

# Straßenverkehrstechnische Planung

## Schlussverschickung

Veloroute EM

PSP: 12605

VR 14 Elbgaustraße

von Rugenbarg bis Niekampsweg



**LSBG**

Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

## Inhalt

1	Allgemeines .....	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ...	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag .....	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	5
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	5
3.2	Verkehrsbelastung.....	6
3.3	Unfallgeschehen .....	6
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung .....	7
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	8
3.6	Schadensbild .....	9
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	10
3.8	Wirtschaftsverkehr .....	10
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote .....	11
3.10	Radverkehr.....	13
3.11	Fußverkehr .....	13
3.12	Ruhender Verkehr .....	13
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	14
3.14	Öffentliche Beleuchtung.....	14
3.15	Straßenbegleitgrün .....	15
3.16	Entwässerung.....	15
3.17	Versorgungsleitungen .....	16
3.18	Ingenieurbauwerke .....	16
3.19	Grundwasser .....	16
3.20	Denkmalschutz .....	16
3.21	Altlasten .....	16
3.22	Kampfmittel .....	16
4	Variantenuntersuchung .....	17
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....	18
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	18
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	19
5.3	Wirtschaftsverkehr .....	21
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote .....	21
5.5	Fuß- und Radverkehr.....	24
5.6	Barrierefreiheit .....	26

5.7	Ruhender Verkehr .....	27
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	27
5.9	Öffentliche Beleuchtung .....	27
5.10	Straßenbegleitgrün .....	28
5.11	Entwässerung .....	28
5.12	Versorgungsleitungen .....	28
5.13	Ingenieurbauwerke .....	28
5.14	Baustoffe .....	28
5.15	Feuerwehr .....	30
6	Umsetzung der Planung .....	30
6.1	Grunderwerb .....	30
6.2	Auswirkungen durch das Projekt .....	30
6.2.1	Immissionen .....	30
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	31
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	31
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	31
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel .....	31
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	32
7	Sonstiges .....	32

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation**

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg (im folgenden LSBG genannt), die (Grund-) Instandsetzung der Veloroute 14 in der Elbgaustraße zwischen Elly-See-Straße und Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg.

Die Elbgaustraße ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie des Ring 3 in Hamburg. Die Straße führt aus südwestlicher Richtung von dem Stadtteil Lurup kommend nach Nordosten zum Knotenpunkt Kieler Straße. Sie besitzt eine innere- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen sowie den im Norden liegenden Bundesautobahnen A7 und A23.

Der überplante Straßenabschnitt erstreckt sich über die Bezirke Altona (Stadtteil Lurup) und Eimsbüttel (Stadtteil Eidelstedt). Die Elbgaustraße weist durchgehend eine Fahrbahn auf. Zwischen dem Knoten Luruper Hauptstraße und Farnhornweg ist die Fahrbahn vierstreifig und zwischen dem Knoten Farnhornweg und Kieler Straße zweistreifig ausgebaut. Der konkrete Planungsraum umfasst eine Länge von ca. 2,3 km.

### **1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme**

Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. In diesem Kontext soll im Planungsgebiet eine neue und leistungsfähigere Radverkehrsanlage errichtet werden. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

Erklärtes Ziel dieser Planung ist der Ausbau der Veloroute 14 für den Radverkehr. Es ist daher zu prüfen, ob der motorisierte Individualverkehr über teilweise verringerte Anzahl an Fahrstreifen oder Spurbreiten abgewickelt werden kann, damit der freiwerdende Raum genutzt werden kann, um insbesondere dem Radverkehr ausreichend breite Flächen zur Verfügung zu stellen. Die ursprünglich vorhandene Radverkehrsführung mit untermaßigen Radwegen entspricht nicht den Ansprüchen an ein sicheres und komfortables Radfahren sowie den vorgesehenen Standards der Velorouten.

### **1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und den Bau für das Projekt Veloroute 14 Elbgaustraße im Rahmen des Arbeitspaketes „Fuß- und Radverkehr“ durchführen

### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Der Hamburger Senat hat mit dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr das Ziel gesetzt, die Mobilitätswende für Hamburg zu gestalten und den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV; Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen bis 2030 auf 80% zu erhöhen. Hierfür ist eine gezielte Angebots- und Kapazitätsausweitung auch auf den Hauptverkehrsstraßen erforderlich.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und innerhalb des Straßengrundstücks statt. Im Planungsbereich gilt für die anliegenden Flächen folgendes Planungsrecht:

<b>BEBAUUNGSPLAN</b>	<b>FERTIGGESTELLT AM</b>
<b>BAHRENFELD9-LURUP50</b>	05.05.1982
<b>BSEIDELSTEDT</b>	14.01.1955
<b>BSLURUP</b>	14.01.1955
<b>EIDELSTEDT53</b>	22.10.1985
<b>LURUP1</b>	26.06.1964
<b>LURUP10</b>	21.03.1967
<b>LURUP18</b>	12.01.1970
<b>LURUP36</b>	26.01.1971
<b>LURUP38</b>	02.05.1972
<b>LURUP42</b>	02.01.1973
<b>LURUP49</b>	31.03.1987
<b>LURUP62-BAHRENFELD67</b>	11.12.2014
<b>LURUP63</b>	05.05.2014
<b>TB442</b>	14.08.1956
<b>TB878</b>	13.06.1961
<b>TB879</b>	13.06.1961

**Tabelle 1: Bebauungspläne, Quelle: LSBG**

Die für die Baumaßnahme geltende rechtsverbindliche Bebauungspläne (siehe Tab. 1) werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt größtenteils innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie. Im Bereich des geplanten Zweirichtungsradweg wurde das angrenzende Flurstück 1207 vom Allgemeinen Grundvermögen in das Verwaltungsvermögen BVM- Hauptverkehrsstraßen übertragen. Dadurch kann ein Zweirichtungsradweg mit 4,00 m breite hergestellt und die zukünftige Radschnellverbindung entsprechend angebunden werden.

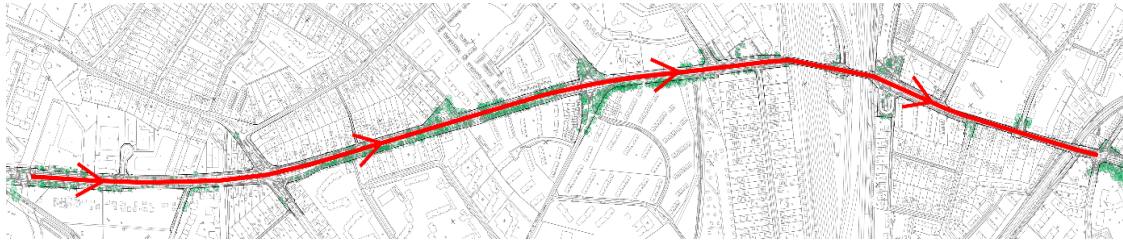
Im Bereich des Flurstücks 1855 ist ein Grunderwerb geplant, um sowohl die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs als auch die des ÖPNV zu befriedigen. Durch den Grunderwerb können neben regelhaften Geh- und Radwegen auch Warteflächen für Fahrgäste hergestellt werden.

### **3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage**

#### **3.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Die *Elbgaustraße* ist Teil des Ring 3 in Hamburg und befindet sich in den Bezirken *Altona* und *Eimsbüttel*.

Die *Elbgaustraße* weist eine stark verbindende Funktion unter anderem zur Autobahn A7 auf. Der Ausbau beginnt an der neu umgestalteten Einmündung *Elly-See-Straße*, verläuft Richtung Norden und endet am Knotenpunkt *Niekampsweg / Furtweg*. Die Länge des Planungsabschnitts beträgt rund 2,3 km



**Abbildung 1: Übersicht Elbgaustraße; Quelle: BPR**

Die *Elbgaustraße* weist bis zum Knotenpunkt *Farnhornweg* zwei Fahrstreifen pro Richtung auf. Hinter dem Knotenpunkt reduzieren sich die Fahrspuren auf einen Fahrstreifen pro Richtung. Die einzelnen Fahrstreifen weisen eine Breite von max. 3,30 m auf. Abbiegespuren können mitunter auch mit einer Breite von 2,80 m vorhanden sein.

Die Geschwindigkeit auf der *Elbgaustraße* ist mit 50 km/h ausgewiesen. Für die untergeordneten Anschlussstraßen *Farnhornweg West*, *Lüttkamp* und *Langbargheide*, *Redingskamp*, *Mesterfeld*, *Haseldorfer Weg*, *Mesterfeldweg* und *Furtweg* ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Die gesamte *Elbgaustraße* ist bevorrechtigt ausgewiesen. Es lässt sich jedoch aus den Verkehrsbelastungen erkennen, dass über den Knotenpunkt *Farnhornweg* und die *Spreestraße* viele Verkehre ab- bzw. zufließen.

Diverse Grundstückszufahrten befinden sich sowohl in den westlichen als auch östlichen Nebenanlagen. Einige Grundstückszufahrten befinden sich auch in Bereichen von Einmündungen und Knotenpunkten.

### 3.2 Verkehrsbelastung

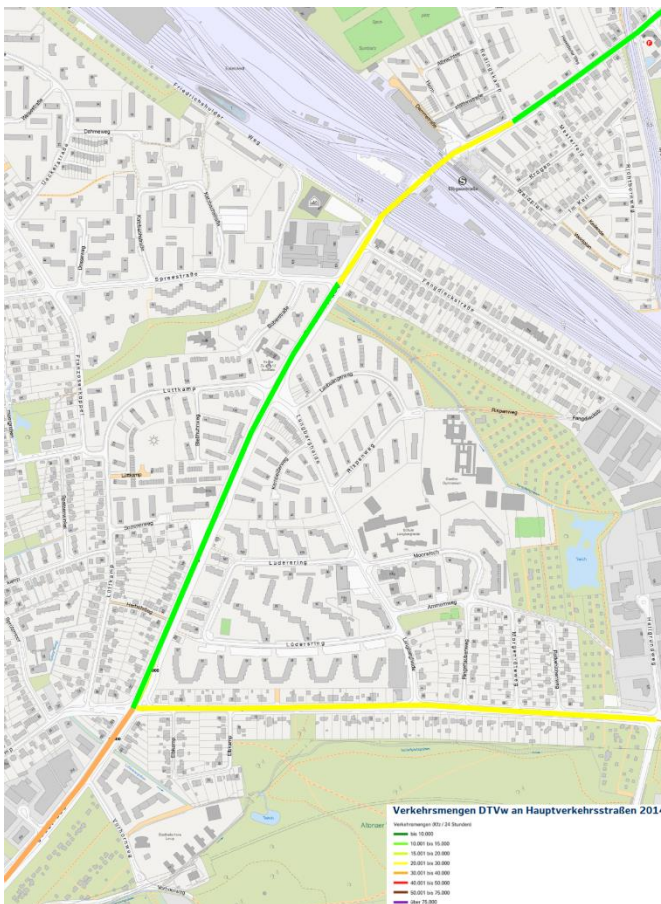


Abbildung 2: Gesamtübersicht Verkehrsstärken; Quelle: Geoport Hamburg

Die Daten zu den Verkehrsbelastungen wurden dem Geoport Hamburg (Stand: Mai 2020) entnommen. Die *Elbgaustraße* weist im zu betrachtenden Bereich eine Verkehrsstärke zwischen 16.000 bis 36.000 KFZ pro 24 Stunden auf. Die Zählpunkte hierfür liegen am Knotenpunkt *Farnhornweg* (südlich 36.000 KFZ/24h und nördlich 16.000 KFZ/24h).

Die Hauptstromrichtung im ersten Abschnitt (Einmündung *Elly-See-Straße* bis Knotenpunkt *Farnhornweg*) weist eine Belastung von 30.000 bis 36.000 KFZ/24h mit einem SV-Anteil von 4% auf, wobei der Hauptverkehr über den Knotenpunkt *Farnhornweg* Richtung Osten in den *Farnhornweg* abfließt. Dieser Abschnitt ist ebenfalls Teil einer Gefahrgut- sowie Großraum- und Schwertransport-Route.

Die Verkehrsbelastung im zweiten Abschnitt (Knotenpunkt *Farnhornweg* bis *Spreestraße*) nimmt deutlich ab und beträgt zwischen 15.000 und 20.000 KFZ/24h, ebenfalls mit einem SV-Anteil von 4%.

Die *Spreestraße* als Einmündung weist wieder eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in

Richtung Norden von 20.000 bis 25.000 KFZ/24h auf, was auf die S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße* (siehe Kapitel 2.2.4 ÖPNV) zurückzuführen ist. Bedingt durch den zusätzlichen Busverkehr von/bis zur *Spreestraße*, wird hier ein SV-Anteil von 6% ermittelt.

Im vierten und letzten Abschnitt im Ausbaubereich der *Elbgaustraße* (*Redingskamp* bis Knotenpunkt *Niekampsweg* / *Furtweg*) verringert sich die Verkehrsstärke wieder auf rd. 15.000 KFZ/24h.

### 3.3 Unfallgeschehen

Betrachtet wird der Zeitraum zwischen 2017 bis 2019. Die Daten wurden von der Verkehrsdirektion Polizei Hamburg zur Verfügung gestellt. Das hier beschriebene bezieht sich auf die Unfallauswertung der Polizei Hamburg auf Grundlage der Datenbank 'Elektronische Unfalltypensteckkarte' (Euska) von April 2020.

Insgesamt wurden im Dreijahreszeitraum 339 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert. Diese verteilen sich gleichmäßig auf alle Jahre. Im Verlauf der Strecke befinden sich fünf Unfallhäufungsstellen:

- Knotenpunkt *Farnhornweg*
- Knotenpunkt *Lüttkamp* / *Langbargheide*
- Einmündung *Fangdieckstraße*
- S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße*
- Einmündung *Redingskamp*

Knotenpunkt *Farnhornweg*

An dieser Unfallhäufungsstelle sind in hohem Anteil Verkehrsunfälle durch Auffahren oder Fahrstreifenwechsel im zu- und abfließenden Verkehr festzustellen. Schwerpunktmäßig ereignen sich Verkehrsunfälle beim Fahrstreifenwechsel im Zuflussbereich aus Richtung *Elbgaustraße* Süd, wobei je zwei Fahrstreifen geradeaus und nach rechts mit unterschiedlichen Ampelphasen vorhanden sind und erhöhter Verflechtungsverkehr herrscht. Darüber hinaus liegt ein Unfallschwerpunkt beim zweistreifigen Abbiegen vom östlichen *Farnhornweg* nach Süden und in Gegenrichtung zu erkennen. Unfälle mit Radfahrenden und Fußgängern wurden hier kaum registriert. LKW und Busse waren kaum bis gar nicht in Unfälle verwickelt.

Knotenpunkt *Lüttkamp / Langbargheide*

Ein Unfallschwerpunkt ist die Fahrstreifenreduzierung nördlich des Knotenpunktes, an der es zu häufigen Verkehrsunfällen durch spurwechselnde Fahrzeuge kam. An diesem Knotenpunkt kam es auch häufig zu Unfällen mit Radfahrenden, die entweder auf der falschen Seite unterwegs waren oder die Rotsignalisierung missachtet haben.

Einmündung *Fangdieckstraße*

An dieser Einmündung kam es häufig zu Unfällen mit Radfahrenden, wobei ein Großteil der Radfahrenden auf der falschen Seite unterwegs waren und mit abbiegenden Fahrzeugen kollidierten. Des Weiteren liegt die Unfallhäufigkeit in Auffahrunfällen von Fahrzeugen.

S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße*

In diesem Bereich kommt es häufig zu Unfällen mit Personen, die die Fahrbahn nicht im Bereich der gesicherten Querungsstelle, sondern im Bereich der Bushaltestellen queren. Ebenfalls kommt es im Bereich der Eisenbahnüberführung auf beiden Seiten häufig zu Unfällen durch LKW, welche die Höhenbeschränkung (3,60 m) übersehen und mit Ladung oder Aufbau gegen die Brücke gestoßen sind.

Einmündung *Redingskamp*

Hier kam es häufig zu Unfällen mit Radfahrenden, da diese von Fahrzeugen beim Einfahren in den *Redingskamp* übersehen wurden, auch kommt es hier zu Unfällen zwischen PKW, wenn Linksabbiegende die Vorfahrtberechtigung missachten.

### **3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung**

Entlang der *Elbgaustraße* befinden sich Wohnhäuser in Form von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Ebenfalls ist hier ein Gewerbegebiet (mit Zufahrt über eine Einmündung an der *Elbgaustraße*) zu finden. Ein weiteres Merkmal liegt auf Einrichtungen mit sensiblen Nutzungen, wie zum Beispiel eine Kindertagesstätte, die Evangelische Stiftung Alsterdorf und eine Kirche, welche ihren Sitz ebenfalls an der *Elbgaustraße* haben und über diese zu erreichen sind. Im Bereich südlich der Unterführung der Bahngleise befinden sich Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs. Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt über eine Grundstückszufahrt an der *Elbgaustraße*. Eine Freiwillige Feuerwehr befindet sich am Knotenpunkt *Niekampsweg / Furtweg*. Die Grundstückszufahrt befindet sich im *Furtweg* und verläuft somit außerhalb des Planungsraumes.



### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Für den Planungsraum wurden insgesamt 23 Bestandsquerschnitte erstellt.

QP-NR.	LAGE	VERKEHRS- RAUMBREITE [M]	BESONDERHEITEN
1	Elbgaustraße 254	~ 32,00	Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O), Parken am FBR (W)
2	Elbgaustraße 250	~ 32,00	Grünstreifen mit Baumpflanzungen, Parken am FBR (W)
3	Elbgaustraße 246	~ 27,00	Grundstückszufahrt (W), Parken am FBR (W), Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O)
4	Elbgaustraße 235b	~ 27,00	Bushaltestelle Farnhornweg, Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O)
5	Elbgaustraße 229	~ 28,00	Grundstückszufahrt, sehr schmale Nebenanlagen da kurz vor KP
6	Elbgaustraße 220	~ 35,00	Bushaltestelle Farnhornweg, kein baulicher Radweg (W)
7	Elbgaustraße 206	~ 27,00	Nebenanlagen durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt, sehr breite Nebenflächen
8	Elbgaustraße 192	~ 27,00	Grundstückszufahrt, Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O), kein baulicher Radweg (W)
9	Elbgaustraße 175	~ 30,00	Parkplatz angrenzend, Parken am FBR (W), Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O)
10	Elbgaustraße 172a	~ 30,00	Haltestelle Lüdersweg
11	Elbgaustraße 170b	~ 27,00	Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O), Parken am FBG (W)
12	Elbgaustraße / Lüttkamp	~ 27,00	Haltestelle Langbargheide
13	Elbgaustraße 136	~ 24,00	Breite Nebenanlagen (W), Grünstreifen (O)
14	Elbgaustraße / Spree- straße	~ 24,50	Grünflächen
15	Elbgaustraße 118	~ 27,50	Haltestelle Fangdieckstraße, schmale Nebenanlagen (O)
16	Elbgaustraße (Bahnunter- führung Süd)	~ 12,00	Schmale Nebenanlagen
17	Elbgaustraße 117	~ 22,50	Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (W), sehr schmale Radwege
18	Elbgaustraße (Bahnunter- führung Nord)	~ 12,00	Schmale Nebenanlagen

19	Elbgaustraße 102	~ 27,50	Haltestelle Elbgaustraße, Grünstreifen, sehr schmaler Radweg (W)
20	Elbgaustraße 94	~ 23,50	Nebenanlage durch Grünstreifen mit Baumpflanzungen von FB getrennt (O),
21	Elbgaustraße 86	~ 12,00	gem. G+R
22	Elbgaustraße 68	~ 16,00	
23	Elbgaustraße 66	~ 19,50	Breite Nebenanlagen

Tabelle 2: Auswertung Bestandsquerschnitte

Die Fahrbahn ist bituminös die Parkstände und Gehwegüberfahrten in der Regel mit Wabensteinen befestigt. Die Gehwegenanlagen sind überwiegend mit Betonplatten befestigt. Für die Radwege sind Betonsteine und teilweise bituminöse Befestigungen vorzufinden.

### 3.6 Schadensbild

Die Daten zu den Zustandsklassen wurden dem Geoportale Hamburg (Stand: Mai 2020) entnommen. Hier werden zunächst nur die Fahrbahnen betrachtet. Zwischen der *Elly-See-Straße* und der *Spreestraße* liegt demnach kein spezieller Beobachtungsbedarf vor. Zwischen der *Spreestraße* und dem Ausbauende am Knotenpunkt *Niekampsweg / Furtweg*, vor allem im Bereich der Bahnunterführung sowie S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße* wird der Schwellenwert erreicht, sodass hier Handlungsbedarf besteht.



Abbildung 3: Schadensbild an der S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße

Die Nebenanlagen befinden sich in einem durchschnittlichen Zustand und weisen nur punktuell Beschädigungen auf.

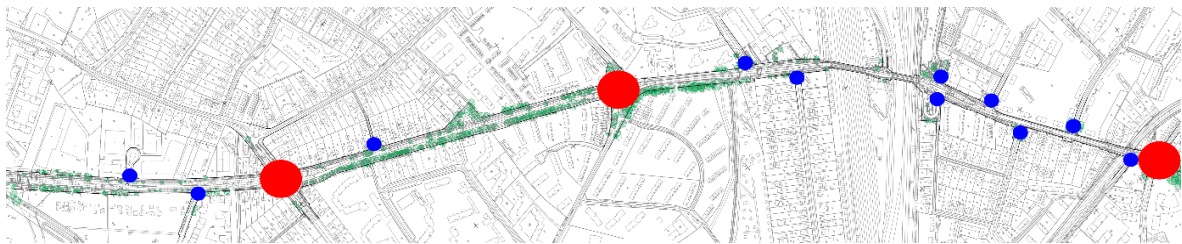
### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Insgesamt befinden sich im Planungsgebiet drei große Knotenpunkte siehe Abb. 4 (roter Kreis):

- *Farnhornweg*
- *Lüttkamp / Langbargheide* und
- *Niekampsweg / Furtweg*.

Des Weiteren sind entlang der *Elbgaustraße* 11 Einmündungen zu finden (blauer Kreis):

- *Gewerbestraße (W)*
- *Vorhornweg (O)*
- *Herbststieg (W)*
- *Spreestraße (W)*
- *Fangdieckstraße (O)*
- *Dammstraße (W)*
- *Weidplan (O)*
- *Redingskamp (W)*
- *Mesterfeld (O)*
- *Haseldorfer Weg (W)* und
- *Mesterfeldweg (O)*.



**Abbildung 4: Knotenpunkte und Einmündungen an der Elbgaustraße**

Die drei großen Knotenpunkte sind für alle Verkehrsteilnehmer voll signalisiert. Weiterhin befinden sich durch Lichtsignalanlagen gesicherte Querungen für Fußgänger und teilweise Radfahrenden an den folgenden Einmündungen:

- *Sommerweg*
- *Spreestraße* und
- *S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße*.

### 3.8 Wirtschaftsverkehr

Der Abschnitt Einmündung *Elly-See-Straße* bis einschließlich Knotenpunkt *Farnhornweg*, ist Teil einer Gefahrtgut- sowie Großraum- und Schwertransport-Route.

Der Bereich der S-Bahnüberführungen und der Eisenbahnüberführung am *Mesterfeldweg*, sind auf 3,60 m höhenbeschränkt.

Im gesamten Planungsbereich befinden sich keine explizit ausgewiesenen Ladezonen oder -bereiche.

### 3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die gesamte *Elbgaustraße* wird durch Busse des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) befahren. Insgesamt befinden sich fünf Haltestellen jeweils beidseitig in der *Elbgaustraße*:

- Bushaltestelle *Farnhornweg*
- Bushaltestelle *Lüdersring*
- Bushaltestelle *Langbargheide*
- Bushaltestelle *Fangdieckstraße* und
- S-Bahn- und Bushaltestelle *S Elbgaustraße*.

Ein weiteres besonderes Merkmal ist die S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße*, die eine große Umsteigefunktion zwischen Individualverkehr (IV), motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufweist.

Die Busse halten entweder am Fahrbahnrand, sodass eine Vorbeifahrt von dahinter folgenden PKW nur bedingt möglich ist, oder separaten Busbuchten. Beide Varianten sind in der *Elbgaustraße* zu finden.



**Abbildung 5: Haltestellen an der Elbgaustraße**

Blaue Kreise markieren Bushaltestellen und der rote Kreis markiert die S-Bahnhaltestelle.

Folgende Linien haben eine Haltestelle in der Elbgaustraße (in numerischer Reihenfolge):

LINIE	ART	VON ... NACH	HALTESTELLEN IM PLANUNGSGEBIET
<b>21</b>	Buslinie	S Klein Flottbek → U Niendorf Nord	2
<b>22</b>	Buslinie	S Blankensee → U Kellinghusenstraße	1
<b>184</b>	Buslinie	Lurup Neißestraße → SB Halstenbek	2
<b>186</b>	Buslinie	SB Halstenbek → SB Othmarschen	5
<b>284</b>	Buslinie	UB Niendorf Nord → AK Altona	6
<b>384</b>	Buslinie	Schnelsen Kalvslohtwiete → Neißestraße	2
<b>392</b>	Buslinie	Teufelsbrück → UB SB Ohlsdorf	6
<b>S3</b>	S-Bahn	Pinneberg → Stade	1
<b>S21</b>	S-Bahn	Elbgaustraße → Aumühle	1

**Tabelle 3: Bahn- und Buslinien; Quelle: Moovit**

Haltestelle	Haltepunkt	Halte-tende Linien	Art der Halte-stelle	Aufstell-länge	Oberflächenbe-lag	Barrierefrei-heit	Ausstat-tung
Vorhornweg	Ost	22, 284, 392	Kap	17,3	BN/BT	Nein	keine
	West	22, 284, 392	Kap	30,0	BN	Nein	keine
Farnhornweg	Ost	186, 284, 392	Bucht	26,0	WB	Nein	FGU
	West	186, 284, 392	Bucht	27,0	WB	Nein	FGU
Lüdersring	Ost	186, 284, 392	Bucht	25,0	BN	Nein	FGU
	West	186, 284, 392	Bucht	22,0	BN	Nein	FGU
Langbargheide	Ost	186, 284, 392	Bucht	15,0	GP	Nein	FGU
	West	186, 284, 392	Bucht	14,0	BD	Nein	FGU
Fangdieck-straße	Ost	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	23,5	BN	Nein	FGU, DFI
	West	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	38,0	BN	Nein	FGU, DFI
S-Bahn Elb-gastr.	Ost	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	15,0 und 35,5	GP, BD	Nein	3x FGU, DFI
	West	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	23,0	GP	Nein	2x FGU, DFI

**Tabelle 4: Haltestellen im Bestand**

Verwendete Abkürzungen:

- BN Beton
- BT Betonstein
- WB Wabenpflaster
- GP Großpflaster
- BD Bituminöse Decke
- FGU Fahrgastunterstand
- DFI Digitale Fahrgastinformation

Im Bereich der S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße* befindet sich in der Wendeschleife *Weidplan*, zusätzlich ein Taxistand sowie ca. 8 Stellplätze für Hol- und Bringdienste (Kiss+Ride) für ca. acht Fahrzeuge mit einer Höchstparkdauer von 1 Stunde.

### 3.10 Radverkehr

Im überwiegenden Ausbaubereich befinden sich beidseitig angelegte Radwege. Diese sind jedoch überwiegend stark untermaßig und mit unterschiedlichen Materialien ausgebaut (bituminös oder Pflaster).



Abbildung 6: Nebenanlage an der Elbgaustraße; Quelle: BPR

Ab der Einmündung *Mesterfeld* Richtung Norden, ist Radverkehr auf dem Gehweg freigegeben, aus Richtung Norden kommend gilt diese Regelung bis zum *Redingskamp*.

Im Bereich der S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße* ist eine Stadtradstation sowie Bike and Ride Anlage in Form von Fahrradbügel zu finden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder findet man sonst nur noch an der Haltestelle *Fangdieckstraße* westseitig.

Die *Elbgaustraße* kann mit dem bestehenden Ausbaustand in Hinblick auf eine Veloroute, in keiner Weise gerecht werden.

### 3.11 Fußverkehr

Für den Fußgehenden sind im gesamten Planungsbereich beidseitig Anlagen unterschiedlicher Breite und Qualität vorhanden. Die Gehweganlagen sind überwiegend untermaßig, insbesondere unter den Eisenbahnüberführungen sind die Gehwege extrem eingeschränkt. Ab der Einmündung *Mesterfeld* Richtung Norden, ist Radverkehr auf dem Gehweg freigegeben, aus Richtung Norden kommend gilt diese Regelung bis zum *Redingskamp*. Elemente für die Barrierefreiheit sind überwiegend nicht vorhanden.

### 3.12 Ruhender Verkehr

Entlang der *Elbgaustraße* sind Stellplätze in Längsaufstellung am Fahrbahnrand vorhanden. Diese befinden sich auf westlicher Seite zwischen den Einmündungen *Elly-See-Straße* und *Vorhornweg*, zwischen den Knotenpunkten *Farnhornweg* und *Lüttkamp / Langbargheide* sowie auf Höhe der *Elbgaustraße* 96 bis 94. In Höhe des Wohnblocks *Elbgaustraße* 11 befindet sich ein einzelner Behindertenstellplatz, der jedoch nicht Regelkonform ausgebaut ist. Auf östlicher Seite befindet sich auf Höhe der *Elbgaustraße* 86 ein Parkstreifen für Längsaufstellung. Während einer Ortsbesichtigung, an einem Werktag im Oktober 2017 gegen 15:30 Uhr durch das Ingenieurbüro BPR wurde festgestellt, dass sämtliche Stellplätze überwiegend schwach frequentiert sind.



**Abbildung 7: Nebenanlagen inkl. Parkstreifen an der Elbgaustraße**

An der S-Bahn- und Bushaltestelle *Elbgaustraße* befindet sich eine Park and Ride Anlage mit ca. 250 Stellplätzen, diese ist über die *Dammstraße* erschlossen.

### **3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung**

In Bereichen der Bushaltestellen sind Fahrgastunterstände und Haltestellenschilder mit Mülleimer zu finden. Beim Einkaufscenter südlich der Unterführung sind Fahrradbügel aufgestellt, die Großteils in die Gehflächen hineinragen. Ebenfalls befinden sich hier Altglascontainer im öffentlichen Raum. Weiterhin sind Litfaßsäulen, Stromkästen sowie Kaugummi- und Zigarettenautomaten in der *Elbgaustraße* vorzufinden.

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich sowohl am Fahrbahnrand als auch an Grundstücksgrenzen. Die Mittelinseln und Querungshilfen sind ebenfalls beleuchtet. In den Knotenpunkten und an drei Einmündungen befinden sich Lichtsignalanlagen (siehe Kapitel 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen).

Diverse Beschilderungen sind Teil der Straßenausstattung der *Elbgaustraße* und beinhalten folgende Schilderarten:

- Straßenschilder
- wegweisende Beschilderung sowie
- verkehrsregelnde Verkehrszeichen.

### **3.14 Öffentliche Beleuchtung**

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich sowohl am Fahrbahnrand als auch an Grundstücksgrenzen. Die Mittelinseln und Querungshilfen sind ebenfalls beleuchtet. Die Beleuchtung ist größtenteils veraltet.

### 3.15 Straßenbegleitgrün

Baumpflanzungen sind hauptsächlich auf dem Abschnitt zwischen *Elly-See-Straße* und der Unterführung zu finden. Die Bäume stehen meist in einem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze, aber auch zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen. Der Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung zum Gewerbegebiet ist ebenfalls mit einem Baum bepflanzt. Einige Baum- und Pflanzstandorte befinden sich sehr nah an Grundstücksgrenzen und befinden sich somit sowohl im öffentlichen als auch privaten Raum.



Abbildung 8: Bäume im Grünstreifen; Quelle: BPR

Folgende Baumarten sind in der *Elbgaustraße* vorzufinden:

- Ahorn
- Buche
- Eiche
- Esche
- Linde und
- Obstbaum.

Der Kronendurchmesser beträgt im Allgemeinen zwischen ca. 6,00 bis 9,00 m. Vereinzelt haben Bäume einen Kronendurchmesser bis zu 17,00 m.

Des Weiteren finden sich viele Büsche und Hecken entlang der Grundstücksgrenzen, die teilweise in den öffentlichen Raum hereingewachsen sind oder sich komplett im öffentlichen Raum befinden.

### 3.16 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen am Fahrbahnrand. Auf folgenden Streckenabschnitten ist eine beidseitige Fahrbahnentwässerung vorhanden:

- *Elly-See-Straße* bis *Elbgaustraße* 212
- *Elbgaustraße* 170 bis 138 und
- *Spreestraße* bis Knotenpunkt *Niekampsweg* / *Furtweg*.

In den Abschnitten *Elbgaustraße* 212 bis 170 ist am westlichen Fahrbahnrand und *Elbgaustraße* 138 bis *Spreestraße* am östlichen Fahrbahnrand eine einseitige Entwässerungslinie im Bestand vorhanden.



Im Vorlauf wurde eine Trummenuntersuchung durchgeführt, diese ergab diverse kleinere Schäden.

### 3.17 Versorgungsleitungen

Die Leitungsbestandspläne der Versorgungsunternehmen wurden im Zuge der Vorplanung angefordert.

Alle Unternehmen haben, sofern Leitungen vorhanden sind, die entsprechenden Leitungsbestandspläne zur Verfügung gestellt. Betroffene Versorger und deren Leitungen, werden im Rahmen der Trassenanweisung behandelt.

### 3.18 Ingenieurbauwerke

Die *Elbgaustraße* wird an drei Stellen von Bahngleisen überquert. Hierfür sind drei Überführungsbauwerke vorhanden.



Abbildung 9: Brückenbauwerke an der Elbgaustraße

### 3.19 Grundwasser

Gem. den Angaben im Geoportal Hamburg beträgt der Flurwasserabstand im gesamten Planungsgebiet mindestens 2,0 m.

Die Elbgaustraße ist nördlich des Friedrichshulder Weges eine Wasserschutzgebietszone III.

### 3.20 Denkmalschutz

Nicht betroffen.

### 3.21 Altlasten

Nicht bekannt.

### 3.22 Kampfmittel

Im Planungsgebiet besteht gemäß den Schreiben mit Lageplänen der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 06.03.2017 und 08.07.2020 größtenteils keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind dort keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Zwischen dem S-Bahnhof Elbgaustraße und Friedrichshulderweg besteht im Bereich der Brückenbauwerke z.T. allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

In dem Straßenbereich zwischen der Elbgaustraße Hausnr. 170 und 184 besteht der Verdacht auf vergrabene Kampfmittel.

Zudem befinden sich teilweise und insbesondere zwischen den Knotenpunkten Lüttkamp / Langbargheide und Farnhornweg Flächen in denen keine Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung erfolgt ist.

#### **4 Variantenuntersuchung**

Ziel der Umplanung ist es den Radverkehr durch die Herstellung qualifizierter Radwege zu stärken und so dem Veloroutencharakter gerecht zu werden. Um dennoch die Umbaumaßnahmen so gering wie möglich zu halten, wurden bereichsweise die Lage bestehender Bordanlagen berücksichtigt, von denen aus der neue Verkehrsraum aufgebaut wird.

Für die Radverkehrsführung wurden unterschiedliche Varianten untersucht, aufgrund der hohen Verkehrszahlen und der sicheren Verkehrsführung, wurde die Variante Radweganlage gewählt.

Die vorhandene Verkehrsführung bleibt im Wesentlichen erhalten. Um jedoch qualifizierte Nebenanlagen herstellen zu können, werden in einigen Bereichen die Fahrstreifenaufteilung und -breiten angepasst. Ebenfalls ist es Ziel der Umplanung eine übersichtliche und insbesondere gradlinige Radverkehrsführung zu erhalten umso den Charakter einer Veloroute zu unterstreichen.

Von der Einmündung Elly-See-Straße bis hinter den Knotenpunkt Farnhornweg sind weiterhin zwei Fahrstreifen pro Richtung und ab Elbgaustraße 210 bis zum Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg ist weiterhin ein Hauptfahrstreifen pro Richtung vorgesehen. Eine Aufweitung auf mehrere Abbiege- und Geradeausspuren ist nur in den Einmündungen und Knotenpunkten vorgesehen. Es kommt jedoch zu Anpassungen in Anzahl und Breite der vorhandenen Fahrstreifen, um Flächen für die Nebenanlagen zu gewinnen.

Da wo möglich werden Radwege in den Nebenanlagen hergestellt, dies ist jedoch aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht auf der gesamten Planungsstrecke möglich. In Bereichen, wo eine Radweganlage nicht realisierbar ist, wird der Gehweg für den Radverkehr freigegeben oder Radfahrende haben die Möglichkeit im Mischverkehr mitzufahren. Dies ist zum Beispiel im Bereich der Eisenbahnüberführungen und nördlich der Einmündung Mesterfeld und Redingskamp der Fall.

Die Nebenanlagen werden im größten Teil des Planungsbereichs in Parkstreifen, Sicherheitstrennstreifen, Grünstreifen, Radwege und Gehwege unterteilt. Die geplanten Radwege erhalten eine Breite von mind. 2,00 m, da wo möglich 2,50 m.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (15.000 bis 36.000 KFZ/24h) und dem in längeren Streckenabschnitten fahrbahnnahen Baumbestand, lässt sich lediglich eine Radverkehrsführung auf Radwegen realisieren. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Form von bspw. Radfahrstreifen, hätte eine unverhältnismäßig hohe Anzahl an Baumfällungen bedeutet. Neben dem Ziel der Radverkehrsförderung sollen Bestandsbäume, wenn möglich im Sinne eines nachhaltigen Straßenentwurfs erhalten bleiben. Im nördlichen Planungsraum ist aufgrund des beengten Querschnitts keine andere Führung des Radverkehrs als im Mischverkehr bzw. Gehweg Radfahrer frei möglich. Eine alternative Variante zur Führung des Radverkehrs auf der gesamten Länge ergibt sich daher aufgrund der genannten Rahmenbedingungen nicht.

##### Bereich Radschnellverbindung:

Zwischen dem Friedrichhulder Weg und dem Fangdieckgraben wurde sich für einen Zweirichtungsradweg auf der Ostseite zur Anbindung der Radschnellverbindung entschieden. Die geplante Radschnellverbindung Elmshorn-Hamburg verläuft in Richtung Innenstadt über die Elbgaustraße in zwei Ästen, Fangdieckstraße und Fangdieckgraben, ab. Aufgrund der räumlichen Lage der Fangdieckstraße und des Fangdieckgrabens ist eine zügige, sichere und komfortable Anbindung nur über einen Zweirichtungsradweg möglich. Der Abschnitt zwischen Fangdieckstraße und Fangdieckgraben weist nur eine relativ geringe Anzahl an Grundstücküberfahrten und Einmündungen

auf. Für den Radverkehr in Richtung Südwest steht zudem ein Radweg mit einer Breite von 2,00 m auf der westlichen Seite zur Verfügung.

Bereich S-Bahnhof:

In einer ersten Planungsvariante wurde der Radverkehr in Fahrtrichtung Nordost ab dem Brückenbauwerk bis zur Höhe der Einmündung Redingskamp auf Radfahrstreifen geführt. Aufgrund des hohen Busverkehrs in diesem Bereich, wurde sich schließlich dafür entschieden, eine Radwegsführung anzubieten. Im Zuge dessen ist ein Grunderwerb des Flurstücks 1855 angestoßen worden, um sowohl dem Radverkehr und Fußverkehr sowie den wartenden Fahrgästen ausreichend Flächen zu gewährleisten.

Aufgrund einer Unfallkommission bzgl. eines tödlichen Verkehrsunfalls im Bereich des S-Bahnhofs ist es zu einer weiteren Variantenbetrachtung gekommen. Ursprünglich wurde die bestehende signalisierte Querungsstelle für den Fußverkehr nordöstlich der Einmündungen Dammstraße und Weidplan in die Planung weitestgehend übernommen. Es wurde davon ausgegangen, dass aufgrund der Zunahme an Bushaltestellen in diesem Bereich und der Möglichkeit die S-Bahn über beide Straßenseiten zu erreichen, die Querung ausreichend ist. Aufgrund des Verkehrsunfalls wurde sich dafür entschieden eine zusätzliche signalisierte Querung für den Fußverkehr südwestlich der Einmündungen Dammstraße und Weidplan einzurichten. Eine überschlägige Prüfung hat ergeben, dass die Querung lediglich geringfügige Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zur Folge hat.

## **5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

### **5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung**

Elly-See-Straße bis Farnhornweg:

In dem gesamten Abschnitt sind zwei Fahrstreifen pro Richtung vorgesehen. Der separate Linksabbieger in die Einmündung zur Gewerbestraße wird in eine überbreite Geradeaus-Linksabbiege- Spur mit einer Breite von ca. 5,00 m umgewandelt, um die notwendigen Flächen in den Nebenanlagen bei Erhalt der Längsparkstände realisieren zu können. Die vorhandene Mittelinsel entfällt. Die durch diese beiden Maßnahmen gewonnene Fläche wird den östlichen Nebenanlagen zugeschlagen. Die Einmündung in die Gewerbestraße, wird in den Abmessungen reduziert.

KP Farnhornweg:

Im Abschnitt zwischen der Einmündung Elly-See-Straße und dem Knotenpunkt Farnhornweg sind zwei Fahrstreifen pro Richtung wie im Bestand, mit einer Breite von jeweils innen 3,00 m und außen 3,25 m vorgesehen. Eine Linksabbiegespur in den Vorhornweg ist bestandsorientiert mit einer Breite von ca. 2,85 m weiterhin vorgesehen.

Nördlich des Knotenpunktes Farnhornweg erfolgt eine Fahrstreifenreduzierung auf eine Spur pro Richtung mit einer Breite von je 3,25 m.

Herbststieg bis Elbgaustraße 170:

In diesem Abschnitt ist ein Fahrstreifen pro Richtung mit je einer Breite von 3,25 m vorgesehen. Die Einmündung zum Herbststieg wird angehoben (Teilaufpflasterung) und in der Geometrie etwas reduziert, hierdurch wird die Querung für Fußgehende und Radfahrende verbessert.

KP Lüttkamp / Langbargheide:

Vor und hinter dem Knotenpunkt ist weiterhin ein Fahrstreifen pro Richtung mit einer Breite von je 3,25 m vorgesehen.

In den nordwestlichen Nebenanlagen der Elbgaustraße ist eine neue Gehwegüberfahrt

berücksichtigt. Hier ist eine neue KITA eingerichtet worden, sodass diese Gehwegüberfahrt als Ausfahrt vom KITA Parkplatz genutzt werden kann. Die Zufahrt zur KITA bzw. zum Parkplatz erfolgt über den Lüttkamp und ist ebenfalls in dieser Planung berücksichtigt.

Spreestraße einschließlich S-Bahn-Überführung:

Die Hauptfahrstreifen werden mit einer Breite von 3,25 m ausgebaut. Die Linksabbiegespuren/-taschen in die Fangdieckstraße, zum Schwimmbad und zur DB Autoverladung, sind mit 3,00 m Breite vorgesehen.

S-Bahnhalte bis Redingskamp:

Die durchgehenden Hauptfahrstreifen werden mit jeweils 3,25 m Breite ausgebaut. Aus Richtung Norden kommend ist eine kombinierte Geradeaus-Rechtsabbieger Spur in die Dammstraße sowie eine kurze Linksabbiegetasche zum Weidplan geplant.

Aus Richtung Süden kommend, wird eine 3,00 m Breite Linksabbiegespur zur Dammstraße und in den Redingskamp eingerichtet.

Beide Hauptfahrspuren werden an den neu platzierten Bushaltestellen vorbeigeführt.

Redingskamp bis KP Niekampsweg / Furtweg:

Im Streckenverlauf wird die Fahrbahn weiterhin auf eine Spur pro Richtung mit einer Breite von je 3,25 m aufgeteilt. Am Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg wird, neben einer gemeinsamen Geradeaus- Rechtsabbiege-Spur, eine Linksabbiege-Spur mit einer Breite von ca. 2,80 m berücksichtigt.

Die Einmündungen Mesterfeld, Haseldorfer Weg sowie Mesterfeldweg werden als Teilaufpflasterung neu hergestellt.

Die Fahrbahn wird bituminös, Gehwege/Haltestellen mit Betonsteinplatten grau, Radwege mit Betonsteinpflaster rot, Parkstände und Gehwegüberfahrten werden mit Wabensteinen befestigt.

## **5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Elly-See-Straße bis Farnhornweg:

Die Einmündung Vorhornweg wird der geänderten Randlage der Elbgaustraße angepasst und mit separierter Fußgängerführung ausgestattet. Südlich der Einmündung Vorhornweg wird eine neue signalisierte Quermöglichkeit für Fußgehende eingerichtet.

KP Farnhornweg:

Der südliche Knotenpunktarm in der Elbgaustraße wird neu aufgeteilt. In der Verkehrsplanung sind nur noch eine statt zwei Geradeauspuren und zwei Rechtsabbiege-Spuren vorgesehen. Die Fahrstreifen sind mit einer Breite von 3,00 und 3,25 m geplant. Die hier bereits im Bestand vorhandene Verkehrsinsel wird im Bereich der Aufstellfläche auf mindestens 2,50 m verbreitert. In Fahrtrichtung Süden werden zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m hergestellt.

Der nördliche Knotenpunktarm in der Elbgaustraße wird mit Fahrtrichtung Süden, in eine Linksabbiegespur 3,25 m, eine Geradeausspur 3,25 m und eine Geradeaus-Rechtsabbiege-Spur mit einer Breite von 3,00 m unterteilt.

Der östliche Knotenpunktarm im Farnhornweg wird durch die neue Fahrbahnmarkierung nur geringfügig verändert. Art, Breite und Anzahl der Spuren bleiben dabei erhalten. Die Dreiecksinsel bleibt in groben Zügen ebenfalls erhalten, wird jedoch an die neue Spuraufteilung sowohl in der Elbgaustraße als auch im Farnhornweg angepasst und fällt jetzt wesentlich größer aus. Durch die Vergrößerung der Dreiecksinsel, ergeben sich erhebliche Verbesserungen für die Aufstellflächen der Fußgehenden und Radfahrenden. Der ehemals freie Rechtsabbieger wird signalisiert und es sind Furten sowohl für Fußgehende als auch Radfahrende vorgesehen.

Der westliche Knotenpunktarm im Farnhornweg wird neu aufgebaut. Eine vorhandene

Geradausspur wird zu einer Geradeaus-Rechtsabbiegespur umgewandelt, sodass eine Spur wegfällt. Die hier gewonnene Fläche wird den Nebenanlagen zugeschlagen, sodass beidseitig qualifizierte Nebenanlagen inkl. eines mind. 2,00 m breiten Radweges hergestellt werden kann. Dieser Anschlussast wurde 2021 durch den Bezirk umgebaut, die vorliegende Planung berücksichtigt dies, Anpassungen sind jedoch erforderlich, da eine Fahrspur entfällt. Der Knotenpunkt ist für alle Verkehrsteilnehmer voll signalisiert. Die LSA-Planung erfolgt durch den LSBG. Die aktuelle Lage der Lichtsignalanlagen ist nachrichtlich dargestellt und wird in der Ausführungsplanung präzisiert.

Herbststieg bis Elbgaustraße 170:

Die signalisierte Fußgängerquerung bei Elbgaustraße 172 wird auch für Radfahrende freigegeben und erhält eine zusätzlich 3,00 m breite Furt. Die LSA-Planung erfolgt durch den LSBG. Die aktuelle Lage der Lichtsignalanlagen ist nachrichtlich dargestellt und wird in der Ausführungsplanung präzisiert.

KP Lüttkamp / Langbargheide:

Der Knotenpunkt wird neu strukturiert. In den Knotenpunktarmen der Elbgaustraße erfolgt eine Spuraufteilung auf jeweils eine Linksabbiege- und eine Geradeaus-Rechtsabbiege-Spur mit einer Breite von je 3,00 und 3,25 m. Dies bedeutet vor allem im südlichen Arm eine Reduzierung der Spuren von drei (Geradeaus-Rechts, Geradeaus und Links getrennt) auf zwei Spuren. Dadurch kann auf die Fahrspurreduzierung nördlich des Knotenpunktes Richtung Norden verzichtet werden, wodurch auch das Unfallrisiko minimiert wird. Die Führung der Radfahrenden erfolgt hier über die Signalisierung der Lichtsignalanlagen in alle Richtungen.

Spreestraße einschließlich S-Bahn-Überführung:

Die Einmündung Spreestraße bleibt in Lage und Dimensionierung erhalten. Aus der Elbgaustraße Nord kommend und Richtung Spreestraße abbiegend, wird die Rechtsabbiegespur mit der westlichen Bushaltestelle kombiniert.

Die Einmündung Spreestraße bleibt, wie im Bestand signalisiert.

Die Einmündung Fangdieckstraße wird angehoben und erhält aus der Elbgaustraße kommend eine kurze Linksabbiegetasche. Das Anheben der Einmündung dient auch der Erhöhung der Sicherheit, da es sich hier um einen Unfallschwerpunkt handelt.

Für die Zufahrt zur DB Autoverladung, ist eine kurze 3,00 m breite Linksabbiegespur eingeplant.

S-Bahnhalte bis Redingskamp:

Die Einmündungen Dammstraße und Weidplan verbleiben wie im Bestand, werden jedoch geometrisch den neuen Gegebenheiten angepasst. Dies gilt auch für die Lichtsignalanlagen. Durch zusätzliche Signalgeber am Ausleger, werden mögliche Sichtbehinderung durch die rechtsseitig gelegene Bushaltestelle kompensiert. Von der Dreiecksinsel wird eine zusätzliche Fußgängerfurt Richtung Dammstraße eingerichtet.

Die Einmündung Redingskamp wird lediglich an die neue Bordführung der Elbgaustraße angepasst.

Redingskamp bis KP Niekampsweg / Furtweg:

Der Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg bleibt von den Umplanungen weitgehend unberührt. Es werden lediglich die südlichen Quadranten baulich angepasst.

Die Querung mit Signalisierung im Furtweg, wird weiter Richtung Elbgaustraße verlegt. Hierdurch ergeben sich für Fußgehende und Radfahrende bessere Wegebeziehungen.

### **5.3 Wirtschaftsverkehr**

Für die Wirtschaftsverkehre ergeben sich durch die Umplanung, keine Einschränkungen oder Änderungen. Die Geometrien der Knotenpunkte und Einmündungen, wurden mit den jeweils maßgeblichen Fahrzeugspezifischen Schleppkurven überprüft und bemessen.

Die Erschließung der privaten Grundstücke, ist mit entsprechenden Gehwegüberfahrten, uneingeschränkt berücksichtigt und gewährleistet.

Insgesamt ergeben sich weder für die Wirtschafts- noch für die Privatverkehre, Einschränkungen gegenüber der bestehenden Situation.

### **5.4 ÖPNV und Sharing Angebote**

#### Elly-See-Straße bis Farnhornweg:

In diesem Abschnitt fahren die Stadt- und Metrobuslinien 22, 284 und 392. Südlich der Einmündung Vorhornweg, sind westlich und östlich jeweils Doppelhaltestellen (Gesamtlänge 40 m) vorgesehen. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

#### KP Farnhornweg:

In diesem Abschnitt fahren die Stadt- und Metrobuslinien 22, 186, 284 und 392.

Nördlich des Knotenpunktes sind zwei Bushaltestellen je Richtung, mit einer Länge von je 40,00 m vorgesehen. Auf der Ostseite ist eine Busbucht geplant, sodass eine Vorbeifahrt an einem haltenden Bus möglich ist. Hier halten die Buslinien 186, 284 und 392. Die Busbucht erhält eine Breite von 3,00 m. Auf der Westseite ist eine Fahrbahnrandhaltestelle in Kombination mit einer Geradeaus- Rechtsabbiegespur geplant. An beiden Haltestellen sind Warteflächen von 2,75 bis 3,00 m für Passagiere vorgesehen. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

#### Herbststieg bis Elbgaustraße 170:

In diesem Streckenteil fahren die Stadt- und Metrobuslinien 186, 284 und 392. Alle Buslinien halten an der Bushaltestelle Lüdersring.

Zwei Bushaltestellen mit einer Länge von je 20,00 m sind etwa auf Höhe Elbgaustraße 172 vorgesehen. Hier halten die Busse am Fahrbahnrand. Die westliche Haltestelle wird südlich des FG-Überweges am Fahrbahnrand neu hergestellt. Hierdurch ergibt sich eine neue separate Fläche für wartende Passagiere mit einer Breite von 2,75 m. Die Wartefläche der östlichen Haltestelle kann mit einer Breite von 3,50 m eingerichtet werden. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

#### KP Lüttkamp / Langbargheide:

Auch in diesem Abschnitt fahren die Stadt- und Metrobuslinien 186, 284 und 392. Alle Buslinien halten an der Bushaltestelle Langbargheide.

Es sind zwei Bushaltestellen mit einer Länge von je 20,00 m vorgesehen. Beide befinden sich jeweils hinter dem Knotenpunkt, die Busse halten am Fahrbahnrand. Aufgrund der geänderten Spuraufteilung kann an den haltenden Bussen jedoch vorbeigefahren werden. An beiden Bushaltestellen wird eine separate Wartefläche mit einer Breite von mind. 3,00 m für Passagiere und Einrichtungen hergestellt. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

#### Spreestraße einschließlich S-Bahn-Überführung:

In diesem Abschnitt verkehren die Stadt- und Metrobuslinien 21, 184, 186, 284, 384, 392 und 603 sowie die S-Bahn-Linien S3 und S21

Südlich der Fangdieckstraße sind Bushaltestellen auf Höhe des Einkaufcenters vorgesehen. Auf

beiden Seiten halten die Busse am Fahrbahnrand. Hier können jeweils drei Busse halten, da der Haltebereich mit einer Länge von 60,00 m berücksichtigt ist. Der MIV kann jeweils an den haltenden Bussen vorbeifahren. Für beide Bushaltestellen sind separate Warteflächen mit einer Breite von 3,00 für Passagiere und Einrichtungen geplant. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

S-Bahnhalte bis Redingskamp:

Auch in diesem Abschnitt verkehren die Stadt- und Metrobuslinien 21, 184, 186, 284, 384, 392 und 603 sowie die S-Bahn-Linien S3 und S21

Nördlich der Einmündung Weidplan werden auf der Ostseite mit Fahrtrichtung Norden, drei Haltestellen mit einer Länge von insgesamt 60,00 m eingerichtet. In der Buswendung Weidplan ist eine weitere 20,00 m lange Bushaltestelle vorgesehen.

Aus Richtung Norden kommend sind auf der Westseite vor der Einmündung Dammstraße, zwei Haltestellen mit einer Gesamtlänge von 40,00 m geplant. Südlich der Einmündung Dammstraße, ist eine weitere Haltestelle mit 20,00 m Länge vorgesehen.

Die Bushaltestellen werden jeweils mit einer Breite von 3,00 m ausgebaut und erhalten mindestens 3,00 m Breite Warteflächen. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Redingskamp bis KP Niekampsweg / Furtweg:

Folgende Stadt- und Metrobuslinien befahren diesen Abschnitt: 21, 184, 284, 384 und 392. Bushaltestellen sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden/vorgesehen.

Haltestelle	Haltepunkt	Halte- tende Linien	Art der Halte- stelle	Aufstell- länge	Oberflächenbe- lag	Barrierefrei- heit	Ausstattung
Vorhornweg	Ost	22, 284, 392	Kap	40,0	BN	Ja	DFI
	West	22, 284, 392	Kap	40,0	BN	Ja	DFI
Farnhornweg	Ost	186, 284, 392	Bucht	40,0	BN	Ja	FGU, DFI, F- Bügel
	West	186, 284, 392	Kap	40,0	BN	Ja	FGU, DFI
Lüdersring	Ost	186, 284, 392	Bucht	20,0	BN	Ja	FGU, DFI, F- Bügel
	West	186, 284, 392	Bucht	20,0	BN	Ja	FGU, DFI, F- Bügel
Langbargheide	Ost	186, 284, 392	Bucht	20,0	BN	Ja	FGU, DFI, F- Bügel
	West	186, 284, 392	Bucht	20,0	BN	Ja	FGU, DFI
Fangdieck- straße	Ost	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	60,0	BN	Ja	FGU, DFI
	West	21, 184, 186, 284, 384, 392	Kap	60,0	BN	Ja	FGU, DFI, F- Bügel
S-Bahn Elb- gaustr.	Ost	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	20,0 und 60,0	BN	Ja	2x FGU, DFI
	West	21, 184, 186, 284, 384, 392	Bucht	40,0 und 20,0	BN	ja	3x FGU, DFI

**Tabelle 5: Haltestellen geplant**

Verwendete Abkürzungen:

- BN Beton
- BT Betonstein
- WB Wabenpflaster
- GP Großpflaster
- BD Bituminöse Decke
- FGU Fahrgastunterstand
- DFI Digitale Fahrgastinformation
- F-Bügel Fahrradabwehrbügel



## **5.5 Fuß- und Radverkehr**

### Elly-See-Straße bis Farnhornweg:

Die Fläche zwischen Radweg und Grundstücksgrenze bzw. Straßenbegrenzungslinie wird als Gehweg hergestellt. Der Gehweg ist zwischen 2,20 m und 2,85 m breit. Auf der Westseite von der Einmündung Gewerbegebiet bis Elbgaustraße 228, kann der Gehweg aufgrund fehlender Fläche, nur mit einer Breite von ca. 2,20 m bis 2,40 m realisiert werden.

Die östlichen Nebenanlagen gliedern sich in einen Grünstreifen mit ca. 2,10 m Breite oder einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen, einen 2,00 m breiten Radweg, und dem anschließenden 2,65 m breiten Gehweg sowie eine Grünfläche zu den Grundstücken. Nördlich der Einmündung Vorhornweg bis Elbgaustraße 225 kann der Radweg mit einer Breite von 2,50 m ausgebaut werden.

Ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,90 m Breite trennt den 2,00 m breiten Radweg von den PKW-Stellplätzen.

Die Radverkehrsfurt in der Einmündung zum Gewerbegebiet und Vorhornweg wird auf der Fahrbahn rot markiert.

### KP Farnhornweg:

Die Fläche zwischen Radweg und Grundstücksgrenze bzw. Straßenbegrenzungslinie wird als Gehweg hergestellt. Der Gehweg ist zwischen 2,15 m und 2,85 m breit. Vor Elbgaustraße 224, 225 und 223 kommt es aufgrund fehlender Fläche zu punktuellen Einengungen der Gehweganlage. Nördlich des Knotenpunktes auf Höhe Elbgaustraße 220 / 222 sind auf beiden Fahrbahnseiten Bushaltestellen mit entsprechenden Aufstellflächen für wartende Passagiere vorgesehen.

Die Führung der Fußgehenden an den Querungsstellen im Knotenpunkt, erfolgt über markierte sowie signalisierte Furten und werden barrierefrei ausgebaut.

Die Radwege sind grundsätzlich mit einer Mindestbreite von 2,00 m vorgesehen, lediglich in den Anschlussbereichen und im Übergang zum Bestand, müssen diese Breiten unterschritten werden. Auf der Ostseite kann nördlich der Bushaltestelle der Radweg auf 2,50 m verbreitert geführt werden. Sämtliche Radfahrendenfurten auf der Fahrbahn werden rot markiert. Für den Radfahrenden aus Norden kommend mit Ziel Farnhornweg Richtung Osten, wird im Anschlussast Farnhornweg West eine Aufstelltasche für das indirekte Linksabbiegen angeboten. Im Farnhornweg besteht, auf Grund der hohen Verkehrsbelastung, eine Benutzungspflicht für einen gemeinsamen Geh-/Radweg. Der Radverkehrsführung in Richtung Osten, wird dem entsprechend Rechnung getragen.

### Herbststieg bis Elbgaustraße 170:

Der westliche Gehweg orientiert sich an der Straßenbegrenzungslinie und wird mit einer Breite von 2,65 m ausgebaut. In Höhe der Längsparker reduziert sich diese Breite, aufgrund des erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zwischen Längsparkständen und Radweg, auf 2,60 m.

Der östlich gelegene Gehweg liegt ebenfalls an der Straßenbegrenzungslinie und wird durchgehend mit einer Breite von 2,65 m hergestellt.

Die vorhandene signalisierte Querungsmöglichkeit verbleibt an gleicher Stelle und wird barrierefrei ausgebaut.

Auf der Westseite wird der Radweg mit einer Breite von 2,00 m ausgebaut. Im Bereich der PKW-Stellplätze ist ein 0,90 m breiter Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.

Der östliche Radweg kann mit einer Breite von 2,50 m ausgebaut und wird mit einem 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt. In Höhe des Überweges und der Bushaltestelle, muss der Radweg auf eine Breite von 2,00 m reduziert werden. Der 2,65 m breite Gehweg liegt an der Straßenbegrenzungslinie. Die im Bestand vorhandene Grünfläche wird zum Gehweg hin verbreitert.

Die vorhandene signalisierte Fußgängerquerung, wird um eine 3,00 m breite Radfurt ergänzt.

KP Lüttkamp / Langbargheide:

In den südwestlichen Nebenanlagen schließt am Fahrbahnrand ein 3,99 m breiter Grünstreifen an. Um den Baumbestand in diesem Abschnitt zu erhalten, wird der Radweg Richtung Westen um 1,00 m verschwenkt. Dadurch ergibt sich eine Vergrößerung der Grünfläche auf rd. 4,00 m und eine Reduzierung der Gehwegfläche auf ca. 1,80 m. Diese Breitenreduzierung erfolgt auf rd. 75 m, sonst wird der westliche Gehweg mit einer Breite von 2,65 m ausgebaut und schließt direkt an den Radweg an. Im nordwestlichen Quadranten, vor der Kirche „Zu den 12 Aposteln“, wird die Gehwegbreite, zu Gunsten des Baumbestands, nicht verändert.

Auf der Ostseite schließt der 2,65 m Breite Gehweg direkt an den Radweg an. Die Querungen sind signalisiert und werden barrierefrei ausgebaut.

Der Radweg auf der Westseite wird von Norden kommend, von der Spreestraße bis zur Kirche der 12 Aposteln, mit 2,50 m Breite ausgebaut sonst mit 2,00 m.

Auf der Ostseite wird der von Süden kommende 2,50 m breite Radweg, nach der Einmündung Langbargheide mit 2,00 m Breite an der Wartefläche der Bushaltestelle vorbeigeführt, um anschließend wieder mit einer Breite von 2,50 m fortgeführt zu werden.

In den nordöstlichen und nordwestlichen Nebenanlagen verläuft der 2,00/2,50 m breite Radweg, getrennt durch einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen, am Fahrbahnrand.

Sämtliche Radfahrendenfurten im Bereich des Knotenpunktes werden auf der Fahrbahn rot markiert. Für Linksabbiegende von der Elbgaustraße in den Lüttkamp und Langbargheide sind Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen vorgesehen.

Spreestraße einschließlich S-Bahn-Überführung:

Auf der Ostseite kann bis kurz vor der Eisenbahnüberführung ein separater Gehweg mit einer Mindestbreite 2,65 m hergestellt werden.

Auf der Westseite kann von Norden kommend, erst ab dem Friedrichshulder Weg wieder ein separater Gehweg mit einer Breite von 2,65 m angeboten werden.

Aufgrund des schmalen Gesamtquerschnittes kann im Bereich der Eisenbahnüberführung kein separater Radweg vorgesehen werden. Hier ist der Gehweg mit einer Breite von mind. 2,65 m auf beiden Seiten geplant und wird für den Radverkehr freigegeben.

In den östlichen Nebenanlagen ist ein 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg zwischen Fangdieckgraben und der Querung der Elbgaustraße vorgesehen. Die Überquerung der Elbgaustraße ist südlich der Zufahrt zum Schwimmbad vorgesehen. Ab hier bis zum Anschluss an den Rad-Gehweg Richtung Friedrichshulder Weg, wird ebenfalls ein Zweirichtungsradweg mit 4,00 m Breite ausgebaut. Der vorbeschriebene Abschnitt soll Bestandteil der Radschnellwegroute werden. Der Radverkehr im weiteren Verlauf des Friedrichshulder Weg und Fangdieckgraben, wird wie im Bestand weitergeführt.

Auf der östlichen Seite endet der Radweg kurz vor der Einfahrt in die Überführung und wird entsprechend mit einer Ableitung auf die Fahrbahn geführt.

Südlich der Überführung ist für die Radfahrenden aus Richtung Norden kommend, eine Aufleitung in die westliche Radwegführung vorgesehen.

Die beiden Radwegfurten auf der Elbgaustraße an der Einmündung Spreestraße werden auf eine Breite von 3,00 m verbreitert.

Sämtliche Radfahrendenfurten im Bereich der Einmündungen auf der Fahrbahn werden rot markiert.

S-Bahnhalbt bis Redingskamp:

Die Gehwege werden auf der Ostseite mit einer Breite von 2,65 m oder mehr ausgebaut. Auf der Westseite sind aufgrund der Bebauung in Höhe der Bushaltestelle, lediglich ca. 2,35 m möglich, sonst aber mehr wie 2,65 m. Von der Dreiecksinsel wird eine zusätzliche Fußgängerfurt Richtung

Dammstraße eingerichtet

Für den Streckenabschnitt Redingskamp bis Niekampsweg/Furtweg sind aufgrund fehlender Ausbaubreiten keine separaten Radwege möglich, für diesen Teil werden die Gehwege für Radfahrende freigegeben.

Die Radfahrenden mit Fahrtrichtung Norden, werden unmittelbar nach der Bahnüberführung auf die Fahrbahn in einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen geleitet. Jenseits der Ausfahrt Weidplan werden sie dann auf den separaten Radweg geleitet und hinter der Wartefläche für Buspassagiere weitergeführt. Da im weiteren Verlauf Richtung Norden keine ausreichenden Verkehrsflächen zur Verfügung stehen, wird der Radfahrende in Höhe Elbgaustraße 89 abgeleitet und kann auf der Fahrbahn weiterfahren. Da ab hier bis zum Furtweg der Gehweg für Radfahrende freigegeben wird, können unsichere Radfahrende den Gehweg zur Weiterfahrt nutzen. Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind nicht benutzungspflichtig, deshalb und da es die Verkehrsmenge hier zulässt, wird für diesen Streckenabschnitt das duale Führungsprinzip angewendet.

Radfahrende mit dem Ziel Redingskamp, erhalten in Höhe der Einmündung eine Aufstellfläche in den Nebenanlagen.

Radfahrende mit Fahrtrichtung Süden werden ab der Einmündung Redingskamp von der Fahrbahn oder dem Gehweg, auf den separaten Radweg geleitet und hinter der Wartefläche der Bushaltestelle zur Einmündung Dammstraße geführt. Ab der Einmündung Dammstraße ist ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen bis zur S-Bahnüberführung geplant. Radfahrende haben dann die Möglichkeit auf der Fahrbahn oder dem Gehweg, der für Radfahrende freigegeben ist, weiterzufahren.

Redingskamp bis KP Niekampsweg / Furtweg:

Die Gehwege können bis zur Einmündung Mesterfeldweg mit einer Breite von 2,62 m bis über 4,00 m ausgebaut werden. Die Gehwege sind in diesem Abschnitt für Radfahrende freigegeben. Auf der Ostseite kann nach der Einmündung Mesterfeldweg, wieder eine getrennte Geh-Radweganlage angeboten werden. Auf der Westseite ist eine getrennte Anlage aus Norden kommend bis zur Eisenbahnüberführung möglich.

Bis einschließlich der Einmündung Mesterfeldweg kann der Radfahrende auf der Fahrbahn oder dem freigegebenen Gehweg fahren. Nördlich der Einmündung wird der Radfahrende auf der Ostseite mit einem Radfahrstreifen aufgefangen bzw. vom Gehweg abgeleitet und über den Knotenpunkt geführt. Für das Ziel Niekampsweg wird das indirekte Linksabbiegen eingerichtet.

Auf der Westseite wird der nach Süden Fahrende mit einem Radfahrstreifen über den Knotenpunkt bis zur EÜ geführt. Ab hier kann er entweder auf der Fahrbahn oder dem Gehweg weiterfahren. Für das Ziel Furtweg ist das indirekte Linksabbiegen berücksichtigt.

Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind nicht benutzungspflichtig, deshalb und da es die Verkehrsmenge hier zulässt, wird für diesen Streckenabschnitt das duale Führungsprinzip angewendet.

## **5.6 Barrierefreiheit**

Die Umsetzung der Vorgaben und Erfordernisse aus den Regeln für eine barrierefreie Verkehrsanlage, hat eine übergeordnete Funktion im Rahmen dieser Planung. Unter Berücksichtigung der H BVA, RASt 06 und der ReStra wurden alle erforderlichen Einbauten entsprechend berücksichtigt. Dies sind zum Beispiel:

- Differenzierte Bordhöhen an Querungsstellen und Knotenpunkten
- Leitstreifen, Auffangstreifen, Richtungs- und Sperrfelder sowie Begleitstreifen zur Trennung von Rad- und Gehweg
- Ausbau der Bushaltestellen mit Sonderborden, Einstiegshöhe 16 oder 18 cm, barrierefreie Ausstattung und Aufteilung

Weitere eventuelle Notwendigkeiten und/oder Änderungen, werden im Rahmen der Ausführungsplanung weiter abgestimmt und vorgenommen.

### 5.7 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände bleiben im Wesentlichen bestehen, werden jedoch in Breite, Länge und Anzahl reduziert. Die gewonnene Fläche bei der Längenreduzierung, wird den Grünflächen mit Baumstandorten zugeschlagen.

Die Parkstände werden mit einer Tiefe von 2,10 m und einer Länge von 5,20 bis 5,70 m je Stellplatz ausgebaut. Die Parkreihe vor Elbgaustraße 89 entfällt. Entlang der Elbgaustraße können aufgrund fehlender Ausbaubreite, keine Behindertenstellplätze hergestellt werden. In der Wendeschleife Weidplan sind dafür im Bereich der K+R Anlage, 2 Behindertenstellplätze eingeplant. Die Stellplätze für den K+R, haben das Potenzial zu einer hvv-Switch-Station umgenutzt zu werden, eine Untersuchung dazu wird durchgeführt.

Der vorhandene Behindertenstellplatz in Höhe von Elbgaustraße 11 entfällt, da an dieser Stelle kein regelkonformer Stellplatz ausgebaut werden kann.

Für den Radverkehr sind, insbesondere an den Bushaltestellen, insgesamt 39 Fahrradbügel vorgesehen. Aus dem Bestand sind 5 Fahrradbügel zu entfernen, da sie aufgrund der Umplanung deplatziert sind.

	Stellplätze Bestand	Stellplätze geplant
Lageplan Blatt 1	23	21
Lageplan Blatt 2	9	-
Lageplan Blatt 3	5	-
Lageplan Blatt 4	9	11
Lageplan Blatt 5	16	14
Lageplan Blatt 6	-	-
Lageplan Blatt 7	-	-
Lageplan Blatt 8	-	-
Lageplan Blatt 9	14	5 + 2 Beh.- Stellplätze
Lageplan Blatt 10 + 11	-	-
Summe	76	53

Tabelle 6: Parkraumbilanz, Quelle: BPR

### 5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die Verkehrszeichen werden an den neuen Straßenquerschnitt und an die neue Verkehrssituation angepasst und zum Teil erneuert. Werbetafeln werden in ihrer Lage versetzt bzw. zusätzliche Anlagen ergänzt. Die Genehmigung für die neuen Standorte hat der Betreiber eigenständig einzuholen. Die in den Plänen eingetragenen Standorte sind vorbehaltlich einer Genehmigung zu verstehen.

Die Bushaltestellen werden entsprechend den Vorgaben der HVV mit Fahrgastunterständen, Haltestellenschilder, Fahrgastinformationssystem und sonstigem erforderlichem Equipment ausgestattet.

Vorwiegend an den Bushaltestellen sind insgesamt 39 St. neue und zusätzliche Fahrradbügel eingeplant.

### 5.9 Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtungsplanung erfolgte durch Hamburg Verkehrsanlagen und ist in der vorliegenden Planung dargestellt.

### 5.10 Straßenbegleitgrün

Eine Wurzelsondierung wurde im April 2022 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der hier vorliegenden Planung berücksichtigt. Vorhandene Baumquartiere zwischen Parkstreifen werden, wo möglich, vergrößert, sodass hier ebenfalls eine Flächenentsiegelung stattfindet.

	Baumrodung	Neupflanzung
Lageplan Blatt 1	8	7
Lageplan Blatt 2	11	6
Lageplan Blatt 3	6	12
Lageplan Blatt 4	5	9
Lageplan Blatt 5	-	8
Lageplan Blatt 6	3	2
Lageplan Blatt 7	14	6
Lageplan Blatt 8	5	2
Lageplan Blatt 9	-	4
Lageplan Blatt 10 + 11	-	-
Summe	52	56

**Tabelle 7: Baumbilanz**

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird noch untersucht ob zusätzliche Baumstandorte mit begehbaren Baumscheiben zum Beispiel im Bereich der Bushaltestellen möglich sind. In der hier vorliegenden Planung, sind 56 Neupflanzungen vorgesehen.

### 5.11 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen am Fahrbahnrand. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen, werden weiterverwendet. Eine Machbarkeitsstudie zur Regenwasserbehandlung ist in Bearbeitung.

### 5.12 Versorgungsleitungen

Es entstehen diverse Konflikte aufgrund der Neustrukturierung vor allem in den Nebenanlagen. So müssen Trummen und Zuleitungen versetzen, verlängert oder gekürzt werden, da die Bordlinien in vielen Bereichen angepasst werden müssen. Beleuchtungs- und Lichtsignalmasten stehen teilweise in neu herzustellenden Radwegen oder Bordlinien und müssen inkl. Zuleitung verlegt bzw. versetzt werden. Ebenfalls befinden sich in den neuen Bordbereichen Schachtabdeckungen, die in die neuen Nebenanlagen verlegt werden müssen.

Die betroffenen Versorgungsunternehmen werden im Rahmen einer Trassenanweisung beteiligt.

### 5.13 Ingenieurbauwerke

Die Eisenbahnüberführungen im Zuge der Elbgaustraße bleiben unverändert. Die Verkehrsplanung passt sich in den entsprechenden Abschnitten der vorhandenen Verkehrsraumbreite an.

### 5.14 Baustoffe

Gemäß LAGA-Mitteilung 20 zum Einbau von Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2019) im überplanten Bereich zwischen 13,0 mNHN und 20,0 mNHN (s. Kapitel 3.19). Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 16,0 mNHN und 23,0 mNHN.

Der notwendige Abstand – zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterkante Tragschicht) – kann somit in allen Bereichen eingehalten werden. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher möglich.

**Fahrbahn Vollausbau nach ReStra Tafel 1, Zeile 5a, Bk 32**

3,50 cm	Asphaltdeckschicht AC 8 D N
8,50 cm	Asphaltbinder AC 16 B Hmb
14,00 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
30,00 cm	STS, Naturschotter 0/32, EV2 ≥ 150 MPa
14,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
70,00 cm	Planum, EV2 ≥ 45 MPa

**Fahrbahn Vollausbau nach ReStra Tafel 1, Zeile 5a, Bk10**

3,50 cm	Asphaltdeckschicht AC 8 D N
8,50 cm	Asphaltbinder AC 16 B Hmb
10,00 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb
30,00 cm	STS, Naturschotter 0/32, EV2 ≥ 150 MPa
18,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
70,00 cm	Planum, EV2 ≥ 45 MPa

**Fahrbahn Sanierungsbereich**

3,50 cm	Asphaltdeckschicht AC 8 D N
---------	-----------------------------

**Busverkehrsflächen nach ReStra Tafel 2, Zeile 1.3, Bk32**

26,00 cm	Betondecke
	Vliesstoff
20,00 cm	Verfestigung
24,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
70,00 cm	Planum, EV2 ≥ 45 MPa

**Parkflächen/Gewegüberfahrten nach ReStra Tafel 3, Zeile 1, Bk0,3**

8,00 cm	Pflastersteine aus Beton -Wabensteine- Schlüsselweite 21,3, Seitenlänge 12,3
4,00 cm	Bettung: Brechsand-Splitt 0/5
15,00 cm	STS, Naturschotter 0/32, EV2 ≥ 120 MPa
33,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
60,00 cm	Planum, EV2 ≥ 45 MPa

**Gehweg nach ReStra Tafel 6**

7,00 cm	Platten aus Beton 50/50/7 cm, grau
3,00 cm	Bettung: Brechsand-Splitt 0/5
20,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
30,00 cm	Planum, EV2 ≥ 45 MPa

### Radweg nach ReStra Tafel 6

7,00 cm	Platten aus Beton 25/25/7 cm, rot
3,00 cm	Bettung: Brechsand-Splitt 0/5
20,00 cm	SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196
30,00 cm	Planum, EV2 $\geq$ 45 MPa

### Einfassungen nach ReStra

12/15x25 cm	Hochbord aus Beton, auf Betonfundament mit 10 cm Betonrückenstütze C 12/15
10x25 cm	Tiefbord aus Beton, auf Betonfundament mit 10 cm Betonrückenstütze C 12/15
8x20 cm	Tiefbord aus Beton, auf Betonfundament mit 10 cm Betonrückenstütze C 12/15
28,50x33,20 cm	Kasseler Sonderbord 'S' aus Beton, auf Betonfundament mit 15 cm Betonrückenstütze C 12/15
75x32,50 cm	Rampenstein aus Beton, auf Betonfundament mit 15 cm Betonrückenstütze C 12/15
45x32,50 cm	Einfahrtswelle aus Beton, auf Betonfundament mit 15 cm Betonrückenstütze C 12/15

### Elemente Barrierefreiheit

25x25x7 cm	Rippenplatte
25x25x7 cm	Noppenplatte

### Wasserlauf

3,5 cm	Gussasphalt MA 8 N
--------	--------------------

## 5.15 Feuerwehr

Für die Belange der Feuerwehr ergeben sich keine Änderungen.

## 6 Umsetzung der Planung

### 6.1 Grunderwerb

Grunderwerbskosten fallen für die anteilige Übertragung des Flurstückes 207#1207-1 aus dem Allgemeinen Grundvermögen in das Verwaltungsvermögen BVM-Hauptverkehrsstraßen an.

Grunderwerbskosten fallen für die anteilige Übertragung des Flurstückes 305#1855 an.

### 6.2 Auswirkungen durch das Projekt

#### 6.2.1 Immissionen

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

### **6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Voraussichtlich werden Leitungsarbeiten von verschiedenen Leitungsträgern im Vorwege der Straßenbauarbeiten durchgeführt.

In der Spreestraße findet von September 2022 bis Dezember 2023 eine Deckschichtsanierung statt.

Im Vorhornweg findet von September 2024 bis November 2024 eine Maßnahme von Hamburg Wasser statt.

Zwischen August 2023 und Juni 2024 findet die Elektrifizierung der AKN Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen statt.

Alle Voraus- und Folgemaßnahmen werden miteinander abgestimmt.

### **6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

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

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radwege angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt.

### **6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

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

### **6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel**

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel (inkl. der Grunderwerbskosten) werden als Einzelinvestition in den Haushalt 2023/2024 eingestellt. Bis dahin werden Sie dem Investitionsprogramm Öffentliche Straßen und Wege VII zugeordnet. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 – zur Verfügung.

Ortsprodukt-Nr.: 1-301.02.01.004.001– 214 Durchführung investiver Baumaßnahmen PSP investiv (AG-InvPrNr.): 2-30102001-00022.24

PSP konsumtiv (AG-KonsProjNr.): 3-30102001-800040.01

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 - Stadtstraßen, Arbeitspaket Veloroute EM.

LSBG-Projekt-Nr.: 12605



### 6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Realisierung ist von Frühjahr 2024 bis voraussichtlich Ende 2025 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich rund 24 Monate.

Die genaue Bauablaufplanung und Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

## 7 Sonstiges

---

Verfasst	BPR	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	06.06.2023	Datum	19.06.2023
Unterschrift	gez. [REDACTED]	Unterschrift	[REDACTED]

---

<b>i8</b>	<b>LSBG – LA / TA</b>	
<b>i8.1</b>		
<b>i9</b>	<b>LSBG – S1</b>	
<b>i9.1</b>		
<b>i10</b>	<b>LSBG – S2 Grün</b>	
<b>i10.1</b>	Lageplan 1 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kommentare siehe Unterpunkte</b>
<b>i10.1.1</b>	1. Baumfällungen aus Sicht des Unterzeichners nicht verhältnismäßig. Reduzierung der Rad- und Gehwegbreiten in diesem Teilanschnitt auf das Mindestmaß (Vorzugsweise 3,65 m). Siehe auch Hinweise H [REDACTED] vom 11.01.2021. Bäume vermtl. im Straßenbaumtest 2 der GALK.	<b>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Planungsauftrag Veloroute, die Unterschreitung der Mindestmaße nur punktuell zulässig. Wurde durch Reduzierung der Fahrstreifenbreite berücksichtigt, Neupflanzung an gleicher Stelle möglich. Baumrodungen werden nach Möglichkeit durch Neupflanzungen ausgeglichen und in der weiteren Ausführungsplanung geprüft und berücksichtigt.</b>
<b>i10.1.2</b>	2. Ggf. Anpassungen beim Regelaufbau/ Einfassungen notwendig.	<b>Wird im Zuge der AP / Bauausführung berücksichtigt.</b>
<b>i10.1.3</b>	3. Ggf. Anpassungen beim Regelaufbau/ Einfassungen notwendig.	<b>Wird im Zuge der AP / Bauausführung berücksichtigt.</b>
<b>i10.1.4</b>	3a. Reduzierung der Wegebreiten auf durchgängig 2,20 + 2,0 zur Erweiterung der Bauscheiben sowie zur Verringerung der Belagsanhebungen.	<b>Eine Erweiterung der Baumquartiere ist bereits durch Einkürzung der Parkstände berücksichtigt. Planungsauftrag Veloroute, die Unterschreitung der Mindestmaße nur punktuell zulässig. Eine Anpassung beim Regelaufbau und den Einfassungen wird berücksichtigt.</b>
<b>i10.2</b>	Lageplan 2 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kommentare siehe Unterpunkte</b>

i10.2.1	4. Baumfällungen aus Sicht des Unterzeichners nicht verhältnismäßig. Reduzierung der Rad- und Gehwegbreiten in diesem Teilanschnitt auf das Mindestmaß (Vorzugsweise 3,65 m). Siehe auch Hinweise [REDACTED] vom 11.01.2021. Bäume vermtl. im Straßenbaumtest 2 der GALK.	<b>Baumfällung unvermeidbar, Neupflanzung vor Ort vorgesehen.</b> <b>Anpassungen beim Regelaufbau und Einfassungen werden berücksichtigt.</b>
i10.2.2	5. Baumfällungen aus Sicht des Unterzeichners nicht verhältnismäßig. Reduzierung der Rad- und Gehwegbreiten in diesem Teilanschnitt auf das Mindestmaß (Vorzugsweise 3,65 m). Siehe auch Hinweise [REDACTED] vom 11.01.2021. Bäume vermtl. im Straßenbaumtest 2 der GALK.	<b>Baumfällung unvermeidbar.</b> <b>Anpassungen beim Regelaufbau und Einfassungen werden berücksichtigt.</b>
i10.2.3	6. Nachbarbaum nicht berücksichtigt. Erhebliche Beeinträchtigung im Wegebelag.	<b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b> <b>Eine Anpassung beim Regelaufbau und den Einfassungen wird berücksichtigt.</b>
i10.2.4	7. Keine Fällung erforderlich. Baumscheibe wird sogar vergrößert. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	<b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt</b>
i10.2.5	8. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Suchgrabungen erforderlich.	<b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt</b>
i10.2.6	9. Aufgrund der eingeschränkten Vitalität kann eine Fällung zur Diskussion gestellt werden.	<b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt</b>
i10.2.7	10. Reduzierung der Wegebreiten auf 2 x 2,0 m mit Baumerhalt auf der gesamten Länge. Einfassung der Baumscheiben ggf. anpassen.	<b>Planungsauftrag Veloroute, die Unterschreitung der Mindestmaße nur punktuell zulässig.</b> <b>Eine Erweiterung der Baumquartiere ist bereits durch Wegfall der Parkstände berücksichtigt.</b> <b>Notwendige Baumfällung wurde reduziert.</b> <b>Anpassungen beim Regelaufbau und Einfassungen werden berücksichtigt.</b>
i10.2.7a	10a. Prüfen, ob hier die Herstellung einer Grünfläche möglich ist. Dort Ersatzpflanzungen vorsehen. Bei einem Radweg (2,0 m) + Gehweg (2,65m) wäre grundsätzlich noch die Herstellung eines 3,68 m breiten Grünstreifens möglich.	<b>Wurde berücksichtigt.</b>
i10.3	Lageplan 3 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kommentare siehe Unterpunkte</b>
i10.3.1	11. Eingriffe im Kronenbereich. Beeinträchtigungen möglich. Baumkronen teilweise zu klein dargestellt. Der Eingriff wird jedoch grundsätzlich als vertretbar eingeschätzt. Blühstreifen wird jedoch entfernt werden müssen.	<b>Kenntnisnahme</b>
i10.3.2	12. Hier befindet sich eine Überfahrt. Soll diese zurückgebaut werden?	<b>Wurde berücksichtigt.</b>

i10.3.3	13. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau.	<b>Neue Bordlinie bereits abgerückt und weitere Maßnahmen werden geprüft.</b>
i10.3.4	14. Eingriffe im Kronenbereich. Beeinträchtigungen möglich. Baumkronen teilweise zu klein dargestellt. Der Eingriff wird jedoch grundsätzlich als vertretbar eingeschätzt. Blühstreifen wird jedoch entfernt werden müssen.	<b>Kenntnisnahme</b>
i10.3.5	15. Aus Sicht des Unterzeichners stehen hier keine 2,80 m zur Verfügung. Bitte prüfen. Nachbarbäume nicht berücksichtigt. Möglichst alte Bordkante halten.	<b>Das vorhandene Bord wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</b>
i10.3.6	16. Baumscheibe ragt weiter in den Gehweg. Radwegbreite von 2,0 m wohl nicht möglich.	<b>Wird im Zuge der Wurzeluntersuchung berücksichtigt. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich.</b>
i10.3.7	17. Ungünstige Standortsituation mit zwei Bäumen und einer Straßenlaterne. Fällung + Neupflanzung wird empfohlen.	<b>Bereich wurde überplant, Neupflanzungen vorgesehen. Straßenbeleuchtung muss geprüft werden.</b>
i10.3.8	18. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau	<b>Punktuelle Engstelle wird berücksichtigt.</b>
i10.3.9	19. Fällung aus Sicht des Unterzeichners unverhältnismäßig. Prägender Baum. Anpassung der Parkplatz- und Radwegplanung. Reduzierung des Gehweges und des Radweges auf die Bestandsbreiten. Einkürzen des Parkstandes auf ca. 30 m und Verschiebung in nördlicher Richtung. Vergrößerung der Baumscheibe.	<b>Baumfällung unvermeidbar. Bereich wurde überplant, Neupflanzungen vorgesehen.</b>
i10.3.10	20. Reduzierung der Wegebreiten auf ca. 3,65 m. Abrücken vom Baumstandort. Teilweise bereits Belagsanhebungen. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	<b>1 Baumfällung unvermeidbar. Für 2. Baum wurde Baumbeet vergrößert. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich.</b>
i10.3.11	21. Reduzierung der Wegebreiten auf ca. 3,65 m. Abrücken vom Baumstandort. Teilweise bereits Belagsanhebungen. Geplante Wegebreiten ragen in die Nachbarschecken hinein.	<b>Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich.</b>
i10.3.12	22. Reduzierung der Wegebreiten auf ca. 3,65 m. Abrücken vom Baumstandort. Teilweise bereits Belagsanhebungen. Geplante Wegebreiten ragen in die Nachbarschecken hinein.	<b>Eine Regelbreite von 2,65 m sowie eine einheitliche Breite des Sicherheitstrennstreifens wird nach der Wurzeluntersuchung ggf. übernommen. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich.</b>
i10.3.13	23. Reduzierung der Wegebreiten auf ca. 3,65 m. Abrücken vom Baumstandort. Teilweise bereits Belagsanhebungen. Geplante Wegebreiten ragen in die Nachbarschecken hinein.	<b>Eine Regelbreite von 2,65 m sowie eine einheitliche Breite des Sicherheitstrennstreifens wird nach der Wurzeluntersuchung ggf. übernommen. Baumbeet wurde vergrößert, ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich. Neupflanzung vorgesehen.</b>

i10.3.14	24. Keine Fällung. Siehe 21. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Wurde berücksichtigt, Neupflanzung vorgesehen.
i10.3.15	25. Fällung aus Sicht des Unterzeichners unverhältnismäßig. Prägender Baumbestand. Maßnahmen siehe 21. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	<b>2 Fällungen unvermeidbar, für 3. Baum ist eine Wurzeluntersuchung abzuwarten, ggf. Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich. Neupflanzung vorgesehen.</b>
i10.4	Lageplan 4 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	Kommentare siehe Unterpunkte
i10.4.1	26. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Knotenpunkt wurde überplant, Eingriff reduziert.
i10.4.2	27. Fällungen aus Sicht des Unterzeichners ok. Die Bäume haben eine untergeordnete Funktion an dieser Stelle.	Kennntnisnahme
i10.4.3	28. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Suchgrabungen erforderlich.	Knotenpunkt wurde überplant, keine Betroffenheit mehr.
i10.4.4	29. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Suchgrabungen erforderlich. Reduzierung der Wegebreiten auf 2 x 2,0 m sowie 0.65 m Sicherheitsstreifen. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Knotenpunkt wurde überplant, neue Beurteilung erforderlich
i10.4.5	30. Nachbarbäume nicht berücksichtigt. Wurzeln innerhalb des Grandstreifens. Suchgrabungen empfohlen.	Wurzelsuchgrabungen werden berücksichtigt
i10.4.6	31. Herstellen einer begehbaren Baumscheibe mit Wurzelbrücke bzw. Kunststoffplatten. Umliegende Höhen anpassen. Gehweg auf Mindestmaß reduzieren. Suchgrabungen erforderlich.	Knotenpunkt wurde überplant, keine Betroffenheit mehr.
i10.4.7	32. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Suchgrabungen erforderlich. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Wird in der weiteren Planung untersucht.
i10.4.8	33. Fällung aus Sicht des Unterzeichners nicht genehmigungsfähig. Prägender Baum. Wurzelsuchgrabungen zur weiteren Planung erforderlich. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Knotenpunkt wurde überplant, keine Betroffenheit mehr.
i10.4.9	34. Fällung aus Sicht des Unterzeichners nicht genehmigungsfähig. Prägender Baum. Prüfen, ob der Radfahrstreifen zwingend erforderlich ist. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	Knotenpunkt wurde überplant, keine Betroffenheit mehr.

i10.4.10	35. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Suchgrabungen erforderlich. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	<b>Knotenpunkt wurde überplant, keine Betroffenheit mehr.</b>
i10.4.11	36. Erweiterung des Radweges in Richtung der Bäume nicht möglich. Erhalt der alten Wegebreiten. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.	<b>Die Unterschreitung der Mindestbreiten für Geh- und Radweg, auf einer Länge von ca. 70 m, muss intern geprüft und entschieden werden.</b>
i10.4.12	37. Viele benachbarte Bäume. Ggf. Abweichungen vom Regelaufbau. Alte Bordkante halten.	<b>Die Unterschreitung der Mindestbreiten für Geh- und Radweg, auf einer Länge von ca. 70 m, muss intern geprüft und entschieden werden.</b>
i10.5	Lageplan 5 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kommentare siehe Unterpunkte</b>
i10.5.1	38. Erhalt des Baumes. Beginn/Ende der Radschnellroute erst bei 1+480,000. Reduzierung der Wegebreiten bis auf die alte Wegekante.	<b>Ein Beginn des Radschnellweges ab Station 1+480,000 ist nicht möglich, da der Anschluss an den Radweg in Richtung Graben erfolgt. Wille der Stadt ist es, das einseitige Fahren auf der östlichen Nebenanlagen durch einen Zweirichtungsradweg zu ermöglichen. Ebenfalls ist eine Verringerung der Breite auf unter 3,00 m nicht möglich, da dies bereits ein Mindestmaß für einen Zweirichtungsradweg ist.</b> <b>Der KP Spreestraße wurde überplant, eine Reduzierung der Eingriffe auf der Ostseite konnte nicht erreicht werden.</b>
i10.5.2	39. Erhalt des Baumes. Beginn/Ende der Radschnellroute erst bei 1+480,000. Reduzierung der Wegebreiten bis auf die alte Wegekante.	<b>Ein Beginn des Radschnellweges ab Station 1+480,000 ist nicht möglich, da der Anschluss an den Radweg in Richtung Graben erfolgt. Wille der Stadt ist es das einseitige Fahren auf der östlichen Nebenanlagen durch einen Zweirichtungsradweg zu ermöglichen. Ebenfalls ist eine Verringerung der Breite auf unter 3,00 m nicht möglich, da dies bereits ein Mindestmaß für einen Zweirichtungsradweg ist.</b> <b>Der KP Spreestraße wurde überplant, eine Reduzierung der Eingriffe auf der Ostseite konnte nicht erreicht werden.</b>

<p><b>i10.5.3</b></p>	<p>40. Eingriff in den unversiegelten Wurzelraum. Beginn/Ende der Radschnellroute erst bei 1+480,000. Reduzierung der Wegebreiten bis auf die alte Wegekante.</p>	<p><b>Ein Beginn des Radschnellweges ab Station 1+480,000 ist nicht möglich, da der Anschluss an den Radweg in Richtung Graben erfolgt. Wille der Stadt ist es das einseitige Fahren auf der östlichen Nebenanlagen durch einen Zweirichtungsradweg zu ermöglichen. Ebenfalls ist eine Verringerung der Breite auf unter 3,00 m nicht möglich, da dies bereits ein Mindestmaß für einen Zweirichtungsradweg ist.</b></p> <p><b>Der KP Spreestraße wurde überplant, eine Reduzierung der Eingriffe auf der Ostseite konnte nicht erreicht werden.</b></p>
<p><b>i10.5.4</b></p>	<p>41. Hier muss ein Gehölzstreifen gerodet werden. Bitte berücksichtigen.</p>	<p><b>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Das Grundstück mit der Flurstücknummer 1207 befindet sich in Hamburg-Besitz, sodass eine Umwidmung sowie eine Verbreiterung des Radschnellweges auf 4 m erfolgen kann.</b></p> <p><b>Der KP Spreestraße wurde überplant, eine Reduzierung der Eingriffe auf der Ostseite konnte nicht erreicht werden.</b></p>
<p><b>i10.5.5</b></p>	<p>42. Hier ist Platz für eine Neupflanzung. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021</p>	<p><b>Kann nicht berücksichtigt werden.</b></p>
<p><b>i10.5.6</b></p>	<p>43. Detailplanung anpassen oder Fällungen vorsehen.</p>	<p><b>Wurde berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i10.5.7</b></p>	<p>44. Fällung nicht unbedingt notwendig. Erhalt der Grünfläche und der Bäume möglich, jedoch zustandsbedingt eher nicht empfehlenswert. Abstimmung mit dem Bezirk, ob die Bäume gehalten werden sollen. Bei Fällung können Neupflanzungen innerhalb der nordwestlich angrenzenden Grünfläche durchgeführt werden. Siehe auch Hinweis [REDACTED] vom 11.01.2021.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Neupflanzungen vorgesehen.</b></p>
<p><b>i10.5.8</b></p>	<p>45. Hier befinden sich weitere Gehölze / Privatgehölze. Abstimmungen erforderlich. Weiterhin befinden sich vereinzelt Bäume direkt im Gehweg. Planung überarbeiten.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Weitere Abstimmung mit AGUS.</b></p>
<p><b>i10.5.9</b></p>	<p>46. Hier ist Platz für eine Neupflanzung.</p>	<p><b>Aufgrund der vorh. Versorgungsleitungen, keine Baumpflanzung möglich.</b></p>

i10.5.10	47. Hier ist Platz für mehrere Neupflanzungen innerhalb einer Grünfläche.	<b>Baumstandorte in begehbaren Baumscheiben, werden in Bezug zu den vorh. Versorgungsleitungen im weiteren Planungsprozess geprüft.</b>
i10.5.11	48. Hier befinden sich weitere Gehölze. Bitte berücksichtigen.	<b>Wird bei Rodungen berücksichtigt</b>
i10.5.12	49. Alte Bordkante müsste gehalten werden. Erweiterung in Richtung Baum problematisch.	<b>Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Hier erfolgt nur eine Anarbeitung an den Bestand.</b>
i10.5.13	50. Alte Bordkante müsste gehalten werden. Erweiterung in Richtung Baum problematisch	<b>Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Hier erfolgt nur eine Anarbeitung an den Bestand.</b>
10.5.14	51 Befestigung der Baumscheibe nicht im Regelaufbau möglich. Grünfläche vorsehen.	<b>Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</b>
10.5.15	52. Dicht angrenzende Bäume. Regelaufbau und Einfassung voraussichtlich nicht möglich. Anpassen der Wegebreiten für einen möglichst großen Abstand zu den Baumstandorten.	<b>Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</b>
10.6	Lageplan 6 (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kommentare siehe Unterpunkte</b>
10.6.1	53. Hier ist mit erheblichen Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zu rechnen. Regelaufbau voraussichtlich nicht möglich.	<b>Baumbeet wurde vergrößert, Abweichungen vom Regelaufbau werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</b>
10.6.2	54. Hier ist mit erheblichen Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zu rechnen. Regelaufbau voraussichtlich nicht möglich.	<b>Baumbeet wurde vergrößert, Abweichungen vom Regelaufbau werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</b>
10.6.3	55. Hier befindet sich ein großer Privatbaum. Regelaufbau hier nicht möglich. Aussparungen vorsehen.	<b>Abweichung vom Regelaufbau wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b>
10.6.4	56. Befestigung der Baumscheibe nicht im Regelaufbau möglich. Grünfläche vorsehen.	<b>Abweichung vom Regelaufbau wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Einmündung wurde überplant.</b>



10.6.5	57. Hier ist mit erheblichen Beeinträchtigungen durch Baumwurzeln zu rechnen. Regelaufbau voraussichtlich nicht möglich.	<p><b>Bei der Einmündung Redingskamp handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle, welche durch größere Nebenflächen und daraus resultierenden verbesserten Sichtbeziehungen verbessert werden soll.</b></p> <p><b>Abweichung vom Regelaufbau wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Einmündung wurde überarbeitet.</b></p>
--------	--	---

i11	<b>LSBG – S3 + Regionalbeauftragte/r</b>	
i11.1	<b>Querschnitt 6:</b> TB-Einfassung bei Betonbushaltestellen	<p><b>Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</b></p>
i11.2	<b>Querschnitt 8:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Klare Abgrenzung in der Wortung → Überfahrt anstatt Grundstückszufahrt!</li> <li>- Es gibt keine Überfahrt im Bereich eines Längsparkstreifens! S. Musterzeichnung „Darstellung von Überfahrten bei Längsparken“</li> </ul>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p>
i11.3	<b>Querschnitt 19:</b> 3cm Bordansicht zw. Radweg und Gehweg → Stürze vorprogrammiert?	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Die bauliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr mittels einer 3cm Bordansicht ist gewollt.</b></p>
i11.4	<b>Verkehrsplan 01:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbildung der Radwegaufleitung → siehe Musterzeichnung</li> <li>- „Bestandsbord“ bedeutet?</li> <li>- Befestigung der Überfahrten</li> <li>- Einbau von Radsteinen bei Parkstreifeneinfassung</li> </ul> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>In der Ausführungsplanung werden die Bereiche, in denen das Bestandsbord gehalten werden kann, konkretisiert.</b></p> <p><b>Wird nach den geltenden Regeln umgesetzt.</b></p> <p><b>Wurde berücksichtigt.</b></p>

<p><b>i11.5</b></p>	<p><b>Verkehrsplan 02:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Befestigung der Bushaltestellen</li> <li>- Radwegführung Farnhornweg</li> <li>- Befestigung in Zwickeln der Busbuchten</li> <li>- Pflastermaß bei Längsparkbuchten mit Wabensteinbefestigung</li> </ul> <p>(Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Die Haltestellen werden im gesamten Planungsgebiet in Betonbauweise bis 1,30m Breite hergestellt. Kleinere Flächen werden in Asphalt hergestellt.</b></p> <p><b>Die Radwegführung im Farnhornweg wurde angepasst.</b></p> <p><b>Die Länge der Längsparkbuchten werden an Maß der Wabensteine angepasst.</b></p>
<p><b>i11.6</b></p>	<p><b>Verkehrsplan 03:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radwegführung ohne enge Kurven → Probleme bei der Leitstreifenherstellung</li> </ul>	<p><b>Wurde berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i11.7</b></p>	<p><b>Verkehrsplan 06:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufweitung bei Längsparkstreifen in Wabensteinpflaster in 30 oder 60°</li> </ul>	<p><b>Wird grundsätzlich berücksichtigt, dieser Parkstand entfällt jedoch ersatzlos.</b></p>

i11.8	<p><u>Grundsätzlich ist anzumerken:</u>          dass in allen derzeitigen Nebenflächen, die zukünftig als Fahrbahnflächen genutzt werden, die vorhandenen Leitungen vor dem Straßenbau um- oder zumindest so tiefergelegt werden müssen, dass sich diese unterhalb des zukünftigen Straßenplanums und außerhalb geplanter Bordkantenfluchten befinden. Vorhandene Schächte müssen als überfahrbare Schächte hergestellt/umgebaut werden, wenn sie zukünftig in der Fahrbahn liegen.</p>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p>
-------	--	---

i12	<p><b>LSBG – B1</b></p>	
i12.1		

i13	<p><b>LSBG – B 32</b></p>	
i13.1	<p>[...] Das LSBG-GST Management hat keine Einwände zum geplanten Bauvorhaben da keine Brückenbauwerke, für die der LSBG Baulastträger ist, betroffen sind.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
i13.2	<p>Das geplante Vorhaben VR Elbgaustraße befindet sich nur ein geringer Teil auf einer GST Route.          Jedoch ist für den GST Verkehr ist eine Mindestrestfahrbahnbreite von 3,50m vorzusehen.          Für das Routing (benötigte Fahrbahnhöhen und Fahrbahnbreiten) des GST Verkehrs ist die Verkehrsdirektion (ehem. LBV) zuständig. Daher ist es wichtig, die Baumaßnahmen zusätzlich mit der zuständigen Verkehrsdirektion abzustimmen.          Die Verkehrsdirektion ist über folgendes Funktionspostfach zu erreichen: VD1-TGM@polizei.hamburg.de</p>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt (siehe Anmerkung VD12).</b></p>

i14	<p><b>LSBG – VD12</b></p>	
i14.1	<p>[...] stimmt den Plänen zu</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
i14.2	<p>Bei der Planung ist zu bedenken, dass die Elbgaustraße zwischen der Luruper Hauptstraße und Farnhornweg eine GST-Route ist.          Zudem ist Sie eine Umleitungsstrecke für den Großraum- und Schwerverkehr bei Einschränkungen auf der A 7. Eine Fahrstreifenbreite von 6,30m – 6,50 in diesem Abschnitt der Elbgaustraße ist unerlässlich. Der Abschnitt Farnhornweg bis Furtweg ist mit 3,25m Fahrstreifenbreite ausreichend.</p>	<p>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

---

<b>i15</b>	<b>LSBG – VD52</b>	
<b>i15.1</b>	[...] Die Baumaßnahme wird hinsichtlich einer Verbesserung der dort vorliegenden Verkehrsinfrastruktur begrüßt.	<b>Kenntnisnahme</b>

<p><b>i15.2</b></p>	<p><u>Grundsätzliches/Allgemeines:</u></p> <p>Bei den vorgelegten Lageplänen (LP) müssen alle signalisierten Knoten in Zweiphasigkeit geregelt sein, da die indirekt linksabbiegenden Radfahrer unsignalisiert sind.</p> <p>Die Aufstelltaschen für Radfahrer sind in diversen Positionen nicht regelkonform ausreichend dimensioniert.</p> <p>Maststandorte bei Fußgängerfurten sind gem. ReStra mittig der Fußgängerfurt herzustellen. Falls eine Anforderung für Radfahrer erforderlich sein sollte, so sind die Anforderungen entsprechend technisch einzuplanen.</p> <p>Da in den LP Ihrerseits die Verkehrszeichen noch nicht eingezeichnet wurden, kann in dieser Stellungnahme dazu nicht eingegangen werden. Eine Ankündigung zu einer engeren und zusätzlichen Nutzung durch Buslinienverkehre sollte nachweislich mit im Planungsverfahren berücksichtigt sein.</p> <p>Eine Radwegbenutzungspflicht besteht aktuell in den hier dargestellten LP nur im Abschnitt vom Knoten Elbgaustraße/Farnhornweg bis zur Einmündung Elly-See-Straße.</p> <p>Sog. „Kopenhagener Radwege“ sind keine fachlich und rechtlich zulässigen Begriffe im Verfahren. Es handelt sich um Radwege mit einer zusätzlichen baulichen Abtrennung zum Gehweg. Die Straßenverkehrsbehörden dürfen nur zu rechtlich geklärten und definierten Begrifflichkeiten der StVO Stellung nehmen. Wir möchten sie bitten nur noch die rechtlich geklärten Begriffe zu nutzen.</p> <p>Der im Erläuterungsbericht auf S.18 der Prinzipskizze dargestellte Sicherheitstrennstreifen von mind. 30cm (Abstand zwischen Fahrbahn und Kopenhagener Radweg) wurde bisher in den LP nicht eingezeichnet. Sollte „Kopenhagener“ Radwege gebaut werden, ist zwingend die BVM mit einzubeziehen.</p> <p>Koordinierungsgespräche zwischen der hiesigen Veloroutenplanung und der Planung für einen zukünftigen Radschnellweg müssen hier im Bereich der Schnittstelle Elbgaustraße/ Höhe Fangdieckstraße erfolgen, damit eine eindeutige und verkehrssichere Radverkehrsführung gewährleistet ist. Insbesondere die Lage der Querungsinsel für Radfahrer (s. nachfolgender Planausschnitt) ist gesondert zu prüfen. Aus hiesiger Sicht wird die Querungsinsel zu mindestens aus Gründen des Verkehrsablaufes (z.B. übermäßige Staugefahr) und folglich auch aus Verkehrssicherheitsgründen als kritisch betrachtet.</p> <p>Abschließend sind in der Gesamtplanung taktile Leitelemente zu berücksichtigen, was hier nicht der Fall ist.</p>	<p><b>Zweiphasigkeit wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt und mit IVS abgestimmt.</b></p> <p><b>Die regelkonforme Dimensionierung von Aufstellflächen wurde berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wurde berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wurde ergänzt.</b></p> <p><b>?</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Ein Sicherheitstrennstreifen ist bereits im Kopenhagener Radweg (baulicher Hochbordradweg) inkludiert.</b></p> <p><b>Zur Abstimmung der Planung Velorouten &amp; Radschnellweg gab es Gespräche.</b></p> <p><b>Für wen besteht Staugefahr? Querung ist unsignalisiert.</b></p> <p><b>KFZ-Zahlen des Linksabbiegers werden im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p> <p><b>Wurde ergänzt.</b></p>
---------------------	---	---

<b>i15.3</b>	<b>LP 3.01:</b> Wünschenswert wäre, die Parkstreifen etwas zu verbreitern und den Gehweg zu verschmälern, um das regelwidrige Beparken des Radweges zu minimieren (z.B. muss der Gehweg nicht durchgängig 2,50 m breit sein).	<b>Wird nicht berücksichtigt, da eine Regelbreite der Parkstände von 2,10 m bereits eingehalten wird.</b>
--------------	--	---

<p>i15.4</p>	<p><b>LP 3.02:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Position 0+280,000: Für welche Buslänge ist die dortige Bushaltestelle geplant? Eine Mindestlänge von 18,75 m ist für Gelenkbusse erforderlich. Diesbezüglich ist eine Stellungnahme der Verkehrsbetriebe einzuholen, welche Haltestellenmaße erforderlich sind. Sollten der Einsatz von Gelenkbussen bejaht werden, sind an allen Haltestellen die Mindestlängen einzuplanen.</li> <li>- Position 0+380,000 bis Position 0+480,000: Die Straßenverlaufslinie zwischen dem Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegefahrstreifen muss in Dickstrich gezeichnet werden.</li> <li>- <u>Knoten Elbgaustraße/Farnhornweg</u>: Der lichtsignalisierte Knoten (und auch die weiteren Knoten) ist aufgrund der Vielzahl von rechtlich unzureichenden Darstellungen nicht als prüfungsfähig zu deklarieren. Diesbezüglich wird dringend angeraten, sich zunächst mit [REDACTED] (VD 52) telefonisch unter der Telefon-Nr.040/ 42865-5443 Rücksprache zu halten. Stichworte sind z.B.: Markierungen, Signalisierungen, Geometrie, Radverkehrsführung, Verkehrsinseln, Verkehrsabwicklung.</li> <li>- Hinweis: im Farnhornweg Ost besteht ebenfalls keine Radwegbenutzungspflicht.</li> </ul> <p>Nachtrag aus Skype-Termin mit [REDACTED] vom 29.03.21:  <u>Knotenpunkt Elbgaustraße/Farnhornweg Allgemein</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußgängerfurten rechtwinklig anordnen</li> <li>- Signalmasten mittig der Furt aufstellen</li> <li>- Signalisierung des Radverkehrs notwendig</li> <li>- Rad-Aufstellflächen für den indirekten Linksabbieger fehlen teilweise</li> </ul> <p><u>Knotenarm Elbgaustraße/Farnhornweg West</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ARAS Funktion wird in Frage gestellt. Radverkehr kommt hier bereits im Mischverkehr an. Radverkehr kann den ARAS vom Radweg aus nicht erreichen</li> </ul> <p><u>Knotenarm Elbgaustraße/Farnhornweg Nord</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entfall der Mittelinsel</li> <li>- Anfahrbarkeit der östlichen Busbucht optimieren</li> <li>- Verflechtungsbereich des Busses auf der westlichen Seite überprüfen. Es wird kritisch gesehen, dass der MIV sich von einem Fahrstreifen kommend auf zwei Fahrstreifen aufteilen kann</li> </ul>	<p>Nach Rückmeldung durch VHH sind 40m Länge für Bushaltestellen erforderlich. Entsprechend wurde die Planung angepasst.</p> <p>Die notwendigen Längen der Haltestellen wurden entsprechend der Vorgaben der Verkehrsbetriebe eingehalten.</p> <p>Ist berücksichtigt.</p> <p><b>Hinweis:</b>      Der gewünschte Termin fand am 29.03.21 per Skype statt. Die Anmerkungen von [REDACTED] sind im Dokument ergänzt.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Eine rechtwinklige Anordnung der Fußgängerfurten wurde soweit möglich umgesetzt.</p> <p>Ist berücksichtigt.          Ist berücksichtigt.          Ist berücksichtigt.</p> <p>Ist berücksichtigt.</p> <p>Ist berücksichtigt.          Ist berücksichtigt.          Ist berücksichtigt.</p>
--------------	---	---

<p><b>i15.5</b></p>	<p><b>LP 3.03:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einmündung Herbststieg: die Straßenverlaufslinie ist in Dickstrich zu markieren.</li> <li>- Auch in diesem Bereich wäre es wünschenswert, die Parkstände analog aus den im LP 3.01 beschriebenen Gründen geringfügig zu verbreitern.</li> <li>- FLZA Höhe Position 0+930,000: Die Radfahrfurt muss aufgrund der Gegenläufigkeit auf 3 m verbreitert und mit Richtungspfeile / Piktogramme für den Radverkehr markiert sein.</li> <li>- Die neu eingezeichneten Signalstandorte der FLZA in Höhe Hs.-Nr. 172a sind nicht mittig der Fußgängerfurt.</li> <li>- Die FLZA ist für den Busverkehr zu detektieren, da der Verkehrsfluss sonst mehr als erforderlich behindert würde.</li> <li>- Ist im Bereich der Bushaltestellen ein Haltverbot nach Zeichen (Z) 283 vorhanden/geplant? Die Fahrbahn sollte außer für den ÖPNV von Park- und Halteverkehren freigehalten werden.</li> </ul> <p>Nachtrag aus Skype-Termin mit [REDACTED] vom 29.03.21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Westliche Haltestelle Richtung Süden verschieben (hinter F-LSA)</li> <li>- Aufstellfläche für den FV auf der östlichen Nebenfläche schaffen. Wenn kein Verschwenk des Radweges möglich, dann Haltlinie auf Radweg</li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wird nicht berücksichtigt, da eine Regelbreite der Parkstände von 2,10 m bereits eingehalten wird.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>FLZA (Hinweis: HS auf der Westseite wurde südl. hinter die Furt gelegt.)</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
---------------------	---	---



<p><b>i15.6</b></p>	<p><b>LP 3.04:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Knoten Elbgaustraße/Lüttkamp/Langbargheide</u>: Diese Bushaltestellen sind nicht anordnungsfähig, da sie den MIV unverhältnismäßig behindern. Zudem würden durch die zu erwartenden Fahrzeugverkehre über den Linksabbiegefahrstreifen Verkehrsverstöße provoziert werden, was keiner rechtlichen Überprüfung zur Anordnungsfähigkeit standhalten würde.</li> <li>- Die Mittelinseln machen aus Sicht der VD 52 nur Sinn, wenn die LZA ausfällt, wobei dann die Fahrstreifen gemäß Regelplan eingeengt werden könnten.</li> <li>- Auch hier bitten wir mit [REDACTED] Kontakt aufzunehmen.</li> </ul> <p>Nachtrag aus Skype-Termin mit [REDACTED] vom 29.03.21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Notwendigkeit der ARAS überprüfen</li> <li>- Entfall der beiden Mittelinseln</li> <li>- Verschieben der beiden Haltestelle hinter den Knotenpunkt             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Prüfen, ob Radverkehr links am Bus entlang geführt werden kann</li> <li>o Prüfen, ob MIV auf 2,50 m vorbei geführt werden kann</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Mittelinseln sind entfernt worden.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Nicht mehr erforderlich.</b></p> <p><b>Nicht mehr erforderlich.</b></p>
---------------------	--	--

<p><b>i15.7</b></p>	<p><b>LP3.05:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Knoten Elbgaustraße/Spreestraße</u>: Die Positionen der beiden von Südost nach Nordwest verlaufenden Gehwegfurten mit den Radfahrfurten wechseln, um Behinderungen Fußgänger/Radfahrer zu minimieren. Im Zuge dessen wäre auch hier zu überdenken, die Radfahrfurten für gegenläufigen Radverkehr zuzulassen und entsprechend zu verbreitern.</li> <li>- Der Sinn und Zweck der Mittelinsel ist zu erläutern, da diese aus hiesiger Sicht nur ein Verkehrshindernis darstellt.</li> <li>- Die Lage der Maststandorte für Fußgänger müssen ebenfalls örtlich angepasst werden.</li> <li>- Auch für diesen lichtsignalisierten Knoten hier wird angeraten mit <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span> Kontakt aufzunehmen.</li> <li>- Einmündung Elbgaustraße/Fangdieckstraße: Z 206 mit Haltlinie statt Z 205 in der Fangdieckstraße installieren, um die Verkehrsgefahren des gegenläufigen Radverkehrs in der Elbgaustraße zu minimieren. Zusätzlich fehlen hier noch die Richtungspfeile und Piktogramme für den Radverkehr.</li> <li>- In Höhe der Position 1+590,000 sind keine Gehwegflächen erkennbar, was rechtlich nicht zulässig wäre.</li> <li>- Für die Sprunginsel der Radschnellwegroute wurde bereits unter Grundsätzliches Stellung genommen. Wir bitten hier um alternative Variantenvorschläge, die das Problem beheben.</li> <li>- Gegenüber der Position 1+620,000 könnten Konflikte zwischen querenden Fußgängern und dem zukünftigen auf dem Radschnellweg befindlichen Radverkehr entstehen. Diese Konflikte könnten aufgrund der sehr geringen Gehwegfläche und der Komplexität der Radverkehrsströme aus verschiedenen Richtungen entstehen.</li> <li>- Der Bahntunnelbereich sollte nach Angabe des Baulastträgers im Vorgespräch mit Ausnahme der Einfahrtbereiche der DB-Anlage (Position 1+740,00) für die Veloroutenplanung ausgespart bleiben und nur eine Instandsetzung des derzeitigen Zustandes erfolgen, da keine andere Variante möglich ist.</li> <li>- Ein separater Linksabbiegefahrstreifen auf das DB-Betriebsgelände, zur Andienung der Autoreisezuganlage wird begrüßt und minimiert Rückstauungen. Die Anbindung der Straße als Gehwegüberfahrt wird in Frage gestellt, da durch die Erweiterung der Autoreisezuganlage auch mehr zusätzliche Verkehre auf das Gelände zu erwarten sind. Der separierte sehr kurze Teilabschnitt eines Radweges wird aufgrund der mangelnden Steigtigkeit in der Radverkehrsführung abgelehnt. Die Einmündung in Höhe Position 1+754,104 sollte nicht für einen separaten Radweg gesondert markiert werden.</li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Mittelinseln entfallen.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt, Einmündung wurde überplant</b></p> <p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Zur Abstimmung der Planung Velorouten und Radschnellweg gab es Gespräche mit den entsprechenden Verantwortlichen.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
---------------------	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Knoten Elbgaustraße/Dammstraße</u>: Eine zusätzlich Querungsmöglichkeit für Fußgänger (Höhe Position 1+820,000) von Nord nach Süd (von der Bushaltestelle bzw. zum S-Bahnhof) wäre wünschenswert. Diese Querung wurde bereits in der Vorbesprechung hinterfragt und als nicht umsetzbar verworfen.</li> <li>- Position 1+880,000: Ein Austausch der Mittelinselposition mit dem Linksabbiegefahrstreifen würde ein „Aufeinandertreffen“ des entgegenkommenden Abbiegeverkehrs unterbinden und eine sonst erforderliche mehr als zweiphasige Signalisierung verhindern. Derzeit würden sich die Fahrzeuge im Knoten gegenseitig behindern und den restlichen Fahrstreifen blockieren.</li> <li>- Die nach Süden verlaufende Radfahrfurt ist für eine Gegenläufigkeit auf 3 m zu erweitern. Für den Radverkehr wird eine Mittelinsel als nicht erforderlich, sondern eher als Hindernis betrachtet.</li> <li>- Die anschließende Fußgängerfurt ist für die fortschreitende Quartierentwicklung auf 6 m zu verbreitern, um die zu erwartenden Zuwächse an Querenden einzuplanen.</li> <li>- Es wird aus Sicherheitsgründen für die querenden Verkehre empfohlen die nördliche Fußgängerfurt ebenfalls in rot zu markieren.</li> <li>- Eine Aufstelltasche für indirekt links abbiegende Radfahrer in Höhe Position 1+ 880,000 sollte für unsichere Radfahrende hergestellt werden.</li> <li>- Auch für diesen lichtsignalisierten Knoten (Vorplatz Buswendeanlage) wird aufgrund der Komplexibilität und Planungsvorstellung angeraten, telefonisch Kontakt mit [REDACTED] aufzunehmen.</li> </ul> <p>Nachtrag aus Skype-Termin mit [REDACTED] vom 29.03.21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Östliche Busbucht (1+500 – 1+540) mit Grenzmarkierung versehen</li> <li>- Möglichkeit einer 2ten Querung prüfen (1+820 – 1+840). Geplante Sperrfläche als Mittelinsel für Signalisierung nutzen</li> </ul>	<p><b>Südlich der Einmündung Dammstraße wurde eine weitere gesicherte Querungsmöglichkeit eingeplant.</b></p> <p><b>Mittelinsel entfällt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt. (Update 31.05.2023)</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Keine Berücksichtigung.</b></p> <p><b>Alle Haltestellen im Planungsbereich, erhalten eine Grenzmarkierung</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt (1+850,00).</b></p>
--	---	--

<p><b>i15.8</b></p>	<p><b>LP 3.06:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Höhe der Einmündung Redingskamp muss die Straßenbegrenzungslinie in Dickstrich ausgeführt werden.</li> <li>- Eine Radwegbenutzungspflicht für einen gemeinsamen Geh- und Radweg Z 240 wäre zu prüfen.</li> <li>- Die Straßenbegrenzungslinie in Höhe der Einmündung Mesterfeld ist in Dickstrich zu markieren.</li> <li>- Knoten Elbgaustraße/Niekampsweg/Furtweg: Dieser lichtsignalisierte Knoten sollte nicht nur provisorisch an die wegführenden Velorouten 2 und 14 sowie des Radweges in Richtung Eidelstedter Platz angeschlossen werden.</li> <li>- Hinsichtlich der baulichen und geometrischen Ausgestaltung des Knotens bitte auch telefonisch Rücksprache mit [REDACTED] halten.</li> </ul> <p>Nachtrag aus Skype-Termin mit [REDACTED] vom 29.03.21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltlinie Radverkehr versetzen</li> <li>- Kompaktere Gestaltung des KP</li> <li>- Aufstellflächen Radverkehr</li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wird nicht berücksichtigt, stattdessen Z 239 mit Radfahrer frei.</b></p> <p><b>Einmündung wurde überplant.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Alle Punkte berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i15.9</b></p>	<p>Die VD 52 -LZA- kann derzeit zu den vorliegenden Planungen nicht einmal eine vorläufige Zustimmung geben, da die vorgelegten Unterlagen nicht den Anforderungen für eine Prüfung oder Anordnung zur Schlussverschickung erfüllen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<p><b>i16 BVM – V</b></p>		
<p><b>i16.1</b></p>	<p><b>Auf Blatt 3:</b></p> <p>Die Einrichtung von Kaphaltstellen für die Busse geht mit einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße einher. Es sollte noch einmal überprüft werden, ob die (zukünftige) Taktung aller Buslinien ein Buskap an dieser Stelle zulässt.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Wurde im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p>
<p><b>i16.2</b></p>	<p><b>Seite 32 (Kapitel 3.3.5.9):</b></p> <p>Es werden keine Aussagen zur zukünftigen Leistungsfähigkeit des Knotens an der S-Bahn-Station Elbgaustraße gemacht. Durch den Entfall des Rechtsabbiegers in die Parkpalette wäre zu überprüfen, ob es zu Rückstauerscheinungen auf der Geradeaus-Spur kommt.</p>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p>

<p><b>i16.3</b></p>	<p><b>Auf Blatt 6:</b> Es sollte überprüft werden, ob der Knotenpunkt Elbgaustraße/Niekampsweg kompakter gefasst werden kann. Dies würde verringerte Räumzeiten zur Folge haben.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.4</b></p>	<p><b>Verkehrssicherheit:</b> Auf die 5 genannten Unfallhäufungsstellen sollte auch bei der Beschreibung der Planung unter 3.3 Verkehrsplanung kurz eingegangen werden. Insbesondere durch welche Maßnahmen/ Planungen eine Reduzierung des derzeitigen Unfallgeschehen erzielt werden soll. (Ziel der Neuplanung sollte sein, dass diese Unfallhäufungsstellen mit dem Umbau entschärft werden bzw. es diese nicht mehr gibt!)</p>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt und in den Erläuterungsbericht aufgenommen.</b></p>
<p><b>i16.5</b></p>	<p><b>Zur Finanzierung bitte folgenden Text übernehmen:</b> Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen. Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen, Arbeitspaket „Fuß- und Radverkehr.“</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.6</b></p>	<p>Die in den Lageplänen eingetragenen Straßenbegrenzungslinien sind vollständig zu bezeichnen mit: -Vorhandene Straßenbegrenzungslinie, -Straßenbegrenzungslinie gem. „B-Plan XYZ“ und -In Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie. Wenn Straßenbegrenzungslinien der v. g. Rubriken zusammenfallen, dann wäre dies zu kennzeichnen mit z. B. „vorhandene Straßenbegrenzungslinie = Straßenbegrenzungslinie gem. „B-Plan XYZ““.</p>	<p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.7</b></p>	<p>Es sollte nochmals geprüft werden, die Einmündung auf Höhe Stat. 0+194,011 als Gehwegüberfahrt zu gestalten. Der Radweg an dieser gewerblichen Zufahrt ist weit abgesetzt und durch den Baum ergeben sich Sichtbehinderungen, was zu Konflikten führen kann. Die Zufahrt ist zwar keine T30-Zone, erschließt jedoch nur wenige Anlieger und weist daher nicht den Charakter einer klassischen T50-Straße auf.</p>	<p><b>Wird nicht berücksichtigt, da die Sichtbeziehungen bereits in der Planung verbessert wurden. Im weiteren Planungsraum wurden Einmündungen aus T30-Zonen entsprechend überplant.</b></p>
<p><b>i16.8</b></p>	<p>Grundsätzlich sollte geprüft werden, alle untergeordneten, unsignalisierten T30-Einmündungen als Gehwegüberfahrt zu gestalten, um die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort zu erhöhen. Dies gilt im Besonderen auch für die Fangdieckstraße, um die Furt des Zweirichtungsradwegs weiter abzusichern.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.9</b></p>	<p>Grundstückszufahrten / Gehwegüberfahrten sind so auszubilden, dass der Radweg höhen- gleich geführt werden kann, auch wenn dadurch die Anrampung für Kfz steiler wird.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

i16.10	Es sollte geprüft werden, die Radwege dort, wo es nicht zulasten von Bäumen oder unverhältnismäßig schmalen Gehwegen geht, weiter auf oder in Richtung 2,50 m zu bringen. Dies gilt insbesondere für die Einrichtungsradwege zwischen Langbargheide und Spreestraße, da dieser Abschnitt eine Rückfallebene für die Führung des geplanten Radschnellwegs aus Richtung Elmshorn ist und hier durch die breiten Sicherheitstrennstreifen Raum zur Verfügung steht.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.11	Der ARAS im Farnhornweg-West wird begrüßt, jedoch ist dieser wie dargestellt für Radfahrer nicht aus dem Radweg heraus erreichbar. Eine Führung auf Fahrbahnniveau sollte geprüft werden. Es sollte zudem geprüft werden, den aus Westen kommenden (kurzen) Radweg zurückzubauen, da dieser ohnehin untermaßig ist und in einer T30-Zone liegt.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.12	Es sollte nochmals geprüft werden, wie auf die Dreiecksinsel am Farnhornweg-Ost verzichtet werden kann. Die Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Westen ist sehr umwegig und sollte geradliniger erfolgen.	<b>Aus Gründen der Leistungsfähigkeit, kann auf die Dreiecksinsel nicht verzichtet werden</b>
i16.13	Die markierte Sperrfläche nördlich des Knotens Elbgaustraße / Farnhornweg sollte schmaler gestaltet werden. Es sollte geprüft werden, ob so der Baumverlust minimiert werden kann.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.14	Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob weitere Ersatzpflanzungen für entfallende Bäume möglich sind.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.15	Die Verflechtungssituation nach der Ableitung des Radwegs am Lüttkamp (Stat. 0+040,00) sollte so gestaltet werden, dass Radfahrer sich nicht untergeordnet in den Kfz-Verkehr einordnen müssen.	<b>Nicht anders möglich.</b>
i16.16	Es sollte geprüft werden, wie der auf den ARAS zuführende Vorbeifahrstreifen an der Langbargheide verlängert werden kann, da der ARAS ansonsten bei an der LSA wartenden Kfz häufig nicht erreicht werden kann. Zum Baumschutz wäre auch ein Maß unter 2 m vertretbar.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.17	Auf dem Zweirichtungsradweg zwischen der Querung nördlich Fangdieckstraße und Fangdieckgraben sollten Pfeilmarkierungen die Zweirichtungsführung verdeutlichen.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
i16.18	Die Furt auf der Südseite des Knotens Spreestraße / Elbgaustraße ist sehr weit abgesetzt und sollte näher an den Knoten gezogen werden.  Es sollte zudem geprüft werden, in der Spreestraße einen ARAS einzurichten. Auch sollte geprüft werden, den Radweg am nördlichen Knotenarm nach der Bushaltestelle mit einer Berliner Lösung an den Knoten heran zu führen, um die Sichtbarkeit zwischen abbiegenden Kfz und Radverkehr zu verbessern. Der Radweg ist hier weit abgesetzt und der Rechtsabbiegestrom stark.	<b>Ist berücksichtigt.</b>  <b>Die Errichtung einer ARAS wird nicht berücksichtigt. Eine gegenläufige Furt wird als ausreichend erachtet. Die Anordnung der Furten wird im Zuge der weiteren Planung geprüft. Die Berliner Lösung wird nicht berücksichtigt. Die Sichtbeziehungen sind bereits ausreichend</b>

<p><b>i16.19</b></p>	<p>Die Einrichtung einer Querungshilfe nördlich Fangdieckstraße zur späteren Realisierung des Radschnellwegs wird sehr begrüßt. Angesichts der Verkehrsbelastung sollte jedoch auch eine Signalisierung geprüft werden. Zu den realisierbaren Grünzeiten sollte noch einmal eine Rückkopplung erfolgen. Im Bereich der Querung sollte eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr erfolgen. Es sollte zusätzlich geprüft werden, den Aufstellbereich vor der Querung auf den östlichen Nebenflächen zu vergrößern.</p>	<p><b>Der Aufstellbereich wurde bereits vergrößert und auf der Ostseite wurde hierzu eine Stützwand zur Höhenabfangung vorgesehen.</b></p>
<p><b>i16.20</b></p>	<p>Am Einmündungsbereich des Friedrichshulder Wegs sollte eine Verbreiterung des Weges und eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr geprüft werden, um Konflikte zu minimieren. Der Kurvenradius des Zweirichtungsradwegs sollte verkleinert werden, damit ein begleitender Gehweg bis zum Gehweg Elbgaustraße vorgezogen werden kann.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.21</b></p>	<p>Die Zufahrt zur künftigen Autozugverladung auf Höhe Stat. 1+740 sollte so gestaltet werden, dass der Radweg höhengleich geführt werden kann. Die Anrampung sollte vor dem Radweg liegen.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt. (Update 31.05.2023)</b></p>
<p><b>i16.22</b></p>	<p>Es muss für den Radverkehr möglich sein, von der Elbgaustraße sowohl in die Dammstraße als auch den Weidplan abbiegen zu können. Auf beiden Seiten liegen (künftige) B+R-Anlagen, im Weidplan zusätzlich eine StadtRAD-Station, die erreicht werden müssen. Hier sollte eine Lösung gefunden werden. Die Querung auf Höhe Stat. 1+880 wäre nicht im Zweirichtungsverkehr nutzbar und es fehlen Aufstellflächen. Für die Querung von Osten nach Westen könnte z. B. eine Aufstelltasche markiert werden.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>i16.23</b></p>	<p>Es sollte geprüft werden, wie die Radfahrstreifen nördlich S-Elbgaustraße bestmöglich verbreitert werden können, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern.</p>	<p><b>Radfahrstreifen entfallen.</b></p>
<p><b>i16.24</b></p>	<p>Elbgaustraße nördlich Redingskamp:        Sollte keine Benutzungspflicht, sondern nur wie heute eine Servicelösung angeordnet sein, sollte eine streckenbezogene Tempo-30-Regelung geprüft werden, um angesichts der Verkehrsbelastung das Fahren im Mischverkehr zu erleichtern. Zusätzlich müsste dann ein gefahrloser Wechsel zwischen Radverkehrsanlagen und Fahrbahn ermöglicht werden. Über den Realisierungszeitraum der Planung hinaus sollte perspektivisch weitere Straßenverkehrsfläche gesichert und Grunderwerb angestrebt werden, um einen anforderungsgerechten Querschnitt realisieren zu können.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.        Wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p>
<p><b>i16.25</b></p>	<p>Es sollte unabhängig davon geprüft werden, auf die Parkplätze nördlich Redingskamp zu verzichten, um eine geradlinige Führung für den Radweg zu ermöglichen und eine abgesetzte Furt am Knoten Mesterfeld zu vermeiden.</p>	<p><b>Parkplätze entfallen.</b></p>

<p><b>i16.26</b></p>	<p>Im Niekampsweg und Furtweg sollte die Einrichtung von ARAS geprüft werden. Zusätzlich sollte in der Zufahrt Niekampsweg eine Linksabbiegetasche für die Relation Elbgaustraße (Nord) – Furtweg eingerichtet werden. Die Radfahrerfurt an der LSA ist für diese Relation nur eingeschränkt nutzbar (keine Aufstellmöglichkeit + umwegig).          Zudem sollte die Haltlinie für den Radverkehr am südlichen Knotenarm der Elbgaustraße mind. 3, besser 5 m vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs liegen. Dies sollte auch bei anderen Knoten geprüft werden.</p>	<p><b>ARAS wurden nicht berücksichtigt dafür die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens.</b></p>
<p><b>i16.27</b></p>	<p>Ergänzend zur beigefügten Stellungnahme möchten wir noch darauf hinweisen, dass im Planungsgebiet eine Bauantragsverfahren Elbgaustraße Hs.-Nr. 136 bei der Bauprüfung des Bezirks Altona läuft. Dieses Antragsverfahren wurde mit dem LSBG bereits im Vorwege abgestimmt. Ein Datenaustausch zur neue Überfahrt zwischen dem Planer des Bauherren und dem LSBG fand statt. Die neue Ausfahrt vom Stellplatz der Kirche zu den 12 Aposteln an die Elbgaustraße wurde im Lageplan Blatt 4 nachrichtlich dargestellt.          Sollten sich aufgrund der Stellungnahmen zur 1. Verschickung der Straßenplanung an den bisher vereinbarten Abstimmungen mit dem Bauherren etwas ändern, bitte ich den LSBG die zuständige Bauprüferin [REDACTED] vom A/WBZ unter Nennung der Vorgangsnummer A/WBZ/06521/2020 zu informieren und Kontakt zum Planer des Bauherren aufzunehmen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<p><b>i16.28</b></p>	<p>Außerdem wird im Erläuterungsbericht auf Seite 17 von Absprachen mit der BVM gesprochen. Hierzu hat lediglich ein Vorgespräch mit der Abteilung MF stattgefunden. Bei dem Gespräch hat MF darauf hingewiesen, dass die Abteilung Verkehrsentwicklung VE2 zum Thema „Entfall von Fahrstreifen“ beteiligt werden muss. Dies wurde leider nicht gemacht, wir bitten zukünftig VE mit einzubeziehen.</p>	<p><b>VE wurde im Rahmen der 1. Verschickung beteiligt.</b></p>
<p><b>ii17</b></p>	<p><b>LSBG – B31</b></p>	
<p><b>i17.1</b></p>	<p>[...] im Bereich Ihrer geplanten Maßnahme liegen mehrere Ingenieurbauwerke. Sofern Eingriffe in die Bauwerke Ihrerseits geplant sind (bauliche Eingriffe, Veränderung der Straßen- und Nebenflächen, o. ä.) sind wir im Vorwege rechtzeitig zu beteiligen, ob die Eingriffe aus Bauwerks-sicht möglich sind. Im Falle von baulichen Eingriffen, müssten diese Arbeiten auch bei uns entsprechend projiziert werden und benötigen eine gewissen Vorlauf.          Sollten also Eingriffe geplant sein, gehe ich davon aus, dass Sie gesondert auf uns zukommen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>



<b>i18</b>	<b>LSBG - IVS</b>	
<b>i18.1</b>	<p><b>LSA Elbgaustraße / Farnhornweg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Farnhornweg Ost: Radwegbenutzungspflicht stadteinwärts (Gemeinsamer Geh/Radweg, Schild steht auf Höhe der Baumreihe) – Radfahrstreifen muss auf Gehweg aufgeleitet werden</li> <li>- Farnhornweg West: ARAS nur für Linksabbieger ist zum einen verwirrend und zum anderen ist an diesem großen Knoten nicht unbedingt gewünscht, dass der Radfahrer direkt links (und vor dem Bus) abbiegt</li> <li>- Führung des (indirekt linksabbiegenden) Radverkehrs inkonsistent</li> <li>- Elbgaustr. Nord: Linksabbiegefahrstreifen links neben die Mittelinsel bringen, um die Fahrkurve der einbiegenden Busse zu verbessern s. Beispiel-Lageplan ( des Knotens Osdorfer Ldstr./Flurstr.)</li> <li>-</li> <li>- Sperrfläche überdimensioniert</li> </ul>	<p><b>Alle Anmerkungen von IVS wurden im Zuge der weiteren Planung geprüft und ggf. berücksichtigt.</b></p>
<b>i18.2</b>	<p><b>F-LSA Sommerweg:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Westliche Haltestelle hinter die F-LSA verlegen</li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<b>i18.3</b>	<p><b>LSA Elbgaustraße / Lüttkamp / Langbargheide:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontenpunktgeometrie kompakter (=&gt; leistungsfähiger + sicherer)</li> <li>- Verlegung der Haltestellen hinter die Kreuzung (=&gt; bessere Abwicklung ÖPNV; Aufstelllängen für mind. 2 Standardbusse)</li> <li>- Vorbeifahrmöglichkeit mindestens für Kfz</li> <li>- Linksabbiegespur aus Lüttkamp kann aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens entfallen</li> <li>- mehrere Bestandbäume können gehalten werden + max. drei neue Bäume</li> <li>- Grundsignalgeber in der Elbgaustraße (rechts) müssen wegen des Wegfalls der Mittelinseln längere Ausleger bekommen (Lagepläne hier nicht dargestellt)</li> </ul>	<p><b>Alle Punkte sind berücksichtigt.</b></p>
<b>i18.4</b>	<p><b>LSA Elbgaustraße / Spreestraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittelinsel sowie Grünfläche (hinter der Haltestelle) entfernen um die Fahrlinie des Busses zu verbessern</li> </ul>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

<b>i18.5</b>	<b>LSA Elbgaustraße / Niekampsweg:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Knoten kompakter gestalten: Abbiegeradien verkleinern (wenn möglich), FG-Furt über die östliche Elbgaustr. weiter ins Knoteninnere schieben und so gerade wie möglich führen</li><li>- Niekampsweg: Aufstellfläche für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr vorsehen</li></ul>	<b>Ist berücksichtigt.</b>
--------------	---	----------------------------

## 2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e1	<b>1&amp;1 Versatel</b>	
e1.1	Ihre Anfrage bei der Leitungsauskunft der 1&1 Versatel wurde bearbeitet. Benutzen Sie folgenden Link, um die Dokumente herunterzuladen: <a href="https://vt-leitungsauskunft.1und1.net/Datashop/StreamProduct.aspx?jobid=96e807bf-8bd7-4c86-984e-c0bbf78829b1">https://vt-leitungsauskunft.1und1.net/Datashop/StreamProduct.aspx?jobid=96e807bf-8bd7-4c86-984e-c0bbf78829b1</a> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Kenntnisnahme</b>
e2	<b>BT (Germany)</b>	
e2.1	[...] BT (Germany) hat in diesem Bereich keine Anlagen.	<b>Kenntnisnahme, Keine Betroffenheit</b>
e3	<b>Colt Technology Services GmbH</b>	
e3.1		<b>Keine Betroffenheit</b>
e4	<b>Dataport / HPA</b>	
e4.1	<b>19.02.2021:</b> [...] Für eine mögliche geplante Erweiterung der Infrastruktur durch den zuständigen Fachbereich Realisierung Linientechnik bei Dataport haben wir Ihre Anfrage dorthin zur endgültigen Prüfung und endgültigen Stellungnahme weitergeleitet. Ihre Anfrage wird unter der BEA-Nr. 2021-2370 geführt.	<b>Kenntnisnahme</b>
e4.2	<b>03.03.2021:</b> [...] Generell bestehen unsererseits keine Bedenken gegen die Planung.	<b>Kenntnisnahme</b>
e4.3	Zwischen dem Beginn des beplanten Bereiches an der Elbgaustraße 254 und der Einmündung Weidplan liegt unsere Trasse in den Nebenflächen. Hier sowohl im Gehweg, Radweg und in den Grünflächen. Evtl. sind an einigen Stellen Anpassungen unserer Schächte erforderlich da diese im Verlauf des geplanten Bordes liegen. Dieses sollte aber kein Problem darstellen.	<b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e4.4	<p>Im Bereich der geplanten Bushaltestelle vor Elbgaustraße 102 liegt unsere Trasse allerdings komplett im Bereich des Hochbordes bzw. der Fahrbahnfläche. Wir bitten hier um Anweisung einer, an die Planung angepassten Trasse.</p> <p>Wichtig: An dieser Stelle befindet sich ein Schacht an den die dort vorhandene Ampel von HHVA eingebunden ist. Bitte nehmen Sie mit HHVA Kontakt auf um den Standort der Ampel UND des LSA-Schrankes zu klären!</p>	<p><b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b></p>
e5	<p><b>DB – Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung (CR.R O4-N(E)) th</b></p>	
e5.1	<p>[...] die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG, DB Energie GmbH, und DB Station&amp;Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.</p> <p>Die Planung der Veloroute 14 auf der Grundlage der Unterlagen, die der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer am 18.02.2021 („Unterlagen zur 1. Verschickung“) verteilt hat, begegnet im Grundsatz keinen Bedenken der DB Netz AG.</p>	<p><b>z.K</b></p>
e5.2	<p>Die DB Netz AG teilt in diesem Zusammenhang mit, dass die DB Netz AG, die DB Station&amp;Service AG und die DB Energie GmbH die Errichtung einer Autoreisezuganlage auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt planen. Die DB Netz AG, die DB Station&amp;Service AG und die DB Energie GmbH haben den Planfeststellungsantrag am 19.02.2020 bei dem Eisenbahn-Bundesamt (Az.: 571ppi/014-2020#005) eingereicht.</p> <p>Der Planfeststellungsantrag ist dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer bekannt. Die DB Netz AG, die DB Station&amp;Service AG und die DB Energie GmbH planen, die Autoreisezuganlage für den Straßenverkehr über die Elbgaustraße und den Erschließungsweg zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt zu erschließen.</p> <p>Für den Planfeststellungsantrag haben die DB Netz AG, die DB Station&amp;Service AG und die DB Energie GmbH deshalb unter anderem eine Verkehrsuntersuchung des Knotenpunktes zwischen der Elbgaustraße und den Erschließungswegen auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt erstellen lassen.</p> <p>Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer ist gehalten, die Planung der DB Netz AG, der DB Station&amp;Service AG und der DB Energie GmbH für die Errichtung der Autoreisezuganlage nach Maßgabe des Planfeststellungsantrages bei seiner Planung für die Veloroute 14 zu berücksichtigen.</p>	<p><b>Wird berücksichtigt.</b>  <b>Die Mehrverkehre sind in der Leistungsfähigkeitsbe-      rechnung eingeflossen.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e5.3	<p>Im Bereich des Vorhabens befinden sich ggf. Telekommunikationsanlagen (z.B. Streckenfernmeldekabel,) der DB Netz AG und Dritter. Genauere Angaben hierzu sind im Rahmen einer vom Projekt durchzuführenden Anfrage zu Kabelanlagen / TK- Infrastruktur der DB Netz AG und Dritter bei der DB Kommunikationstechnik GmbH einzuholen. In Abhängigkeit hiervon ist vor der Bauausführung eine entsprechende Kabeleinweisung oder eine Baufeldfreimachung durch die DB Kommunikationstechnik GmbH durchzuführen. Änderungen an den Kabelanlagen sind nur mit Zustimmung der DB Netz AG und unter Mitwirkung der DB KT GmbH zulässig.</p> <p>Kontakt:            DB Kommunikationstechnik GmbH, Dokumentationservice Hannover, Trassenschutz            E-Mail: DB.KT.Dokumentationsservices-Hannover@deutschebahn.com</p> <p>Die Kabellagen von DB Energie GmbH verlaufen auf Gleisniveau. Wir möchten Sie dennoch in jedem Fall bitten die notwendigen Kabelsuchschachtungen per Handschachtung durchzuführen. Bestehende Zugangs- und Zufahrtrechte, inkl. Abstellmöglichkeit für die Instandhaltungs- und Entstörungsdienste der Unternehmen der DB AG, dürfen während der Bauzeit nicht eingeschränkt werden.</p>	<p><b>Wird in der Leitungsträgerkoordination berücksichtigt.</b></p>
e5.4	<p>Hinsichtlich des Verfahrens sind der Zugang zur S-Bahnalltestelle zu berücksichtigen: Während der gesamten Bauzeit ist die Baustelle so zu sichern, dass Reisende weder beabsichtigt noch unbeabsichtigt in den Baubereich gelangen können. Die Zugänge zu den Bahnsteigen und Serviceeinrichtungen für Reisende dürfen durch die geplante Maßnahme nicht behindert werden und müssen jederzeit gefahrlos gewährleistet sein.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b>  <b>Wird in der Bauausführung berücksichtigt.</b></p>
e5.5	<p>Wir weisen darauf hin, dass seitens der DB Netz AG Instandhaltungsmaßnahmen ggf. auch eine Erneuerung der Eisenbahnüberführung Elbgaustraße anstehen. Ggf. besteht in dem Zusammenhang ein Aufweitungsverlangen des Straßenbaulastträgers. Wir bitten um weitere Abstimmung mit der DB Netz AG auch um Überschneidungen der Bauarbeiten zu vermeiden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e5.6	<p><b>Immissionen:</b></p> <p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Die Deutsche Bahn AG sowie die auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind hinsichtlich vorgenannter Einwirkungen durch den Eisenbahnbetrieb sowie durch Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Schleifrückstände beim Schienenschleifen) von allen Forderungen freizustellen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aus Schäden und Beeinträchtigungen, die auf den Bahnbetrieb zurückzuführen sind, keine Ansprüche gegenüber der DB AG sowie den auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen geltend gemacht werden können. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren. Wir behalten uns weitere Auflagen und Hinweise vor.</p>	Kenntnisnahme
e5.7	<p><b>Kabellagepläne</b>          (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	Kenntnisnahme
e6	<b>Deutsche Telekom Trassenmanagement</b>	
e6.1		Leitungsträgerkoordination
e7	<b>enercity Contracting Nord GmbH</b>	
e7.1		Leitungsträgerkoordination
e8	<b>euNetworks</b> [REDACTED]	
e8.1		Leitungsträgerkoordination
e9	<b>EWE-Netz,</b> [REDACTED]	
e9.1		Leitungsträgerkoordination

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e10	<b>GasLINE GmbH &amp; Co. KG, Open Grid Europe GmbH, Straelen, Zayo Infrastructure Deutschland GmbH</b>	
e10.1	[...] 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	<b>Kenntnisnahme</b>
e11	<b>Gasnetz Hamburg GmbH</b>	
e11.1		<b>Leitungsträgerkoordination</b>
e12	<b>Gasunie Deutschland Services GmbH</b>	
e12.1	[...] 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.	<b>Kenntnisnahme</b>
e13	<b>GENEFF Gesellschaft für Energie-Effizienz mbH</b>	
e13.1	[...] in den angefragten Bereichen plant und betreibt die GENEFF GmbH keine Versorgungsleitungen.	<b>Kenntnisnahme</b>
e14	<b>Global Connect A/S</b>	
e14.1		<b>Leitungsträgerkoordination</b>
e15	<b>GLH Auffanggesellschaft + MTI Teleport München GmbH</b>	
e15.1	[...] die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Betreff 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.	<b>Kenntnisnahme</b> <b>Leitungsträgerkoordination</b>
e16	<b>GTT (Level3, CenturyLink, interoute, i-21)</b>	

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e16.1	[...] durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich keine Anlagen von i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH betroffen.	Kenntnisnahme
e17	<b>Hamburg Wasser + Hamburger Stadtentwässerung + ServTec + Hamburg Energie</b>	
e17.1	<p>[...] <b>Für HWW:</b></p> <p>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.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten ( Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</li> <li>- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</li> <li>- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden</li> <li>- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</li> </ul> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p> <p style="padding-left: 40px;">Netzbetrieb West        Lederstraße 72        Tel: 7888-34990</p>	



Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Während der Straßenbaumaßnahme müssen diverse Armaturen ( Gestänge ) auf Höhe angepasst werden und Trennungen von Hausanschlüssen erfolgen. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma. Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.</p> <p>Ansprechpartner:            HWW [REDACTED]            Tel. 040/788834113            Mobil: 015112115845</p> <p>Es gibt interne Planungen ein Teil der Elbgaustr. zu erneuern. (siehe Planunterlagen) Die Ausführung der Leitungslegung ist für Ende 2022 geplant. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Unsere Leitung liegt in der Nähe des Bordsteins (&lt;30 cm). Wenn eine Erneuerung des Bordsteins geplant wird, ist zu prüfen, ob aufgrund der Bordsteinbreite, Tiefe oder Gründung Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen.</p> <p>HAMBURG WASSER hat vorweg Handlungsbedarf an den Trinkwasserleitungen im Abschnitt zwischen Spreestraße und Lüttkamp (s. Leitungsplan im Anhang, Vorabzug!).</p>	<p><b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b></p>
e17.2	<p><b>Für HAMBURG ENERGIE:</b>            Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

<b>e17.3</b>	<p><b>Für HSE:</b></p> <p>im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Elbgaustraße sind Schmutz- und Regenwasserseiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter</p> <p>[REDACTED]</p> <p>zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li><li>- 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.</li><li>- 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).</li><li>- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li><li>- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li><li>- 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.</li></ul> <p>Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] 7888 34001 anzupassen.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
--------------	---	----------------------

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e17.4	<p><b>Für servTEC:</b>                      Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der servTEC dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere                      [REDACTED]                      Telefon: 040 / 7888 80031                      oder                      [REDACTED]                      [REDACTED] 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 Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der 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><b>Kenntnisnahme</b></p>
e18	<b>Hamburg Gas Consult</b>	
e18.1		<b>Leitungsträgerkoordination</b>
e19	<b>HanseWerk Natur GmbH</b>	
e19.1	[...] im angefragten Bereich befinden sich Leitungen der HanseWerk Natur GmbH.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e19.2	Lageplanausschnitte aus dem Anhang	-
e19.2.1	Elbgaustraße / Herbststieg	Kenntnisnahme
e19.2.2	Elbgaustraße / Lüttkamp / Langbargheide	Kenntnisnahme
e20	<b>HOCHBAHN, U-Bahn Streckenanlagen, TIE1 – SE21</b>	
e20.1	[...] Wir schließen uns den Ausführungen der VHH vollumfänglich an und bitten um Berücksichtigung dieser Stellungnahme.	Kenntnisnahme
e21	<b>ImmoMediaNet GmbH &amp; Co. KG</b>	
e21.1	[...] in dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt.	Kenntnisnahme
e22	<b>KPN Eurorings B.V.</b>	
e22.1		Leitungsträgerkoordination
e23	<b>LWLcom GmbH</b>	
e23.1	[...] In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.	Kenntnisnahme
e24	<b>PKV - Projektleitung &amp; Kabelverlegung GmbH</b>	
e24.1		Leitungsträgerkoordination
e25	<b>PLEdoc GmbH</b>	

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e25.1	[...] 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	<b>Kenntnisnahme</b>
e26	<b>Stromnetz Hamburg GmbH</b>	
e26.1	<p>[...] im planenden Bereich betreibt die Stromnetz Hamburg, beidseitig und auf gesamter Länge diverse Anlagen der Mittel- und Niederspannung.</p> <p>In vielen Bereichen sind diese Anlagen in einem sanierungswürdigen Zustand. Diese Sanierungen würden wir vor dem Straßenbau ausführen wollen.</p> <p>Da auch der Straßenbau abschnittsweise ausgeführt werden wird, benötigen wir Angaben, wann gearbeitet wird, zumal auch diverse Straßenquerungen angepasst bzw. erneuert werden müssen.</p> <p>Um hier zu einer Koordinierung, auch mit anderen Leitungsträger, zu kommen bitten wir darum in die weitere Planung mit einbezogen zu werden und sehen die Notwendigkeit einer Leitungsbesprechung.</p>	<b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b>
e27	<b>Tele Columbus Betriebs GmbH</b>	
e27.1		<b>Leitungsträgerkoordination</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e28</b>	<b>Telia Carrier Germany GmbH</b>	
<b>e28.1</b>	<p>[...] die Telia Carrier Germany GmbH betreibt ein eigenes Glasfasernetzwerk in Deutschland. Bitte senden Sie Leitungsauskünfte und Koordinierungsanfragen ausschließlich bzw. direkt an uns als Leitungsbetreiber und nicht an unseren Dienstleister SPIE SAG GmbH.</p> <p>Hierfür stehen Ihnen zwei Möglichkeiten zur Verfügung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Das BIL-Portal <a href="https://portal.bil-leitungsauskunft.de/">https://portal.bil-leitungsauskunft.de/</a></li> </ol> <p>Ihr Vorteil: Sie müssen Ihre Bauanfrage nur einmalig formulieren und erreichen direkt alle an BIL teilnehmenden Leitungsbetreiber, momentan ca. 90 Betreiber. Sind wir für Ihren angefragten Bereich nicht zuständig, erhalten Sie unmittelbar über BIL eine Negativauskunft. Weitere Informationen über BIL können Sie dem angehängten Infoblatt "BIL_Flyer-Bauwirtschaft" oder der Seite <a href="http://bil-leitungsauskunft.de">http://bil-leitungsauskunft.de</a> entnehmen.</p> <p>Per mail an <a href="mailto:check-network@teliacompany.com">check-network@teliacompany.com</a></p>	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e29</b>	<b>Verizon</b>	
<b>e29.1</b>		
<b>e30</b>	<b>Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH</b>	
<b>e30.1</b>	<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.</p> <p>Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an <a href="mailto:TDRB-N.Hamburg@vodafone.com">TDRB-N.Hamburg@vodafone.com</a> ,</p> <p>um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.</p>	<b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e30.2	Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.	<b>Kenntnisnahme</b>
e31	<b>Wärme Hamburg</b>	
e31.1	[...] in dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.	<b>Kenntnisnahme</b>
e32	<b>Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BüMVT-Netz in RD)</b>	
e32.1	[...] 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.	<b>Kenntnisnahme</b>
e33	<b>Wilhelm.Tel</b>	
e33.1	[...] seitens wilhelm.tel bestehen dort keine Bedenken.	<b>Kenntnisnahme</b>
e33.2	Wir würden aber gerne auf kompletter Länge eine Mitverlegung in Betracht ziehen.	<b>Wird im Rahmen der Leitungsträgerbesprechung koordiniert.</b>
e34	<b>willy.tel</b>	
e34.1		
e35	<b>Landesbetrieb Verkehr (LBV) – Zentrale Dienste (ZD 3)</b>	
e35.1	[...] von dieser Baumaßnahme nicht betroffen	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e36</b>	<b>LIG – Flächen- und Portfoliomanagement</b>	
<b>e36.1</b>	Der Ausbau der Veloroute 14 Elbgaustraße wird vom LIG befürwortet und hat diesbezüglich keine Einwände.  Auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen ist ein Grunderwerb nicht erforderlich und Flächen des Allgemeines Grundvermögens nicht betroffen.	<b>Kenntnisnahme</b>  <b>Kenntnisnahme</b>
<b>e37</b>	<b>HHVA – Bau Lichtsignalanlagen</b>	
<b>e37.1</b>	[...] Nach derzeitigem Stand sind bei Ihrer Maßnahme 5 Lichtsignalanlagen betroffen	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e37.1.1</b>	<b>LSA-Knoten 0742 (Elbgaustraße/Lüttkamp)</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Schaltschränke der HHVA werden im Zuge der weiteren Planung wo möglich berücksichtigt. Sollte die Aufstellfläche nicht möglich sein, wird dies im Zuge der Leitungsträgerbesprechung abgestimmt.</b>
<b>e37.1.2</b>	<b>LSA-Knoten 0871 (Elbgaustraße/Sommerweg)</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Schaltschränke der HHVA werden im Zuge der weiteren Planung wo möglich berücksichtigt. Sollte die Aufstellfläche nicht möglich sein, wird dies im Zuge der Leitungsträgerbesprechung abgestimmt.</b>
<b>e37.1.3</b>	<b>LSA-Knoten 0872 (Elbgaustraße/Farnhornweg)</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Schaltschränke der HHVA werden im Zuge der weiteren Planung wo möglich berücksichtigt. Sollte die Aufstellfläche nicht möglich sein, wird dies im Zuge der Leitungsträgerbesprechung abgestimmt.</b>
<b>e37.1.4</b>	<b>LSA-Knoten 0920 (Elbgaustraße/Furtweg)</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Schaltschränke der HHVA werden im Zuge der weiteren Planung wo möglich berücksichtigt. Sollte die Aufstellfläche nicht möglich sein, wird dies im Zuge der Leitungsträgerbesprechung abgestimmt.</b>
<b>e37.1.5</b>	<b>LSA-Knoten 0998 (Elbgaustraße/Spreestraße)</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)	<b>Schaltschränke der HHVA werden im Zuge der weiteren Planung wo möglich berücksichtigt. Sollte die Aufstellfläche nicht möglich sein, wird dies im Zuge der Leitungsträgerbesprechung abgestimmt.</b>



Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e37.2	<p>Unsere Einschätzung zum Schaltschrankstandort sende ich Ihnen anbei. An dieser Stelle möchte ich insbesondere auf die Einschätzung am LSA-Knoten 0920 (Elbgaustraße/Furtweg) hinweisen. Hier wird voraussichtlich ein neuer Schaltschrankstandort gefunden werden müssen. Da der Bauabschnitt dort endet, bitten wir um Übersendung der weiterführenden Pläne, damit ein geeigneter Standort gefunden werden kann.</p>	<p><b>Dieser Bereich liegt außerhalb der Planungsgrenzen. Dementsprechend könne keine Pläne zur Verfügung gestellt werden.</b></p>
e37.3	<p>Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.</p> <p>Um Ihre Termine nicht zu gefährden, stimmen Sie die Bautermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Bitte liefern Sie bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bau termin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e37.4	<p>Bei Tiefbauarbeiten im Kreuzungsbereich empfehlen wir im Zuge des zentralen Bauvorhabens etwaig erforderliche Kabelleerrohre für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern.</p> <p>Bei Umgestaltung der Nebenflächen bittet die Polizei die LSA-Schaltschränke durch einen passiven Anfahrtschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint, ist dies bitte planerisch zu prüfen.</p>	<p><b>Eine weitere Abstimmung erfolgt im Zuge der Leitungsträgerbesprechung.</b></p> <p><b>Ein Anfahrtschutz wird im Zuge der weiteren Planung ggf. berücksichtigt.</b></p>
e38	<b>HKHH – Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV</b>	
e38.1	[...] wir haben keine Anregungen oder Bedenken zur Verkehrsplanung der Elbgaustraße.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e39	<b>VHH – Betriebsplanung</b>	
e39.1	<p><b>[...] Allgemeine Hinweise:</b>                      Bitte verwenden sie als Bemessungsfahrzeuge für das Kurvenverhalten den 15m-Bus, für die nutzbaren Haltestellenlängen den 18,75m-Gelenkbus.                      Bitte beachten sie bei der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen den entsprechenden Leitfaden des HVV, der Ihnen bei Bedarf gern separat zugesendet werden kann (Dateigröße rund 10 MB). Bitte sehen Sie nach Möglichkeit auch bei jeder Haltestelle den Platz für einen Fahrgastunterstand vor. Bei der Wahl der Standorte der Fahrgastunterstände bitten wir auch um Einbeziehung der Firma Wall, sofern noch nicht geschehen. Die Unterstände benötigen Fundamente, die entsprechend mit eingeplant werden müssen.                      Die im Planungsgebiet liegenden LSA bitten wir allesamt mit der Technik zur Busbeeinflussung (LSA-B) auszurüsten, um dem ÖPNV entsprechende Förderung im Sinne des Umweltverbundes, Mobilitätswende und der Einführung des Hamburgtaktes zukommen zu lassen.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p>
e39.2	<p><b>Hinweise zu den Planzeichnungen</b>                      Zu den nachfolgenden Hinweisen zu den Einzelblättern bitten wir um Beachtung der beigefügten Anlagen. Aus der Anlage Elbgaustraße_ext.pdf ergeben sich auch die erforderlichen Haltestellenlängen aus den Anforderungen des Hamburgtaktes.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e39.2.1	<p><b>Blatt 1</b>                      Die breitesten Fahrspuren sollten die äußeren sein, da diese von Großfahrzeugen und Bussen befahren werden und nicht die in der Mitte, wir bitten um Anpassung.                      (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<p><b>e39.2.2</b></p>	<p><b>Blatt 2</b></p> <p>Die Haltestelle Vorhornweg Richtung Norden ist zu kurz, hier sind zwei Gelenkbuslängen anzustreben (in der Skizze sind irrtümlich 20m angegeben).</p> <p>Die Haltestelle Vorhornweg Richtung Süden liegt in einem Linksverschwenk und ist deswegen nicht bordsteinparallel anfahrbar. Weiterhin verläuft der Radweg läuft mitten durch die Aufstellfläche, dies ist unfallgefährlich. Die Haltestelle sollte ggü. der Haltestelle in Richtung Norden eingerichtet werden und ebenfalls für zwei Gelenkbusse dimensioniert werden (in der Skizze sind irrtümlich 20m angegeben).</p> <p>Ebenso möchten wir anregen, im Umfeld der Haltestellen eine Querungshilfe einzurichten, um wildes Queren vermeiden zu können.</p> <p>Die Haltestelle Farnhornweg Richtung Norden ist zu kurz und so nicht bordsteinparallel anfahrbar. Die Haltestelle muss verlängert und die Anfahrbarkeit hergestellt werden. Platz bietet die breite Sperrfläche.</p> <p>Die Haltestelle Farnhornweg Richtung Süden sollte etwas nach Norden geschoben werden, so kann vor der LSA eine zusätzliche Geradeaus-/Rechtsabbiegespur entstehen.</p> <p>Der Rechtsabbieger von der Elbgaustraße in den Farnhornweg ist für Großfahrzeuge räumlich sehr beengt und bedarf der Aufweitung, dass Busse/LKW in ihrem Fahrstreifen ohne Mitnutzung der Nachbarfahrstreifen nach rechts abbiegen können.</p> <p>(Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Alle Punkte sind berücksichtigt.</b></p>
<p><b>e39.2.3</b></p>	<p><b>Blatt 3</b></p> <p>Die Haltestelle Lüdersring in Richtung Süden bitten wir nach Süden hinter die F-LSA zu schieben, ggf. mit Parkbucht tauschen, dadurch kann eine LSA-B bei der dann vor der Haltestelle liegenden F-LSA wirkungsvoller geschaltet werden.</p> <p>(Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
<p><b>e39.2.4</b></p>	<p><b>Blatt 4</b></p> <p>Die heutigen Haltestellen Langbargheide liegen beide hinter dem Knoten, dies bitten wir so beizubehalten damit eine LSA-B bei der dann vor den Haltestelle liegenden LSA wirkungsvoller geschaltet werden kann. Auch hier bitten wir um Beachtung der benötigten Haltestellenlängen.</p> <p>(Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

<b>e39.2.5</b>	<p><b>Blatt 5</b></p> <p>Die Haltestelle Fangdieckstraße Richtung Norden ist zu kurz. Im Hinblick auf die Erweiterungen im Hamburgtakt ist hier eine Verlängerung auf ca. 60m erforderlich, eine Verlängerung nach Norden erscheint möglich.</p> <p>Haltestelle Fangdieckstraße Richtung Süden ist zu kurz Im Hinblick auf die Erweiterungen im Hamburgtakt ist hier eine Verlängerung auf ca. 60m erforderlich, eine Verlängerung nach Norden erscheint möglich.</p> <p>Die Mittelinsel in der Elbgaustraße nördlich der Spreestraße scheint im Schwenkbereich von Bussen zu liegen, die aus der Spreestraße nach links in die Elbgaustraße einbiegen, dies bedarf der Überprüfung und Anpassung. Der Verzicht auf diese Insel kann zusätzlichen Raum bieten die vorgenannten Haltestellen zu verlängern.</p> <p>Die Mittelinsel nördlich der Fangdieckstraße wird die Anfahrt an die Haltestelle Richtung Süden sehr behindert, da hier häufig linksabbiegende KFZ stehen, die dann den nachfolgenden (Bus-) Verkehr massiv behindern. Heute kann an diesen Fahrzeugen rechts vorbeigefahren werden, dies ist weiterhin unbedingt von Nöten. Der Raum sollte eine entsprechende Verlängerung der Busbuchung hergeben und der Überweg sollte weiter nördlich angeordnet werden.</p> <p>Ebenso ist die Insel im Schwenkbereich von Bussen, die aus der Fangdieckstraße nach rechts in die Elbgaustraße einbiegen. Diese Fahrbeziehung wird immer wieder bei Schienenersatzverkehren benötigt.</p> <p>Die Einfahrt zur zukünftigen Autoverladung zwischen den Brücken wird voraussichtlich Störungen hervorrufen, wenn linksabbiegende den Gegenverkehr beachten müssen. Hier ist ggf. eine Bedarfssignalisierung zu überlegen.</p> <p><u>Haltestellen rund um S-Elbgaustraße</u></p> <p>Auf Grundlage der durch den Hamburgtakt zu erwartenden Fahrtenhäufigkeit der Busse am Verknüpfungspunkt S-Elbgaustraße ist eine entsprechende Dimensionierung der Haltestellen erforderlich. Hierbei sind auch wiederkehrende Schienenersatzverkehre für die S-Bahn zu beachten, die hier beginnen und enden. Von daher sehen wir hier Haltestellenlängen von 80m als erforderlich an. Unter Einbeziehung der heutigen Standorte können diese u.E. nur im Bereich nördlich der Einmündungen Weidplan bzw. Dammstraße gefunden werden. Der Bereich nördlich der Dammstraße wird bereits heute bei geplanten Schienenersatzverkehren als temporäre Haltestelle eingerichtet und genutzt und ist unabkömmlich. Weiterhin wird an diesem Verknüpfungspunkt eine Kehrmöglichkeit aus beiden Richtungen benötigt.</p> <p>Im Einzelnen:</p>	<b>Alle Punkte sind berücksichtigt.</b>
----------------	--	---

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Die Haltestelle am Dreieck Richtung Norden ist zu weit eingerückt und dadurch nicht bordsteinparallel anfahrbar sowie zu kurz. Busse würden hier auf den Radstreifen stehend ihren Fahrgastwechsel vornehmen und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste hätten deutlich das Nachsehen. Ebenso ist die Einsehbarkeit des LSA-Signals nicht erkennbar.</p> <p>Die Ankunftshaltestelle für kehrende Busse aus Richtung Norden an der Ostseite des Dreiecks ist so nicht mehr nutzbar, das Fahrzeugheck steht im Überweg (erforderlich für den Nachtbus).</p> <p>Die Haltestelle Richtung Süden auf der Westseite der Ebgaustraße ist so nicht nutzbar. Sie ist heute schon sehr kurz und wird noch weiter verkürzt. Durch das starke Einrücken ist sie zudem nicht (mehr) bordsteinparallel anfahrbar. Busse würden auch hier auf den Radstreifen stehend ihren Fahrgastwechsel vornehmen und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste hätten deutlich das Nachsehen. Die Anfahrbarkeit der Haltestelle muß sowohl von Norden als auch aus der Kehre gegeben sein. Die Einmündung der Dammstraße kann u.E. kompakter gehalten werden, um die Haltestelle nicht zu verkürzen.</p> <p>Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden nördlich des Weidplans bedarf ebenfalls der Verlängerung.                      (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Die Anmerkungen wurden in gemeinsamen Abstimmungen berücksichtigt und entsprechend eingeplant.</b></p>
<p>e39.2.6</p>	<p><b>Blatt 6</b>                      Soweit es sich nicht aus der Überlappung mit Blatt 5 ergibt - keine Hinweise.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e39.3	<b>Buslinien aus Anhang</b>	
e39.3.1	<b>Quartierbus</b>	<b>Kenntnisnahme</b>
e39.3.2	<b>Stadt - und Metrobus</b>	<b>Kenntnisnahme</b>
e39.3.3	<b>Expressbus</b>	<b>Kenntnisnahme</b>
e39.3.4		<b>Kenntnisnahme</b>
e40	<b>HVV – Bereich Busverkehr/Angebot</b>	
e40.1	[...] Wir schließen uns den Ausführungen der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) vollumfänglich an und bitten um Berücksichtigung dieser Stellungnahme.	<b>Kenntnisnahme</b>
e41	<b>ADFC Hamburg – Bezirk Altona</b>	
e41.1	<b>14.03.2021</b> Stellungnahme mit nicht kopierbaren Text, erneute Zusendung am 23.03.2021	-
e41.2	<b>23.03.2021</b> Wir begrüßen die Planung zur Elbgaustraße als Teil der Veloroute 14. Durch das Veloroutenkonzept soll es Radfahrern und Radfahrerinnen ermöglicht werden, sich schnell und sicher durch die Stadt zu bewegen.  Im Folgenden nehmen wir Stellung zu Details der Planung. Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass leider in dieser Planung nicht Bezug auf Schulwege genommen wurde. Außerdem wurde es versäumt, die Anzahl der Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und der Fahrgäste an den einzelnen Bushaltestellen und insbesondere am Knotenpunkt S-Bahnhaltestelle Elbgaustraße zu ermitteln.	<b>Kenntnisnahme</b>  <b>Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e41.2.1	In der Planung fehlt die Angabe, wann die angegebenen MIV-Zahlen ermittelt wurden. Des weiteren fehlt die Angabe, welchen Anteil der Schwerlastverkehr dabei einnimmt. Diese ermittelten Zahlen bedürfen der weiteren Bewertung, da davon auszugehen ist, dass der MIV aufgrund von Homeoffice und Bewohnerparken künftig zurückgehen wird. Außerdem muss der Klimaschutzplan der Stadt Hamburg berücksichtigt werden, der eine Stärkung des Umweltverbunds und eine Reduzierung der MIV-Fahrten um ca. 50% vorsieht, dies muss eine deutliche Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds nach sich ziehen.	<b>Die Angaben zu den MIV-Zahlen und Schwerlastanteilen wird im Zuge der Anpassungen der Planung nachgeliefert.</b>
e41.2.2	Die Elbgaustraße hat für den Radverkehr sowohl eine hohe lokale als auch eine hohe übergeordnete Bedeutung. Sie stellt ein Bindeglied zwischen mehreren Stadtteilen in Hamburgs Nordwesten (Eidelstedt, Niendorf, ...) und Schleswig-Holstein (Halstenbek) mit den Elbvororten dar und ist in dieser Funktion ohne Alternative. Entsprechend großzügig sollten die Radverkehrsanlagen dimensioniert sein. Überholvorgänge zwischen Radfahrer*innen sollten bequem und sicher möglich sein, auch mit Lastenrädern und Kinderanhängern. Da die räumliche Situation zwischen Luruper Hauptstraße und Spreestraße überwiegend großzügig bemessen ist, sollte eine Breite nicht unter 2,50 m für die Radverkehrsanlagen realisiert werden.	<b>Kenntnisnahme</b>  <b>Die Dimensionierung ist in Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Raum und den Verkehrszahlen erfolgt.</b>
e41.2.3	An Ein- und Ausfahrten von Grundstücken sowie an Querungen von Nebenstraßen sollte der Radweg, wenn er als Hochbordradweg geführt wird, auf einer Ebene geführt werden, alle Einmündungen sollten so umgestaltet werden, dass die Kurvenradien dahin gehend angepasst werden, das abbiegende Kfz ihre Geschwindigkeit reduzieren müssen.	<b>Ist im Wesentlichen berücksichtigt.</b>
e41.2.4	Es ist überall eine getrennte Signalisierung für den Rad- und Fußverkehr vorzusehen, da die Räumzeiten sehr unterschiedlich sind und der Radverkehr sonst unnötig ausgebremst wird.	<b>Eine getrennte Signalisierung wird dort umgesetzt, wo es möglich und sinnvoll ist.</b>
e41.2.5	Derzeit gibt es auf der Elbgaustraße (bis auf den ersten Abschnitt ) keine Radwegbenutzungspflicht. Dies sollte beibehalten werden, damit Radfahrende, die zügig unterwegs sein möchten, weiterhin die Wahlfreiheit haben, die Fahrbahn nutzen zu können.	<b>Kenntnisnahme</b>
e41.2.6	Es stellt sich generell die Frage, inwieweit die Elbgaustraße als Teil des Rings 3 für den übergeordneten Verkehr weiterhin bereitstehen muss oder ob die in Zukunft verminderten Kfz-Verkehre auf die parallel verlaufende Autobahn verlagert werden können. Angesichts dessen, das der Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Hamburg z. Zt. eine Überarbeitung erfährt, wäre zwingend zu überlegen, ob die Elbgaustraße, die in den 50iger Jahres des letzten Jahrhunderts zum Ring 3 zugeordnet wurde, diese Aufgabe weiterhin erfüllen muss.	<b>Diese Einschätzung und Entscheidung obliegt nicht dem LSBG.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<p><b>e41.2.7</b></p>	<p>Im Bereich der Kita (Elbgaustraße 172) und des Behindertenheims (Lüttkamp 141) muss zwingend Tempo 30 angeordnet werden. Für die gesamte Elbgaustraße ist Tempo 30 aufgrund starker Schüler*innenverkehre sinnvoll.</p> <p>Auch wenn die Bezirksgrenze zwischen Altona und Eimsbüttel Höhe Fangdieckstraße verläuft, haben wir einige Anmerkungen zu dem sich anschließenden Bereich. Wir möchten anregen, die Elbgaustraße ab Spreestraße bis mindestens Weidplan als einen einheitlichen Bereich zu betrachten und entsprechend zu planen. Wir gehen davon aus, dass eine Temporeduzierung des MIV von den Verkehrsteilnehmer*innen besser eingehalten wird, wenn eine größere Zone mit Tempo 30 oder 20 ausgeschildert wird, als wenn es sich nur um einen kleinen Abschnitt handelt. Der uns angesprochene Bereich umfasst auf einer Strecke von ca. 400 Metern ein Einkaufszentrum, die Querung des Radschnellwegs, die Autoverladestation und die S-Bahn Station mit diversen Bushaltestellen. Hier muss die Verkehrssicherheit zwingend höher bewertet werden als eventuelle Fahrzeitverlängerungen der Buslinien.</p>	<p><b>Die Anordnung der Geschwindigkeitsgebote wird mit der BIS abgestimmt und eventuell angepasst. Eine Anordnung von Tempo 30 ist jedoch nur möglich, wenn eine Erschließung über die Elbgaustraße führen würde.</b></p>
<p><b>e41.2.8</b></p>	<p>Die folgenden Nummerierungen wurden dem Erläuterungsbericht entnommen, hier unsere Anmerkungen nun im Detail:</p>	



Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<p>e41.2.8.1</p>	<p><b>2.7.1 Knotenpunkt Farnhornweg</b></p> <p>Es ist nicht angemessen, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts einseitig am Kfz-Verkehr auszurichten. Diese einseitige Bevorzugung generiert motorisierten Verkehr. Die Veloroute 14 muss so gestaltet werden, dass ein Umstieg vom Pkw auf das Rad attraktiv wird, somit ist eine Verringerung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr hinzunehmen.</p> <p>Die zusätzliche Signalisierung für die Kfz-Rechtsabbiegespur behindert den Radverkehr, da beim Überqueren der Elbgaustraße ein zusätzlicher Ampelstopp erfolgt. Die Aufstellflächen auf der dreieckigen Verkehrsinsel sind nicht ausreichend. Die ganze Situation dort ist unübersichtlich und gefährlich.</p> <p>Die freien Rechtsabbieger für den Radverkehr müssen an der gesamten Kreuzung erhalten bleiben, insbesondere auch beim Abbiegen von der Elbgaustraße in den östlichen Farnhornweg und vom westlichen Farnhornweg in die Elbgaustraße.</p> <p>Für den Rad- und Fußverkehr ist eine getrennte Signalisierung vorzusehen, da die Räumzeiten stark unterschiedlich sind. Es ist in jeder Phase eine Grünsignalisierung ohne gesonderte Anforderung vorzusehen.</p> <p>Da diese Kreuzung ein Unfallschwerpunkt ist, sollten die Kfz-Rechtsabbieger getrennt / konfliktfrei vom Fuß- und Radverkehr zu signalisiert werden. Dies kann erreicht werden, indem die Fahrspur für den Rechtsabbieger ausreichend lang ist, so dass es zu keinen Rückstau in die Geradeaus-Fahrspur des Kfz-Verkehrs kommt. Der Fuß- und Radverkehr kann dann zeitgleich zusammen mit dem Kfz-Geradeausverkehr, bzw. Linksabbieger signalisiert werden. Die notwendige Fahrspur für den Kfz-Rechtsabbiegeverkehr, kann von der zweispurigen Linksabbiegespur abgenommen werden.</p>	<p><b>Eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit hat bereits stattgefunden und weitere Optimierungen werden geprüft.</b></p> <p><b>Die Leistungsfähigkeit hat sich bereits für den MIV verringert und eine weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit ist im Hinblick auf den ÖPNV nicht vertretbar.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Aufgrund der Leistungsfähigkeit nicht möglich.</b></p>
<p>e41.2.8.2</p>	<p><b>2.7.2 Knotenpunkt Lüttkamp / Langbargheide</b></p> <p>Sowohl der Lüttkamp als auch die Langbargheide sind Wohnstraßen mit Tempo 30. Dementsprechend müssen die Kurvenradien angepasst werden, um die Abbiegegeschwindigkeit des MIV zu reduzieren und die Einmündungen schmaler gestaltet werden. Am Lüttkamp ist eine Fahrspur je Richtung für Kfz ausreichend, eine Verbreiterung als Abbiegespur wird dort nicht benötigt. Eine Aufpflasterung ist auch hier sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit für das benachbarte Behindertenheim. Es muss eine gefahrlose Haltemöglichkeit für den Fahrdienst des Behindertenheims (Lüttkamp 141) vorgesehen werden, damit der Radweg nicht als Haltemöglichkeit missbraucht wird.</p>	<p><b>Der Knotenpunkt wurde komplett überplant und berücksichtigt die wesentlichen Punkte.</b></p> <p><b>Das Erfordernis einer Haltemöglichkeit für das Heim wird im Zuge der weiteren Planung geprüft. Eine Aufpflasterung wird jedoch als nicht sinnvoll angesehen.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<p><b>e41.2.8.3</b></p>	<p><b>Einmündung Spreestraße</b></p> <p>Die Grünphase für den Radverkehr ist zu kurz und die Rotphase erheblich zu lang. Hier muss eine komfortablere Lösung gefunden werden, die schnelleres Vorankommen ermöglicht.</p> <p>An dieser Einmündung gibt es sehr häufig Rotlichtverstöße des Kfz-Verkehrs, eine dauerhafte Überwachung (Blitzerampel) wäre hier sinnvoll.</p> <p>Der Bereich Spreestraße/Fangdieckstraße ist sehr stark von Schüler*innen des Goethegymnasiums und des Bildungshauses Lurup frequentiert, daher ist auch hier Tempo 30 notwendig.</p>	<p><b>Das Signalprogramm wird angepasst und in diesem Zuge optimiert.</b></p> <p><b>Die Installation einer „Blitzerampel“ liegt nicht in der Zuständigkeit des LSBG.</b></p> <p><b>Die Anordnung von „Tempo 30“ wird im Zuge der weiteren Planung geprüft und mit PK abgestimmt.</b></p>
<p><b>e41.2.8.4</b></p>	<p><b>2.7.3 Einmündung Fangdieckstraße</b></p> <p>Die Fangdieckstraße ist eine beliebte Strecke für Kfz-Schleichverkehre, das macht die Einmündung gefährlich (Unfallschwerpunkt). Hier wäre es zu überlegen, ob ein Modalfilter in der Fangdieckstraße am Ende des Wohngebiets (Bezirksgrenze / Ecke Rispenweg) diese Schleichverkehre unterbinden kann. Der Linksabbieger könnte entfallen, damit auch eventuelle Rückstaus auf der Fahrbahn.</p> <p>Der künftige Radschnellweg quert hier die Elbgaustraße, wir schlagen eine diagonale Querung vor, das verkürzt den in der Planung angedachten Zwei-Richtungs-Verkehr.</p> <p>Der Bereich zwischen Einkaufszentrum und Fangdieckstraße würde sich besonders für eine Art Shared-Space-Zone eignen, bei der der bereits vorhandene Platz über die Straße weitergeführt wird und die Kfz-Fahrspuren nur mit moderaten Elementen der Verkehrsführung z.B. Einfassung mit Pollern u.ä. zum sonstigen Platz abgegrenzt wird.</p>	<p><b>Die verkehrliche Einschätzung zur Fangdieckstraße ist nicht im Rahmen dieses Projektes zu bewerten, dementsprechend ist ein Entfall des Linksabbiegers nicht möglich.</b></p> <p><b>Die Einmündung ist als Teilaufpflasterung vorgesehen.</b></p> <p><b>Eine diagonale Querung wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umgesetzt (Sichtbeziehung, Konfliktfläche,..). Es werden derzeit Musterlösungen zur Planung von Querungsstellen von der Verkehrsbehörde BVM erarbeitet.</b></p> <p><b>Shared Space ist bei den vorliegenden Verkehrsstärken und der ÖPNV-Frequenz nicht geeignet.</b></p>
<p><b>e41.2.8.5</b></p>	<p><b>Bahnunterführung</b></p> <p>Hier ist wegen der sehr beengten Platzverhältnisse die Geschwindigkeit von aktuell Tempo 30 auf zukünftig Tempo 20 zu reduzieren, damit würden mehr Radfahrer*innen von der Servicelösung Abstand nehmen und die Fahrbahn nutzen, so dass der schmale Gehweg ausschließlich den Fußgänger*innen zur Verfügung steht. Wegen der leider oft zu beobachtenden Geschwindigkeitsüberschreitungen des MIV ist eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in beide Richtungen vorzusehen. Alternativ ist eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs mit Signalisierung (inkl. Busvorrangsschaltung) – vergleichbar mit der Unterführung in Halstenbek – zu prüfen.</p>	<p><b>Eine Überprüfung der Temporeduzierung auf 20 und das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.</b></p> <p><b>Die Installation einer „Stationären Geschwindigkeitsüberwachung“ liegt nicht in der Zuständigkeit des LSBG.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
		<p>Eine einspurige Signalisierung kann aus Gründen der vorliegenden Verkehrsmengen nicht umgesetzt werden.</p>
<p><b>e41.2.8.6</b></p>	<p><b>2.7.4 S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße</b>            An der S-Bahn-Station wird direkt am Tunnelmund eine Querung für den Radverkehr benötigt, da es nur am Zugang Weidplan einen Aufzug gibt, über den die S-Bahn mit dem Fahrrad erreicht werden kann. Der gesamte Bereich sollte ebenfalls in eine Art von shared-space umgewandelt werden und der Fußverkehr sollte in allen Richtungen gleichzeitig grün erhalten. Dies würde die jetzige Situation entspannen, bei der Fahrgäste der S-Bahn versuchen, auf schnellstem Weg zu der Bushaltestelle (Richtung Süden) zu gelangen. Eine bessere Querung würde auch Menschen mit Sehbehinderung und Mobilitätseingeschränkten helfen.             Die Straße Weidplan sollte über einen Modalfilter vom Bahnhofsvorplatz abgebunden werden, so würde sich der private Kfz-Verkehr über den Vorplatz der S-Bahnstation auflösen.</p>	<p>Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger wurde südlich der Einmündung Dammstraße eingeplant. Auf Grund der geplanten Radverkehrsführung, ist diese Querung für Radfahrende nicht geeignet, es sei denn sie schieben ihr Fahrrad. (Update 31.05.2023)</p> <p>Shared-space ist hier nicht möglich.</p> <p>Weidplan liegt außerhalb des Planungsraumes.</p>
<p><b>e41.3</b></p>	<p>Wir würden uns freuen, wenn unsere Anmerkungen Ihre Beachtung finden und bitte kommen Sie gerne auf uns zu, wenn Sie Fragen zu dieser Stellungnahme haben. Da wir ehrenamtlich für den ADFC arbeiten, erreichen Sie uns am besten per email unter <a href="mailto:altona@hamburg.adfc.de">altona@hamburg.adfc.de</a> .</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e42	<b>ADFC Hamburg – Bezirk Eimsbüttel</b>	
e42.1	<p><b>Allgemeines</b></p> <p>Der ADFC begrüßt die Absicht, im Zuge des Ausbaus der Velorouten in der Elbgaustraße die Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Auch der erstmalige Versuch, bauliche Hochbordradwege nach dem Kopenhagener Modell zu schaffen, wird begrüßt.</p> <p>Während im Altonaer Teil bereits bestehende Radverkehrsanlagen den in den gültigen Regelwerken ausgewiesenen Regelbreiten immerhin angepasst werden, ist im Eimsbütteler Teil der Planung keine wesentliche Verbesserung des augenblicklichen äußerst unattraktiven Zustandes für Radfahrende zu erkennen. Hier sollte nochmals intensiv versucht werden, die für das Erreichen der Klimaziele notwendige Reduzierung des MIVs auf fast die Hälfte und Steigerung des Radverkehrs in diesem Bereich um mehr als das Doppelte, auch mit unkonventionellen Maßnahmen zu erreichen. Hier seien als anregende Beispiele einseitige lichtsignalgesteuerte Verkehrsführung im Eimsbütteler Engstellenbereich oder Anfragen an die Anwohner bzgl. Grundstückserwerb zur Erweiterung der Nebenflächen erwähnt.</p> <p>Die Finanzierung der Fahrbahnsanierung der Elbgaustraße im Rahmen des Arbeitspaketes „Fuß- und Radverkehr“ ist für uns zumindest fragwürdig.</p> <p>Die Stellungnahme der Bezirksgruppe Eimsbüttel bezieht sich hauptsächlich auf den Eimsbütteler Teil der Planung. Auf Altonaer Gebiet betrachten wir lediglich Teilaspekte ab der Fangdieckstraße.</p>	<p><b>Siehe Unterpunkte</b></p>

<p><b>e42.2</b></p>	<p><b>Lageplan 5: Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße</b></p> <p>Die Verschwenkung der Gehwegflächen bei der Einmündung Fangdieckstraße über den Zweirichtungsradweg bei gleichzeitiger Querung der Fangdieckstraße sollte räumlich deutlicher getrennt erfolgen.</p> <p>Der Linksabbieger in die Fangdieckstraße (1+580) hinter der Sprunginsel sollte aus Sicherheitsgründen wegfallen. Durch Linksabbieger werden Radfahrende auf dem Zweirichtungsradweg über die Fangdieckstraße gefährdet. Bisher konnte an diesem Unfallschwerpunkt auf die in falscher Richtung Radfahrenden verwiesen werden. Dies wäre zukünftig dann nicht mehr möglich.</p> <p>Aus Sicherheitsgründen sollte die Möglichkeit, von der Elbgaustraße links auf den Parkplatz vom Einkaufszentrum abzubiegen (1+600), ebenfalls unterbunden werden, weil auch hier abbiegende Kfz auf dem Zweirichtungs-Radschnellweg Radfahrende gefährden. Der gewonnene Platz sollte für eine sichere Ableitung des südlichen Radwegs auf die Fahrbahn vor dem Unterführungsbe- reich genutzt werden.</p> <p>Sollte der geplante Radschnellweg tatsächlich in diesem Bereich eine Querung der Elbgaustraße erfordern, sollte langfristig eine Brückenlösung über die Elbgaustraße angedacht werden.</p> <p>Innerhalb des Tunnelbereichs stehen dem Kfz-Verkehr 6,50 m zuzüglich 60 Zentimeter Rinne zur Verfügung. Demgegenüber stehen 2,65 m bzw. 2,73 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg abzüglich jeweils 50 cm Sicherheitsbereich. Diese Führung auf viel zu schmalen Nebenflächen lehnen wir ab! Der Gehweg sollte als Service Lösung (Radfahrer frei) eingerichtet werden und das Fahren der Radfahrenden auf der Fahrbahn vorgesehen werden. Dies ist den Autofahrenden mit einer Fahrrad-Piktogramm Kette auf der Fahrbahn zu verdeutlichen. Um die Sicherheit der Radfahrenden innerhalb des Tunnelbereichs sicher zu stellen, ist eine Geschwindigkeitsbe- grenzung auf 20 km/h innerhalb dieses Bereiches anzuordnen. Um eine gute Sichtbarkeit der Ver- kehrsteilnehmer zu ermöglichen, ist für ein entsprechendes Beleuchtungskonzept über den ge- samten Tag zu sorgen. Das Überholen von Radfahrenden im Tunnelbereich sollte durch Ver- kehrszeichen verboten werden.</p> <p>Für die im Jahr 2030 von der DB geplante Brückensanierung/-erneuerung sollte schon jetzt eine Erweiterung angemeldet und Mittel zur Finanzierung reserviert werden.</p> <p>Bei 1+820 sollte der nördliche Radstreifen sicher auf die Fahrbahn geleitet werden. Hier sollte eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entstehen. Nach den Planungen ist keine Möglichkeit für Radfahrende vorgesehen, direkt links in die Dammstraße abzubiegen, um die dortigen Radabstellanlagen, die sich auch im P+R Haus befinden, zu errei- chen. Befindet sich in der nördlichen Haltestelle bereits ein Bus, würde ein weiterer Bus immer auf dem Radschutzstreifen warten. Hier sollte eine andere Haltestellengestaltung gefunden werden. Die Sinnhaftigkeit der eingefärbten Radwegefurt bei 1+880 erschließt sich uns nicht.</p>	<p><b>Ist geändert worden.</b></p> <p><b>Die Notwendigkeit des Linksabbiegens in die Fang- dieckstraße wird im Zuge der weiteren Planung ge- prüft, der Bereich wurde überplant.</b></p> <p><b>Die Notwendigkeit des Linksabbiegens auf den Park- platz des Einkaufszentrums wird im Zuge der weite- ren Planung geprüft.</b></p> <p><b>Eine Brückenlösung wurde im Zuge der Planungen durch ARGUS geprüft, jedoch nicht weiterverfolgt.</b></p> <p><b>Die Service Lösung (Radfahrer frei) wird bereits be- rücksichtigt.</b></p> <p><b>Piktogramme auf der Fahrbahn werden nicht zugelas- sen.</b></p> <p><b>Eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung von vorhandenen 30km/h auf 20 km/h, wurde nicht zuge- lassen. (Update 31.05.2023)</b></p> <p><b>Ein Beleuchtungskonzept wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen im Zuge der weiteren Pla- nung geprüft.</b></p> <p><b>Ein Überholverbot von Radfahrern wird im Zuge der weiteren Planung mit VD abgestimmt.</b></p> <p><b>Haltestellensituation wurde überarbeitet, für die Rad- fahrenden wurde eine signalisierte Radfahrfurt einge- plant. (Update 31.05.2023)</b></p>
---------------------	--	--

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e42.3	<p><b>Lageplan 6: Redingskamp bis KP Niekampsweg / Furtweg</b></p> <p>Der überdimensionierte Linksabbieger (1+880 bis 1+960) zum Bahnhofsvorplatz und in den Weidplan sollte deutlich verkürzt werden, da er zum hektischen Überholen dortiger mit angepasster Geschwindigkeit fahrender Verkehrsteilnehmer verleitet.</p> <p>An dem Rad-Unfallschwerpunkt der Einmündung Redingskamp (1+967) sollte die Radfurt parallel zur Fahrbahn verlaufen und nicht abgesetzt. Der Kurvenradius der Einmündung sollte deutlich verringert werden mit dem Ziel, die Abbiegegeschwindigkeit zu verringern und eine Parallelaufstellung im Redingskamp wartender Fahrzeuge zu verhindern.</p> <p>Aus dem Redingskamp kommende linksabbiegende Radfahrende haben keine Auffahrmöglichkeit auf den gegenüberliegenden Hochbordradweg.</p> <p>Durch Wegfall der Parkstände zwischen 1+990 und 2+020 und Verbots des Linksabbiegens aus dem Redingskamp für motorisierte Verkehrsteilnehmer könnte in den nördlichen Nebenflächen die Engstelle mit geplant etwa 2 Meter Breite (abzgl. 50 cm Sicherheitsbereich) deutlich fahrradfreundlicher gestaltet werden.</p> <p>Vor der Einmündung Mesterfeld (2+030) sollte eine sichere Ableitung des Radwegs auf die Fahrbahn erfolgen, um das Fahren im Mischverkehr zu ermöglichen. Dafür ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und eine Fahrrad-Piktogramm Kette in beiden Richtungen auf der Fahrbahn aufzubringen. Sowohl auf dem nördlichen und südlichen Gehweg soll lediglich eine Service Lösung (Radfahrer frei) angeboten werden, um Konflikte mit Fußgänger*innen weitestgehend zu verringern.</p> <p>Bei 2+220 fehlt eine Ableitung des nördlichen Hochbordradweges auf die Fahrbahn.</p> <p>An der Kreuzung Furtweg fällt zunächst die schräge Anordnung der Querungsfurt als auch der Haltelinien auf. Wir halten hier bei anderer Kurvengestaltung eine mehr senkrecht zum Verlauf der Elbgaustraße vorgesehene Anordnung für geeigneter. Es fehlen Aufstellbereiche für Radfahrende, die von der Elbgaustraße links in den Furtweg abbiegen wollen. Insgesamt entsteht hier der Eindruck einer unfertigen Planung im unmittelbaren Bereich einer Schule.</p> <p>Bisher müssen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen für die Querung der Elbgaustraße ein Lichtsignal anfordern. Dies sollte zukünftig automatisch erfolgen.</p>	<p><b>Der Bereich wurde überarbeitet.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Wurde durch eine Bordabsenkung auf der Ostseite eingeplant.</b></p> <p><b>Die Parkstände entfallen, der Radfahrende wird über eine Schleuse in MIV geführt. In diesem Abschnitt wird auch der Gehweg für Radfahrende freigegeben.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt, Piktogramme werden nicht zugelassen.</b></p> <p><b>Der Knotenpunkt ist überplant worden.</b></p> <p><b>Die Signalprogramm werden generell angepasst.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e43</b>	<b>Stadtreinigung Hamburg</b>	
<b>e43.1</b>	[...] die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 1. Verschickung zur Umgestaltung der Elbgaustraße zur Veloroute 14 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e43.2</b>	<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme — hier insbesondere der Standplatz Haseldorfer Weg 2, Ecke Elbgaustraße mit 5 Depotcontainer - 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@stadtreinigunghamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>  <b>Kenntnisnahme</b>
<b>e44</b>	<b>Wall GmbH</b>	
<b>e44.1</b>	[...] wir beziehen uns auf die oben genannte 1. Verschickung sowie auf die Stellungnahme von HVV, Hochbahn und VHH denen wir uns vorerst anschließen. Solange die dort genannten Vorschläge nicht berücksichtigt werden, kann eine Stellungnahme unsererseits nicht abgegeben werden, da wir keine genaue Positionierung für unsere Fahrgastunterstände vornehmen können. Auch bitten wir Sie, die Standorte unserer Werbevitruinen in den Lageplänen 1-6 „Verkehrsplanung Elly-See-Straße bis Gewerbegebiet“ mit aufzunehmen, wenn die Umplanung erfolgt.	<b>Standorte wurden zwischenzeitlich abgestimmt und eingetragen.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e45	<b>HHVA – Bau Beleuchtungsanlagen</b>	
e45.1	<p>[...] Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demontage von acht GM 4,0m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig</li> <li>- Umstellen von drei GM 4,0m und tauschen der Kofferleuchte</li> <li>- Neustellen von 14 GM 4,0m mit Aufsatzleuchte</li> <li>- Punktueller tauschen von drei GM 6,0m</li> <li>- Demontage von einem GM 16,0m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig</li> <li>- Neustellen von einem GM 16,0m mit zwei Kofferleuchten</li> <li>- Punktueller tauschen von fünf GM 16,0m und tauschen der Kofferleuchten</li> <li>- Demontage von fünf AM 7,5m</li> <li>- Punktueller tauschen von zwei AM 7,5m und tauschen der Ansatzleuchte</li> <li>- Demontage von zehn AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig</li> <li>- Umstellen von drei AM 9,5m und tauschen der Kofferleuchte</li> <li>- Neustellen von fünf AM 9,5m mit Kofferleuchte</li> <li>- Punktueller tauschen von einem AM 9,5m und tauschen der Kofferleuchte</li> <li>- Demontage von zehn AM 11,8m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig</li> <li>- Umstellen von fünf AM 11,8m und tauschen der Kofferleuchte</li> <li>- Neustellen von 28 AM 11,8m mit Kofferleuchte</li> <li>- Punktueller tauschen von 13 AM 11,8m und tauschen der Kofferleuchte</li> </ul> <p>Tauschen von sechs Kofferleuchten an AM 11,8m</p>	<p><b>Die Beleuchtung wurde zwischenzeitlich eingeplant.</b></p>



Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e45.2	<p><b><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) <b>zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m</b></li> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) <b>zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m</b></li> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) <b>zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</b></li> </ul> <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Die vorgegebenen Schutzabstände werden im Zuge der Ausführung berücksichtigt.</p>
e45.3	<p><b>Lageplan 1</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e45.4	<p><b>Lageplan 2</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e45.5	<p><b>Lageplan 3</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e45.6	<p><b>Lageplan 4</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e45.7	<p><b>Lageplan 5</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
e45.8	<p><b>Lageplan 6</b> (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e46</b>	<b>Kompetent Barrierefrei - Kompetenzzentrum für ein Barrierefreies Hamburg – Beratungsbereich Verkehrs- und Freiraumplanung</b>	
<b>e46.1</b>	[...] Leider fehlt im Erläuterungsbericht nicht nur die Abfassung eines eigenen Punktes zur Barrierefreiheit, wie sich das bei anderen Vorhaben bewährt hat, sondern generell detaillierte Ausführungen zur gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit der Anlagen (§ 7 HmbBGG).	<b>Ist berücksichtigt.</b>
<b>e46.2</b>	Außerordentlich kritisch und nicht akzeptabel ist die Führung der Veloroute auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Dies führt regelhaft zu Konflikten und Gefahrsituationen.	<b>Da wo nicht anders möglich, werden die Gehwege für Radfahrende freigegeben. Dies sind jedoch nur sehr kurze Abschnitte.</b>
<b>e46.3</b>	Die Führung des "Hochbordradweges" ist vor allem für blinde und sehbehinderte Menschen sehr problematisch. Ein 3-cm-Bord kann von ihnen nicht zuverlässig wahrgenommen werden. Hier müssen, wie bei anderen Radwegen auch, taktile und kontrastreiche Begrenzungstreifen verlegt werden.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
<b>e46.4</b>	Die Führung des Radverkehrs an den Querungen ist überwiegend sehr problematisch. Der Radverkehr muss unbedingt in die Vorrangsregelung einbezogen werden, um dem Fußverkehr ein sicheres Queren auch der Radwege zu ermöglichen.	<b>Die Führung des Radverkehrs auf separaten Radfahrstreifen in Bereichen von Knotenpunkten und Haltestelle nach Art der „Berliner Lösung“ sind nicht geplant, ebenso ist keine Gleichschaltung mit der Signalisierung des Fahrzeugverkehrs. Als Grund hierfür wird auf die hohen Verkehrszahlen verwiesen.</b>
<b>e46.5</b>	Teilweise fehlen an den Querungen auch die Aufstellflächen für den Fußverkehr.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
<b>e46.6</b>	Leider fehlen bei allen Plänen Hinweise auf ein taktiles Leitsystem (Bodenindikatoren) gem. ReStra/H BVA.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
<b>e46.7</b>	Auch die barrierefreie Ausstattung der Bushaltestellen wird nicht deutlich.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
<b>e46.8</b>	Ebenso ist nicht geklärt, ob und wo Parkstände für schwerbehinderte Menschen eingerichtet werden können.	<b>Der vorhandene Stellplatz (Haus-Nr.: 11 ) ist nicht regelkonform und entfällt. In der Wendeschleife Weidplan, sind zwei regelgerechte Behindertenstellplätze eingepplant. (Update 31.05.2023)</b>
<b>e46.9</b>	Vor diesem Hintergrund ist eine abschließende Stellungnahme zur Barrierefreiheit in o.g. Vorhaben nicht möglich und es wird dringend um weitere Einbeziehung und Befassung gebeten.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e47	<b>DB Kommunikationstechnik GmbH</b>	
e47.1	<p>[...] anbei übersende ich Ihnen den angeforderten Lageplan der Strecke 1220 km 7,4 Elbgaustraße HH. Die genaue Kabellage entnehmen Sie bitte aus dem Plan.          TK-Kabel befinden sich auf Bahngelände.          Über eine eventuelle Kabellage von anderen Diensten haben wir keine Unterlagen.          Bitte beachten sie, dass wir grundsätzlich keine Gewähr für die Übereinstimmung mit der Örtlichkeit übernehmen.          Hierfür ist ein Feldvergleich erforderlich.          Die Forderungen aus den Merkblättern sind strikt einzuhalten.          Eine Begehung zur Kabeleinweisung wird nicht vom Dokuservice durchgeführt, hier muss ein Servicetechniker gesondert beauftragt werden und braucht ein Vorlaufzeit von mind. 2 Wochen.          Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH betroffen sein könnten.          Bitte konsultieren Sie daher das evtl. Vorhandensein von TK-Kabeln oder Anlagen im Webportal "externe Webauskunft" der Vodafone GmbH.</p> <p>Hinweis im Auftrag der Vodafone GmbH:          Ab dem 1. April 2017 stehen die Bestandspläne der Vodafone und der Vodafone Kabel Deutschland Telekommunikationsanlagen für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung. Anfragen per Mail werden nicht mehr beantwortet!</p> <p>Bitte nutzen Sie daher unseren kostenlosen Self-Service unter <a href="https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/">https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/</a> .          (Lagepläne hier nicht dargestellt)</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b>  <b>Leitungsträgerkoordination.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e48</b>	<b>DB Fernverkehr AG</b>	
<b>e48.1</b>	[...] die Planung der Veloroute 14 auf der Grundlage der Unterlagen, die der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer am 18.02.2021 („Unterlagen zur 1. Verschickung“) verteilt hat, begegnet im Grundsatz keinen Bedenken der DB Fernverkehr AG.	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e48.2</b>	Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass die geplante Veloroute die einzige Werkszufahrt des Fernverkehr Betriebswerks Eidelstedt (Elbgaustraße 110a) kreuzt. Damit verbunden muss auch in der Bauphase sichergestellt sein, dass Rettungskräfte uneingeschränkt Zugang zum Werk behalten. Weiter ist für den Aufrechterhalt des Betriebs der Zugang für Lieferverkehr zu gewährleisten.	<b>Kenntnisnahme</b> <b>Wird in der Bauausführung berücksichtigt-</b>
<b>e49</b>	<b>BWI – WF2</b>	
<b>e49.1</b>	[...] Die in Abschnitt 3.3.1.4. beschriebene Umwandlung des separaten Linksabbiegers (zur Gewerbestraße) in eine überbreite Geradeaus-Linksabbiege-Spur wird kritisch gesehen. Es steht zu befürchten, dass es bei Abbiegevorgängen, insbesondere von Lkw, zu gefährlichen Situationen kommen könnte, was wiederum (auch) negative Auswirkungen auf die Gewerbetreibenden haben könnte.	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e50</b>	<b>BUKEA – N12 / N127</b>	
<b>e50.1</b>	[...] Die Maßnahme zum Ausbau der Velo-Route 14 wird begrüßt.	<b>Kenntnisnahme</b>
<b>e50.2</b>	Den 58 entfallenden Bäumen stehen lediglich 6 Nachpflanzungen, davon eine an einem nicht nachhaltigen Standort unter einem Bestandsbaum (Mündungsbereich Lüttkamp) entgegen. Es wird ein 1:1 Ersatz der entfallenden Bäume zu Lasten von Stellplätzen gefordert. Ziel ist eine gleichmäßige und geschlossene Baumkulisse auf gesamter Länge des Maßnahmenabschnitts.	<b>Eine Erweiterung der Baumquartiere ist bereits durch Einkürzung der Parkstände berücksichtigt.</b> <b>In der überarbeiteten Planung sind jetzt 56 St. Neupflanzungen vorgesehen, gegenüber 52 St. Fällungen. (Update 31.05.2023)</b>  <b>Abweichung vom Regelaufbau wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<b>e51</b>	<b>BUKEA – N33</b>	
<b>e51.1</b>	1) Die gesetzliche Schonfrist (vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BnatSchG) ist bei Gehölzrodungen einzuhalten.	<b>Wird im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt.</b>
<b>e51.2</b>	2) Bäume im Wirkungsbereich der Maßnahme sind nach DIN 18920 zu schützen.	<b>dito</b>
<b>e51.3</b>	3) Bäume die gefällt werden müssen sind unmittelbar vor Fällung durch einen fachlich qualifizierten Biologen auf den Besatz von Fledermäusen und Vögeln, Eremit (sofern Habitatsignung besteht) sowie Eichhörnchen zu prüfen, ggfs. Mittels endoskopischer Untersuchung. Ein Besatz muss auszuschließen sein. Sofern eine nichtbesetzte Höhle gefunden wird, ist diese zu verschließen. Ein Ausgleich in Form von Fledermauskästen und Höhlenbrüterkästen ist als Ausgleich für potenziell verloren gegangene Sommerquartiere und Nisthöhlen vorzuschlagen. Die Anbringung hat dann vor Einsetzen der nächsten Brutperiode zu geschehen. Eine Pflege muss gewährleistet sein. Das Prüfergebnis, inklusive vorgesehener Maßnahmen ist der BUKEA N33 unmittelbar nach der Untersuchung in Form eines Kurzgutachtens zur Prüfung vorzulegen.	<b>dito</b>
<b>e51.4</b>	4) Sofern neue Beleuchtungen vorgesehen sind, ist folgendes zu beachten: Außenleuchten sind ausschließlich zur Herstellung der verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen zulässig. Diese sind als monochromatisch abstrahlende Leuchten oder Lichtquellen mit möglichst geringen Strahlungsanteilen im ultravioletten Bereich mit Wellenlängen zwischen 585 und 700 Nanometern, maximal 3.000 Kelvin Farbtemperatur zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 Grad Celsius nicht überschreiten Die Lichtquellen sind geschlossen auszuführen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope, ist abzuschirmen.	<b>Wird in Abstimmung mit den Hamburger Verkehrsanlagen berücksichtigt.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e52	<b>BUKEA – N32</b>	
e52.1	<p>1) Da das beantragte Vorhaben nach Angaben des Erläuterungsberichtes komplett innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und innerhalb des jeweiligen Straßengrundstücks geplant ist, findet die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung keine Anwendung.</p> <p>Da es in den jeweiligen Einzelabschnitten des Vorhabens zu zahlreichen Baumfällungen kommt, wird um Beachtung der „Hinweise zum Naturschutz, insbesondere Baumschutz, Biotopschutz und Artenschutz, bei der Planung von Bauvorhaben in der 2. Fassung vom Januar 2021“ gebeten. Das genannte Merkblatt ist unter <a href="https://www.hamburg.de/contentblob/14838856/c29d15dd783735b1edaba56f3c6313c1/data/download-hinweise-zum-naturschutz-bei-bauvorhaben.pdf">https://www.hamburg.de/contentblob/14838856/c29d15dd783735b1edaba56f3c6313c1/data/download-hinweise-zum-naturschutz-bei-bauvorhaben.pdf</a> einzusehen.</p>	<b>Wird berücksichtigt.</b>
e53	<b>BUKEA – W1 / W13</b>	
e53.1	<p>[...] <i>Stellungnahme BUKEA/W13 (Schutz und Bewirtschaftung der Oberflächengewässer, Ansprechpartnerin: ██████████)</i></p> <p><i>Bei einer Grundinstandsetzung der Straße ist regelhaft auch die Entwässerung (Reinigung und Rückhalt) zu prüfen. Belastetes Niederschlagswasser ist vor der Einleitung in ein Gewässer gemäß § 57 WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Die Planungen sind mit der zuständigen Wasserbehörde frühzeitig abzustimmen.</i></p> <p><i>Falls noch nicht bekannt, erlauben wir uns, auf folgendes Dokument zu verweisen:</i>  <a href="https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf">https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf</a></p>	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e54	<b>BUKEA – W2 / W22</b>	
e54.1	<p><i>Stellungnahme BUKEA/W22 (Abwasserwirtschaft, Ansprechpartner: ██████████)</i></p> <p><i>Die Elbgaustraße ist eine sehr stark befahrene Straße. Der betroffene Abschnitt, der einer Grundinstandsetzung unterzogen werden soll, befindet sich darüber hinaus in zwei größeren Regensiel-Einzugsgebieten, die eine sehr hohe bzw. hohe Priorität zur Behandlung von Straßenabwasser für die FHH besitzen. Die Siele leiten in relativ empfindliche Gewässer ein (Fangdiekgraben und Mühlenau), die neben der stofflichen Belastung mit Belastungsschwerpunkt Elbgaustraße auch hydraulisch stark betroffen sind. Aus diesem Grund muss in diesem Fall eine Machbarkeitsstudie zur Regenwasserbehandlung durchgeführt werden, um Maßnahmen zu Reinigung und Rückhalt zu prüfen. Die Rahmenbedingungen für die Studie müssen frühzeitig mit den betroffenen ab-/wasserwirtschaftlichen Dienststellen abgestimmt werden, in diesem Fall die Wasserbehörden der Bezirke Altona und Eimsbüttel, BUKEA-W und Hamburg Wasser.</i></p> <p><i>Allgemeiner Hinweis aus wasserrechtlicher Sicht:</i></p> <p><i>Es wird im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme durch die BUKEA-W2 als zuständiger ministerieller Fachbehörde für Grundsatzfragen der Direkteinleiter in der FHH ausdrücklich auf folgenden Sachverhalt im wasserrechtlichen Vollzug hingewiesen:</i></p> <p><i>Ohne eine Niederschlagswasserbehandlung der belasteten Straßenflächen nach dem Stand der Technik besteht keine Aussicht auf die rechtskonforme Erteilung einer wasserrechtlichen Einleiterlaubnis durch die jeweils zuständige Wasserbehörde, da das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot nach § 27 WHG nicht hinreichend berücksichtigt wäre.</i></p>	<p><b>Für den überwiegenden Teil der Gesamtstrecke/-fläche, wird für die Fahrbahn eine Deckensanierung erfolgen. In Teilbereichen wird die vorhandene Fahrbahnfläche zur Verbreiterung von Grünstreifen oder Nebenanlagen reduziert. Die vorhandenen Trummananschlüsse an die Siele, sollen soweit möglich wiederverwendet werden, die neuen Trummen werden der geänderten Bordführung angepasst.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e55	Bezirksamt Altona – A/MR 210	
e55.1	<p>[...] <b>Generell / Allgemein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vorliegende Planung erstreckt sich über Abschnitte mit ganz unterschiedlichem (teilweise sehr großzügigen, teilweise sehr geringem) Platzangebot, was die Planung sichtlich erschwert.</li> <li>- Für den Abschnitt zwischen Anschluss Knoten Elbgaustraße/Luruper Hauptstraße bzw. Elbgaustraße / Farnhornweg ist ein Ausbau mit 4 Kfz-Spuren vorgesehen. Dies mag vermutlich rein rechnerisch notwendig sein, weist allerdings im Sinne des Klimaschutzes und einer dringend benötigten Senkung des Autoverkehrs aus unserer Sicht in die falsche Richtung, zumal zur Verbreiterung des bestehenden Radweges recht viele Bäume gefällt werden müssen. Wir bitten daher dringend um Prüfung, ob in diesem Abschnitt eine Reduktion von Fahrspuren vorgenommen werden kann, um auf diesem Wege mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zu gewinnen.</li> <li>- Insgesamt wurde hier über weite Strecken eine eher bestandsnahe Planung mit "klassischen" Radwegen in rotem Betonpflaster vorgelegt. Diese Bauform hat den Nachteil, dass die Trennung zwischen Gehweg und Radweg den Erfahrungen nach nicht besonders gut funktioniert und der Radweg oft vom Fußverkehr mitbenutzt wird. Wir bitten um Prüfung, ob diesem Problem baulich begegnet werden kann. Der geplante Radweg ist mit einer Breite von 2,00m bzw. 1,85m teilweise regelmäßig, teilweise nur mindestmäßig. Aus unserer Sicht müsste eine Veloroute mit Blick in die Zukunft, unter Annahme eines steigenden Radverkehrsanteils, deutlich breitere Anlagen vorsehen, wo immer es möglich ist. Dies dürfte dazu führen, dass die Anlagen im Plangebiet häufiger die Breite wechseln, was wir allerdings als unproblematisch betrachten. Aus unserer Sicht bieten sich die breiteren Stellen dann zum bequemeren Überholen langsamerer Radfahrer*innen an, ohne dass dabei (wie oft an Radwegen der vorgeschlagenen Bauform zu beobachten) der Gehweg benutzt wird.</li> <li>- Das es grundsätzlich im Plangebiet Bereiche gibt, deren Platzverhältnisse nicht einmal die Anlage eigener Radverkehrsanlagen zulassen, wird natürlich anerkannt.</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Die Leistungsfähigkeitsberechnung ergibt eine Notwendigkeit von teilweise 4 KFZ-Spuren in entsprechenden Abschnitten. Es werden jedoch schon Spur-reduzierungen berücksichtigt, sodass bereits Raum für den Rad- und Fußverkehr gewonnen werden konnte.</b></p> <p><b>Die Radweganlagen sind mit den maximal möglichen Breiten berücksichtigt. Da wo möglich, sind Breiten bis 2,50m vorgesehen.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>



Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der bauliche Radweg wird an vielen Einmündungen im Plangebiet (teilweise zwangsläufig, da Grünstreifen mit Bäumen zwischen Radweg und Fahrbahn) mit einer abgesetzten Furt geführt. Dies ist aufgrund der Erfahrungen aus der Unfallforschung eher kritisch zu sehen. Die Einmündungen im Plangebiet haben zudem teilweise einen sehr großen Kurvenradius, was das Problem der Abbiegekonflikte verschärfen kann. Wir bitten um Prüfung, ob hier Kurvenradien verkleinert werden können und ob ggf. durch die Planung von Gehwegüberfahrten eine größere Verkehrssicherheit herbeigeführt werden kann.</li> <li>- Es sind in der Planung keine taktilen Leitelemente dargestellt. Wir gehen davon aus, dass dies bilateral mit den entsprechenden Verbänden geklärt wird.</li> <li>- An diversen Stellen, so z.B. bei Stat. 0+285 (bei QS3), bei Stat. 0+610 oder bei Station 0+630 scheinen Grundstückzufahrten zu liegen, die in der Planung durch Längsparkstände blockiert werden würden.</li> </ul> <p>- Die Bushaltestellen im Plangebiet werden nicht alle als Betonfläche dargestellt. Im gesamten Plangebiet fehlen Fahrradbügel.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Entlang der Elbgaustraße ist es durchaus üblich innerhalb eines Parkstreifens Grundstückzufahrten zu haben. Diese werden gemäß Regelausführung ausgeführt. Diese sind von Autofahrern im Allgemeinen freizuhalten.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>
e55.2	<p><b>LP01:</b>                  Die Fällung von Bäumen wird kritisch gesehen, wie zuvor beschrieben bitten wir um Prüfung, ob hier aus dem Bereich der Fahrspuren Platz generiert werden kann.</p>	<p><b>Eine Erweiterung der Baumquartiere ist bereits durch Einkürzung der Parkstände berücksichtigt.</b></p> <p><b>Abweichung vom Regelaufbau wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p>

<p><b>e55.3</b></p>	<p><b>LP02:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die westliche Bushaltestelle bei Stat. 0+300 erscheint ungünstig platziert zu sein, da keine Aufstellfläche vorhanden ist und somit der Fahrgastwechsel direkt über den Radweg erfolgt. Wir bitten um Prüfung, ob diese Haltestelle etwas weiter südlich anstelle des Längsparkstreifens bei Sta. 0+240 eingerichtet werden kann. Weiterhin ist hier nur eine Markierung und keine Betonfläche dargestellt (siehe oben, generelle Anmerkung).</li> <li>- Die Kurvenradien an der Kreuzung Farnhornweg erscheinen sehr groß, sodass eine bedingt verträgliche Signalisierung mit dem Rad- und Fußverkehr (sofern so vorgesehen) sehr kritisch gesehen wird, zumal die Furten für Fuß- und Radverkehr (bedingt durch die Geometrie) teilweise sehr weit auseinander liegen. Für Fußverkehr scheinen die Aufstellflächen teilweise sehr gering zu sein. Beispielsweise an der Süd-Westlichen Ecke des Knotens: Hier gibt es nur 65cm Aufstellfläche an der Fahrbahn. Nördlich gegenüber existiert gar keine Aufstellfläche. Weiterhin steht dort (Farnhornweg west, Nordseite) der Signalgeber mitten auf dem Radweg. Für den Radverkehr bestehen aus dem Farnhornweg in beide Richtungen keine akzeptablen Linksabbiegemöglichkeiten. Der ARAS im Farnhornweg (Ost) erscheint in einem großem Knotenpunkt wie diesem keine Anlage zu sein, die eine größere Akzeptanz unter den Radfahrer*innen erfahren wird. Weiterhin sollte der ARAS, sofern weiterhin vorgesehen, wie auch an den anderen Knoten rot eingefärbt werden.</li> </ul> <p>Die Radverkehrsführung im Bereich der dreieckigen Insel führt zu untermaßigen Gehwegen, die Insel selbst ist für die Aufnahme eines künftig steigenden Rad- und Fußverkehrs nicht groß genug. Im Knotenpunktast Farnhornweg (Ost) wird ein nicht definierbarer roter Streifen im Gehwegbereich dargestellt, der vermutlich eine Aufleitung des Radwegs darstellen soll, allerdings von der schmalen Geometrie her so nicht nutzbar sein dürfte. Hier muss eine regelwerkskonforme Aufleitung mit für den Radverkehr befahrbaren Breiten und Radien erfolgen. In Gegenrichtung endet die Radfurt vor einer Kfz Richtungsfahrbahn und wird nicht weitergeführt. Dies ist keine nachvollziehbare Radverkehrsführung und dürfte auch insbesondere in der Öffentlichkeit nicht vermittelbar sein. Eine künftige Anschlussplanung, die regelkonforme Radverkehrsanlagen im Farnhornweg (Ost) vorsieht, erscheint dringend notwendig.</p> <p>Nachtrag aus Mail von aus Mail von [REDACTED] Hahn vom 13.04.21:          Zum Einmündungsbereich Farnhornweg fand eine Abstimmung mit dem LSBG statt, die Planung des Bezirkes wurde dem LSBG zugeschickt.          Die vorliegende Planung passt nicht zu der Bezirksplanung.          Der Baubeginn für die Grundinstandsetzung Lüttkamp hat bereits stattgefunden. Der Einmündungsbereich Farnhornweg ist erst der 3. Bauabschnitt der Maßnahme.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Der Knotenpunkt ist überplant, Anmerkungen sind berücksichtigt.</b></p> <p><b>s.o.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Die Planung ist entsprechend angepasst.</b></p>
---------------------	---	---

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e55.4	<p><b>LP03:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Anmerkungen im Detail, siehe generelle Anmerkungen</li> </ul>	
e55.5	<p><b>LP04:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knoten Lüttkamp / Elbgaustraße / Langbargheide: Die Führung des Radverkehrs auf abgesetzten Furten wird kritisch gesehen, da dies aus der Unfallforschung als auffällig bekannt ist. Wir bitten um Prüfung, ob die Furt hier näher an der Fahrbahn geführt werden kann. Die Ableitung im Lüttkamp, Fahrtrichtung nach Westen, erscheint ungünstig, da wartepflichtig beim Einfädeln (Darstellung gestrichelter Breitstrich = Wartelinie). Hier erscheint ein direktes Rechtsabbiegen des Radverkehrs aus der Furt heraus (wie gegenüber von der Elbgaustraße nach Rechts in die Straße Langbargheide) sinnvoller.</li> </ul> <p>Nördlich des Knotens ist auf der Westseite der Straße ein schmaler Grünstreifen vorgesehen, der allerdings aufgrund der Dimensionieren wenig Qualität in die Straße bringt. Wir bitten um Prüfung, ob dieser Bereich befestigt werden kann und somit hier breitere Flächen v.a. für den Radverkehr generiert werden können.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Von anderer Seite werden die freien Rechtsabbieger gefordert, die Einleitung der Radfahrenden in den MIV ist Regelkonform.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e55.6	<p><b>LP05:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwischen der Eisenbahnüberführung und dem Weg am Fangdieckgraben wird Fläche für einen Zweirichtungsradweg vorgesehen, um alle Optionen der Führung für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg offen zu halten. Dies ist nachvollziehbar. Wir regen jedoch an, idealerweise bis zur Schlussverschickung zu klären, wie viel von diesem Zweirichtungsradweg nötig ist, um den Bereich möglichst kurz zu halten. Die Anlage des Zweirichtungsradwegs scheint hier an einigen Stellen zu Konflikten mit dem Fußverkehr zu führen, da aufgrund der LSA und der Bushaltestellen Rad- und Gehweg getauscht werden müssen. Die Stellen, an denen Fußverkehr dann den Radweg queren muss, sollten unbedingt als Querungsstellen hervorgehoben werden, da der Radweg eine vorfahrtsberechtigten Fahrbahn ist und hier (entlang des Radschnellwegs) mit schnellem Radverkehr in hohen Zahlen zu rechnen sein wird.</li> <li>- Für den Radschnellweg wird eine unsignalisierte Querungshilfe angeboten. Dies dürfte nicht der gewünschten Qualität eines Radschnellwegs an einer vielbefahrenen Straße entsprechen. Dieser Umstand kann natürlich erst im Zusammenhang mit dem genauen Verlauf des Radschnellwegs sinnvoll geklärt werden.</li> <li>- Die Furt über die Spreestraße wird abgesetzt geführt in einem aus unserer Sicht zusätzlich ungünstigen Winkel. Wir bitten um Prüfung, ob hier fahrbahnnah geführt werden kann.</li> </ul> <p>Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweg unter der Eisenbahnunterführung wird als kritisch angesehen. Es wird jedoch anerkannt, dass hier keine Flächenreserven vorliegen. Wir bitten dennoch um Prüfung, ob die DB hier ggf. in absehbarer Zeit eine Sanierung des Bauwerks vorsieht, bei der dann Flächen für Rad- und Fußverkehr generiert werden können. Weiterhin bitten wir um Prüfung, ob vor dem Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radwegs eine Ableitung eingerichtet werden kann, sodass schnellerer Radverkehr die Fahrbahn wählen kann, um so ggf. Konfliktpotential mit langsamem Radverkehr und Fußverkehr zu verringern.</p>	<p><b>Eine Prüfung zur Länge des Radschnellwegs fand bereits vor der 1. Verschickung. Somit wurde die Länge auf den kleinstmöglichen Bereich reduziert. Der Zweirichtungsradweg schließt den Radschnellweg am Fangdieckgraben an und führt zum Radschnellweg entlang der Bahntrasse. Der Abschnitt Fangdieckgraben bis Fangdieckstraße wurde überplant, die Konfliktpunkte größtmöglich reduziert..</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p>
e55.7	<p><b>LP06:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einmündungen Redingskamp und Mesterfeld: In beiden Fällen abgesetzte Furten in schrägem Winkel. Wir bitten um Prüfung, ob hier gradliniger / fahrbahnnäher geführt werden kann.</li> </ul> <p>Auch für den hier dargestellten Abschnitt eines gemeinsamen Geh- und Radwegs bitten wir um Prüfung, ob vor dem Abschnitt eine Ableitung eingerichtet werden kann, sodass schnellerer Radverkehr die Fahrbahn wählen kann (ebenfalls zur Senkung Konfliktpotential mit langsamem Radverkehr / Fußverkehr).</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e55.8	<p>Zum Einmündungsbereich Farnhornweg fand eine Abstimmung mit dem LSBG statt, die Planung des Bezirkes wurde dem LSBG zugeschickt.          Die vorliegende Planung passt nicht zu der Bezirksplanung. Eine Gegenüberstellung ist beigefügt (Powerpoint-Datei).</p> <p>Der Baubeginn für die Grundinstandsetzung Lüttkamp hat bereits stattgefunden. Der Einmündungsbereich Farnhornweg ist erst der 3. Bauabschnitt der Maßnahme.          Es sollte kurzfristig eine Abstimmung erfolgen, ob der Bezirk den Umbau des 3. Bauabschnittes wie geplant durchführen soll.</p>	<p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Auf- und Ableitungen der Radwege sind in der Planung berücksichtigt.</b>  <b>Aus Richtung Lüttkamp entfällt ein Fahrstreifen, somit ergibt sich eine geänderte Aufleitung des Radverkehrs. Der Ausbau auf der Südseite, muss entsprechend angepasst werden.</b></p>
e56	<p><b>Bezirksamt Altona – A/MR 23</b></p>	
e56.1	<p>[...] Zu der o.g. Planverschickung nimmt A/MR 23 für den Teilbereich „Elly-See-Straße bis Bahnunterführung“ (Bezirksgrenze) wie folgt Stellung:</p> <p>Die bestehende Oberflächenentwässerung erfolgt über Trummen in das vorhandene Regenwassersiel der Elbgaustraße. Von hier aus gelangt es sowohl aus nordöstlicher Richtung, Höhe Bahnunterführung (Bezirksgrenze) als auch aus westlicher Richtung, Höhe Elly-See-Straße, über eine direkte Einleitung in das Gewässer II. Ordnung <i>Fangdiekgraben</i>. Der <i>Fangdiekgraben</i> beginnt bei km 1+430,000 an der östlichen Straßenbegrenzungslinie. Im weiteren Verlauf gelangt das anfallende Niederschlagswasser in das Regenrückhaltebecken <i>Fangdiek</i>, welches einen Überlauf in das Gewässer <i>Mühlenau</i> hat. Für die direkte Einleitung in das Gewässer gibt es derzeit keine Wasserrechtliche Erlaubnis. Die Wasserbehörde gibt für die Einleitung in das Gewässer eine Einleitmengenbegrenzung von 17 l/(s*ha) vor.</p> <p>Eine Einleiterlaubnis kann nur unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots gem. § 27 Wasserhaushaltsgesetz in Aussicht gestellt werden. Hierzu noch folgender Hinweis zur Einleitung von Niederschlagsabflüssen in Oberflächengewässer: Für die Bemessung von Regenwasserbehandlungsanlagen wurden die Teile 1 und 2 des Arbeitsblatts DWA-A 102 / BWK-A 3 „Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer“ veröffentlicht. Damit wurde das DWA-M 153 für den Bereich Einleitungen in Oberflächengewässer nun offiziell durch das DWA-A 102/BWK-A 3, Teile 1 und 2, abgelöst und soll nunmehr auch in Hamburg zur Anwendung kommen.</p>	<p><b>Merkblatt wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Eine Machbarkeitsstudie zur Regenwasserbehandlung erfolgt im Zuge der weiteren Planung.</b>  <b>Für den überwiegenden Teil der Gesamtstrecke/-fläche, wird für die Fahrbahn eine Deckensanierung erfolgen. In Teilbereichen wird die vorhandene Fahrbahnfläche zur Verbreiterung von Grünstreifen oder Nebenanlagen reduziert. Die vorhandenen Trummenanschlüsse an die Siele, sollen soweit möglich wiederverwendet werden, die neuen Trummen werden der geänderten Bordführung angepasst. (Update 31.05.2023)</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e57	<b>Bezirksamt Eimsbüttel – E/MR240</b>	
e57.1	<b>E/MR 1</b> keine	
e57.2	<b>E/MR21</b> <p>Im Abschnitt Redingskamp bis Knoten Niekampsweg/Furtweg sollten Rad- und Gehwege soweit möglich getrennt werden oder breitere gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen werden. Insgesamt sollte in allen Abschnitten darauf geachtet werden die Fußwege dort wo es möglich ist mindestens 2,65 m breit zu planen. Am Knoten Niekampsweg/Furtweg fällt zudem auf, dass es zwar eine Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer aus Richtung S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße gibt. Auf der gegenüberliegenden Seite gibt es für Radfahrer aus Richtung Kieler Straße, die links in den Furtweg abbiegen wollen, jedoch keine Aufstellfläche. Hier könnte es zu Konflikten zwischen linksabbiegenden und geradeaus weiterfahrenden Radfahrern kommen. Ähnliches gilt für die Querungsstelle an der S-Bahn-/Bushaltestelle Elbgaustraße. Radfahrer, die aus Richtung Kieler Straße kommend links auf die Seite der Haltestelle gelangen wollen, müssen bei Rot zunächst am Haltebalken halten. Um dann kurz dahinter vermutlich direkt wieder zu halten, um auf Grün an der Fuß-/Radfahrerquerung zu warten. Sie blockieren dann den Radweg für Radfahrer, die geradeaus fahren wollen. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob der Parkstreifen auf Höhe Hs.-Nr. 82 verlegt werden oder entfallen kann. Der Radweg wird an dieser Stelle aus dem Sichtfeld der Autofahrer hinter parkende Pkw verschwenkt, um dann im Einmündungsbereich Mesterfeld plötzlich wieder aufzutauchen.</p>	<p><b>Für diesen Abschnitt werden Gehwege mit Radfahrer frei angeboten.</b></p> <p><b>Die Gehwege sind im Plangebiet mit den maximalen Breiten berücksichtigt.</b></p> <p><b>Der Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg wurde überplant. Für Linksabbiegende RF, sind Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen eingeplant.</b></p> <p><b>Parkstände entfallen, die Radverkehrsführung wurde angepasst.</b></p>
e57.3	<b>E/MR22</b> keine	

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e57.4	<p><b>E/MR23</b></p> <p>Zur o.g. Planverschickung nimmt E/MR 23 für den Teilbereich „Bahnunterführung (Bezirksgrenze) bis Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg wie folgt Stellung:</p> <p>Der zu überplanende Straßenabschnitt der Elbgaustraße in dem vorgenannten Teilbereich kann durch das vorhandene Regensiel entwässerungstechnisch als ein Einzugsgebiet betrachtet werden.</p> <p>Die bestehende Oberflächenentwässerung erfolgt über Trummen in das Regenwassersiel der Elbgaustraße, welches unter der Bahnunterführung an der Bezirksgrenze beginnt und in östlicher Richtung am Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg und danach letztendlich über den Furtweg in das Gewässer „Mühlenau“ einleitet. Die Entwässerung der Straßenverkehrsflächen für dieses Bauvorhaben ist demzufolge wasserrechtlich als indirekte Einleitung zu betrachten. Für diese indirekte Einleitung fordern wir als Wasserbehörde, dass im Zuge der Maßnahme das Verschlechterungsverbot gem. § 27 Wasserhaushaltsgesetz einzuhalten ist. D.h. der Anteil der versiegelten abflusswirksamen Straßenverkehrsfläche (Fahrbahn + Seitenraum) darf sich nicht erhöhen. Wenn der Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand nicht zunimmt, kann aus wasserbehördlicher Sicht in Aussicht gestellt werden, dass im Zuge des Bauvorhabens keine Maßnahmen zur Rückhaltung und Regenwasserbehandlung zu erbringen sind. Dies ist zunächst als tabellarische Flächenbilanz unter Heranziehung der Abminderungsfaktoren je Flächenbelag gem. des neuen Arbeitsblatt DWA-A 102- 2/BWK-A 3-2, (Anhang C, Tab. C.1) nachzuweisen und sollte Bestandteil der nächsten Verschickung sein.</p> <p>Abschließend noch folgender Hinweis:</p> <p>Für die Bemessung von Regenwasserbehandlungsanlagen wurden kürzlich die Teile 1 und 2 des Arbeitsblatts DWA-A 102 / BWK-A 3 „Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer“ veröffentlicht. Damit wurde das DWA-M 153 für den Bereich Einleitungen in Oberflächengewässer nun offiziell durch das DWA-A 102/BWK-A 3, Teile 1 und 2, abgelöst und soll nunmehr auch in Hamburg zur Anwendung kommen.</p>	<p><b>Merkblatt wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</b></p> <p><b>Eine Machbarkeitsstudie zur Regenwasserbehandlung erfolgt im Zuge der weiteren Planung.</b></p> <p><b>Für den überwiegenden Teil der Gesamtstrecke/-fläche, wird für die Fahrbahn eine Deckensanierung erfolgen. In Teilbereichen wird die vorhandene Fahrbahnfläche zur Verbreiterung von Grünstreifen oder Nebenanlagen reduziert. Die vorhandenen Trummenanschlüsse an die Siele, sollen soweit möglich wiederverwendet werden, die neuen Trummen werden der geänderten Bordführung angepasst. (Update 31.05.2023)</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e57.5	<p><b>E/MR24</b></p> <p>E/MR24 begrüßt die Planung zum Ausbau der Veloroute 14 und der Umgestaltung der Elbgaustraße ausdrücklich und hat zur Planung folgende Anmerkungen:</p> <p>Die Führung des Radverkehrs auf getrennten Radwegen ist entlang der Elbgaustraße zu begrüßen, ebenso das Element des Kopenhagener Radweges, das im Gemarkungsbereich des Bezirks Eimsbüttel zum Einsatz kommen wird. Umso bedauerlicher ist, dass zwischen Fangdieckstraße und Furtweg jedoch überwiegend gemeinsame Geh- und Radwege eingerichtet werden. Weder aus Sicht der Radfahrenden noch der zu Fuß Gehenden ist dies eine zufriedenstellende Lösung. Aufgrund des schmalen Querschnitts ist jedoch auch keine andere Führungsform realisierbar. Umso mehr sollte darauf geachtet werden, die gemeinsamen Geh- und Radwege so breit wie möglich zu gestalten.</p> <p>Der Bereich zwischen Station 1 + 820 und 1 + 880 ist überdies zu bestandsorientiert geplant. Hier würden wir uns wünschen, dass auch der südlich gelegene Parkplatz in die Planung integriert wird und ein Konzept erarbeitet wird, dass sowohl Fahrtzeitverluste für den Busverkehr minimiert als auch dem Radverkehr eine deutlich höhere Sicherheit bietet als über Radfahrstreifen. Zudem ist unklar, wie Radfahrende aus Richtung Osten in den südlich gelegenen Parkplatzbereich einfahren können. Hier ist immerhin eine Stadtrad Station. Zudem ist damit zu rechnen, dass auch das B+R Angebot in diesem Bereich ausgebaut wird.</p> <p>Der Knoten Elbastraße / Niekampsweg ist zudem von großer Bedeutung, da sich hier der Knoten der Velorouten 14 und 2 befindet. Daher sollte dieser in Gänze überplant werden. Insbesondere die Fahrbeziehungen von Osten nach Süden (fehlende Aufstellfläche für Linksabbieger) als auch in Nord – Süd – Richtung (sehr weit abgesetzte Haltelinien, fehlende ARAS) sollten hier stärker berücksichtigt werden. Die Haltelinie des Radverkehrs aus Richtung Westen müsste zudem noch vorgezogen werden.</p> <p>Ungefähr bei Station 2+220 gehen der Kopenhagener Radweg und der Fußweg in Richtung Westen vor Haus Nr. 80 in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über und genau in diesem Bereich verengt sich die Nebenfläche von 4,94 m auf 3,45 m. Dies alles geschieht zudem im Bereich einer Gehwegüberfahrt. Diese Konstellation birgt durchaus Konfliktpotential. Optimal wäre es, dass Radweg und Gehweg erst hinter der Gehwegüberfahrt in den gemeinsamen Geh- und Radweg übergehen. Hierfür wäre jedoch Grunderwerb erforderlich. Daher wäre es unter diesen Umständen besser, bereits einige Meter vor der Gehwegüberfahrt und der Einengung Rad- und Gehweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu überführen.</p> <p>Die Einmündung Mesterfeldweg sollte zudem als Gehwegüberfahrt gestaltet werden. Dies hätte den Vorteil, dass der Kopenhagener Radweg bis zum Knoten Furtweg fortgeführt werden könnte.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p> <p><b>Der Knotenpunkt Niekampsweg / Furtweg wurde überplant. Für Linksabbiegende RF, sind Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen eingepplant.</b></p> <p><b>Planung wurde überarbeitet, Konfliktpunkt sollte somit entfallen.</b></p> <p><b>Ist berücksichtigt.</b></p>



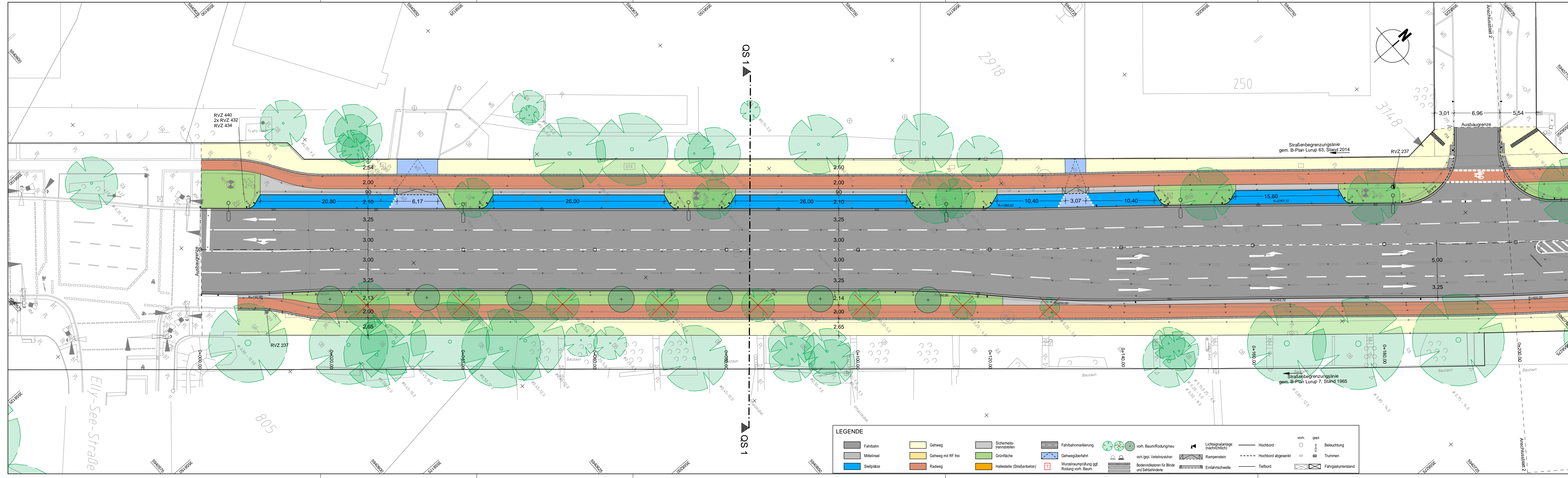
Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e57.6	<p><b>E/MR3</b>            Der vorgelegten Planung wird im Grundsatz zugestimmt.  <b>2605_ELBGAU_ST_X_02_3.05</b>            Keine Bedenken  <b>12605_ELBGAU_ST_X_02_3.06</b>            Im Bereich HNr 97 bis 89 sind laut Standortpotentialanalyse im Bezirk Eimsbüttel 3 Baumstandorte zur Prüfung vorgeschlagen worden. Die Umsetzbarkeit ist in der Maßnahme zu prüfen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Wird in der weiteren Planung geprüft.</b></p>
e57.7	<p><b>E/VS</b>            keine</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e58	<b>Bezirksamt Altona – A/SL16</b>	
e58.1	[...] Generell ist es aus sich der Stadt- und Landschaftsplanung überaus zu begrüßen die Fahrradinfrastruktur in Hamburg zu verbessern. Dass das Aufwerten des Fahrradverkehrsraumes und damit verbunden das Neuaufteilen des gesamten Verkehrsraums, nicht ohne das Nachsehen anderer Verkehrsteilnehmer erfolgen kann, liegt auf der Hand. Das nun bei der vorliegenden Planung zum Teil der Grünraum/Bäume weichen sollen, bitten wir dringen zu überprüfen. Im Sinne des Klimaschutzes wäre eine Senkung des Autoverkehrs aus unserer Sicht z.B. durch Reduktion von Fahrspuren, um auf diesem Wege mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr zu generieren, ein zukunftsweisender Weg.	<b>Der Erhalt von Bestandsbäumen ist ein Ziel der Planung. Hierfür werden Techniken für die Verbesserung der Standorte berücksichtigt. Ebenso werden Neupflanzungen vorgesehen.</b> <b>Bereiche für den KFZ-Verkehr werden in Hinblick der Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Dadurch gewonnene Flächen werden den Nebenanlagen (auch Grünflächen) zugeschlagen.</b>
e58.2	<b>LP01</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- siehe Eingangserläuterung</li> <li>- die Fällung der Bäume sehen wir kritisch. Der verbleibende Grünstreifen zur Fahrbahn von 0+20 bis 0+120 erscheint wenig Stadtraumqualität zu bieten. Eventuell wäre, wenn keine Variante mit Baumerhalt in Aussicht steht, die Radwegverbreiterung, um bis zu 1 m optional zu prüfen.</li> </ul>	<b>Siehe entsprechender Punkt</b> <b>Grünstreifen wurden verbreitert/vergrößert und Neupflanzungen vorgeschlagen.</b>
e58.3	<b>LP03</b> Der geplante Buswarteunterstand(?) auf dem Gehweg bei 0+0940 auf der nördlichen Seite kann von Fußgängern nur über den Radweg passiert werden. Bitte um Prüfung einer Verlegung an den straßenseitigen Fußweg/ Haltestelle	<b>Ist berücksichtigt.</b>
e58.4	<b>LP05</b> Bei 1+520 ist ein Buswarteunterstand(?) direkt an dem Radschnellweg angeordnet. Diese Position erscheint ungünstig und konfliktträchtig. Auch hier bitten wir um eine Prüfung den Warteunterstand an die Haltestelle/Richtung Fahrbahn zu versetzen	<b>Ist berücksichtigt.</b>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte® / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
e59	<b>BKM – K32</b>	
e59.1	[...] im Grundsatz stimmt das Denkmalschutzamt den Planungen zur Veloroute 14 zu. Lediglich ist darauf hinzuweisen, dass sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite von Hausnummer 127a (Ecke Spreestraße) ein geschütztes Denkmalobjekt befindet. Bei diesem Denkmalobjekt handelt es sich um eine Betonplastik von 1972 mit dem Namen „Zwei Kreisscheiben“ nach den Entwürfen von [REDACTED]. Diesen Kunstgegenstand gilt es denkmalgerecht an Ort und Stelle zu erhalten.	<b>Ist berücksichtigt.</b>
e60	<b>Bezirk Altona – Umweltschutz</b>	
e60.1	[...] der Bereich der geplanten Arbeiten für den Ausbau der Veloroute 14, Elbgaustraße (Bezirk Altona), liegt überwiegend gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg nicht im Bereich einer Altlast, altlastverdächtigen Fläche, schädlichen Bodenveränderung oder einer Verdachtsfläche.	<b>Kenntnisnahme</b>
e60.2	<b>Flächen im Bodenzustandsverzeichnis:</b> Im Bereich der Elbgaustraße 136 (Bild 1) befindet sich die Fläche im Bodenzustandsverzeichnis mit der Nummer 5840-021/10 und im Bereich der Elbgaustraße 254 (Bild 2) die Fläche im Bodenzustandsverzeichnis mit der Nummer 5840-049/02. Beide Flächen grenzen direkt an die geplanten Arbeiten und sind als erledigt (Verdacht ausgeräumt) eingestuft.	<b>Kenntnisnahme</b>
e60.3	<b>Flächen im Bereich eines Grundwasserschadens:</b> In Höhe der Abzweigung zur Fangdieckstraße befindet sich der Grundwasserschaden mit der Nummer 5840-G006 (Elbgaustraße 112, Bild 1) und in Höhe der Elbgaustraße 250 (Bild 2) der Grundwasserschaden mit der Nummer 5840-G005, beide fallen in die Zuständigkeit der BUKEA-N2.	<b>Kenntnisnahme</b>



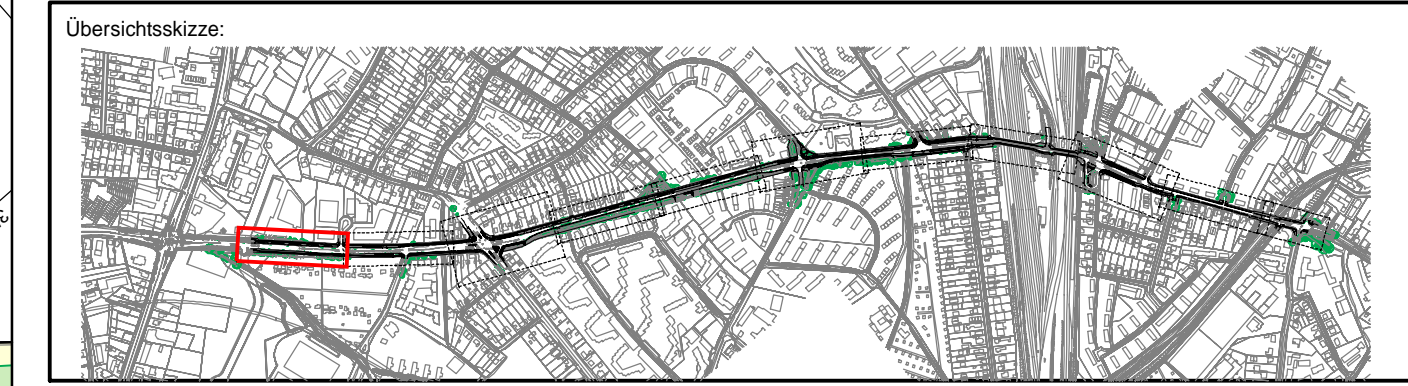
	<p>4. Auf die Notwendigkeit der gutachterlichen Untersuchung von öffentlichen Straßenbäumen, Grenzbäumen und Privatbäumen auf ihre Standsicherheit nach Entfernung von Baumwurzeln wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>5. Vor Ausführung von unvermeidbaren Leitungsquerungen im Baumbestand ist dieser durch ortsfeste Baumschutzeinrichtungen vor Beschädigungen zu schützen.</p> <p>6. Beschädigte Teile von Bäumen sind unverzüglich bei A/MR 3 zu melden. Alle Baumpflegearbeiten sind durch eine Fachfirma der Baumpflege nach ZTV Baumpflege 2017 (aktuelle Fassung) auszuführen.</p> <p>7. Schäden an Bäumen im Zuge der Baumaßnahme werden nach dem Sachwertverfahren Koch (Aktualisierte Gehölzwertermittlungstabellen in der aktuellen Fassung) nach dem Verursacherprinzip mit dessen Versicherung abgerechnet.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Wird berücksichtigt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>
--	---	--



**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheitsstreifen	Fahrbahnmarkierung	vorh. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	vorh. gepl. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vorh. gepl. Verkehrszeichen	Rampe	Hochbord abgesenkt	Trümmen
Stellplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelraumprüfung ggf. Rodung vorh. Baum	Bodendeckungsplan für Blinde und Sehbehinderte	Einfahrtsschwelle	Tiefbord	Fahrgastunterstand

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgaustraße	LGv	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:

**BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

**BPR**

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

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

Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg**

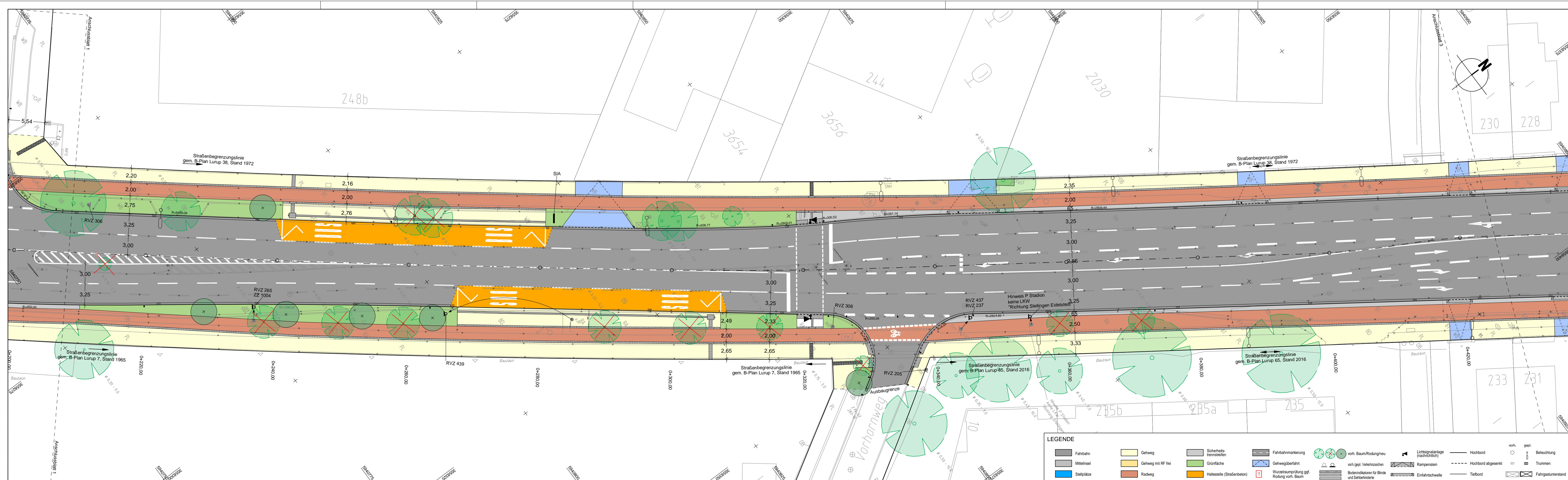
Planinhalt: **Lageplan Verkehrsanlagen  
Schlussverschickung  
Blatt 1/11**

Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_02\_001\_--\_I**

Maßstab: **1:250**

Bearbeitet: **- S2 / PM Name -**

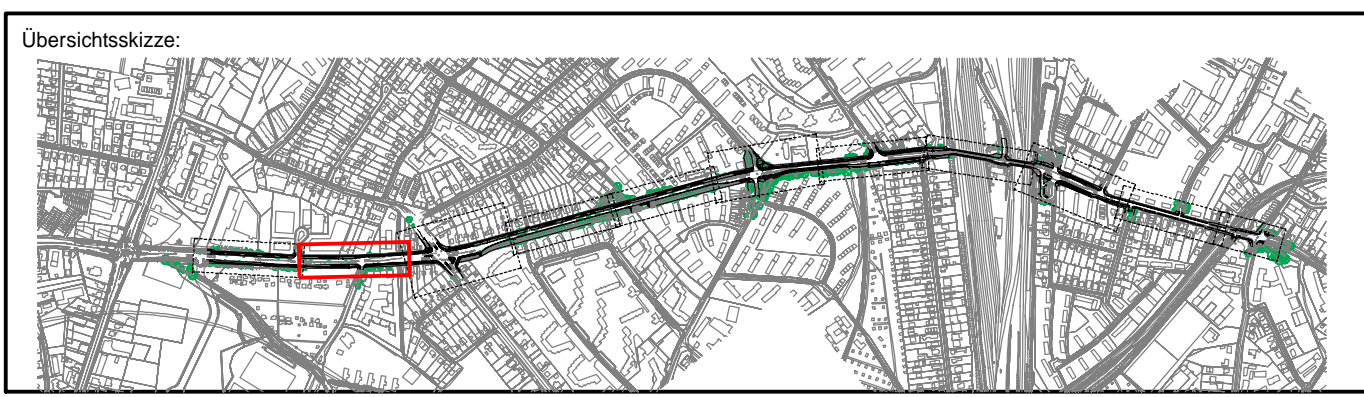
Datum: **30.05.2023**



**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheitsstreifen	Fahrbahnmarkierung	vorh. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	gep. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vorh./gepl. Verkehrszeichen	Rampenstein	Hochbord abgesenkt	Trummen
Stellplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelraumprüfung ggf. Rodung vorh. Baum	Bodendeckung	Einfahrtsschwelle	Tiefbord	Fahrgastunterstand

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgaustraße	LGV	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:

**BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Dateiname:	Datum:	Gezeichnet:	Bearbeitet:	Verfasst:

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:

**Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme:

**VR 14 Elbgaustraße  
von Rugenbarg bis Niekampsweg**

Planinhalt:

**Lageplan Verkehrsanlagen  
Schlussverschickung  
Blatt 2/11**

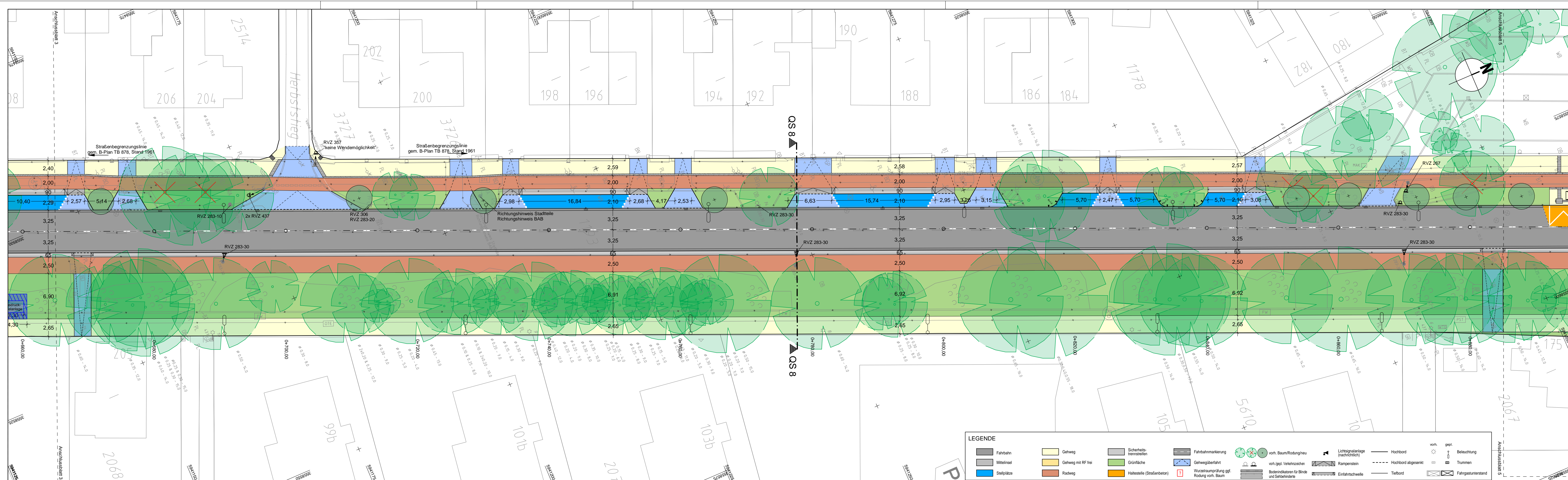
Zeichnungs-Nr.: 12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_02\_002\_--\_I

Maßstab: 1:250

Datum: 30.05.2023







Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgastraße	LGV	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB			
Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de				
Dateiname:	Datum:	Gezeichnet:	Bearbeitet:	Verfasst:

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

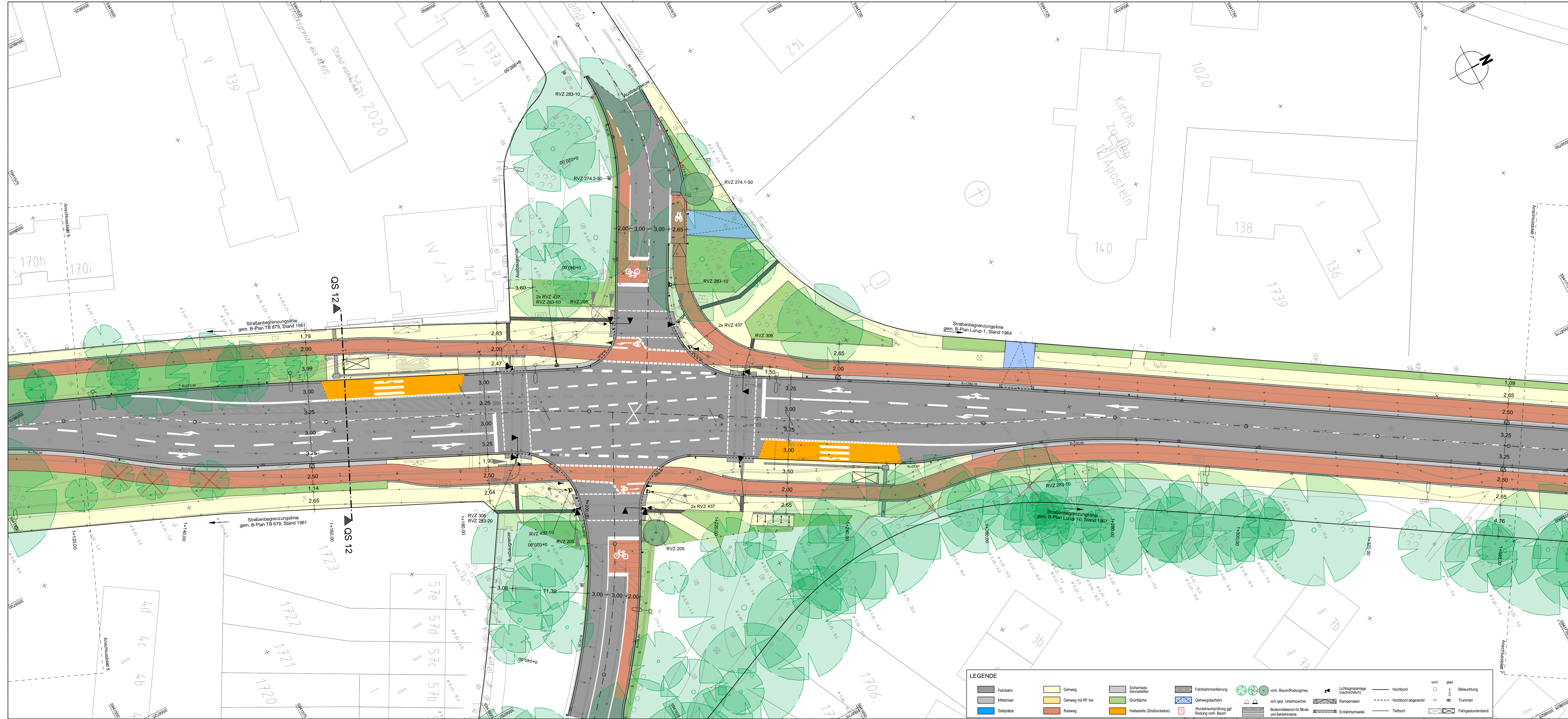
**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:	Velorouten EM		
Teilbaumaßnahme:	VR 14 Elbgastraße von Rugenbarg bis Niekampsweg		
Planinhalt:	Lageplan Verkehrsanlagen Schlussverschickung Blatt 4/11		
Zeichnungs-Nr.:	12605_ELBGAU_S2_Z_02_004_--_I		
Maßstab:	1:250		
Bearbeitet:	- S2 / PM Name -	Datum:	
		Aufg.	
		Datum:	
		Frei:	
		Datum:	

**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheitsstreifen	Fahrbahnmarkierung	vord. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	gep. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vord. gep. Verkehrszeichen	Rampenstein	Hochbord abgesenkt	Trümmen
Stelplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelraumpfung ggf. Rodung vord. Baum	Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte	Einfahrtsschwelle	Tiefbord	Fahrgastunterstand





**LEGENDE**

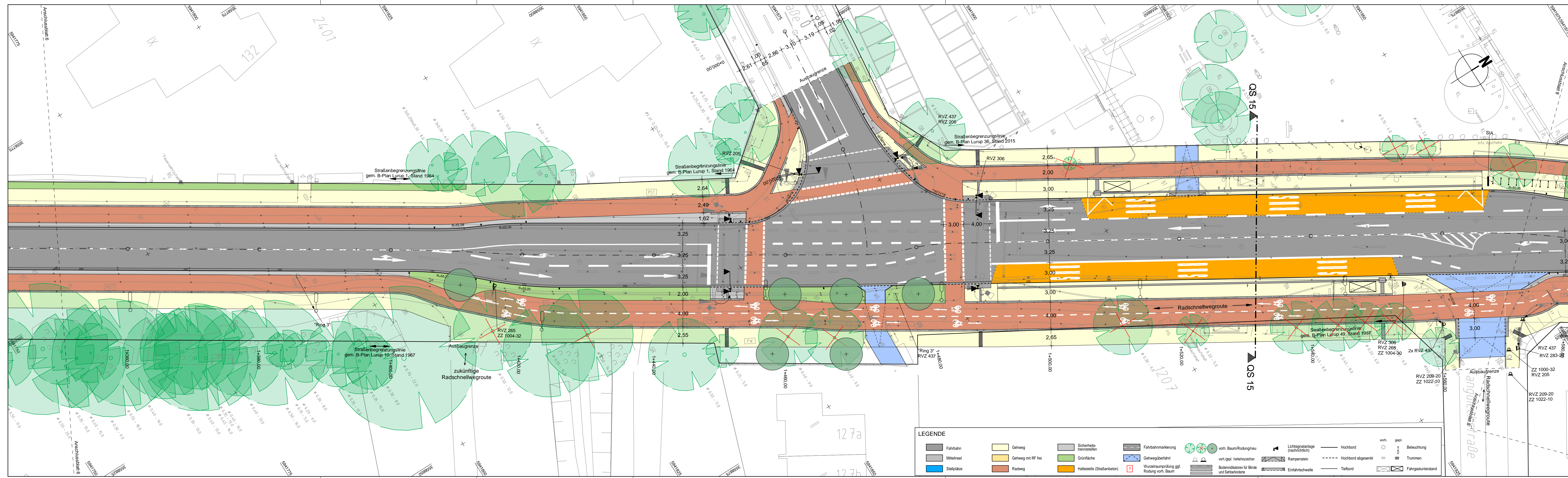

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt):	Elbgausstraße	Verfasser:	LGV
		Datum:	Juli / August 2018 Mai 2020



Planverfasser:	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB	<b>BPR</b>
	Osterstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de	

Index:	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet:	Datum:

<b>FREIE UND HANSESTADT HAMBURG</b>	
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2	
Baumaßnahme:	Velorouten EM
Teilbaumaßnahme:	VR 14 Elbgausstraße von Rugenbarg bis Niekampsweg
Planinhalt:	Lageplan Verkehrsanlagen Schlussverschickung Blatt 6/11
Zeichnungs-Nr.:	12605_ELBGAU_S2_Z_02_006_--_I
Maßstab:	1:250
Bearbeitet:	- S2 / PM Name -
Datum:	30.05.2023



**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheitsstreifen	Fahrbahnmarkierung	vorh. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	gep. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vorh. gepl. Verkehrszeichen	Rampenstein	Hochbord abgesenkt	Trümmen
Stellplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelraumprüfung ggf. Rodung vorh. Baum	Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte	Einfahrtsschwelle	Tiefbord	Fahrgastunterstand

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgastraße	LGv	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:  
**BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
 Beratende Ingenieure mbB

**BPR**

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:  
**Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme:  
**VR 14 Elbgastraße  
von Rugenbarg bis Niekampsweg**

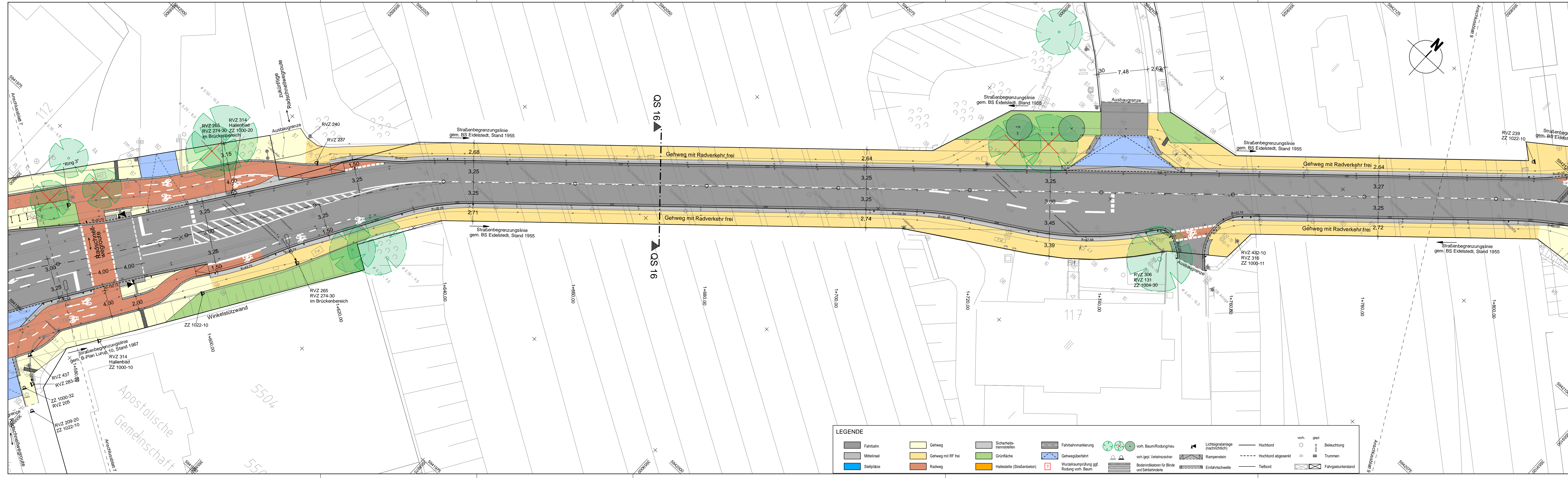
Planinhalt:  
**Lageplan Verkehrsanlagen  
Schlussverschickung  
Blatt 7/11**

Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_02\_007\_--\_I**

Maßstab: **1:250**

Bearbeitet: **- S2 / PM Name -**

Datum: **30.05.2023**



**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheitsstreifen	Fahrbahnmarkierung	vorh. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	vorh. gep. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vorh. gep. Verkehrszeichen	Hochbord abgesenkt	Trummen	gep. Fahrgastunterstand
Stellplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelraumprüfung ggf. Rodung vorh. Baum	Bodendekoration für Blinde und Sehbehinderte	Tiefbord		
				Einfahrtsschwelle			

Höhensystem:	alle Höhen in DHHN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgaustraße	LGV	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:

**BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

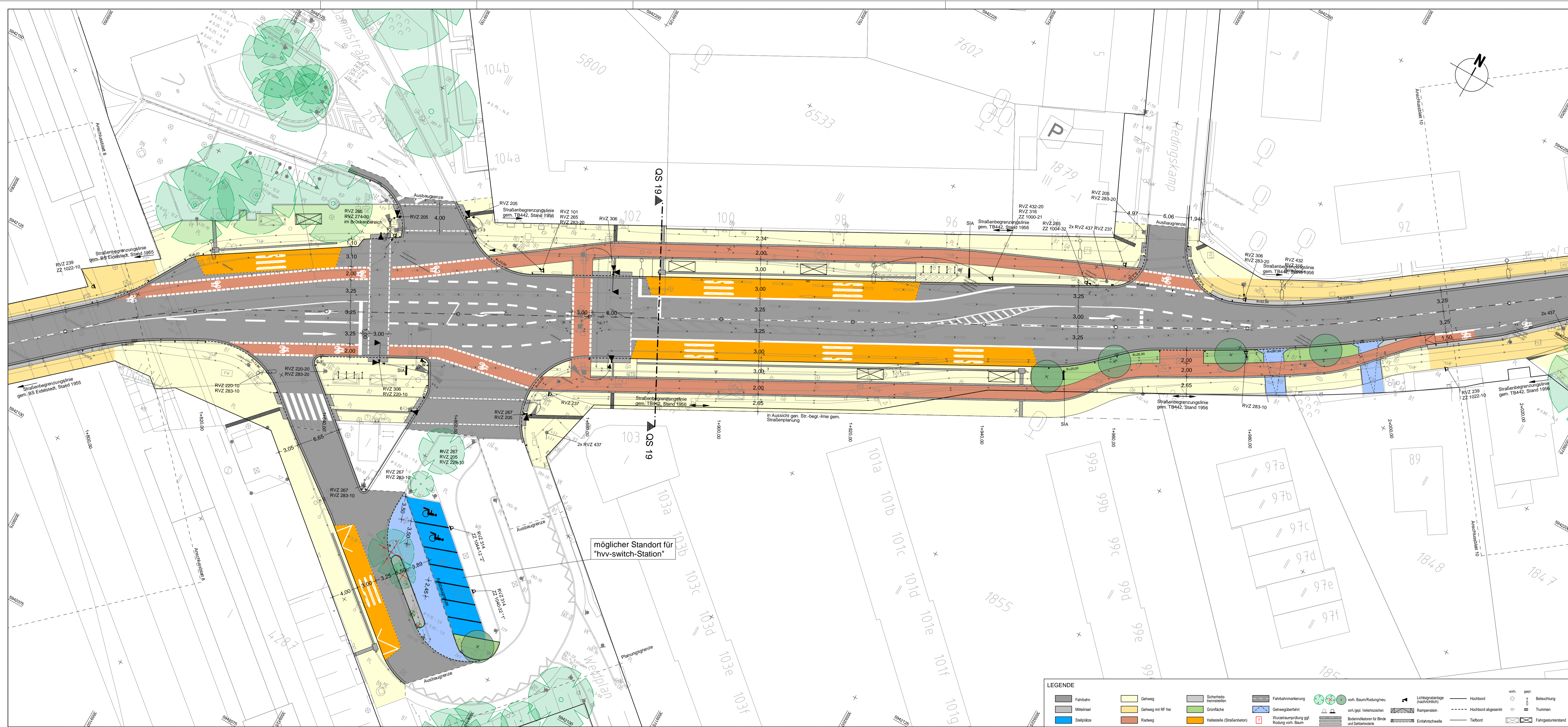
Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Datename: Datum: Gezeichnet: Bearbeitet: Verfasst:

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

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

Baumaßnahme:	<b>Velorouten EM</b>	Bearbeitet:	- S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme:	<b>VR 14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg</b>		
Planinhalt:	<b>Lageplan Verkehrsanlagen Schlussverschickung Blatt 8/11</b>		
Zeichnungs-Nr.:	<b>12605_ELBGAU_S2_Z_02_008_-_I</b>		
Maßstab:	<b>1:250</b>	Datum	<b>30.05.2023</b>



**LEGENDE**


Höhensystem:	alle Höhen in DHNN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgaustraße	LGV	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Osterstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de	<b>BPR</b>
----------------	---	------------

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

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

Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgaustraße von Rugenbar bis Niekampsweg**

Planinhalt: **Lageplan Verkehrsanlagen  
Schlussverschickung  
Blatt 9/11**

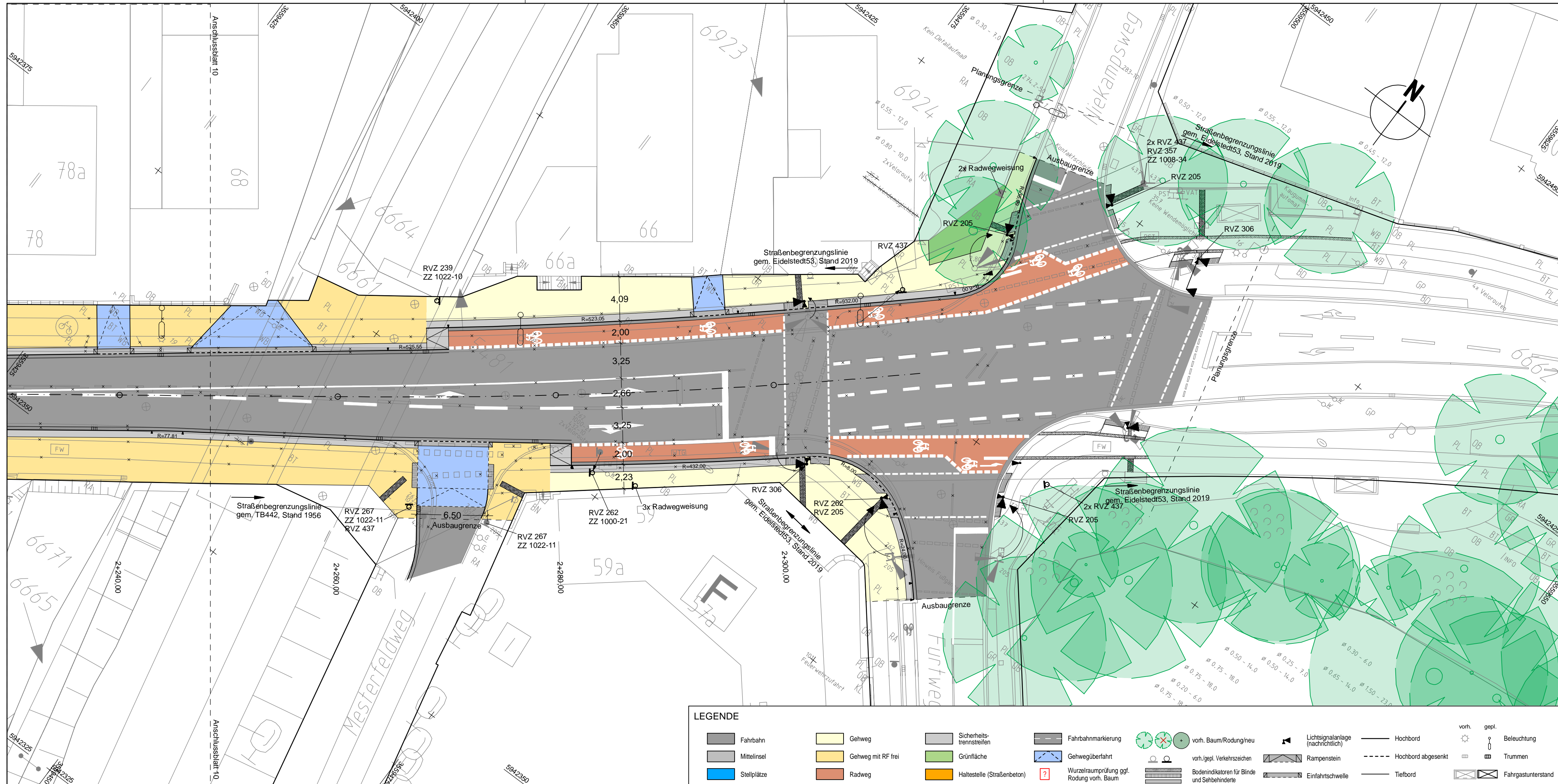
Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_02\_009\_--\_I**

Maßstab: **1:250**

Bearbeitet: **- S2 / PM Name -**

Datum: **30.05.2023**





**LEGENDE**

Fahrbahn	Gehweg	Sicherheits-trennstreifen	Fahrbahnmarkierung	vorh. Baum/Rodung/neu	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Hochbord	vorh. / gepl. Beleuchtung
Mittelinsel	Gehweg mit RF frei	Grünfläche	Gehwegüberfahrt	vorh./gepl. Verkehrszeichen	Rampenstein	Hochbord abgesenkt	Trummen
Stellplätze	Radweg	Haltestelle (Straßenbeton)	Wurzelschutz (Straßenbeton)	Bodenindikatoren für Blinde und Sehbehinderte	Einfahrtsschwelle	Tiefbord	Fahrgastunterstand

Höhensystem:	alle Höhen in DHNN 92	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbgaustraße	LGV	Juli / August 2018 Mai 2020	



Planverfasser:

**BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

**BPR**

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

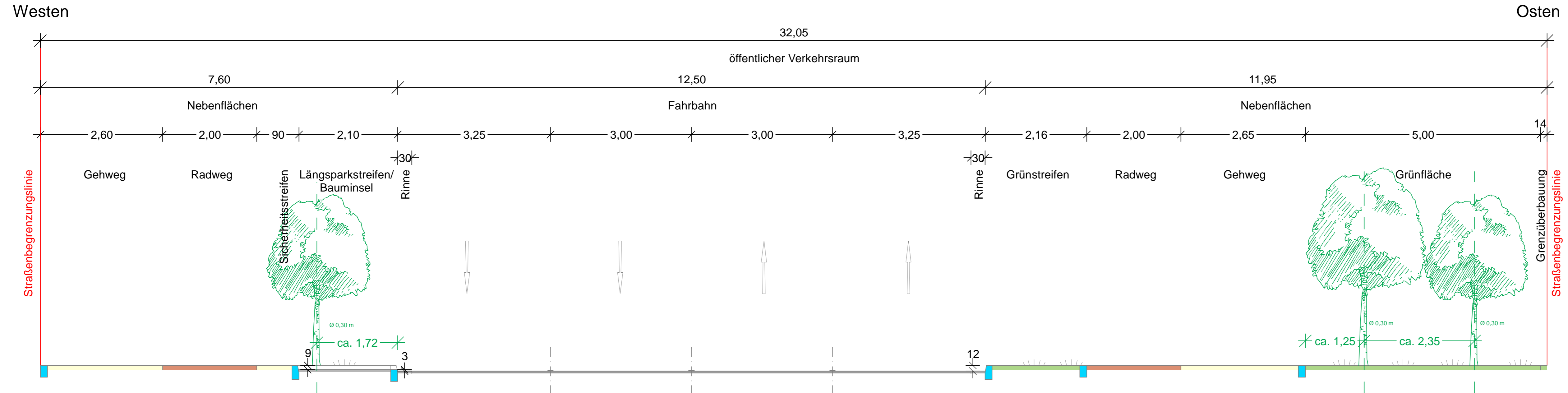
**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:	<b>Velorouten EM</b>	Bearbeitet:	- S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme:	<b>VR 14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg</b>	Datum:	
Planinhalt:	<b>Lageplan Verkehrsanlagen Schlussverschickung Blatt 11/11</b>	Aufge:	
Zeichnungs-Nr.:	12605_ELBGAU_S2_Z_02_011_--_I	Datum:	
Maßstab:	1:250	Freige:	
		Datum:	30.05.2023



# Planungsquerschnitt 1, Elbgastraße 254



Planverfasser: **BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB



Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Dateiname:	Datum:	Gezeichnet:	Bearbeitet:	Verfasst:
------------	--------	-------------	-------------	-----------

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

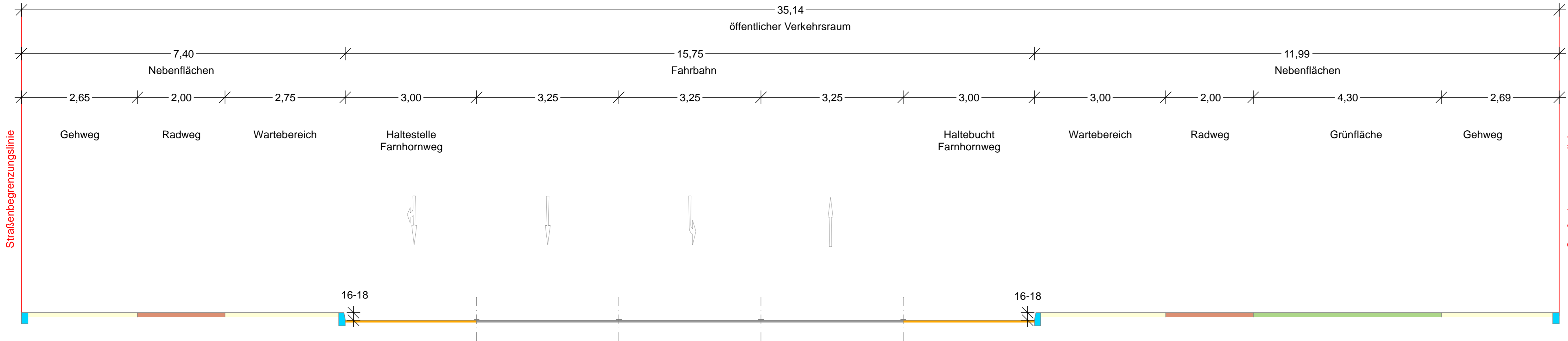
**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme: <b>Velorouten EM</b>	Bearbeitet: - S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme: <b>VR 14 Elbgastraße von Rugenbarg bis Niekampsweg</b>	Da Au
Planinhalt: <b>Planungsquerschnitt 1-1 Schlussverschickung Elbgastraße 254</b>	Da Fr
Zeichnungs-Nr.: <b>12605_ELBGAU_S2_Z_04_001_--_I</b>	
Maßstab: <b>1 : 50</b>	Datum <b>30.05.2023</b>

# Planungsquerschnitt 6, Elbgastraße 220

Westen

Osten



Straßenbegrenzungslinie

Straßenbegrenzungslinie

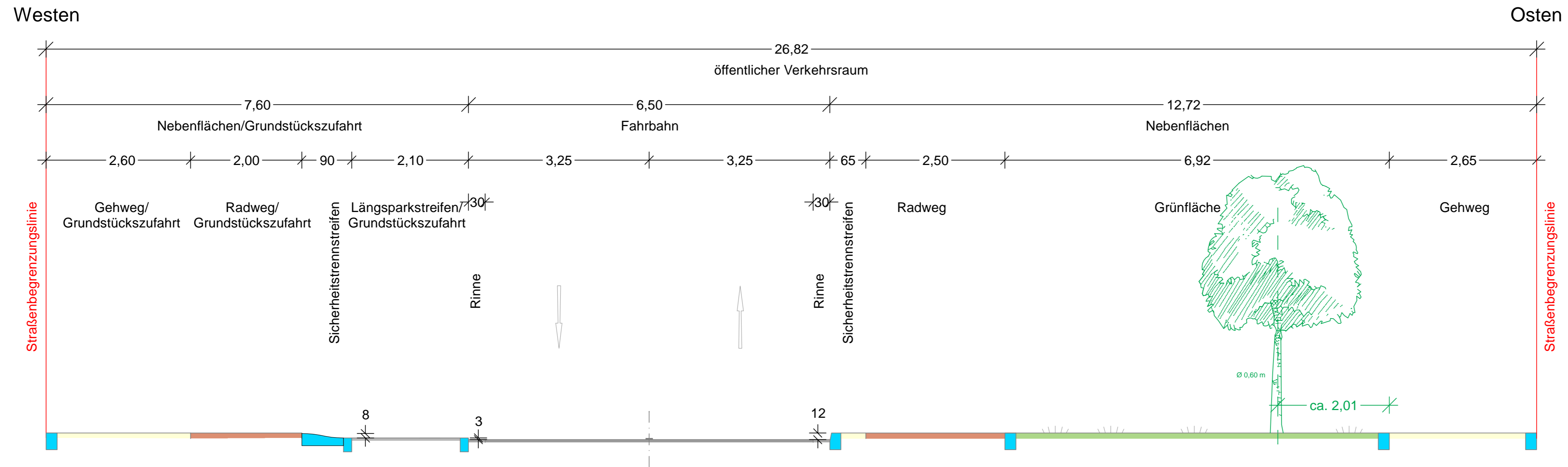
Planverfasser: **BPR** Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

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

Baumaßnahme: <b>Velorouten EM</b>	Bearbeitet: - S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme: <b>VR 14 Elbgastraße von Rugenbarg bis Niekampsweg</b>	Datum: Auf:
Planinhalt: <b>Planungsquerschnitt 6-6 Schlussverschickung Elbgastraße 220</b>	Datum: Frei:
Zeichnungs-Nr.: <b>12605_ELBGAU_S2_Z_04_002_--_I</b>	Datum: <b>30.05.2023</b>
Maßstab: <b>1 : 50</b>	

## Planungsquerschnitt 8, Elbgastraße 192



Planverfasser: **BPR** Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

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

Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgastraße  
von Rugenbarg bis Niekampsweg**

Planinhalt: **Planungsquerschnitt 8-8  
Schlussverschickung  
Elbgastraße 192**

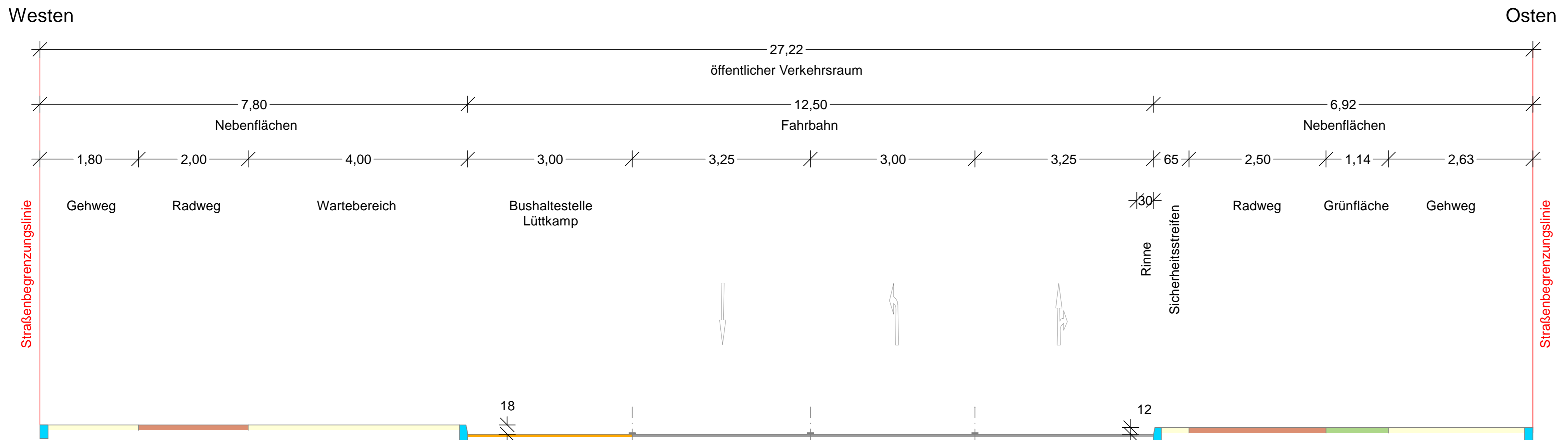
Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_04\_003\_--\_I**

Maßstab: **1 : 50**

Bearbeitet: - S2 / PM Name -

Datum: **30.05.2023**

# Planungsquerschnitt 12, Elbgaustraße / Lüttkamp



Planverfasser: **BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

**BPR**

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg**

Planinhalt: **Planungsquerschnitt 12-12  
Schlussverschickung  
Elbgaustraße / Lüttkamp**

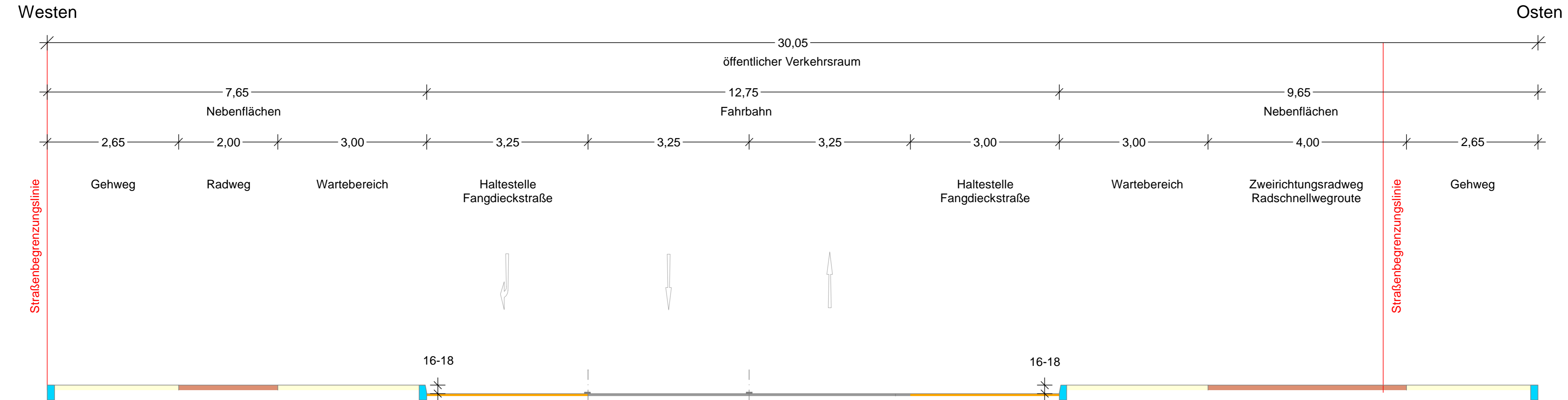
Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_04\_004\_--\_I**

Maßstab: **1 : 50**

Bearbeitet: - S2 / PM Name -

Datum: **30.05.2023**

# Planungsquerschnitt 15, Elbgaustraße 118



Planverfasser:	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB	
	Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de	

--	--	--	--

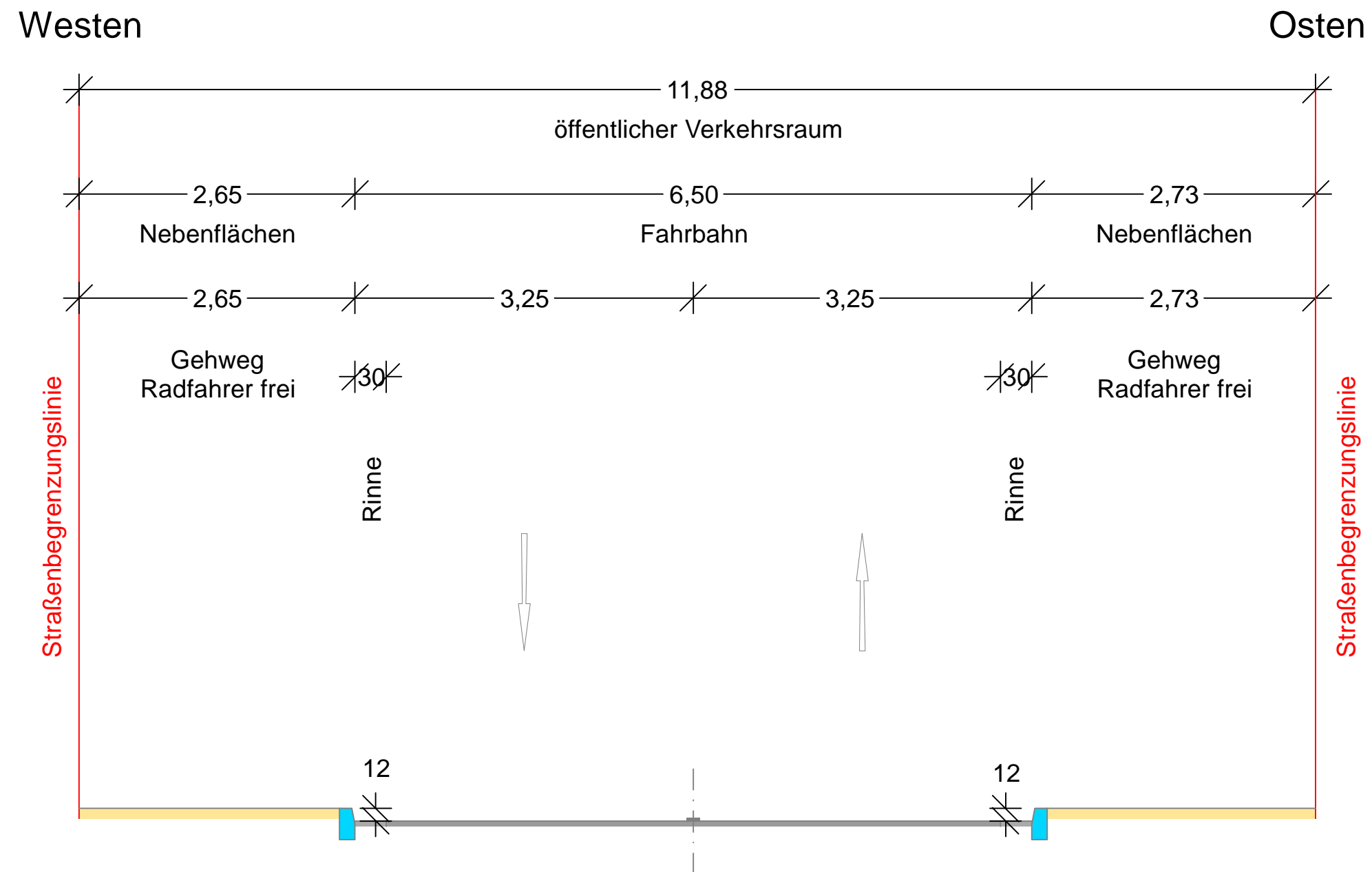
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:	Velorouten EM	Bearbeitet:	- S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme:	VR 14 Elbgaustraße von Rugenbarg bis Niekampsweg	Datum:	
Planinhalt:	Planungsquerschnitt 15-15 Schlussverschickung Elbgaustraße 118	Autor:	
Zeichnungs-Nr.:	12605_ELBGAU_S2_Z_04_005_--_I	Datum:	
Maßstab:	1 : 50	Früher:	
		Datum:	30.05.2023

# Planungsquerschnitt 16, Elbgaustraße (Bahnüberführung Süd)



Planverfasser: **BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de



**BPR**

Dateiname: Datum: Gezeichnet: Bearbeitet: Verfasst:

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgaustraße von Rugenborg bis Niekampsweg**

Planinhalt: **Planungsquerschnitt 16-16  
Schlussverschickung  
Elbgaustraße (Bahnüberführung Süd)**

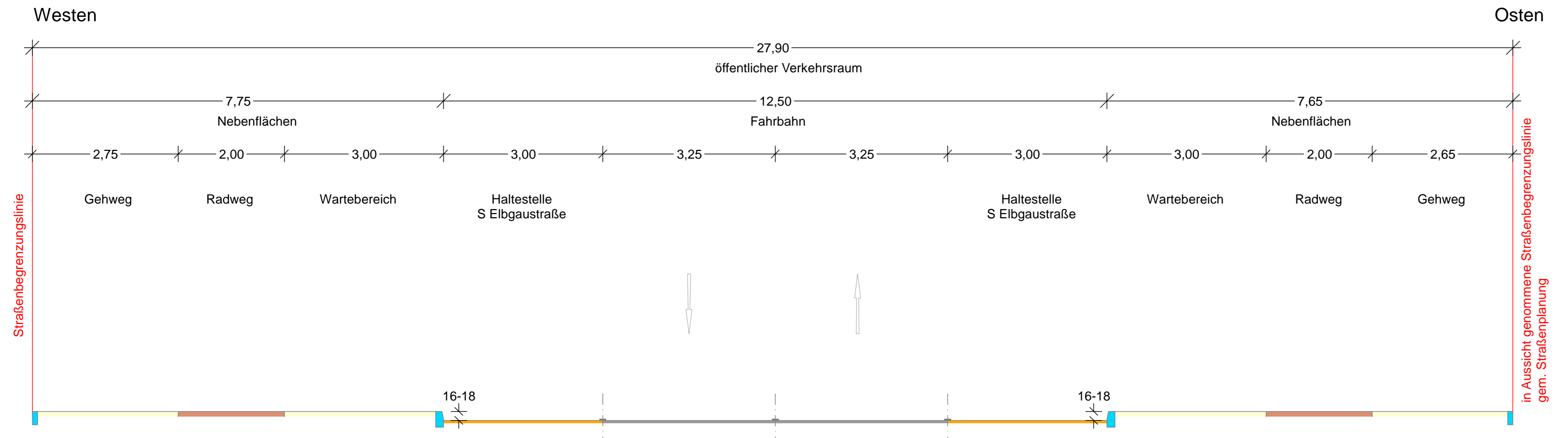
Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBGAU\_S2\_Z\_04\_006\_--\_I**

Maßstab: **1 : 50**

Bearbeitet: - S2 / PM Name -

Datum: **30.05.2023**

# Planungsquerschnitt 19, Elbgastraße 102



Planverfasser: **BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

**BPR**

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de

Dateiname:	Datum:	Gezeichnet:	Bearbeitet:	Verfasst:
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

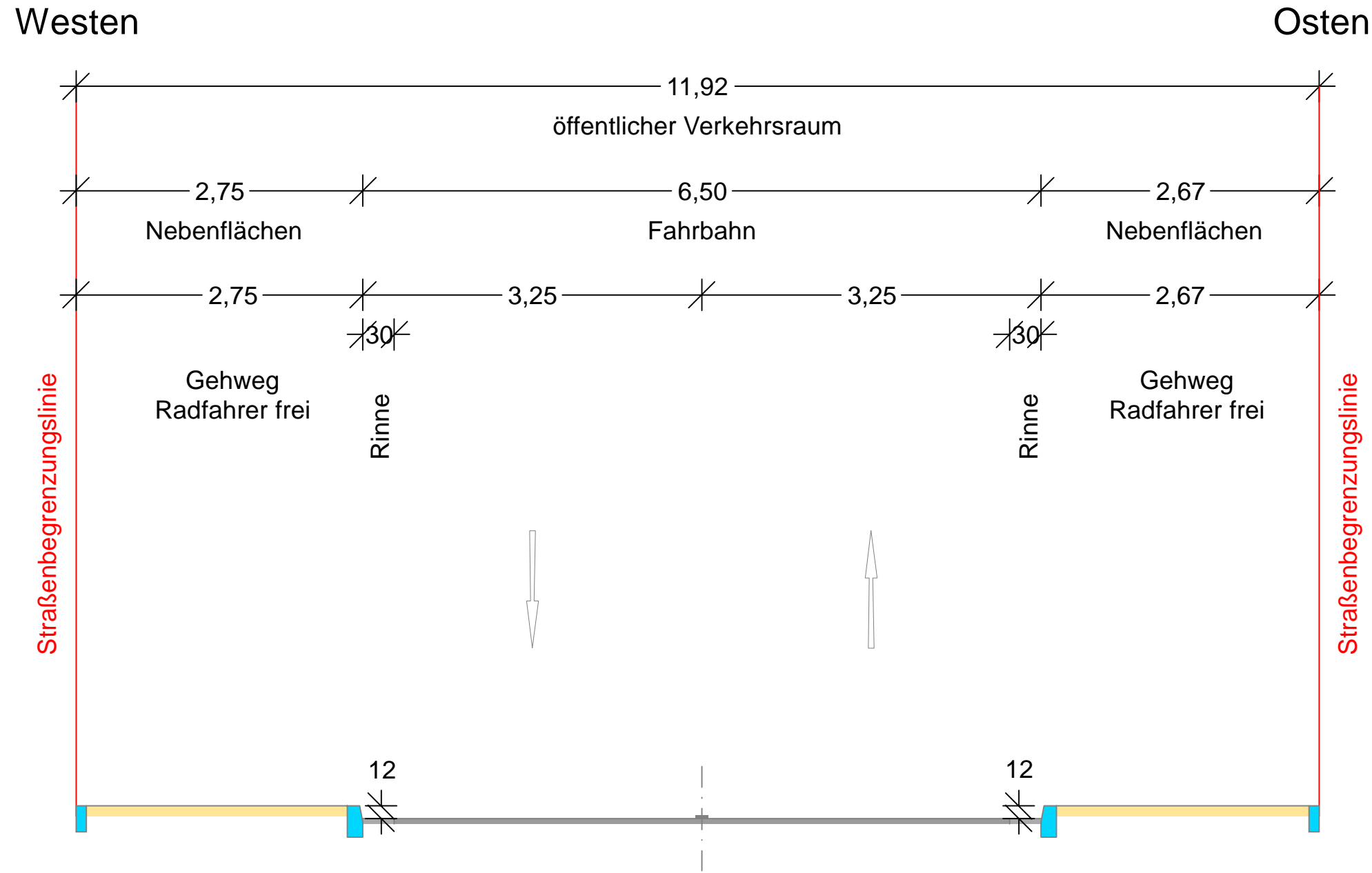
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum

**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2

Baumaßnahme:	Velorouten EM		Bearbeitet:	- S2 / PM Name -
Teilbaumaßnahme:	VR 14 Elbgastraße von Rugenbarg bis Niekampsweg		Dat	[REDACTED]
Planinhalt:	Planungsquerschnitt 19-19 Schlussverschickung Elbgastraße 102		Auf	[REDACTED]
Zeichnungs-Nr.:	12605_ELBGAU_S2_Z_04_007_--_I		Dat	[REDACTED]
Maßstab:	1 : 50		Frei	[REDACTED]
Datum			30.05.2023	

# Planungsquerschnitt 21, Elbgaustraße 86



Planverfasser: **BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner**  
Beratende Ingenieure mbB

Ostertorstraße 38/39 28195 Bremen +49 421 335 02 0 info@bpr-bremen.de



Dateiname:	Datum:	Gezeichnet:	Bearbeitet:	Verfasst:
------------	--------	-------------	-------------	-----------

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Datum
-------	----------------------------	------------	-------



**FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich Straßen  
Planung Infrastruktur Individualverkehr - S2



Baumaßnahme: **Velorouten EM**

Bearbeitet: - S2 / PM Name -

Teilbaumaßnahme: **VR 14 Elbgaustraße von Rugenborg bis Niekampsweg**

Planinhalt: **Planungsquerschnitt 21-21  
Schlussverschickung  
Elbgaustraße 86**

Zeichnungs-Nr.: **12605\_ELBG AU\_S2\_Z\_04\_008\_--\_I**

Maßstab: **1 : 50**

Datum: **30.05.2023**