	
59. euNetworks vom 20.08.2019 Die Fa. euNetworks GmbH ist in dem angefragten Gebiet nicht betroffen. Auskunft über die Lage unserer Glasfaserversorgungsleitungen und andere Einrichtungen erhalten Sie seit dem 15.11.2016 kostenlos über unser Onlineportal LISA für Planauskünfte. Dieses erreichen Sie über den folgenden Link: https://planauskunft.eunetworks.de/lisa	Kenntnisnahme

Stellungnahme	Abwägung
<p>Für eine manuelle Bearbeitung von Anfragen zu Planauskünften, die uns seit dem 15.11.2016 telefonisch, über den Postweg, per E-Mail oder Fax erreichen, werden wir eine Aufwandsentschädigungsgebühr in Höhe von 25,00 € pro Standardanfrage berechnen. Sollte eine Anfrage mit mehr Aufwand verbunden sein, werden wir Sie über die Höhe der dann anfallenden Gebühr vorab informieren.</p> <p>Für den Fall, dass Sie anstatt einer selbstständigen Beauskunftung über unser Onlineportal LISA, eine Beantwortung Ihrer Anfrage per Email bevorzugen, bestätigen Sie uns bitte kurz, dass Sie mit den zuvor genannten Kosten einverstanden sind.</p>	
<p>60. GasLINE vom 19.08.2019 ACHTUNG!!! IHRE E-MAIL-ANFRAGE WIRD NICHT WEITER BEARBEITET Sehr geehrte Damen und Herren, Leitungsauskünfte, Koordinierungsanfragen sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen. Das BIL-Online-Portal der BIL eG ist ein Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche und stellt eine umfassende branchenübergreifende Online-Leitungsauskunft bereit. Weitere Informationen über BIL können Sie der Seite http://bil-leitungsauskunft.de/ entnehmen. Wir bitten um Verständnis und bedanken uns für Ihre Mithilfe. Online-Leitungsauskunft: https://portal.bil-leitungsauskunft.de</p>	<p>Kenntnisnahme. Gemäß Online-Portal ist kein Leitungsbestand betroffen. Siehe auch Lfd.Nr. 75 PLEdoc.</p>
<p>61. Gasnetz Hamburg vom 26.08.2019 In dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der Gasnetz Hamburg GmbH. Mit diesem Schreiben erhalten Sie Planauszüge aus denen die Lage der Versorgungsanlagen im Verantwortungsbereich der Gasnetz Hamburg GmbH im o. a. Bereich ersichtlich ist. Die Planauszüge dienen nur zu Planungszwecken und dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Die in den Leitungsplänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen sind hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich; Abweichungen sind möglich. Bei einer Bauausführung sind durch die ausführende Firma aktuelle Planauszüge rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern. Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>62. Gasunie Deutschland Services vom 20.08.2019 Wir bestätigen den Eingang Ihrer im Anhang befindlichen Plananfrage.</p> <p>Nach eingehender Prüfung können wir Ihnen hierzu mitteilen, dass Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen von Ihrem Planungsvorhaben nicht betroffen sind.</p>	Kenntnisnahme
<p>63. GENEFF vom 19.08.2019 In den angefragten Bereichen plant und betreibt die GENEFF GmbH keine Versorgungsleitungen.</p>	Kenntnisnahme
<p>64. Giftge Consult c/o nordCom vom 19.06.2019 Leitungen, die von der Giftge Consult GmbH betreut werden - insbesondere die LWL-Leitung Groningen- Hamburg (Ziggo / EWE-Tel) sind von der von Ihnen gemeldeten Baumaßnahme "Ausbau Veloroute 1, A12 Reventlowstraße" nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme
<p>65. Global Connect A/S vom 29.08.2019 Wir bestätigen den Eingang Ihrer Anfrage vom 19-08-2019. Wir teilen Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich keine Anlagen vorhanden sind und derzeit auch keine geplant sind. Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestehen unsererseits keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
<p>66. Hamburg Gas Consult Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>67. Hamburg Wasser, HWW vom 19.09.2019</p> <p>Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de zur Verfügung <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990 Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Während des Straßenbaus müssen Instandsetzungsarbeiten an unseren Armaturen durchgeführt werden. Bitte setzen sie sich zur genauen Koordinierung der Maßnahme mit unserem Mitarbeiter [REDACTED] 7888 43113 in Verbindung</p> <p>Es gibt eine Planmaßnahme der HWW Ecke Jungmannstraße A 19/0068 Bauzeit April bis September 2020 ihr Ansprechpartner ist [REDACTED] 7888 81131</p>	<p>Wird in der weiteren Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme

Abwägung
68. Hamburg Wasser, HSE, servTEC, Hamburg Energie vom 19.09.2019
Für HAMBURG ENERGIE:

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

Für HSE:

im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Reventlowstraße sind Mischwasserseiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.

Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.

Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter [REDACTED] 7888 34001 zu verständigen

Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme

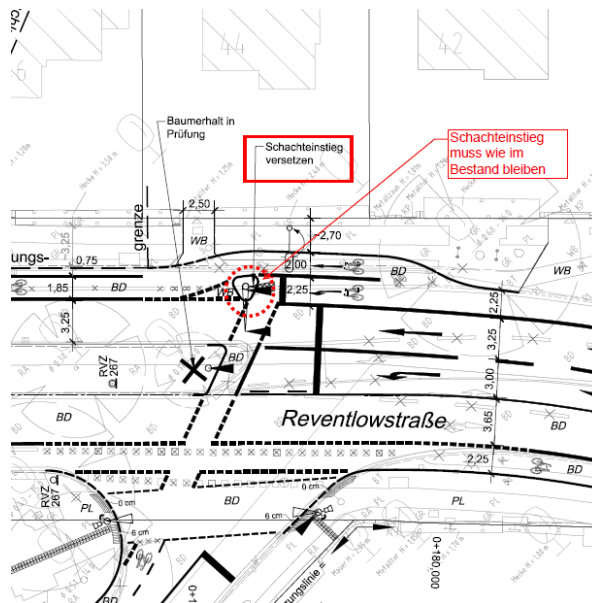
Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.

Stellungnahme

Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt *Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen* zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):

- **es besteht ein Konfliktpunkt im Bereich der Reventlowstraße gegenüber der Einmündung Jungmannstraße, Höhe Hs 44, mit einem Mischwasserschacht.**

Aufgrund einer geplanten Lichtsignalanlage soll ein Schachteinstieg versetzt werden. Der Schachteinstieg gehört zu dem Mischwassersiel 900/1600 im nördlichen Fahrbahnbereich. Das Mischwassersiel aus dem Jahr 1914 liegt rd. 6,4m tief. Der Schachteinstieg aus Mauerwerk und mit Absturzsicherung versehen, muss, wie im Bestand beibehalten bleiben und kann nicht versetzt werden. Die Lichtsignalanlage ist entsprechend in ausreichendem Abstand zum vorhandenen Schacht vorzusehen.



- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.

Abwägung

Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.

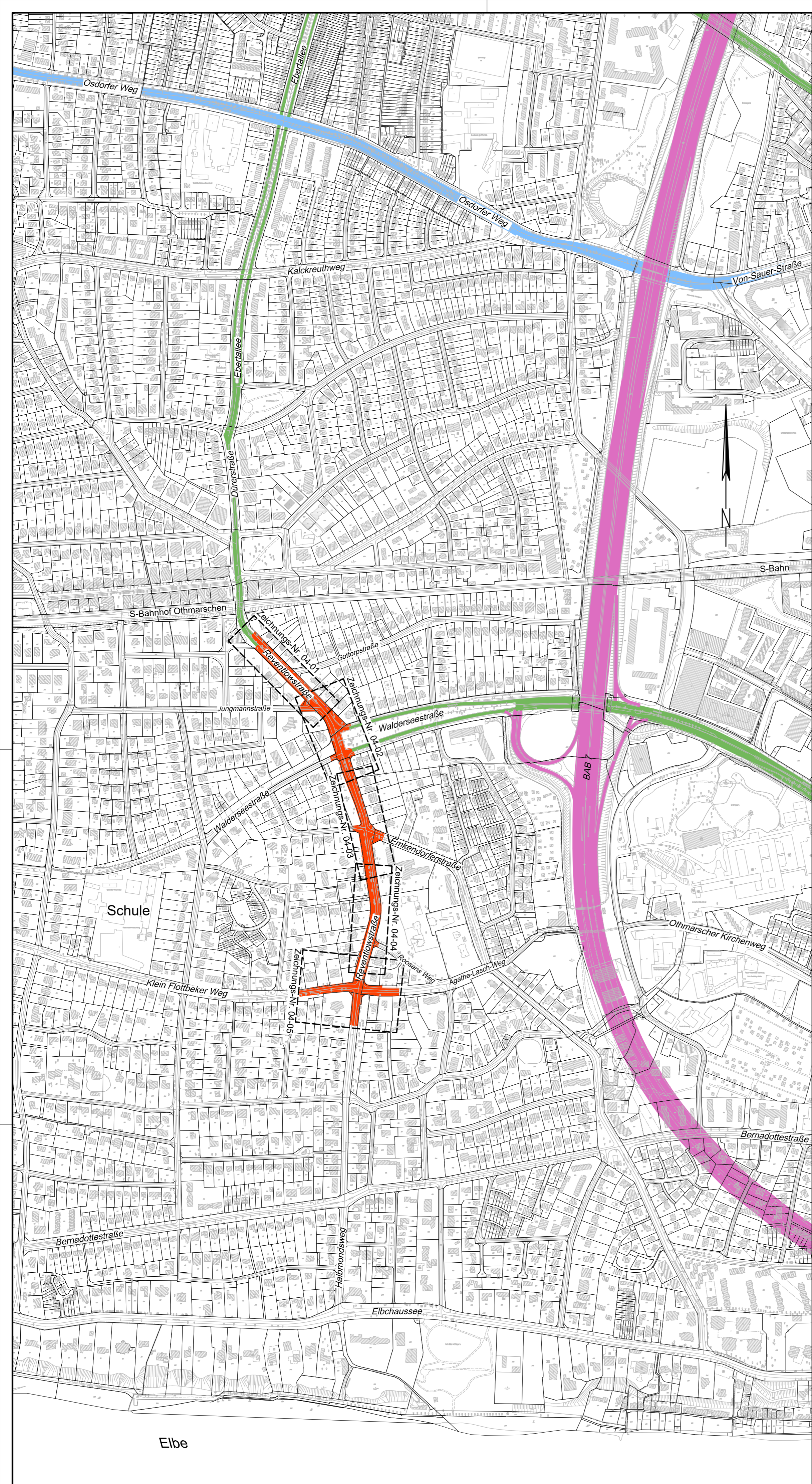
Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] 7888 34001 anzupassen. <p>Für servTEC: Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED] Tel.: 040 / 7888-80031, oder [REDACTED] Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
<p>69. HanseWerk Natur vom 16.09.2019 In dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der HanseWerk Natur GmbH. Mit diesem Schreiben erhalten Sie Planauszüge aus denen die Lage der Versorgungsanlagen im Verantwortungsbereich der HanseWerk Natur GmbH im o. a. Bereich ersichtlich ist. Die Planauszüge dienen nur zu Planungszwecken und dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Die in den Leitungsplänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen sind hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich; Abweichungen sind möglich. Bei einer Bauausführung sind durch die ausführende Firma aktuelle Planauszüge rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern. Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten. Im angefragten Bereich befinden sich Versorgungsanlagen der HanseWerk Natur GmbH. Rückfragen an: HanseWerk Natur GmbH, Am Radeland 25 21079 Hamburg Email:rohrnetz.meldezentrale@hansewerk-natur.com Bei Parallelverlegungen (> 5 Meter) an Wärmeleitungen sind die geplanten Arbeiten aus rohrstatischen Gründen im Vorwege mit der HanseWerk Natur GmbH abzustimmen.</p> <p>Anmerkungen: Achtung! Ihre Anfrage wurde an das zuständige Netzcenter, HAWN zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet. Bei technischen Rückfragen bzw. Fragen zu Abstimmungen in der Planungsphase wenden Sie sich bitte unter der angegebenen Tel.-Nr. auf dem Antwortschreiben und Angabe der Reg.-Nr. an das Netzcenter, HAWN.(rohrnetz.meldezentrale@hansewerk-natur.com)</p> <p>Achtung! Bitte beachten Sie das sich im angefragten Bereich Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der Gasnetz Hamburg befinden können. Weiterleitung an Gasnetz Hamburg. Bitte beziehen Sie mögliche Versorgungsträger in Ihre Leitungsanfrage ein. siehe zu Bereich "Reventlowstraße" Reg.-Nr. 353931</p>	<p>Nach Durchsicht der übermittelten Planunterlagen liegt der Leitungsbestand von HanseWerk Natur östlich der BAB u.a. an der Jürgen-Töpfer-Straße, Baurstraße und Stiegkamp und damit deutlich außerhalb des Planungsgebietes.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Achtung! In dem von Ihnen angefragten Gebiet befinden sich Fremdleitungen, Fremdkabel. Die im Planabgebildeten Fremdleitungen, Fremdkabel dienen ausschließlich als Hinweis, sie stellen keine rechtsverbindliche Leitungsauskunft dar. Zu diesen Fremdleitungen, Fremdkabel ist die Leitungsauskunft bei dem entsprechenden Netzbetreiber/Eigentümer zwingend einzuholen. Genauere Informationen zum Netzbetreiber/Eigentümer sind bei der entsprechenden Gemeinde zu erfragen.</p>	
<p>70. ImmoMediaNet vom 19.08.2019 in dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt.</p>	Kenntnisnahme
<p>71. Interoute Germany vom 19.08.2019 Durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich keine Anlagen von i-21 / Interoute Germany GmbH betroffen. Allgemeiner Hinweis: Wir bitten Sie, künftige Plananfragen für die Firma i-21 / Interoute Germany GmbH nur noch an oben genannte Adresse zu richten. Wegen der ständigen Erweiterung unseres Netzes und der daraus resultierenden fortlaufenden Aktualisierung der Bestandspläne, wird die Gültigkeit unserer Antwort auf 3 Monate begrenzt.</p>	Kenntnisnahme
<p>72. LWLcom vom 22.08.2019 In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme
<p>73. MTI Teleport München vom 20.08.2019 Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Brief bzw. Anfrage-Mail mit Plan. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken. Sollte es noch Fragen Ihrerseits geben, stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>HINWEIS: Die GLH beantwortet JEDE Plananfrage, auch, wenn keine Leitungen betroffen sind! Keine Antwort läßt NICHT darauf schließen, dass keine Leitungen betroffen sind!</p>	Kenntnisnahme

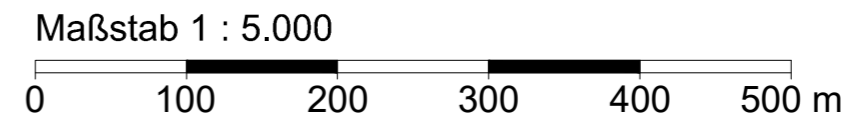
Stellungnahme	Abwägung
74. 1 PKV Projektleitung & Kabelverl. Keine Stellungnahme erfolgt.	
75. PLEdoc vom 19.08.2019 Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: <ul style="list-style-type: none"> • Open Grid Europe GmbH, Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) • Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.	Kenntnisnahme
76. PYUR (Primacom, Martens) Keine Stellungnahme erfolgt.	
77. Stromnetz Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.	
78. Telia Carrier Germany Keine Stellungnahme erfolgt.	
79. URBANA Energiedienste Keine Stellungnahme erfolgt.	
80. Vattenfall Wärme Hamburg vom 19.08.2019 In dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.	Kenntnisnahme

Stellungnahme	Abwägung
<p>81. Verizon Deutschland vom 19.08.2019 in dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen keine Anlagen der Verizon Deutschland GmbH. Es sind von der Verizon Deutschland GmbH z. Zt. keine Baumaßnahmen in dem Bereich geplant.</p>	<p>Kenntnisnahme Kenntnisnahme</p>
<p>82. Vodafone Kabel Deutschland Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>83. wilhelm.tel vom 19.08.2019 Zurzeit haben die wilhelm.tel GmbH und die willy.tel GmbH im Bereich "Reventlowstraße, Hamburg " keinen Leitungsbestand.</p> <p>Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>84. willy.tel vom 19.08.2019 Zurzeit haben die wilhelm.tel GmbH und die willy.tel GmbH im Bereich "Reventlowstraße, Hamburg " keinen Leitungsbestand.</p> <p>Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>85. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 21.08.2019 Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BümVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>86. Energie Mark Brandenburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	



EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN

PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DSGK	LGV	Juli 2009



LEGENDE

- Baubereich
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße

Schlussverschickung



Gewerberg 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moingenieure.de
eMail mo@moingenieure.de

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		20.02.2023	gez. i.A. [Redacted]	gez. [Redacted]
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

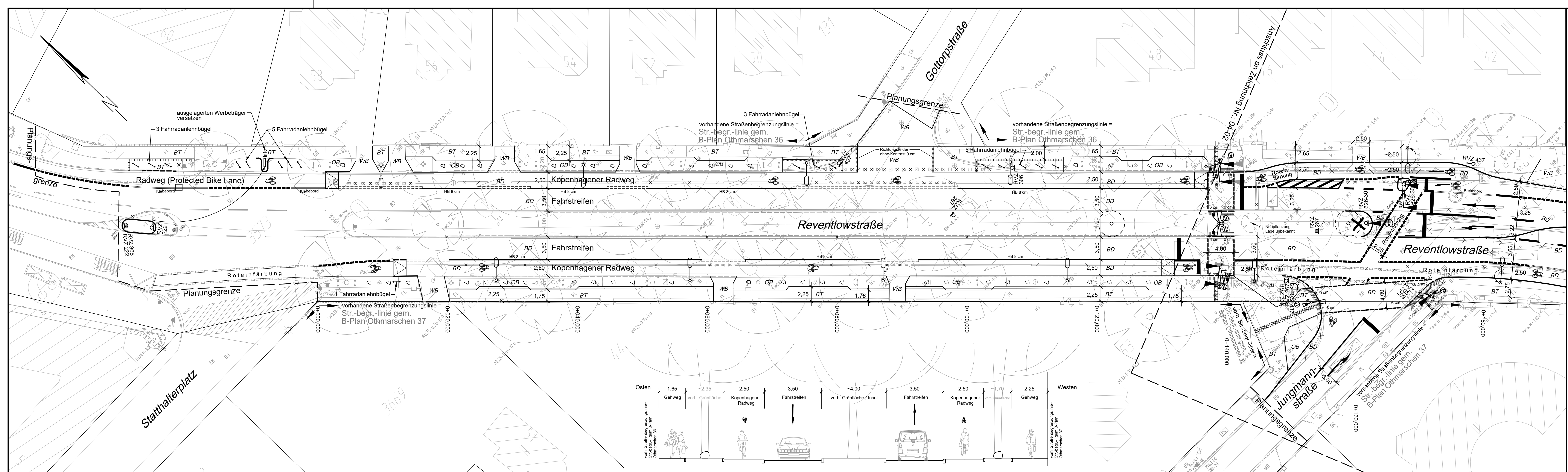
Bedarfsräger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr Ausbau der Veloroute 1 in Altona		Bearbeitet: Datum: 8.3.2023 gez. [Redacted] Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme: A12 - Reventlowstraße von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg		Fachtechnisch geprüft: Datum: Unterschrift, MR 210
Planinhalt: Übersichtslageplan		Aufgestellt: Datum: Unterschrift, MR 20
Geprüft: Datum:	Zeichnungs-Nr.: 01	Zugestimmt: Datum:
Unterschrift, Technische Aufsicht	Maßstab: 1 : 5000	Unterschrift, MR-L

Elbe

Plangröße: 615 x 594 mm; M:\MO17-278_VR1_Veloroute_ReventlowstraBe\CAD\SV\MO17278_SV_VA_LP_dwg\0123.03.2023\010.dwg



VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Vermessungs- und Ingenieurbüro Hartmut Pemöller Pogwischrund 11 22149 Hamburg	STAND VOM	Sept. 2013
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Öffentl. best. Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. H.Hilbring Garstedter Weg 157 22455 Hamburg	STAND VOM	15.12.17, 17.04.18
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Ingenieur- und Vermessungsbüro Twesten und Sohn Waitzstraße 12 22607 Hamburg	STAND VOM	23.11.2015
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DSGK	Vermessungs- und Ingenieurbüro Pemöller	Sept. 2013
Nachvermessung	LGV	Januar 2023

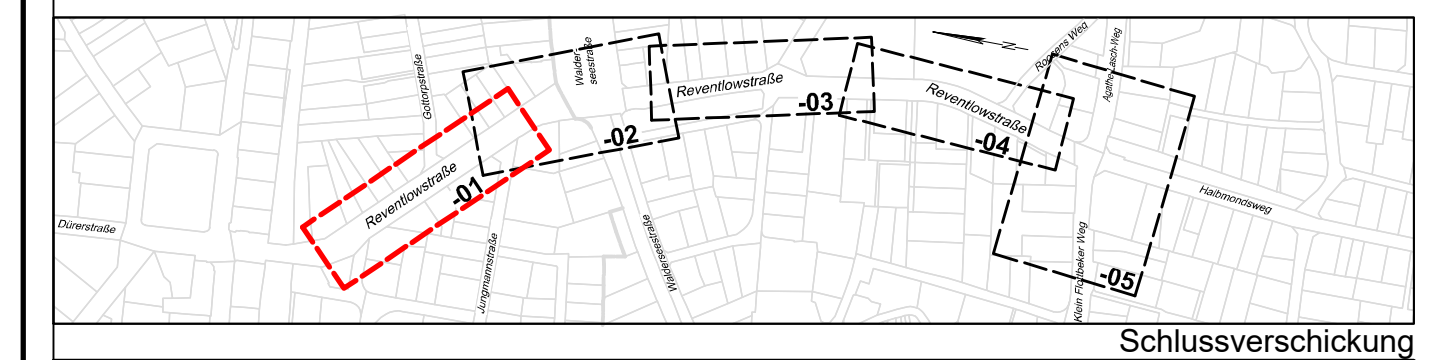
Legende

- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- - - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- - - gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Bussonderbord 16 cm Ansicht
- gepl. Tiefbord
- gepl. Klebebord
- gepl. Flachbord F7
- - - gepl. Sonderbord Überfahrt
- ⊞ Bodenindikatoren, Noppen- / Rippenplatten
- vorh. / gepl. Fahrradlenkbügel
- ⊙ vorh. Baum / -wird gefällt
- ☀ vorh. Beleuchtung
- ⊙ gepl. Baum
- ⊙ gepl. Findling
- ☀ gepl. öffentliche Beleuchtung
- Auslegermast 7,5 m
- Auslegermast 9,5 m
- Auslegermast 9,5 m
- Auslegermast 6,0 m an FGÜ
- Gerader Mast 4,0 m

Geplante Oberflächen

BD = Bituminöse Decke	GP = Grobpfaster	GR = Grand
WB = Betonwabenstein	KP = Kleinpflaster	RG = Rasengittersteine
BT = Betonstein	OB = Oberboden	
BT-rot = Betonstein, rot	BN = Beton	

Maßstab 1 : 250



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Gewerbering 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moingenieur.de
eMail mo@moingenieur.de

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		20.02.2023	gez. i. /	gez. /
Datum	Änderungen und Ergänzungen		Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift

Bedarfsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme:

**Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Ausbau der Veloroute 1 in Altona**

Teilbaumaßnahme:

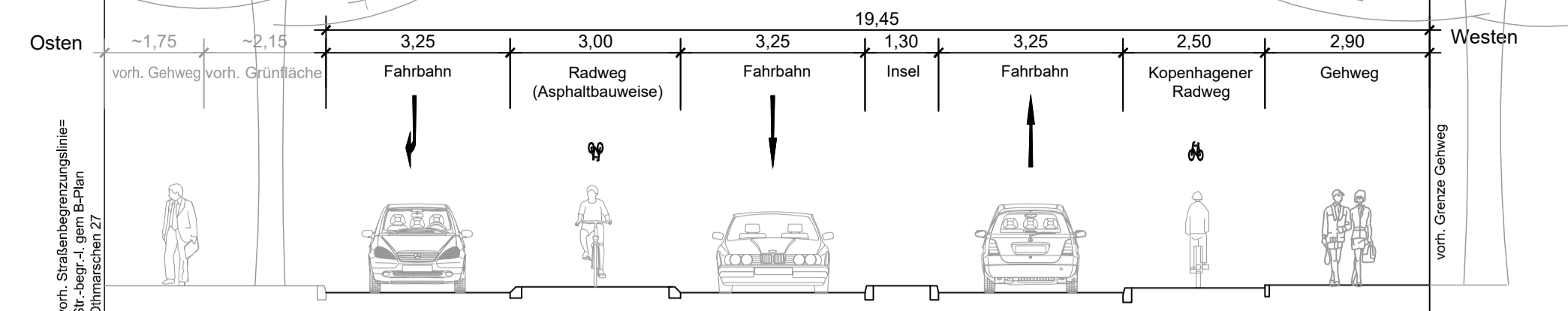
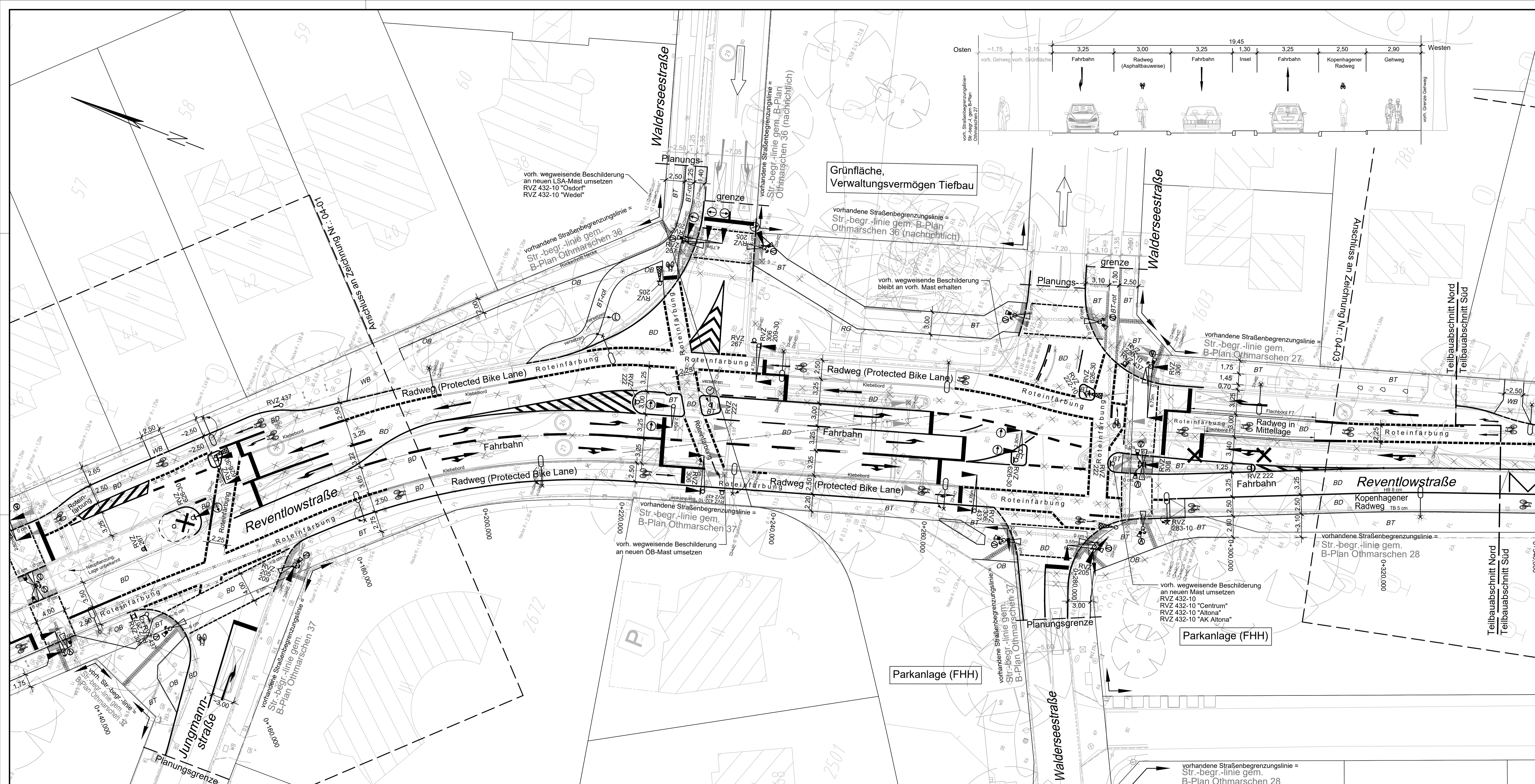
**A12 - Reventlowstraße
von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg**

Planinhalt:

Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 1/5

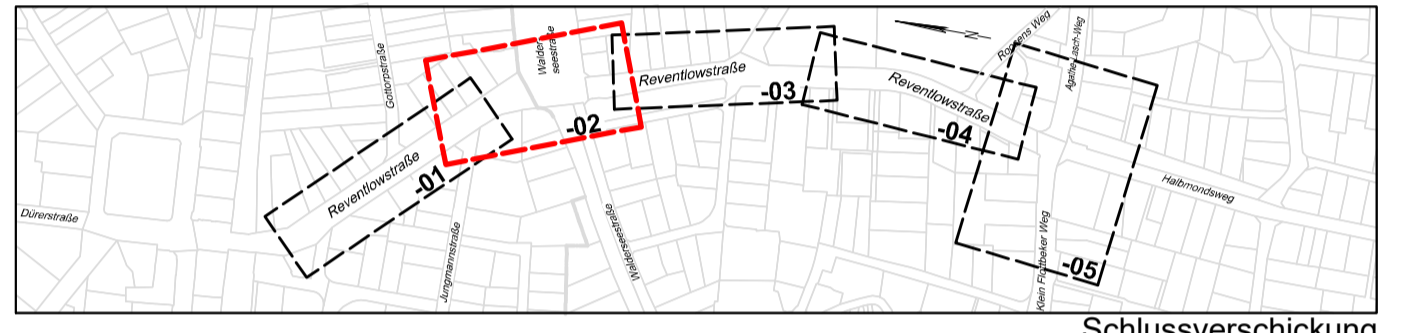
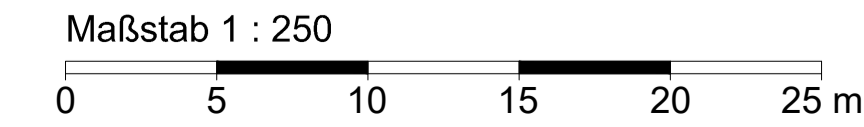
Geprüft:	Zeichnungs-Nr.: 04-01	Zugestimmt:
Datum:		Datum: 20.03.23
Unterschrift, Technische Aufsicht	Maßstab: 1 : 250	Unterschrift, MR-L

mo17278_sv_va_lp.dwg
 M:\00\1017-278\1\1_Verkehrs- Reventlowstraße\CAD\DWG\17278_sv_va_lp.dwg
 151 x 297 mm



VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Vermessungs- und Ingenieurbüro Hartmut Pemöller Pogwischrund 11 22149 Hamburg	STAND VOM	Sept. 2013
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Öffentl. best. Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. H.Hilbring Garstedter Weg 157 22455 Hamburg	STAND VOM	15.12.17, 17.04.18
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Ingenieur- und Vermessungsbüro Twesten und Sohn Walzstraße 12 22607 Hamburg	STAND VOM	23.11.2015
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN			
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM	
DSGK	Vermessungs- und Ingenieurbüro Pemöller	Sept. 2013	

Legende	
	vorhandene Straßenbegrenzungslinie
	gepl. Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
	gepl. Hochbord
	gepl. Hochbord abgesenkt
	gepl. Bussonderbord 16 cm Ansicht
	gepl. Tiefbord
	gepl. Klebebord
	gepl. Flachbord F7
	gepl. Sonderbord Überfahrt
	Bodenindikatoren, Noppen- / Rippenplatten
	vorh. / gepl. Fahrradlaniehbügel
	vorh. Baum / -wird gefällt
	vorh. Beleuchtung
	gepl. Baum
	gepl. Findling
	gepl. öffentliche Beleuchtung
	Auslegermast 7,5 m
	Auslegermast 9,5 m
	Auslegermast 9,5 m
	Auslegermast 6,0 m an FGU
	Gerader Mast 4,0 m
Geplante Oberflächen	
	BD = Bituminöse Decke
	WB = Betonwabenstein
	BT = Betonstein
	BT-rot = Betonstein, rot
	GP = Großpflaster
	KP = Kleinpflaster
	GR = Gerad
	RG = Rasengittersteine



MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH				
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFAST
		20.02.2023	gez. L. Hahn	gez. M. Koch
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsräger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

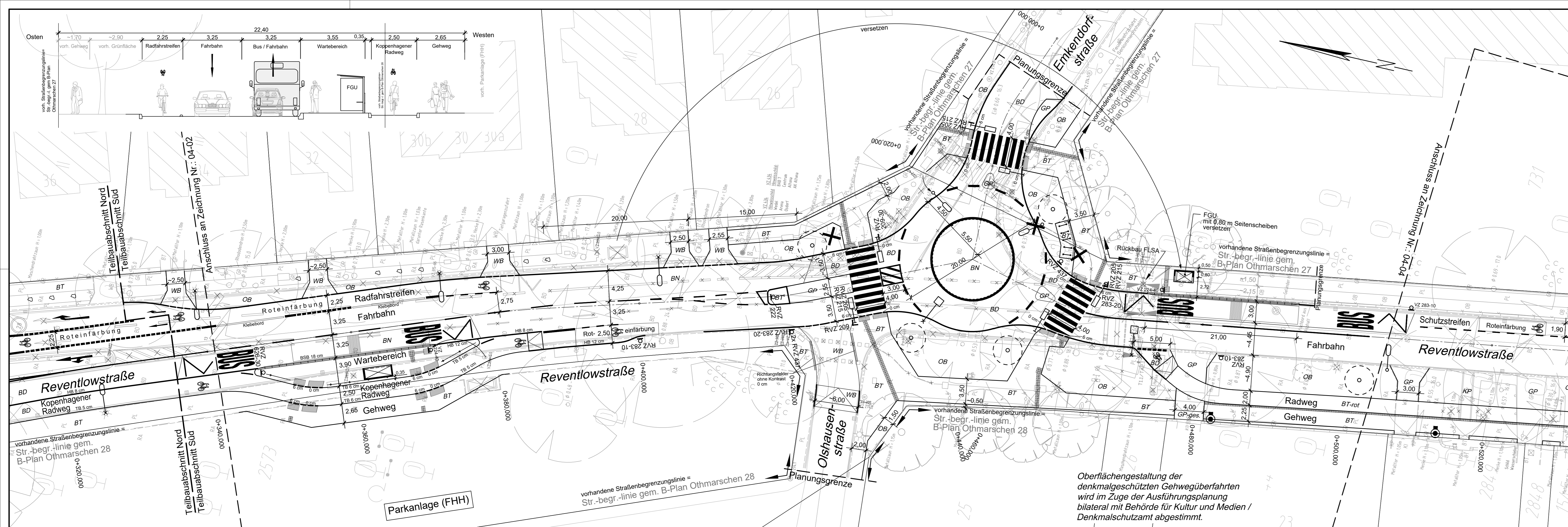
Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: **Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Ausbau der Veloroute 1 in Altona**

Teilbaumaßnahme: **A12 - Reventlowstraße
von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg**

Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 2/5**

Geprüft:	Zeichnungs-Nr.: 04-02	Zugestimmt:
Datum:	Maßstab: 1 : 250	Datum: 20.03.23
Unterschrift, Technische Aufsicht		gez. Wincierz Unterschrift, MR 20
		gez. Ridders Unterschrift, MR-L



Oberflächengestaltung der
denkmalgeschützten Gehwegüberfahrten
wird im Zuge der Ausführungsplanung
bilateral mit Behörde für Kultur und Medien /
Denkmalschutzamt abgestimmt.

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Vermessungs- und Ingenieurbüro Hartmut Pemöller Pogwischrund 11 22149 Hamburg	STAND VOM	Sept. 2013
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Öffentl. best. Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. H.Hilbring Garstedter Weg 157 22455 Hamburg	STAND VOM	15.12.17, 17.04.18
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Ingenieur- und Vermessungsbüro Twesten und Sohn Waitzstraße 12 22607 Hamburg	STAND VOM	23.11.2015
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	Vermessungs- und Ingenieurbüro Pemöller	Sept. 2013

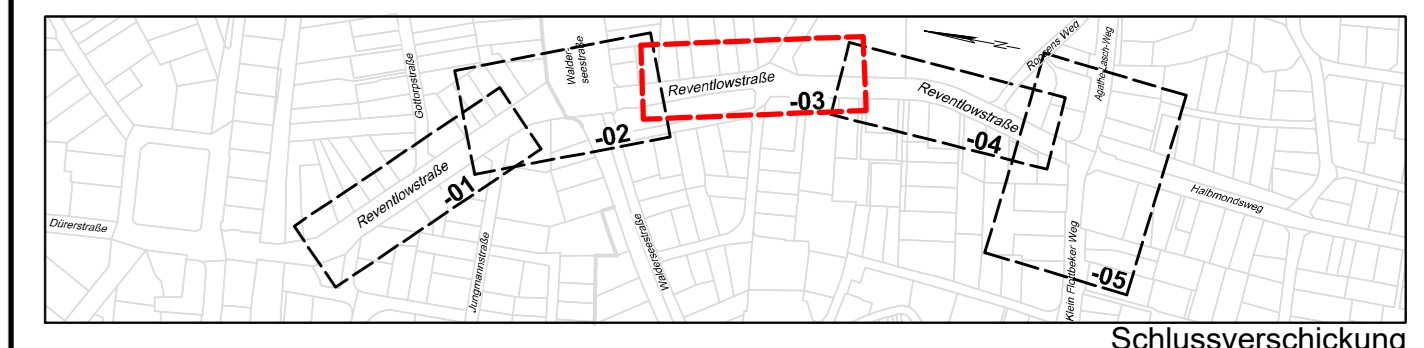
Legende

- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- - - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- - - gepl. Hochbord abgesenkt
- ▬ gepl. Bussonderbord 16 cm Ansicht
- ▬ gepl. Tiefbord
- ▬ gepl. Kleebord
- ▬ gepl. Flachbord F7
- - - gepl. Sonderbord Überfahrt
- □ □ Bodenindikatoren, Noppen- / Rippenplatten
- vorh. / gepl. Fahrradanhänger
- ⊗ vorh. Baum / -wird gefällt
- ⊙ gepl. Baum
- ⊙ gepl. Findling
- ☀ vorh. Beleuchtung
- ⊙ gepl. öffentliche Beleuchtung
- ⊙ Auslegermast 7,5 m
- ⊙ Auslegermast 9,5 m
- ⊙ Auslegermast 9,5 m
- ⊙ Auslegermast 6,0 m an FGÜ
- ⊙ Gerader Mast 4,0 m

Geplante Oberflächen

BD = Bituminöse Decke	GP = Großpflaster	GR = Grand
WB = Betonwabenstein	KP = Kleinpflaster	RG = Rasengittersteine
BT = Betonstein	OB = Oberboden	
BT-rot = Betonstein, rot		

Maßstab 1 : 250



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Gewerberg 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moingenieure.de
eMail mo@moingenieure.de

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		20.02.2023	gez. i.A. [Redacted]	gez. [Redacted]

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

Bedarfsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme:

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Bearbeitet:
Datum: 8.3.2023
gez. Koch
Unterschrift, MR 217

Teilbaumaßnahme:

A12 - Reventlowstraße
von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg

Fachtechnisch geprüft:
Datum: 16. März 2023
gez. Hahn
Unterschrift, MR 210

Planinhalt:

Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 3/5

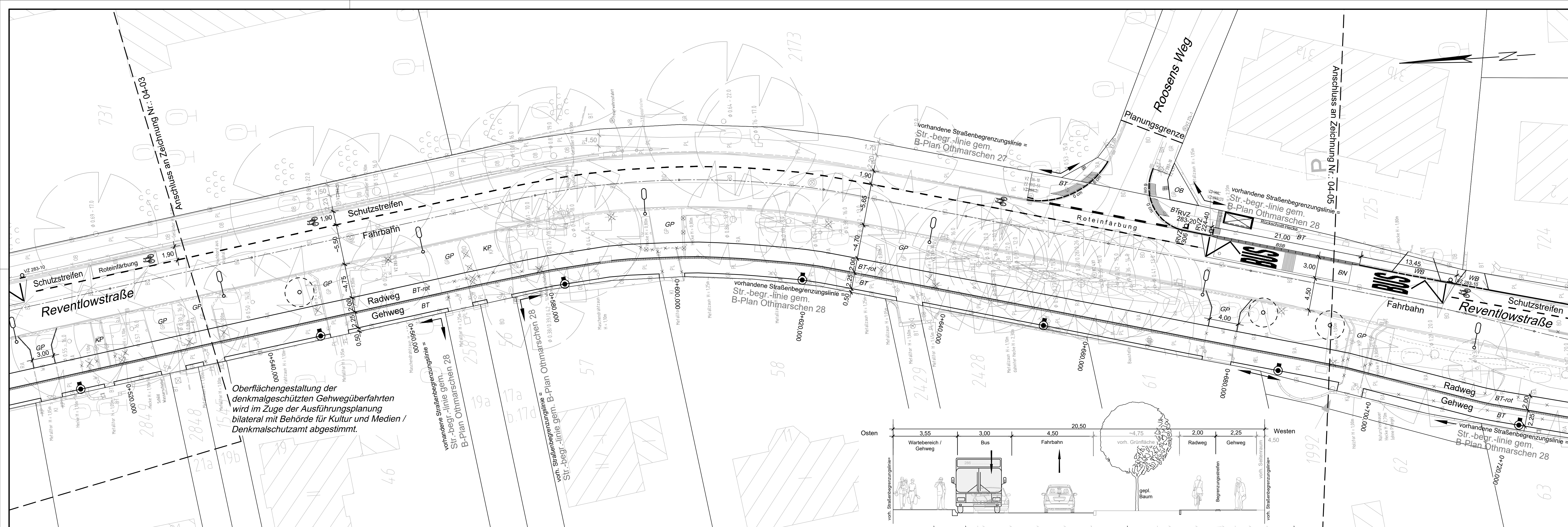
Aufgestellt:
Datum: 9/3/23
gez. Wincierz
Unterschrift, MR 20

Geprüft:
Datum:

Zeichnungs-Nr.: 04-03

Maßstab: 1 : 250

Zugestimmt:
Datum: 20.03.23
gez. Ridders
Unterschrift, MR-L



VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Vermessungs- und Ingenieurbüro Hartmut Pemöller Pogwischrund 11 22149 Hamburg	STAND VOM	Sept. 2013
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Öffentl. best. Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. H.Hilbring Garstedter Weg 157 22455 Hamburg	STAND VOM	15.12.17, 17.04.18
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Ingenieur- und Vermessungsbüro Twesten und Sohn Waitzstraße 12 22607 Hamburg	STAND VOM	23.11.2015
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	Vermessungs- und Ingenieurbüro Pemöller	Sept. 2013

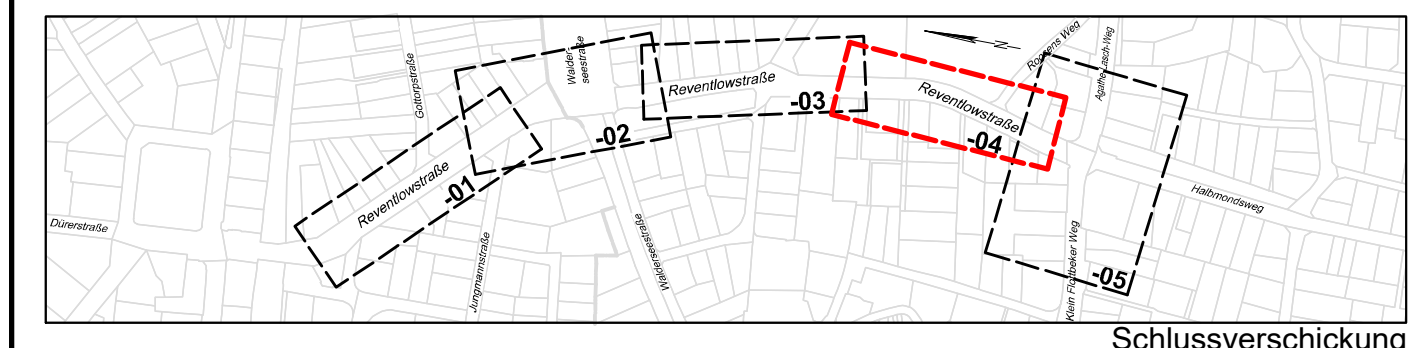
Legende

- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- - - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- - - gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Bussonderbord 16 cm Ansicht
- gepl. Tiefbord
- gepl. Klebebord
- gepl. Flachbord F7
- gepl. Sonderbord Überfahrt
- ▣ Bodenindikatoren, Noppen- / Rippenplatten
- vorh. / gepl. Fahrradlehnbügel
- ⊗ vorh. Baum / - wird gefällt
- ☀ vorh. Beleuchtung
- ⊙ gepl. Baum
- ⊙ gepl. Findling
- ⊙ gepl. öffentliche Beleuchtung
- ⊙ Auslegermast 7,5 m
- ⊙ Auslegermast 9,5 m
- ⊙ Auslegermast 9,5 m
- ⊙ Auslegermast 6,0 m an FGÜ
- ⊙ Gerader Mast 4,0 m

Geplante Oberflächen

- BD = Bituminöse Decke
- GP = Großpflaster
- GR = Grand
- WB = Betonwabenstein
- KP = Kleinpflaster
- RG = Rasengittersteine
- BT = Betonstein
- OB = Oberboden
- BN = Beton
- BT-rot = Betonstein, rot

Maßstab 1 : 250



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Gewerbering 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moingenieure.de
eMail mo@moingenieure.de

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		20.02.2023	gez. i.A. /	gez. /
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Bearbeitet:

Datum: 8.3.2023
gez. / Koch
Unterschrift, MR 217

Teilbaumaßnahme:

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Ausbau der Veloroute 1 in Altona

Fachtechnisch geprüft:

Datum: 16. März 2023
gez. / Hahn
Unterschrift, MR 210

Aufgestellt:

Datum: 9/3/23
gez. / Wincierz
Unterschrift, MR 20

Zugestimmt:

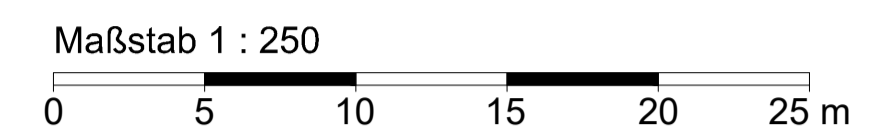
Datum: 20.03.23
gez. / Ridders
Unterschrift, MR-L

Geprüft:

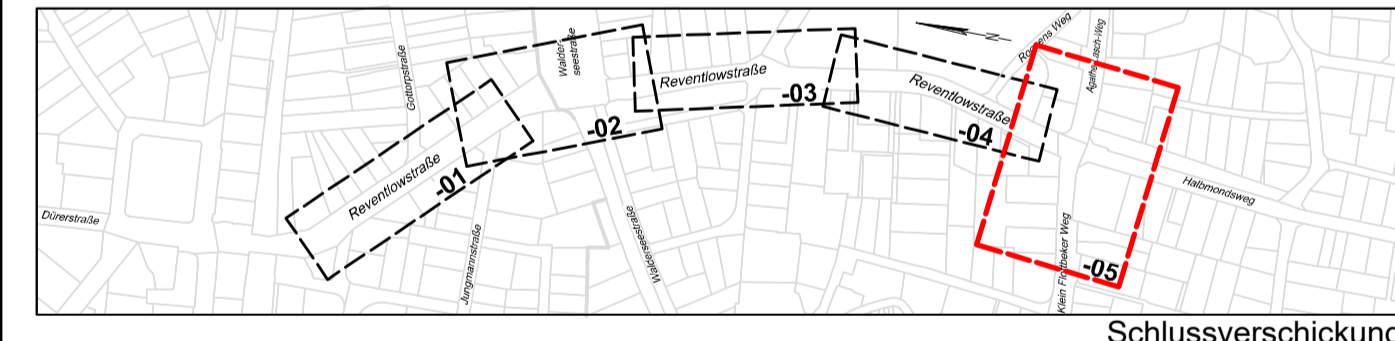
Zeichnungs-Nr.: 04-04
Maßstab: 1 : 250

Unterschrift, Technische Aufsicht

VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Vermessungs- und Ingenieurbüro Hartmut Pemöller Pogwischrund 11 22149 Hamburg	STAND VOM	Sept. 2013
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Offent. best. Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. H.Hilbring Garstedter Weg 157 22455 Hamburg	STAND VOM	15.12.17, 17.04.18
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
VERMESSUNGSGRUNDLAGE			
VERMESSER	Ingenieur- und Vermessungsbüro Twesten und Sohn Waltzstraße 12 22607 Hamburg	STAND VOM	23.11.2015
		HÖHENSYSTEM	320
		LAGESYSTEM	GK-Abbildung
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN			
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM	
DSGK	Vermessungs- und Ingenieurbüro Pemöller	Sept. 2013	



Legende			
	vorhandene Straßenbegrenzungslinie		gepl. Baum
	Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan		gepl. Findling
	gepl. Hochbord		gepl. öffentliche Beleuchtung
	gepl. Hochbord abgesenkt		Auslegermast 7,5 m
	gepl. Bussonderbord 16 cm Ansicht		Auslegermast 9,5 m
	gepl. Tiefbord		Auslegermast 9,5 m
	gepl. Klelbord		Auslegermast 6,0 m an FGÜ
	gepl. Flachbord F7		Gerader Mast 4,0 m
	gepl. Sonderbord Überfahrt		
	Bodenindikatoren, Noppen- / Rippenplatten		
	vorh. / gepl. Fahrradanhlehnbügel		
	vorh. Baum / -wird gefällt		
	vorh. Baum		
	vorh. Beleuchtung		
Geplante Oberflächen			
	BD = Bituminöse Decke		GP = Großpflaster
	WB = Betonwanstein		KP = Kleinpflaster
	BT = Betonstein		OB = Oberboden
	BT-rot = Betonstein, rot		GR = Grand
			RG = Rassegittersteine



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

22113 Osterbek 6, Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet: www.masuch-olbrisch.de
eMail: mo@masuch-olbrisch.de

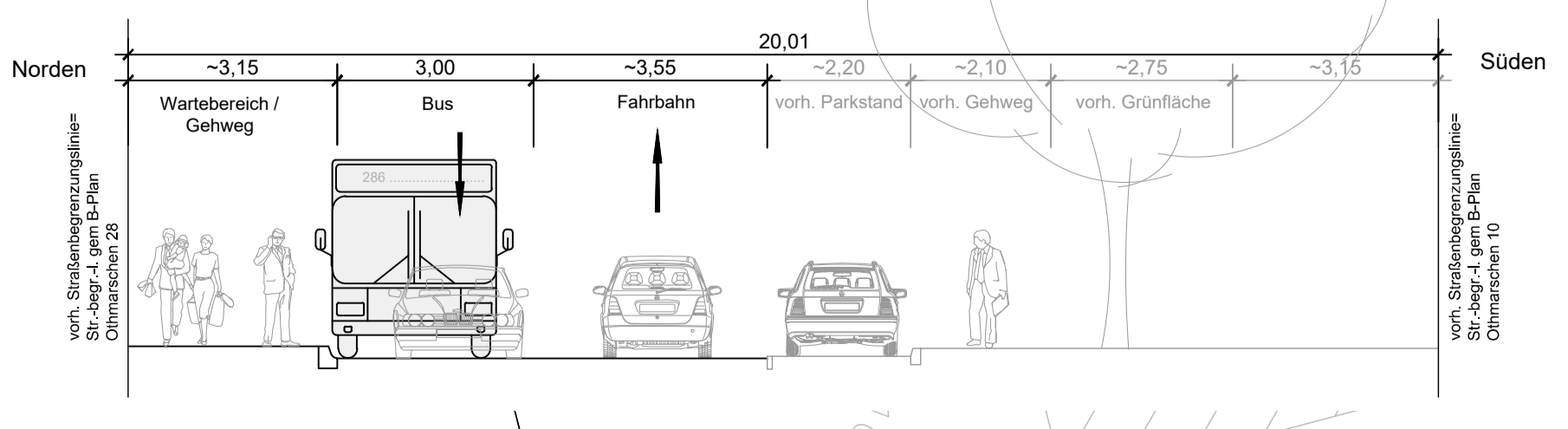
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		20.02.2023	gez. i.A.	gez. i.A.

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

Bedarfssträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme:	Bündnis für den Rad- und Fußverkehr Ausbau der Velouroute 1 in Altona	Bearbeitet:	8.3.2023 gez. Koch
Teilbaumaßnahme:	A12 - Reventlowstraße von Statthalterplatz bis Agathe-Lasch-Weg	Fachtechnisch geprüft:	16. März 2023 gez. Hahn
Planinhalt:	Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 5/5	Aufgestellt:	9.3/23 gez. Wincierz
Geprüft:		Zugestimmt:	20.03.23 gez. Ridders
Datum:		Zeichnungs-Nr.:	04-05
Unterschrift, Technische Aufsicht		Maßstab:	1 : 250



Ausbau bis Flurstücksgrenze in Abhängigkeit der Bestandsbäume vor Ort festlegen

vorhandene Straßenbegrenzungslinie = Str.-begr.-linie gem. B-Plan Othmarschen 10

Anschluss an Zeichnung Nr.: 04-04



POLIZEI
Hamburg

PK252-StVB, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Firma
Bez.-Amt HH-Altona
MR 2
Jessenstraße 1 -3
22767 Hamburg

Dienststelle PK252-StVB
Notkestraße 95
22607 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-52529
Fax +49 40 427 9-99075
pk25@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED]
E.06

Datum 05.05.2023
Aktenzeichen **025/8V/0300602/2023**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung

Das PK 25 erlässt als zuständige Straßenverkehrsbehörde lt. § 45 (3) und (9) StVO für den Ausbau der Reventlowstraße (zwischen Statthalterplatz und Agathe-Lasch-Weg/Klein Flottbeker Weg) als Teil der Veloroute 1 die straßenverkehrsbehördliche Anordnung zum Endausbau gemäß folgendem verkehrstechnischen Lageplan:

Lageplan von Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, bearbeitet von Kühner vom 20.02.2023 (Zeichnungs-Nr. 04-01 bis 04-05).

Die verkehrstechnischen Lagepläne dokumentieren das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens der Fachbehörden und ist geeignet, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

In Bezug auf die Anordnung des VZ 237 auf dem ausgebauten „Kopenhagener Radweg“ hat die Prüfung vom PK 25/StVB ergeben, dass die Voraussetzungen in Bezug auf Verkehrsstärken und Unfallhäufungen nicht gegeben sind. Laut dem Beschluss des Hauptausschusses vom Bez.-Amt HH-Altona vom 11.08.2022 wurde zur Anordnung des VZ 237 auf dem „Kopenhagener Radweg“ folgendes entschieden: „Diese wird nur angeordnet, wo besondere Gefahren für Radfahrende gesehen werden. In der Reventlowstraße werden diese nicht erkannt, sodass hier keine Benutzungspflicht vorgesehen ist.“

Das PK 25/StVB behält sich vor, dass eine entsprechende Radwegbenutzungspflicht (VZ 237) angeordnet wird, wenn eine konkrete Gefahr aufgrund örtlicher Verhältnisse entsteht (vgl. BVwG, Az. 3 C 37/09 vom 23.09.2010).

[REDACTED] POK, PK 25/StVB



POLIZEI
Hamburg

VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und
Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-55485
Fax +49 40 428 6-55419
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED]
PP 2D152

Datum 22.09.2020
Aktenzeichen **VD52/8V/0608638/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 252 (per E-Mail, VZ-Plan per Stafette)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
- Schreiben LSBG GF/IV1, [REDACTED], vom 18.08.2020 -

LZA Reventlowstraße / Walderseestraße - 11514 -
- BA Altona Veloroute Abschnitt A 12 -

Lageplan	20/1262-04-07			vom	12.08.2020
Signalzeitenpläne	20/1262-04-07	Var.: 13	Abz.: Lo-14.08.2020	vom	14.08.2020
Zwischenzeitenmatrix	20/1262-04-07	Var.: 13	Abz.: Lo/RK-14.08.2020	vom	14.08.2020
Schaltuhr (interne)	20/1262-04-07	Var.: 13	Abz.: Lo-14.08.2020	vom	14.08.2020

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (3) Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Der Knoten wird im Zuge der Veloroute Abschnitt A 12 durch das Bezirksamt Altona an die Bedürfnisse Radfahrender angepasst.

[REDACTED]
(bei elektronischem Versand nach § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.



POLIZEI
Hamburg

VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und
Gewässer
Intelligente Verkehrssteuerung
Fachbereich Verkehrssteuerung GF/IVS 1
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dienststelle VD52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-55485
Fax +49 40 428 6-55419
vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED]
PP 2D152

Datum 22.09.2020
Aktenzeichen **VD52/8V/0611002/2020**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

nachrichtl.: PK 252 (per E-Mail, VZ-Plan per Stafette)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung
- Schreiben LSBG GF/IV1, [REDACTED], vom 18.08.2020 -

LZA Reventlowstraße / Klein Flottbeker Weg - 11478 -
- BA Altona Veloroute Abschnitt A 12 -

Lageplan	20/1275-04-04			vom	18.08.2020
Signalzeitenpläne	20/1275-04-04	Var.: 6	Abz.: Lo-17.08.2020	vom	17.08.2020
Zwischenzeitenmatrix	20/1275-04-04	Var.: 6	Abz.: Lo/RK-17.08.2020	vom	17.08.2020
Schaltuhr (interne)	20/1275-04-04	Var.: 6	Abz.: Lo-17.08.2020	vom	17.08.2020

Wir stimmen den übersandten Unterlagen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (3) Straßenverkehrsordnung (StVO).

Begründung:

Der Knoten wird im Zuge der Veloroute Abschnitt A 12 durch das Bezirksamt Altona an die Bedürfnisse Radfahrender angepasst.

[REDACTED]
(bei elektronischem Versand nach § 37 Absatz 5 Satz 1 HbgVwVfG ohne Unterschrift gültig)

Rechtsbehelfsbelehrung: Gegen diese Anordnung können Sie innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Widerspruch bei der absendenden Dienststelle einlegen. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.