

Albert-Schweitzer-Gymnasium

0+200

0+235.521

0+257.233

0+300

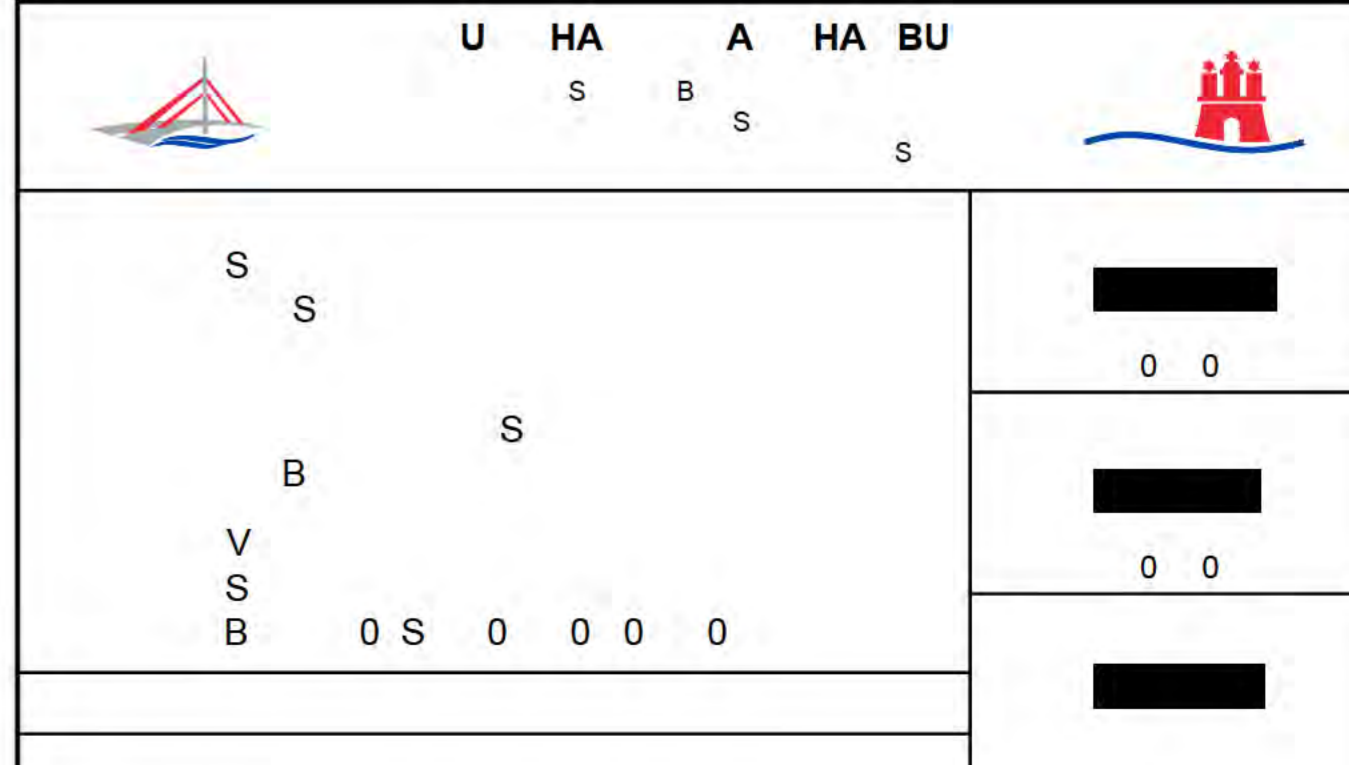
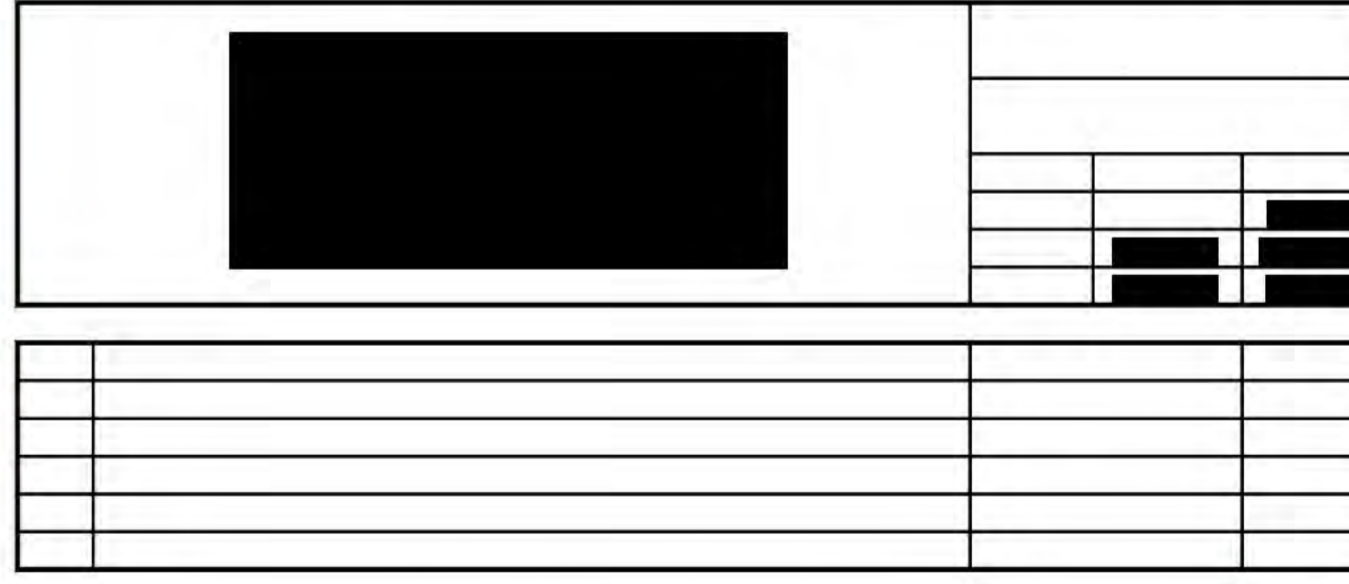
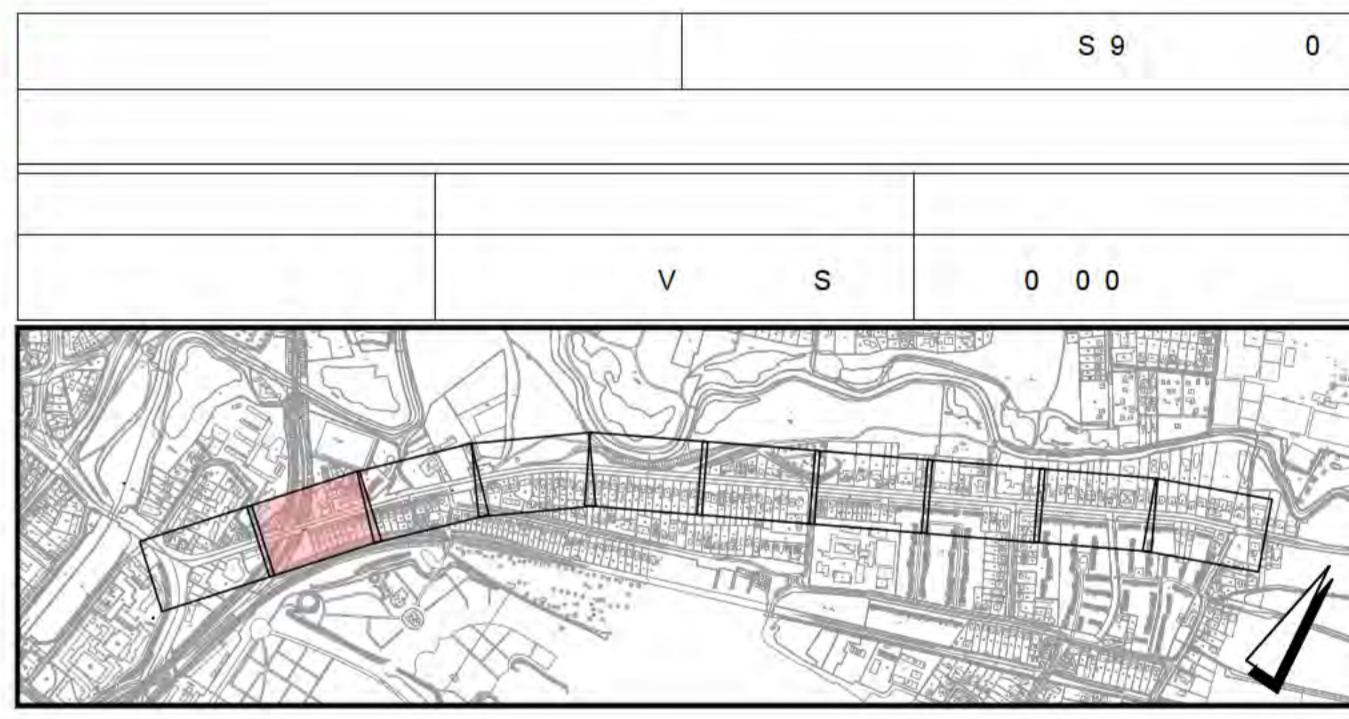
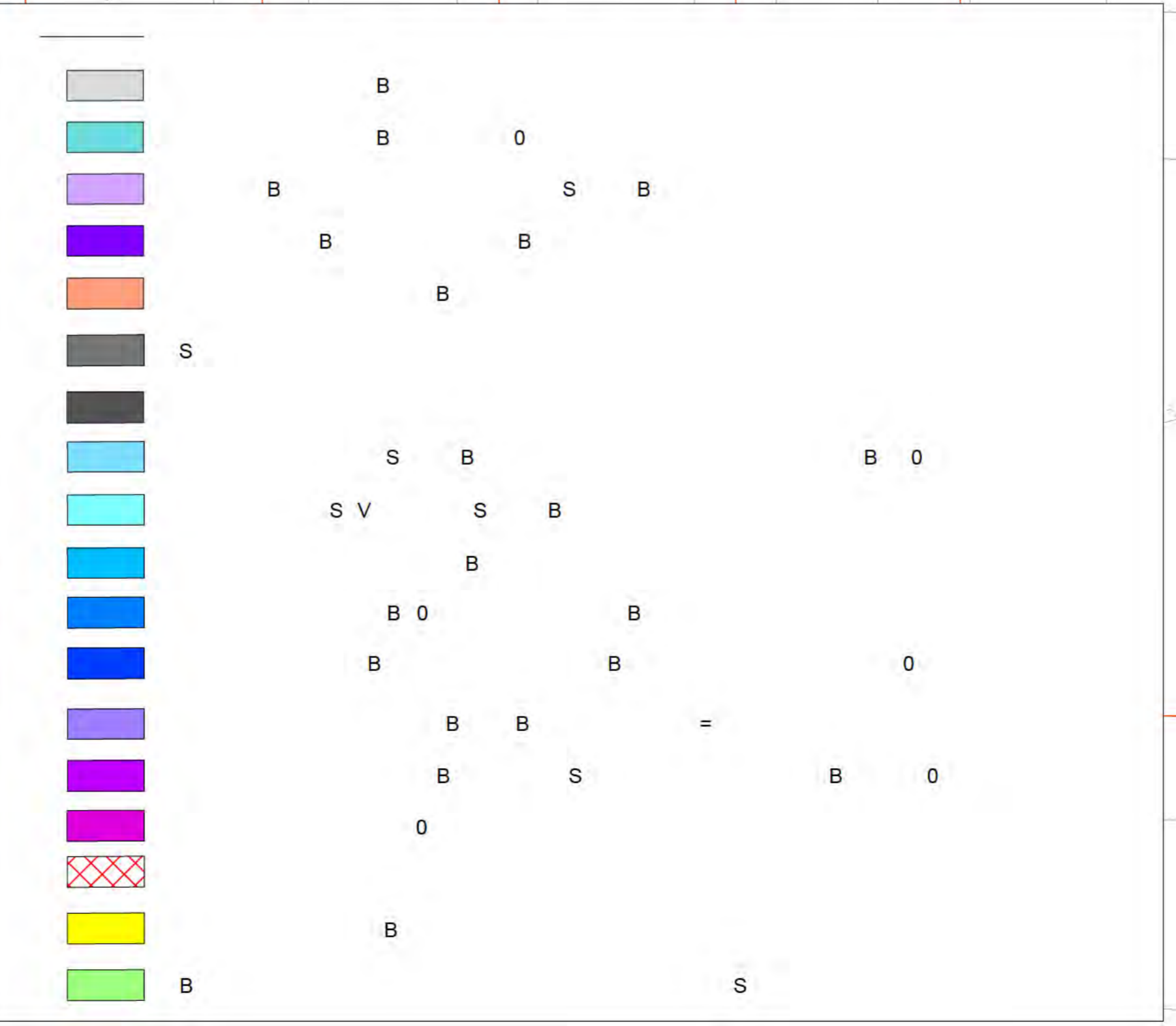
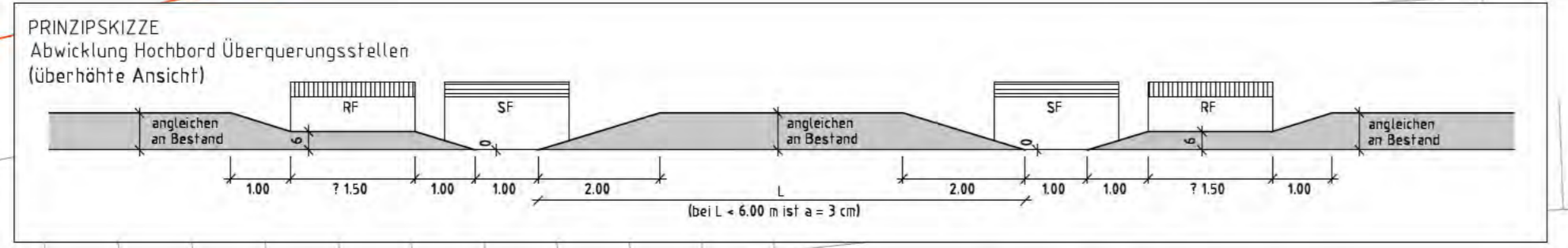
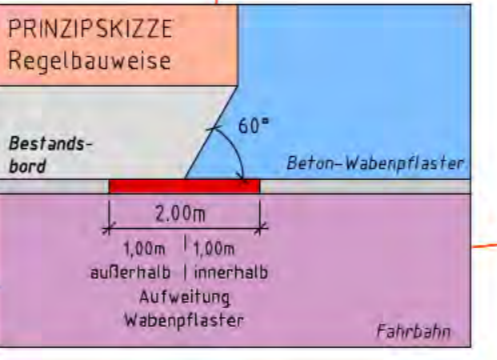
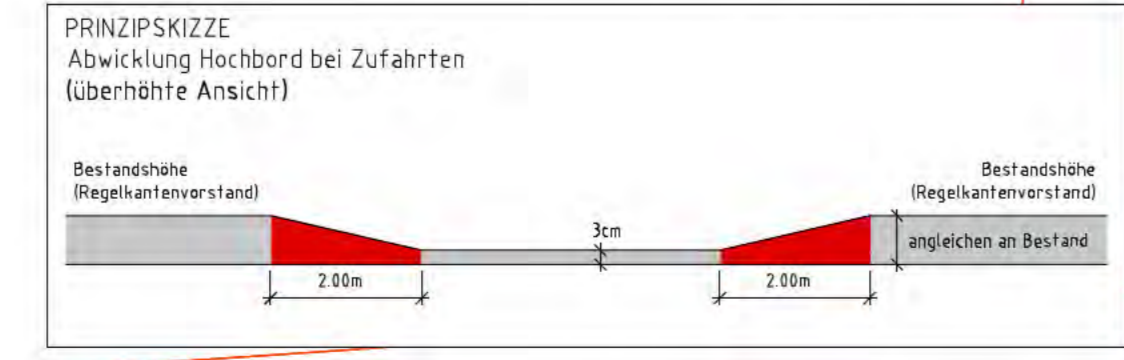
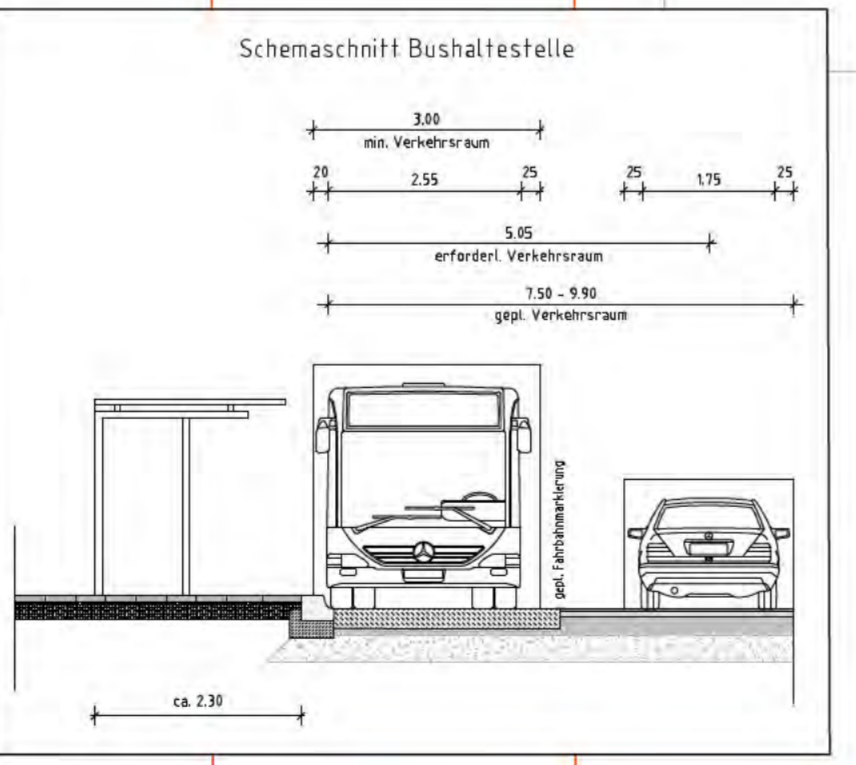
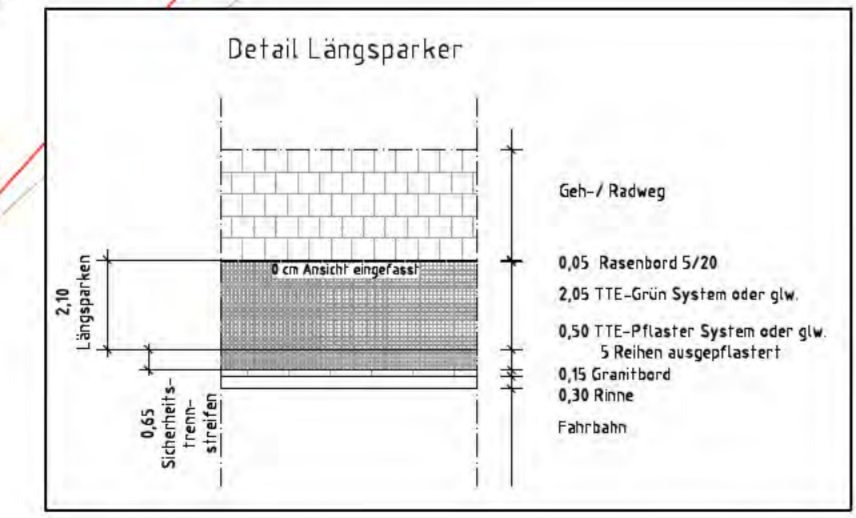
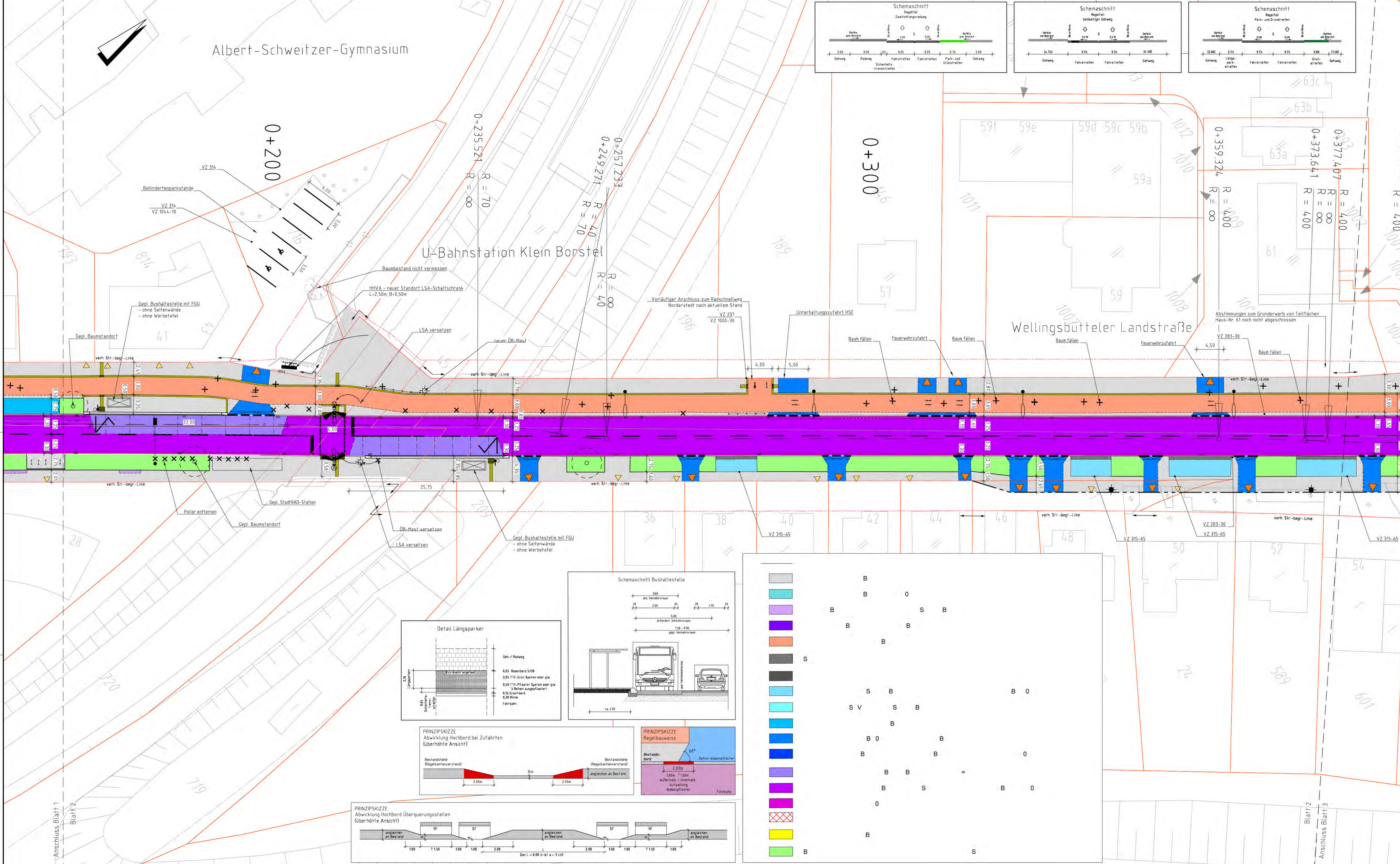
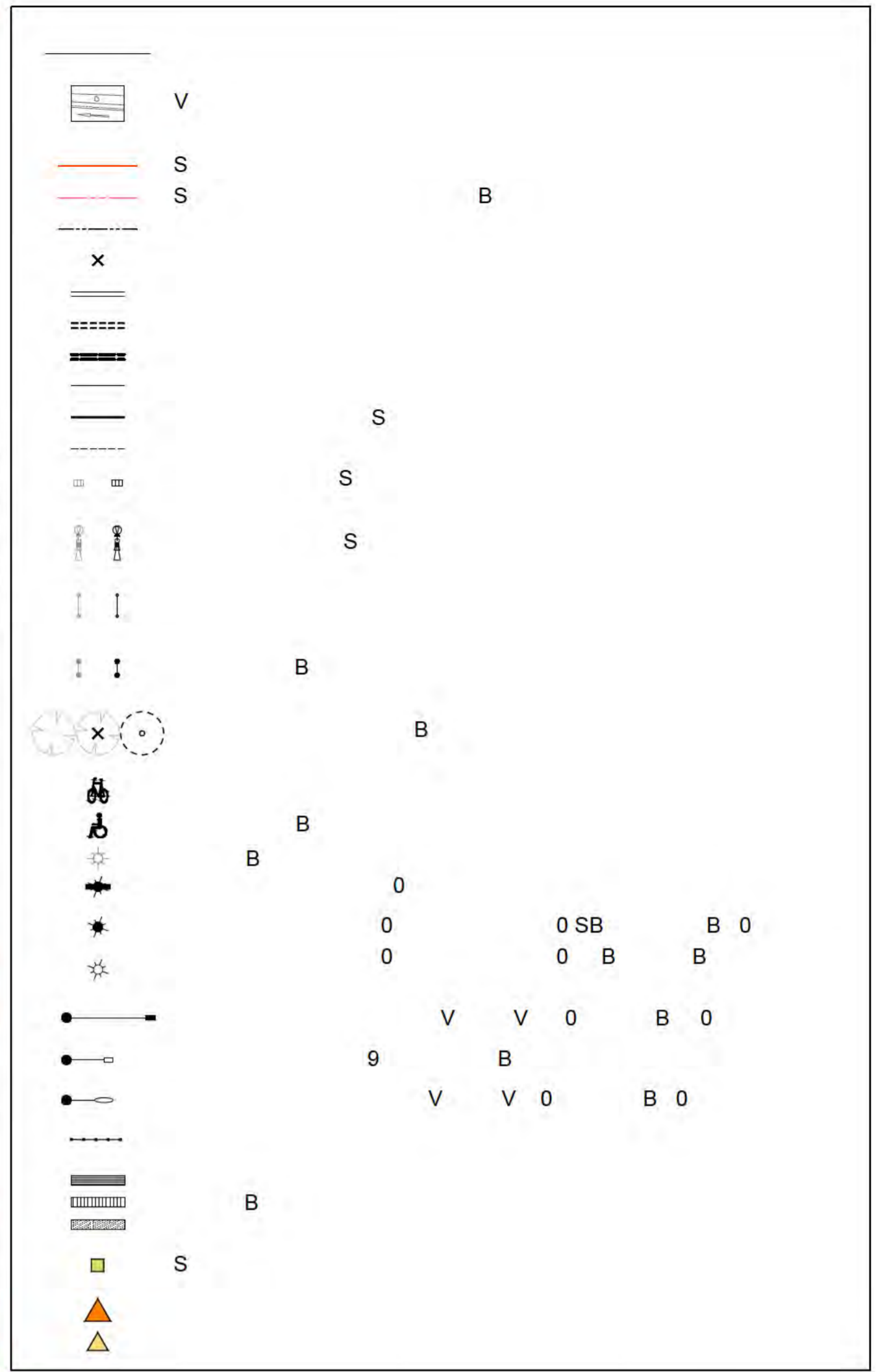
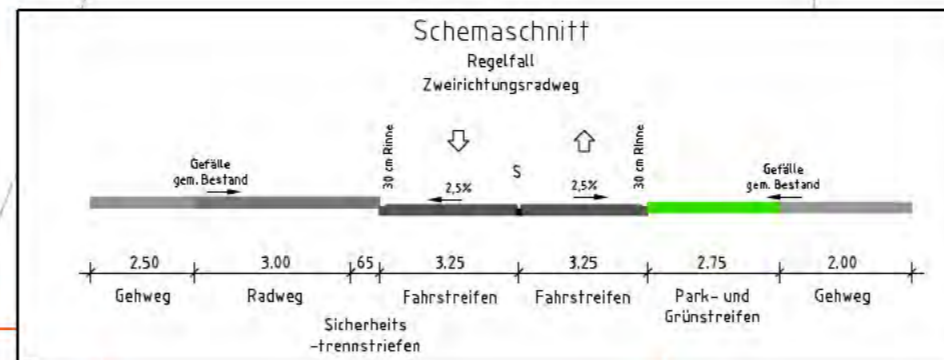
0+359.324

0+377.407

0+700

U-Bahnstation Klein Borstel

Wellingsbütteler Landstraße

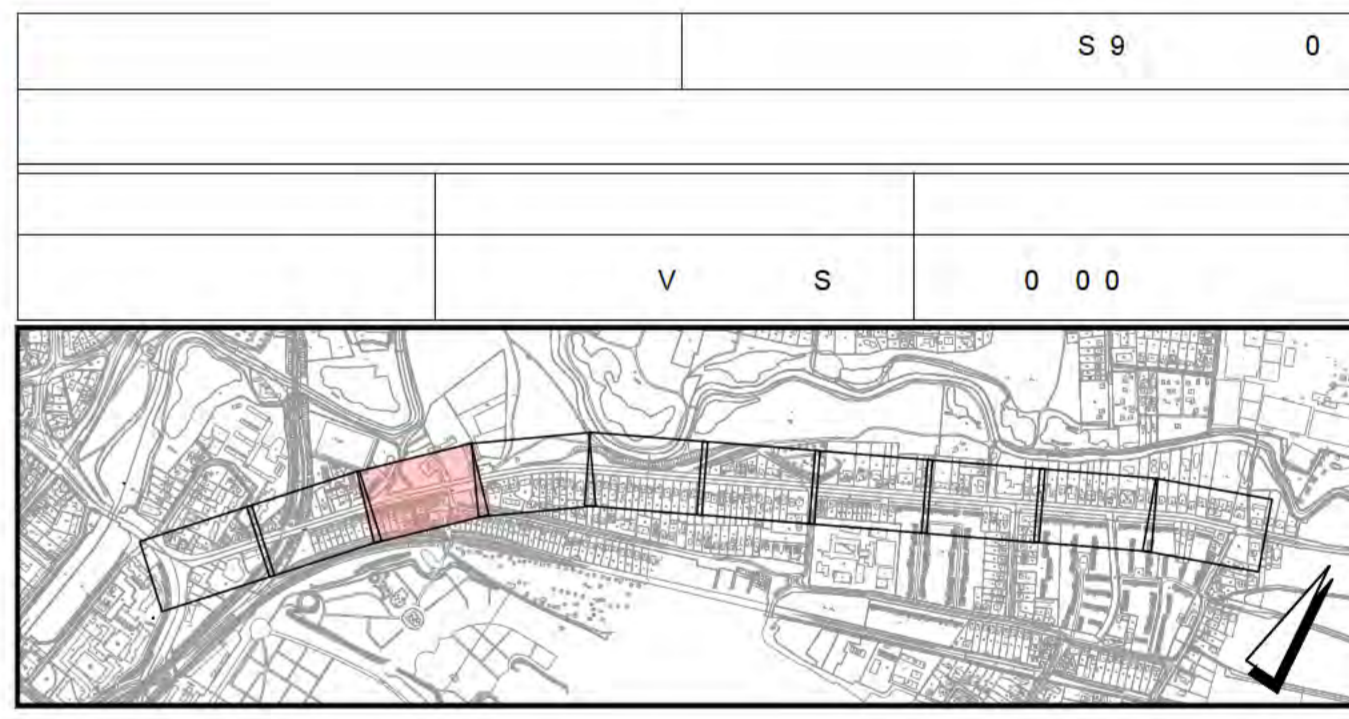
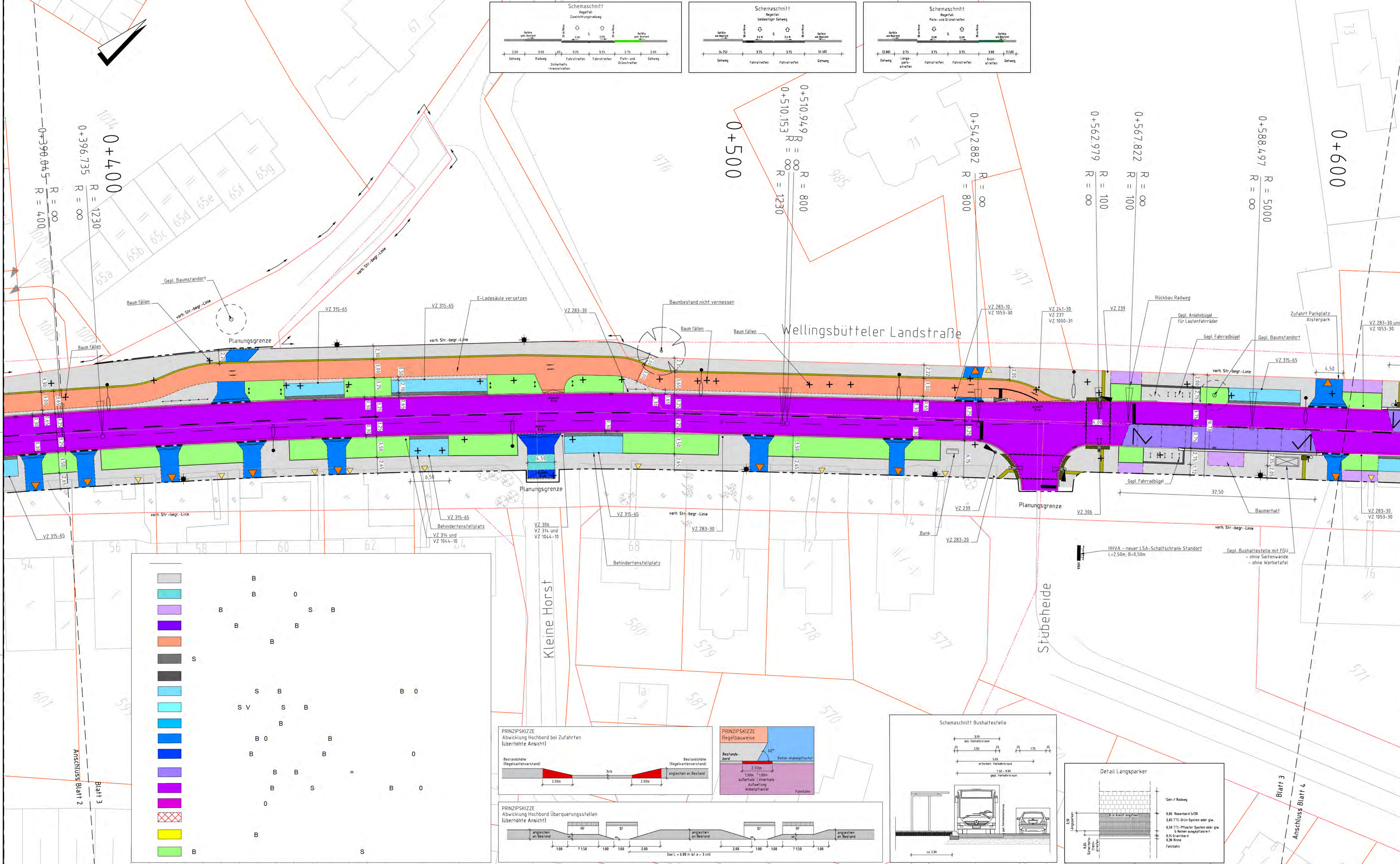


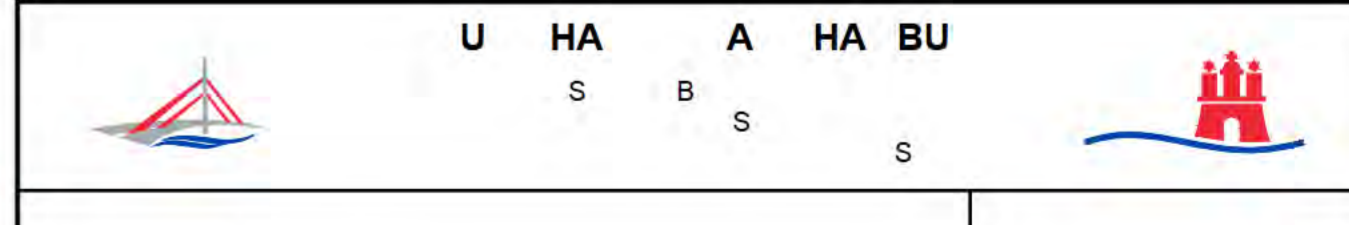
Anschluss Blatt 1

Blatt 2

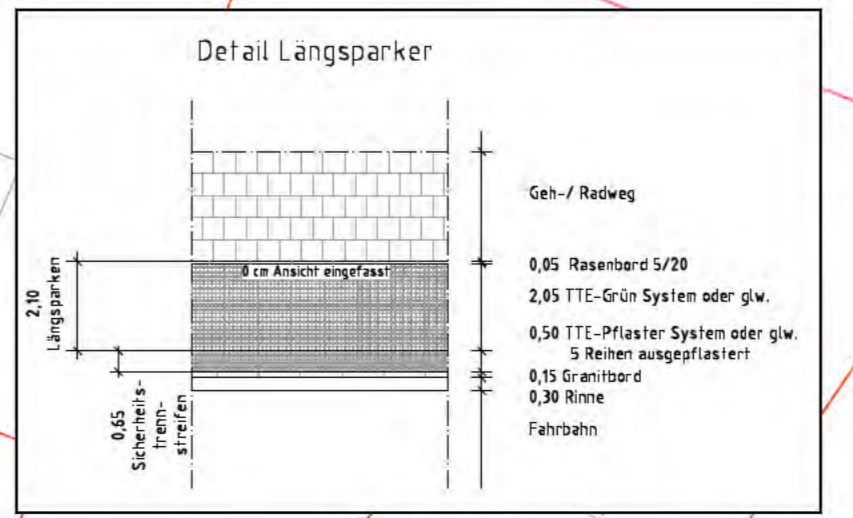
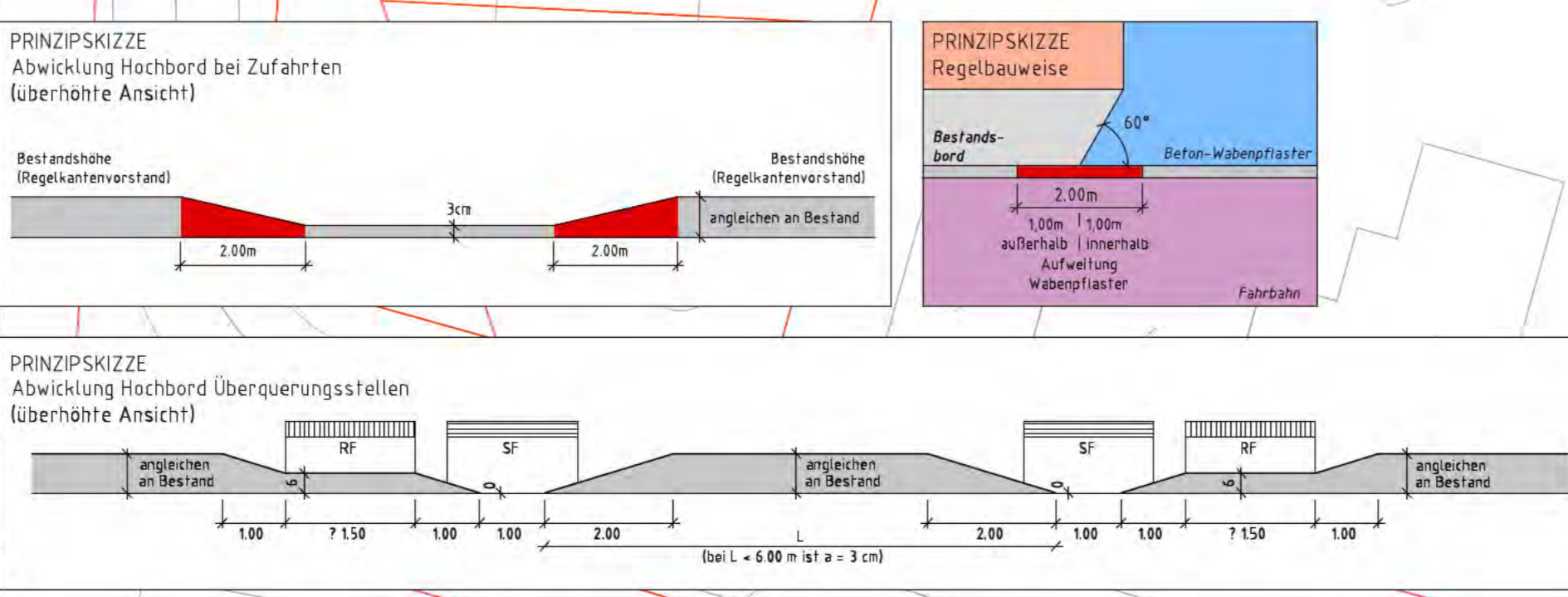
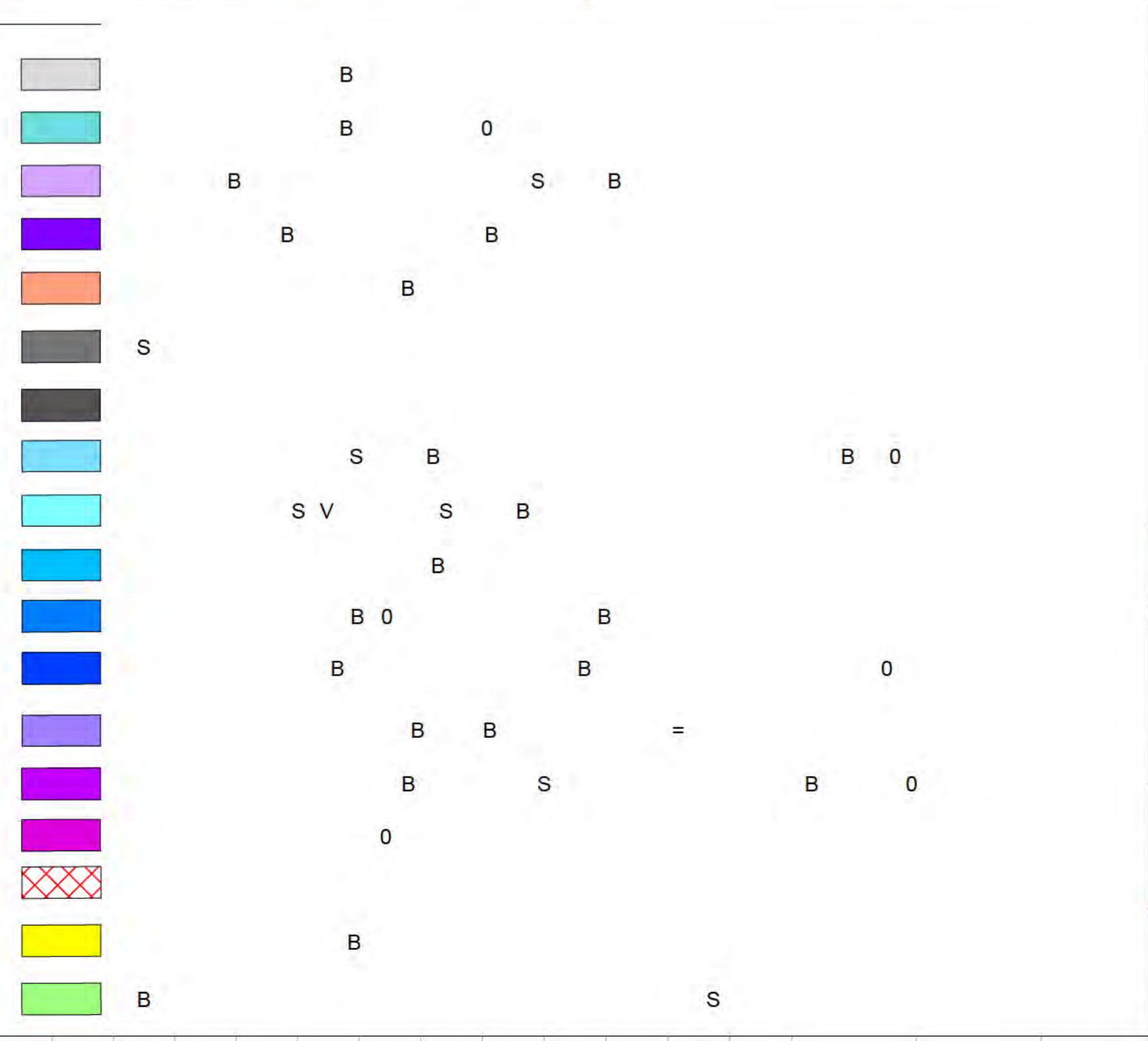
Blatt 2

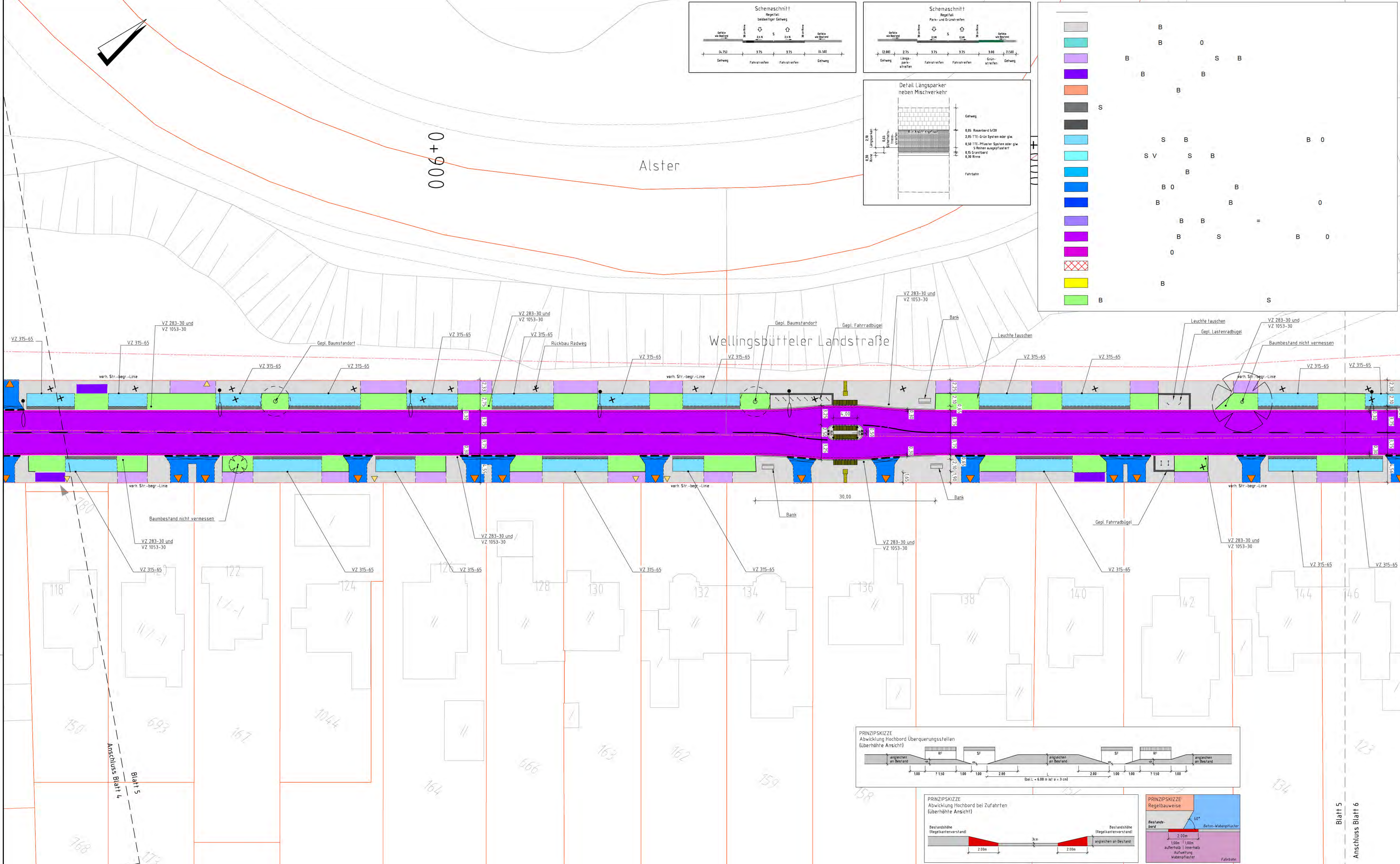
Anschluss Blatt 3

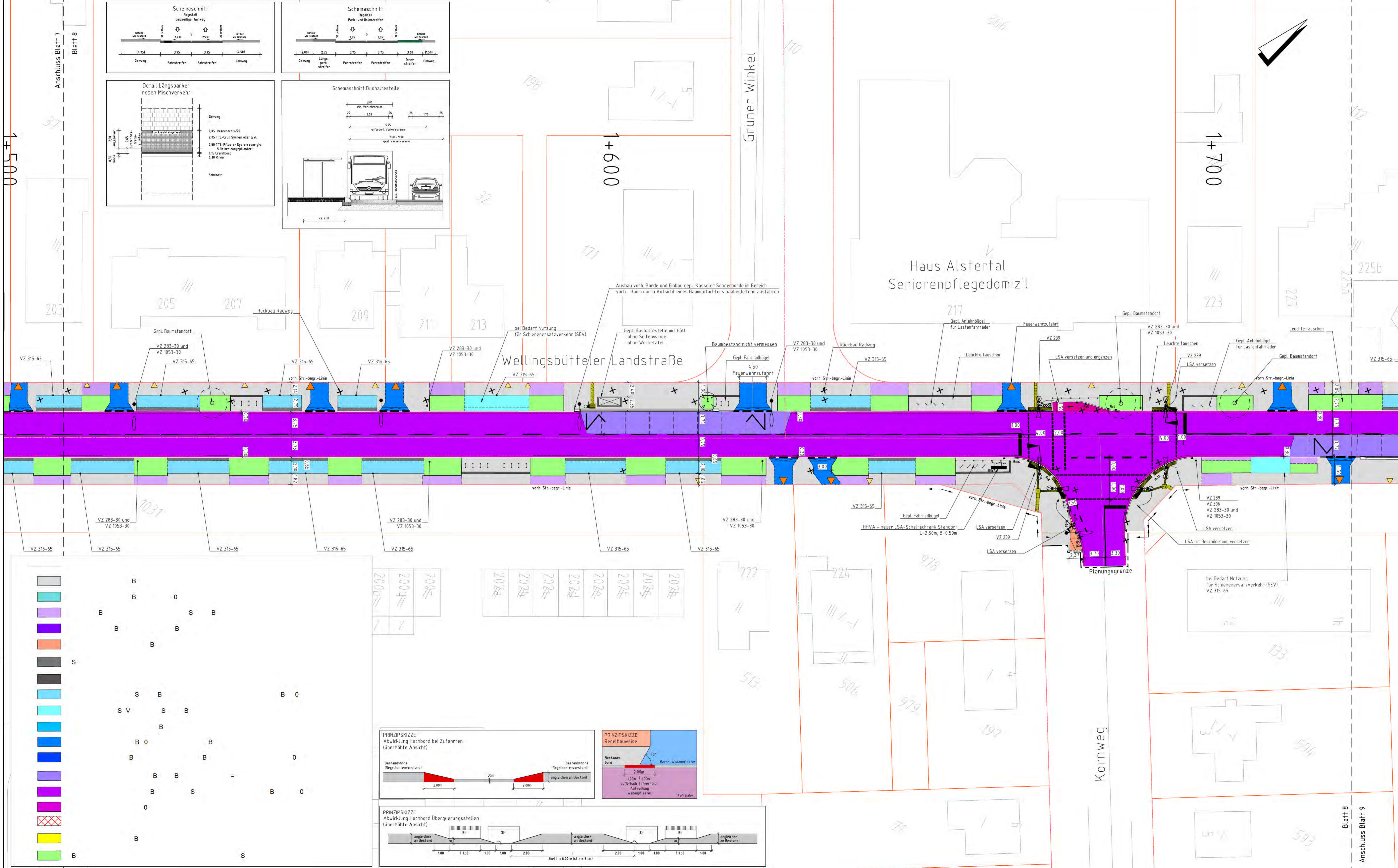




S	S								
B	S								
V	S								
B	0	S	0	0	0				







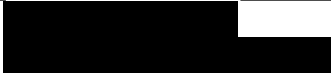

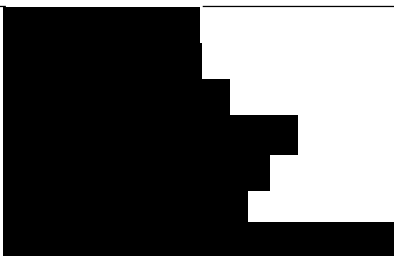
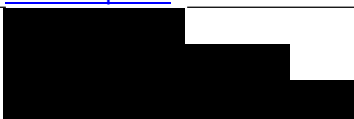



1 ÜBERSICHT BEHÖRDEN / BETEILIGTE - INTERN


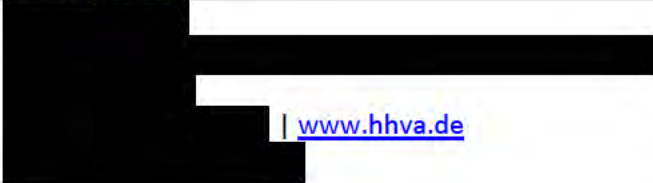



Nr.	Behörde / Beteiligte(r)	Abteilung	Kontaktdaten	Stellungnahme	Seite
1.	LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Freie und Hansestadt Hamburg	B1 – Bestands- und Erhaltungsmanagement Straßen	[REDACTED]	28.09.2023	
2.	LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Freie und Hansestadt Hamburg	Geschäftsbereich X VX-Verkehrssteuerung	[REDACTED]	05.10.2023	
3.	LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Freie und Hansestadt Hamburg	S2 - Grün	[REDACTED]	18.10.2023	
4.	BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)	Amt M Mobilitätswende Straßen Öffentliche Wege – Bauprogramme – Ausbau Straßen	[REDACTED]	09.10.2023	
5.	BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)	MV Verkehrsoptimierung	[REDACTED]	28.09.2023	

6.	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HVVA) - ÖB	B1 Öffentliche Beleuchtung	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH Am Neumarkt 44 2041 Hamburg [REDACTED] www.hhva.de	11.10.2023	
7.	Bezirksamt Hamburg- Nord N/MR1	Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Allg. Verwaltung, N/MR1	[REDACTED]	17.10.2023 (erhalten am 19.10.2023)	
8.	Bezirksamt Hamburg- Nord N/MR 2, Allgemeine Planungshinweise	Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau, N/MR2	[REDACTED]	17.10.2023 (erhalten am 19.10.2023)	
9.	Bezirksamt Hamburg- Nord N/MR 2, Hinweise zur verschickten Planung	Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau, N/MR2	[REDACTED]	17.10.2023 (erhalten am 19.10.2023)	
10.	Bezirksamt Hamburg- Nord N/MR 3	Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Stadtgrün, N/MR3	[REDACTED]	17.10.2023 (erhalten am 19.10.2023)	
11.	Behörde für Inneres und Sport / Polizei Hamburg	Verkehrsdirektion/VD52 Zentrale Straßenverkehrsbehörde	Bruno-Georges-Platz 1 22297 Hamburg [REDACTED] Mail.: vd52@polizei.hamburg.de	13.10.2023	
12.	Polizeikommissariat 34	Straßenverkehrsbehörde (StVB) des PK 34	Wördermoorweg 78 22415 Hamburg [REDACTED] pk34@polizei.hamburg.de	13.10.2023	
13.	Polizeikommissariat 35	Straßenverkehrsbehörde (StVB) des PK 35	Wentzelplatz 1 22391 Hamburg [REDACTED]	13.10.2023	

			pk35@polizei.hamburg.de		
14.	Behörde für Inneres und Sport / Feuerwehr Hamburg	Feuer- und Rettungswache Alsterdorf Wachleiter -F160-	[REDACTED] E-Mail: WF16@Feuerwehr.Hamburg.de Internet: www.feuerwehr.hamburg.de	26.09.2023	
15.	BKM (Behörde für Kultur und Medien)	BKM (Behörde für Kultur und Medien)	[REDACTED]	06.10.2023	
16.	HOCHBAHN AG	Hamburger Hochbahn AG Bereich Hamburg-Takt	[REDACTED]	09.10.2023	
17.	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn AG	[REDACTED]	10.10.2023	
18.	Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC)	ADFC Hamburg, Bezirksgruppe Hamburg-Nord	[REDACTED]	04.10.2023	
19.	Stadtreinigung Hamburg (SRH)	Technik Bau Architekten und Bauherrenberatung Verkehrs- und Bauleitplanung	[REDACTED]	09.10.2023	
20.	FUSS e.V.	Landessprecherin	[REDACTED] www.hamburg-zu-fuss.de	05.10.2023	

21.	Kompetent Barrierefrei	Verkehrs- und Freiraumplanung	 Haus für Barrierefreiheit Alsterdorfer Markt 7 22297 Hamburg  www.kompetent-barrierefrei.de	23.10.2023	
22.	Wall GmbH	Wall GmbH	  www.wall.de	09.10.2023	
23.	Arelion	Arelion	 www.kbpv.de	20.09.2023	
24.	Dataport	Dataport Linientechnik, TX 45/06	 www.dataport.de 	20.09.2023	

25.	Hamburger Energiewerke (HENW)	Wärmenetze und Dezentrale Wärmenetze Dokumentation Wärmenetze, ET-S-PD	 www.hamburger-energiewerke.de Postanschrift: Hamburger Energiewerke GmbH Postfach 71 04 70 22164 Hamburg	04.10.2023	
26.	Hamburg Wasser	Infrastrukturkoordination und Erschließungen Beauskunftung / Sicherung Anlagenbestand Infrastrukturentwicklung HAMBURG WASSER	 Mail: anlageninfo@hamburgwasser.de Internet: www.hamburgwasser.de	24.10.2023	
27.	Hamburger Wasserwerke (HWW)	Hamburger Wasserwerke (HWW)	 Mail: anlageninfo@hamburgwasser.de Internet: www.hamburgwasser.de	24.10.2023	
28.	Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	 Mail: anlageninfo@hamburgwasser.de Internet: www.hamburgwasser.de	24.10.2023	
29.	Hamburger Verkehrsanlagen GmbH	Bau Lichtsignalanlagen		25.10.2023	

			 www.hhva.de		
30.	Hamburger Verkehrsanlagen GmbH	Bau Beleuchtung	 www.hhva.de	27.10.2023	
31.	1&1 Versatel Deutschland GmbH	Leitungsauskunft	1&1 Versatel Deutschland GmbH Aroser Allee 78 13407 Berlin Fax: 030-8188-91111 Leitungsauskunft@1und1.net	19.09.2023	
32.	LIG 53	Abteilung Flächen- und Portfoliomanagement LIG53/16	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen Millerntorplatz 1, 20359 Hamburg 	30.10.2023	
33.	Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA)	Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung	Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA) Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg 	14.11.2023	
34.	Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA)	Schutz und Bewirtschaftung der Grundwassers (W1)	Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA) Amt für Wasser, Abwasser und Geologie Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg 	17.11.2022	

35.	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)	Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung -VE313-	Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung -VE313- Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Alter Steinweg 4 20459 Hamburg [REDACTED]	29.11.2023	
-----	---	---	---	------------	--

Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (Grußformeln, allgemeine Einleitungen o. Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt*

2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme zur 3. Verschickung	Abwägung
1	LSBG B1 – Bestands- und Erhaltungsmanagement Straßen	
1.1	[...] <i>Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Längsparkständen ist in der Planung mit 0,50 m Breite bemessen worden. Laut Regelwerk (ReStra, RASt, ERA) muss dieser jedoch eine Breite von (mindestens) 0,75 m aufweisen. Sollte sich aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche kein Längsparkstreifen mit ausreichend breitem Sicherheitstrennstreifen herstellen lassen, empfehlen wir zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs auf die Herstellung von Längsparkstreifen zu verzichten.</i> [...]	Es handelt sich hierbei um 3 Parkplätze. Aufgrund des vorhandenen Platzangebots und bereits zu geringen Fahrbahnbreiten, kann eine Erweiterung der Sicherheitstrennstreifen nur zu Lasten von Geh- und Radweg erfolgen. Der Entfall dieser Parkplätze würde die ohnehin angespannte Parksituation weiter verschärfen. Dooring-Probleme sind unwahrscheinlich, da ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstand und Fahrbahn bei der Planung bereits berücksichtigt wurde.
2	LSBG Geschäftsbereich X– VX-Verkehrssteuerung	
18.1	[...] <i>von unserer Seite besteht keine Einwand gegen die Verschickung.</i>	Erfolgt nach Festlegung der erforderlichen Änderungen bzgl. LSA

	<p><i>Wir bitten aber um Abstimmung für die Bearbeitung der LSA . Die Endaufschaltung wird durch uns erstellt, für das Umleitungskonzept und die Bauzustände muss ein Büro hinzugezogen werden.</i></p> <p><i>Des weiteren wird für die LSA Bearbeitung die abgestimmte Planung im DWG-Format benötigt.</i></p> <p><i>[...]</i></p>	
3	LSBG S2 - Grün	
3.1	<p>IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt.</p> <p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-41, Hausnummer 26: <i>Offene unversiegelte Baumscheibe muss mindestens 6 m2 betragen</i></p>	Ist angepasst worden.
3.2	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-41, Hausnummer 20: Abweichung vom Regelaufbau (Geh- Radweg) – <i>Aufgrund der kleinteilig vorhandenen wassergebundenen Wegedecke, sind voraussichtlich Abweichungen vom Regelaufbau erforderlich. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzung ermöglichen, sollten im ausreichenden Umfang vorgesehen werden.</i></p> <p><i>Die Umsetzbarkeit muss weiterführend durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden.</i></p>	<p>Muss im Rahmen der Bauarbeiten durch den mit dem Bauvertrag beauftragten Sachverständigen festgelegt werden. Alternative Bauweisen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.</p> <p>Wurzeluntersuchungen werden gem. Abstimmung mit LSBG-S2-Grün im Zuge der Ausführung durchgeführt.</p>
3.3	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-42, U-Bahnstation: <i>Kann der Grünstreifen ggf. noch verlängert werden um eine weitere Pflanzung zu generieren? Besteht in diesem Bereich Leitungsfreiheit?</i></p>	<p>Fläche wird für Stadt-Rad-Station benötigt. Dafür kann jedoch auf der bisher geplanten Fläche eine neue Baumpflanzung erfolgen. Es besteht Leitungsfreiheit an dieser Stelle.</p>
3.4	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-42, Hausnummer 36: Eingriffe in die unversiegelte Baumscheibe vermeiden - <i>Die Herstellung befestigter Flächen innerhalb des unversiegelten Wurzelbereichs (Krone+ 1,50 m) von Bestandsbäumen sind i.d.R. nicht umsetzbar. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen muss durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzung ermöglichen, können im Zuge von Voruntersuchungen definiert werden.</i></p>	Wird umgesetzt.
3.5	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-42, Hausnummer: 38: Neubau und Sanierung von Überfahrten im Baumbereich prüfen – <i>Die Herstellung, Erneuerung oder Erweiterung von Überfahrten kann im Wurzelbereich von Bestandsbäumen zu massiven Wurzelschäden führen. Erweiterungen von bestehenden Zufahrten im Baumbereich sollten daher grundsätzlich vermieden werden. Die Umsetzbarkeit neuer Überfahrten sowie die Sanierung von Bestandszufahrten innerhalb</i></p>	<p>Muss im Rahmen der Bauarbeiten durch den mit dem Bauvertrag beauftragten Sachverständigen festgelegt werden. Alternative Bauweisen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.</p> <p>Wurzeluntersuchungen werden gem. Abstimmung mit LSBG-S2-Grün im Zuge der Ausführung durchgeführt.</p>

	<p><i>des unversiegelten Wurzelbereichs muss i.d.R. im Vorwege durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzung ermöglichen, können im Zuge von Voruntersuchungen definiert werden.</i></p> <p><i>Das Versetzen, der Neubau oder die Sanierung von Bordsteinkanten benötigen einen Arbeitsraum von etwa 50 cm.</i></p>	Wird in der Ausschreibung berücksichtigt.
3.6	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-43, gegenüber Hausnummer 58: <i>Alte Bordkante halten, keine weiteren Befestigungen in Richtung des Bestandsbaum!</i></p>	Um den Alleebaum zu erhalten, wird seitens Bezirksamt-MR3 (s.u.) vorgeschlagen, den rückwärtigen Baum zugunsten der Nebenflächen zu fällen und eine Ersatzpflanzung im näheren Umfeld durchzuführen. Dieser Vorschlag wird umgesetzt.
3.7	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-43, gegenüber Hausnummer 60: <i>siehe Eingriffe in die unversiegelte Baumscheibe vermeiden</i></p>	Wird umgesetzt.
3.8	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-43, Hausnummer 64: <i>siehe Eingriffe in die unversiegelte Baumscheibe vermeiden</i></p>	Wird umgesetzt.
3.9	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-43, Hausnummer 74: <i>Das Versetzen, der Neubau oder die Sanierung von Bordsteinkanten benötigen einen Arbeitsraum von etwa 50 cm.</i></p>	Wird in der Ausschreibung berücksichtigt.
3.10	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-43, Hausnummer 76: Wurzelbrücken/Begehbare Baumscheiben – <i>Die Herstellung einer Wurzelbrücke oder begehbaren Baumscheibe im Wurzelbereich prüfen, um den Bestandsbaum zu halten. Es muss berücksichtigt werden, dass zur Umsetzung eine gewisse Aufbauhöhe erforderlich ist. Die Höhenplanung und die Umsetzbarkeit sind dahingehend zu prüfen oder durch einen Sachverständigen kontrollieren zu lassen.</i></p>	Muss im Rahmen der Bauarbeiten durch den mit dem Bauvertrag beauftragten Sachverständigen festgelegt werden. Alternative Bauweisen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.
3.11	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-44, gegenüber Hausnummer 102: <i>siehe Eingriffe in die unversiegelte Baumscheibe vermeiden</i></p>	Wird umgesetzt.
3.12	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-44, gegenüber Hausnummer 76: <i>vergrößern</i></p>	Wird umgesetzt.
3.13	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-44, Hausnummer 104: <i>siehe Abweichung vom Regelaufbau</i></p>	Muss im Rahmen der Bauarbeiten durch den mit dem Bauvertrag beauftragten Sachverständigen festgelegt werden. Alternative Bauweisen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.
3.14	<p>IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-44, Hausnummer 112: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i></p>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt.

3.15	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-44, Hausnummer 96: <i>siehe Eingriffe in die unversiegelte Baumscheibe vermeiden / Neubau und Sanierung von Überfahrten im Baumbereich prüfen</i>	Wird umgesetzt.
3.16	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-45, gegenüber Hausnummer 134: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Es besteht Leitungsfreiheit.
3.17	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-45, gegenüber Hausnummer 122: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.18	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-45, gegenüber Hausnummer 136: <i>Neupflanzung prüfen</i>	Neupflanzung entfällt nach Sichtweitenprüfung.
3.19	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-46, gegenüber Hausnummer 168: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.20	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-46, gegenüber Hausnummer 154: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.21	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-46, gegenüber Hausnummer 160: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.22	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-46, Hausnummer 166: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.23	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-46, Hausnummer 166: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.24	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-47, gegenüber Hausnummer 180: <i>Sonderbauweise vorsehen</i>	Muss im Rahmen der Bauarbeiten durch den mit dem Bauvertrag beauftragten Sachverständigen festgelegt werden. Alternative Bauweisen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.
3.25	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-47, gegenüber Hausnummer 190: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.26	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-47, gegenüber Hausnummer 182: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.27	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, gegenüber Hausnummer 222: <i>An der Stelle der Neupflanzung ist im Plan ein Bestandsbaum abgebildet. Bitte prüfen!</i>	Hier ist im Rahmen der Bauarbeiten zur Sicherstellung der Rettungswege für die Feuerwehr die Fällung des Bestandsbaumes vorgesehen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dort eine Neupflanzung vorgesehen. Ob der Baum aufgrund der Änderung des Bauverfahrens noch gefällt werden muss, muss durch HSE festgelegt werden. Andernfalls kann der Baum erhalten werden.

3.28	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, Hausnummer 223: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.29	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, Hausnummer 217: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.30	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, Hausnummer 209: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Standort entfällt, da an dieser Stelle eine Grundstückszufahrt neu hergestellt wurde
3.31	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, Hausnummer 207: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt. Es besteht Leitungsfreiheit bzw. Zustimmung zur Überbauung.
3.32	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-48, gegenüber hausnummer 225: <i>Die offene unversiegelte Baumscheibe sollte mindestens 6 m2 betragen.</i>	Wird umgesetzt.
3.33	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-49, Hausnummer 239: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt.
3.34	IPP: Zu Zeichnung 18/12837-04-50, Hausnummer 271: <i>Leitungsfreiheit prüfen!</i>	Ist im Rahmen der Trassenplanung erfolgt.
4	BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) – Amt M	
4.1	[...] <i>die geplante StadtRAD-Station befindet sich leider auf der dem Radweg gegenüberliegenden Straßenseite. Es ist nachvollziehbar, dass eine Fläche auf der Seite des Radwegs nicht zur Verfügung steht. Daher sollte geprüft werden, ob die StadtRAD-Station näher zur Lichtsignalanlage Höhe U Klein Borstel gelegt werden kann (zwischen LSA und Baumstreifen), damit StadtRAD-Nutzende den Radweg gut erreichen können.</i>	StadtRAD-Station wird auf die westliche Seite der FLSA versetzt.
4.2	<u>Zu Punkt: 1.2 Fachliche Vorgaben/Planungsauftrag</u> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Vorschlag Formulierung: Ziel „ist die Erneuerung des Zustandes in Verbindung mit einer“ der Überplanung...</i> • <i>Hinweis: Es sollten dringende Bedarfe der Leitungsträger erwähnt werden. Siehe 2. Nachbewilligungs-Drucksache Straßenbaumaßnahmen in Folge der Leitungsträgerarbeiten.</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.3	<u>Zu Punkt: 2.1.4 Schadensbild</u> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hinweis: Die letzte ZEB erfolgte im Jahr 2020. Im Text wird hierbei auf das Jahr 2018 eingegangen.</i> • <i>Textergänzung: Die vorschreitende Schädigung der Fahrbaren macht eine zunehmende Ausbesserung von Schlaglöchern und sonstigen Schäden notwendig.</i> • <i>Textergänzung zur Lebensdauer siehe Abschnitt 5.3</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden. In der Berechnung der Belastungsklasse ist eine Prognose der zukünftig zu erwartenden Verkehrszahlen (einschl.

	<ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Es sollte geprüft werden, ob die vorhandene Belastungsklasse noch den verkehrlichen Anforderungen entspricht. (Anforderungen an die Soll BKL 3.2 gemäß FHH Atlas.) Eine Aussage zur zukünftigen erforderlichen Belastungsklasse nach Umbau sollte erfolgen.</i> 	Busverkehr) berücksichtigt worden. Die tatsächliche Entwicklung der Verkehrszahlen in den vergangenen Jahren entspricht im Wesentlichen der der Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsbelastung und beschreibt keine erhebliche Vergrößerung der Verkehre.
4.4	<u>Zu Punkt: 2.2.1 Aufstellung und Abmessung</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Text Ergänzung zum besseren Verständnis: Im Süd-Westen mündet die Wellingsbütteler Landstraße in die Fuhlsbüttler Straße.</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.5	<u>Zu Punkt: 2.2.8 Unfallgeschehen</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Der Auswertungszeitraum sollte aktualisiert werden. Dieser kann mit Daten bis Ende 2022 aktualisiert werden.</i> <i>Hinweis: Liegen in der Wellingsbütteler Landstraße UHS vor? Oder ist das vorhandene Unfallgeschehen, bis auf die Konzentrationen KP Kleine Horst eher unauffällig?</i> <i>Liegen UHS vor, sollte beschrieben werden, 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.)</i> 	Verkehrsunfalldaten für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2022 liegen vor und werden im Rahmen des Erläuterungsberichtes ausgewertet. Laut Auswertung seitens VD liegen aktuell keine Unfallschwerpunkte bzw. Hinweise auf strukturelle Probleme im Verkehrsraum vor. Die Vielfalt der Unfallursachen deutet auf individuelles Fehlverhalten der Unfallverursacher. An den Knotenpunkten liegen Abbiegeunfälle ohne eine signifikante Häufung vor.
4.6	<u>Zu Punkt: 2.3.1 Straßenausstattung</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Das genannte Autohaus wurde bereits zurückgebaut. Aktuell befindet sich dort eine Brachfläche.</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.7	<u>Zu Punkt: 3.1.1 Verkehrskonzeption</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Es sollte auf die alternative Radverkehrsführung in der Stübeheide verwiesen werden.</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.8	<u>Zu Punkt: 3.2.7 Radverkehrsführung</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Die im Plan vermerkte LSA-Anforderung für den Radverkehr am Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Stübeheide wird nicht beschrieben.</i> 	Ist im Erläuterungsbericht ergänzt worden.
4.9	<u>Zu Punkt: 3.2.8 Ruhender Verkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: Es sollte beschrieben werden wie der Wegfall von 53 Parkständen zwischen der U-Bahnstation Kl. Borstel und Grüner Winkel bewertet wird. (Hoher Parkdruck oder eher unproblematisch?)</i> 	Ist im Erläuterungsbericht ergänzt worden.
4.10	<u>Zu Punkt: 3.2.10 Grün- und Baumpflanzungen</u>	Ist im Erläuterungsbericht korrigiert worden.

	<ul style="list-style-type: none"> <i>Hinweis: In Tabelle 71 werden 22 neue Bäume aufgelistet. Der Text der Baumbilanz spricht hierbei von 20. Auch wird im weiteren Text für die Baumbilanz auf die Tabelle 10 anstatt 71 verwiesen.</i> 	
4.11	<p><u>Zu Punkt: 3.2.11 Straßenraumausstattung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Anmerkung: Es sollte geprüft werden, ob und für welche Zielgruppe die Fahrradbügel Höhe Stübeheide (Nordseite/Alstertal) in der Anzahl benötigt werden. Alternativ könnte ein Teil gegenüber der Hausnummer 96 versetzt werden, um hier Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Eingang ins Alstertal (Alsterwiesen) bereitzustellen.</i> 	Die Fahrradbügel werden auf die östliche Seite der angrenzenden Zufahrt verschoben und die angrenzende Parkfläche in eine Fahrradstellfläche inkl. Lastenradbügeln umgewandelt.
4.12	<p><u>Zu Punkt: 5.2 Kosten und Finanzierung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Bitte Korrektur Übernehmen: „Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan „7.1“ der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Aufgabenbereich „301“ - Verkehr und Straßenwesen. Die investiven Mittel stehen im Investitionsprogramm - öffentliche Straßeninfrastruktur in der Produktgruppe „301.02“ zur Verfügung. Konsumtive Mittel stehen auf dem Ortsprodukt: „1-301. 02.01.004.001 - 214“ Durchführung investiver Baumaßnahmen Stadtstraßen zur Verfügung.“ „Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt „1001“- Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen.“</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.13	<p><u>Zu Punkt: 5.3 Wirtschaftlichkeit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Vorschlag Formulierung: „Die Fahrbahnoberfläche der Wellingsbütteler Landstraße „ist sehr schadhaft und“ befindet sich.... „</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.14	<p><u>Zu Punkt: 5.7 Auswirkungen aus Immissionen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Vorschlag Formulierung: Satz streichen: „-Im Gegensatz dazu sind Überholvorgänge zum Teil nicht mehr möglich und das allgemeine Geschwindigkeitsniveau wird zukünftig eher reduziert.“</i> 	Ist in den Erläuterungsbericht übernommen worden.
4.15	<i>Wir regen an, die Baumstandorte und Grünflächen hydrologisch zu optimieren und die Entwässerung des Seitenraumes in die Grünflächen vorzusehen.</i>	Die Gehwegflächen entwässern durch das vorgesehene Quergefälle in Richtung Fahrbahn bzw. Grünflächen.
5	BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) – Amt MV	
5.1	<p>[...] von Seiten BVM-MV gibt es hierzu keine Anmerkungen. [...]</p>	
6	Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) GmbH – ÖB	

<p>6.1</p>	<p>[...] Die Wellingsbütteler Landstraße wird abweichend eines typischen Hauptverkehrsstraßencharakters beidseitig von alten dichtstehenden Baumständen flankiert. Die Abschattung der Straßenbeleuchtung durch Straßenbegleitgrün führte so über die Jahre zu Beeinträchtigungen der Ausleuchtungsgrade, die im EB näher beschrieben sind (s.u.). Ursächlich dafür u.a., dass seit Einführung energetisch bedingter Sparbeschlüsse Hamburgs, Leuchten nur einlampig zu betreiben sind, vorgeschriebene lichttechnische Werte nicht erreicht werden. Unabhängig verkehrsplanerisch bedingter erforderlicher Maststandortänderungen besteht die Aufgabe, eine Verbesserung der Beleuchtung zu erreichen. Mit weiter optimierten LED-Optiken der Leuchtenhersteller (Stand Sept.2023) wurden am „Präzedenzfall“ Wellingsbütteler Landstraße Leuchten aktuell mit diversen Abstrahlcharakteristika gerechnet. Die LED-Technik bietet mit den energieeffiziente Lösungen, Straßenquerschnitt und Hauptverkehrsstraßencharakter der Wellingsbütteler Landstraße entsprechend das allgemeine Beleuchtungsniveau anzuheben und Ausleuchtungsgrade der Fahrbahn zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr anzuheben. Dabei sind Lichtpunkthöhen von 7,5 m lichttechnisch bedingt weiterhin einzusetzen. Leuchten unterhalb der Baumkronen über niedrigere Lichtmaste zu positionieren, würde eine durchgängige zweite Masttrasse entlang der Südseite einfordern. Ergebnis und Kostenbeitrag kann aufgrund hohen Arbeitsaufkommens erst in ca. 14 Tagen konkret mitgeteilt werden. Hier auch der Hinweis, dass mit Optimierung der Beleuchtung vereinzelt Standortveränderungen und -ergänzungen von Lichtmasten erforderlich sind. Es wird gebeten, die späte Abgabe von Stellungnahme und Kostenbeitrag zu entschuldigen. Mit grober Kostenvorausschau ergibt sich ein Kostenvolumen von ca. [REDACTED] Im EB der 3. Verschickung Textpassagen auszugsweise: <u>Auszug EB Seite 11 von 50</u></p>	<p>Die aktualisierte ÖB-Planung wird in der weiteren Planung berücksichtigt, die Kostenbeiträge werden entsprechend übernommen (siehe unter Punkt 30.).</p>
------------	---	---

	<p><i>„Öffentliche Beleuchtung: Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich zahlreiche Beleuchtungsmaste. Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet einseitig in den nördlichen Nebenflächen. Die Ausleuchtung der Fahrbahn und insbesondere der Nebenflächen sind zurzeit deutlich unzureichend. Dies resultiert aus den großen Baumkronen und den schwachen Leuchtmitteln. Die schlechte Ausleuchtung wurde auch durch Aussagen der Anwohner an den LSBG bestätigt.“</i></p> <p><u>Auszug EB Seite 44 von 50</u></p> <p><i>„Öffentliche Beleuchtung: Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) versetzt. Betroffen sind 5 öffentliche Beleuchtungsmaste, davon befinden sich 4 Stück auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und U Bahnstation Klein Borstel und einer auf der Mittelinsel im Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße. Aufgrund der Fahrbahnverbreiterung und Verkleinerung der Mittelinsel werden die fünf ÖB-Maste versetzt. Alle zu versetzenden ÖB-Maste sind in den verkehrstechnischen Lageplänen gekennzeichnet. Darüber hinaus wird aufgrund der zurzeit unzureichenden Ausleuchtung der Fahrbahn und insbesondere der Nebenflächen die öffentliche Beleuchtung mit modernen LED-Leuchten ausgestattet. Aufgrund der sehr vielen Leitungskonfliktpunkte mit dem ursprünglichen Beleuchtungskonzept (Stand 02.10.2020) hat Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) am 08.12.2020 ein neues und angepasstes Beleuchtungskonzept übergeben, dass vollständig in die bisherige Planung übernommen wurde. Auf Basis der vorliegenden aktualisierten Planung wird mit HHVA ein angepasstes Planungskonzept abgestimmt, welches an die Anforderungen an den Verkehrsraum angepasst ist.“</i></p> <p>[...]</p>	
7	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Allg. Verwaltung, N/MR1	
7.1	<i>Für die Vorgärten liegen bei N/MR1 keine langfristigen Sondernutzungen bzw. öffentlich-rechtliche Verträge vor.</i>	Wird zur Kenntnis genommen.
8	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau N/MR 2, Allgemeine Planungshinweise	
8.1	<i>a) Hinweis zur Erstellung und Abgabe des GIS-Übernahmeplans beim Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau, N/MR 22:</i>	Wird zur Kenntnis genommen.

<p><i>Herstellung einer Revisionszeichnung. Die Zeichnungen sind von einem in Hamburg anerkannten Vermessungsbüro anzufertigen. Die Zeichnungen sind im Maßstab 1:250 in Anlehnung an den „Normierungskatalog zur Erstellung und Bearbeitung digitaler Datenbestände der Verkehrsplanung“ November 2008, sowie des Objektkataloges des AG in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.</i></p> <p><i>Der Revisionsplan ist auf CD in digitaler Form (ACAD 2010, DWG oder DXF Format), sowie einfach in analoger Form (M 1:250) abzugeben. Das Aufmaß muss eine Lagegenauigkeit von +/- 3 cm einhalten. In den Zeichnungen sind zwingend einzutragen: Nordpfeil, Straßen- und Gewässernamen, sowie Autor, Datum und Lagestatus, bei mehreren Plänen muss eine Planübersicht im Stempelfeld gezeigt sein. Die Zeichnungen müssen im Lagestatus 310 (kurz) bzw. dem Koordinatensystem ETRS UTM Zone 32N georeferenziert sein. Der Endbestandsplan muss alle neu hergestellten Flächen, Linien (Linienobjekte mit einer Breite >30cm sollen aus zwei von der jeweiligen Breite abhängigen geschlossen Polylinien hergestellt werden) und Punktobjekte enthalten. Flächen unterschiedlicher Materialart, Rad- und Gehwege, oberirdische Leitungen, Leitungsmaste, Lichtsignalanlagen, Böschungen, Stützmauern, Hauseingänge, Kasematten, Mauern, Hecken, Zäune, Gräben, Schalt und Verteilerschränke, Schachtabdeckungen, mit Abmessungen, Schieber, Brunnen, Verkehrszeichen, Straßenabläufe, fest verankerte Straßenmöblierung, Gehwegüberfahrten, Fußgängerüberwege, Radwegüberfahrten, Bäume, etc. sind darzustellen.</i></p> <p><i>Bäume werden mit Angabe des Stammdurchmessers und der Kronenausdehnungen dargestellt. Straßenbegleitgrünflächen sind vollständig einzutragen.</i></p> <p><i>Einzutragen sind die Stationierungen der Straßenachse, diese ist aus den gültigen Ausführungsplänen zu übernehmen, ist keine Stationierung vorhanden, ist sie im Abstand von 20 bis maximal 25m zu bilden.</i></p> <p><i>An den Stationierungen sind Höhenschnitte zu messen (NN Höhen nach DHHN92, an Fahrbahnachse, Fahrbahnrand, Wasserlauf, Bordkante, etc.).</i></p> <p><i>Kanalschachtabdeckungen und Straßenabläufe sind mit einer gesonderten NN Höhe anzugeben. Die Höhen müssen alle neu umgesetzten Maße anzeigen und eine Genauigkeit von + / - 1cm haben.</i></p> <p><i>Falls ASCII Höhenpunkte zur Verfügung stehen sind diese in Form einer .xyz Datei mit abzugeben.</i></p> <p><i>Der Flächenumfang für die örtliche Aufnahme ist die, durch die ausgeschriebenen</i></p>	
---	--

	<p><i>Bauarbeiten beanspruchte Straßen- und Wegefläche.</i></p> <p><i>Die Informationen des Amtlichen Liegenschaftskatasters sind als externe Referenz zu hinterlegen und können beim AG angefordert werden. Im Bereich des Aufmaßes sind die Informationen des Amtlichen Liegenschaftskatasters zu löschen.</i></p> <p><i>Ein Satz Pläne ohne Eintragung der Höhen und ein Satz Pläne mit Eintragung der Höhen sind abzuliefern.</i></p> <p><i>Für AG interne Abrechnungen sind zusätzlich alle Teilflächen der unterschiedlichen Befestigungsarten wie Fahrbahn, Parkflächen, Plattenflächen, Grandwege, Grünflächen, etc. mit geschlossenen Polylinien zu umringen. Die Polylinien dürfen sich nicht überdecken oder überlappen. Es dürfen keine Zwischenräume vorhanden sein. An Kreuzungen sind die Polylinien zu brechen. Die direkte Auslese der Flächen und Längenkennzahlen muss gewährleistet sein. Für die verschiedenen Befestigungsarten sind gesonderte Layer zu bilden mit dem Präfix POLY. Für AG interne weitere Verarbeitung ist ein Layer „Zentroid“ zu erstellen, welcher das Oberflächenmaterial enthält. Für jede gebildete Fläche muss ein Zentroid angegeben sein. Sämtliche Teilflächen sind mit einem allesumschließenden Umring zu versehen, dessen Gesamtfläche muss die Summe aller Einzelflächen ergeben. Kreise sind aus 2 Halbbögen zu zeichnen. Alle Flächen sind in 2D darzustellen.</i></p>	
8.2	<p><i>b) Werden Gehwege und Gehwegüberfahrten verändert, so sind diese grundsätzlich barrierefrei und gemäß ReStra herzustellen. Das schließt das zu verwendende Material - vor allem bei Gehwegüberfahrten Wabensteinpflaster - mit ein. Werden Gehwegüberfahrten weder in ihrer Lage noch in ihrer Breite verändert, so ist zumindest eine barrierefreie Querung der Zufahrten im Bereich des Gehweges sicherzustellen. Soll anstatt der gemäß ReStra vorgesehenen Wabensteine Natursteinpflaster verwendet werden, so kommt lediglich geschnittenes Natursteingroßpflaster mit vergossenen Fugen im Gehwegbereich in Frage. Eine beidseitige Einfassung mit taktilen Elementen ist dabei gemäß ReStra nicht vorgesehen und kommt für N/MR 2 daher auch nicht in Betracht.</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.
8.3	<p><i>c) Allgemein und vor allem im Bereich von Baumscheiben soll möglichst der Einbau von Grand vermieden werden. Im Bereich von Baumscheiben kommt statt der herkömmlichen Befestigung (Pflaster 25 x 25 x 7 cm) z.B. Rechteckpflaster (10x20x6 cm) als Alternative in Frage. Parkstände, die im Kronenbereich von Bäumen liegen, können mit verfüllten Kunststoffwaben hergestellt werden. Bei einer Abweichung vom Regelaufbau sollte die</i></p>	Ist berücksichtigt worden. Als Alternative Bauweise wird TTE-Pflaster vorgesehen, andere Bauweisen werden bei Bedarf mit dem Gutachter vor Ort nach Vorgabe durch LSBG-S2-Grün abgestimmt.

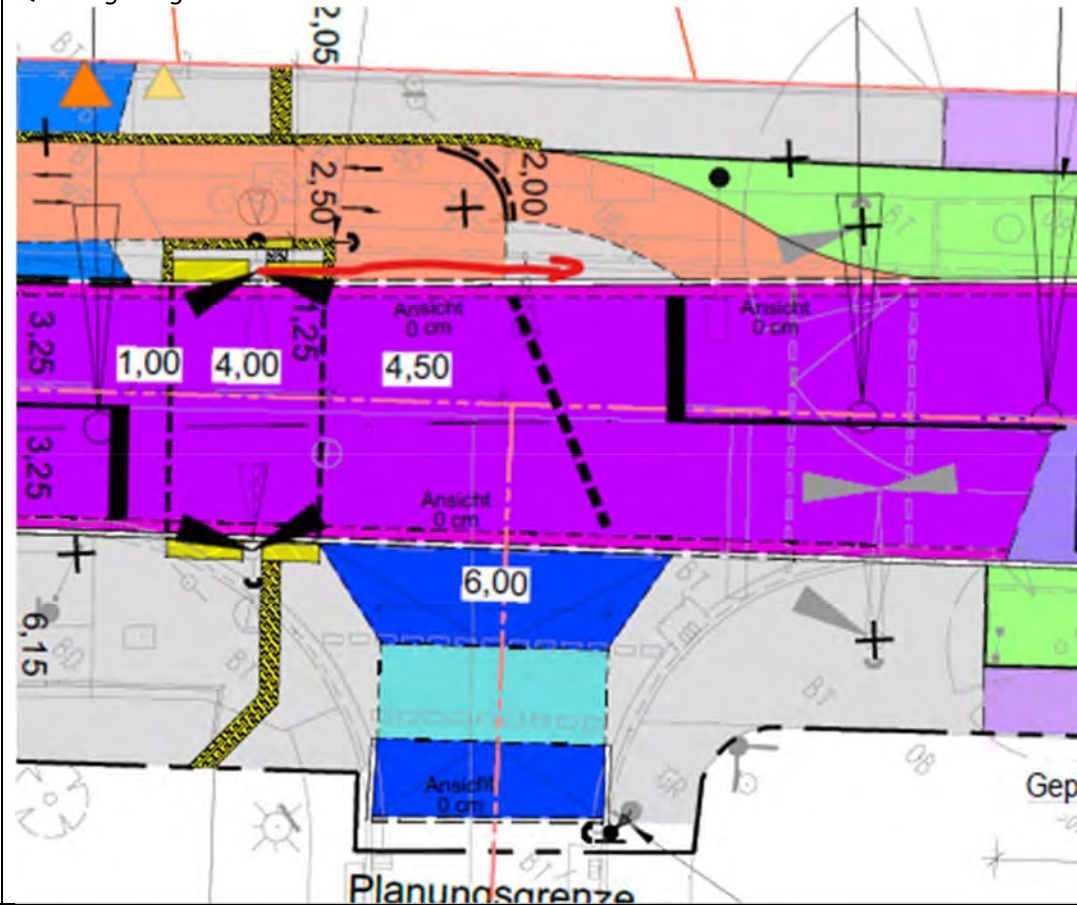
	<i>Wegeaufsicht (N/MR 23) im Verlauf der Planung kontaktiert werden. Allgemein ist die baumverträgliche Machbarkeit vorher zu überprüfen, die Art des Belags ist danach ggf. entsprechend anzupassen.</i>	
8.4	<i>d) Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügelschloss + Schlüssel) vorzusehen und nicht mit einer 3-Kant-Schließung.</i>	Wird zur Kenntnis genommen.
8.5	<i>e) Der zuständige bezirkliche Regionalausschuss wird parallel zur internen Verschickung über die Planung informiert.</i>	Wird zur Kenntnis genommen.
8.6	<i>f) In Bereichen, in denen durch die Überplanung bestehende Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten aufgehoben werden sollen, muss die zukünftige Entwässerung der Flächen sichergestellt werden. Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten sind daher dem neuen Zustand so anzupassen, dass eine korrekte Entwässerung der Flächen erfolgen kann. Dies gilt vor allem auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.</i>	Wird in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.
8.7	<i>g) Die Grundinstandsetzung der Straße (Vollausbau und Erschließung) bedingt eine Untersuchung der Reinigungsbedürftigkeit des Straßenabwassers, sowie eine Überprüfung ob ein Rückhaltevolumen erforderlich wird. Die Überprüfung der Entwässerungseinrichtung ist im Rahmen der Entwurfsplanung abzuschließen, um Verzögerungen im Planungsablauf und dem damit verbundenen Baubeginn zu verhindern. Zur Abstimmung der Reinigungsbedürftigkeit sind die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) und Hamburg Wasser einzubinden.</i>	Die der Planung zugrundeliegende Machbarkeitsstudie zum Regenwassermanagement weist für den Abschnitt Wellingsbütteler Landstraße keine zusätzlich erforderlichen Entwässerungseinrichtungen aus. Das dortige Mischwassersystem wird im Zuge dieses Kooperationsprojektes optimiert.
8.8	<i>h) Bei der Anordnung von Fahrgastunterständen ist darauf zu achten, dass eine bedarfsgerechte und den Anforderungen der Barrierefreiheit genügende nutzbare Breite für Fußgänger verfügbar ist. Diese darf 1,50 m auch bei sehr geringem Fußverkehr nicht unterschreiten. Dabei ist aus Gefährdungsgründen der Sicherheitstrennstreifen gem. Regelwerk nicht mit anzusetzen und die Sitzbank bei FGU ohne Seitenwänden anzusetzen. Ggf. ist auf den FGU zu verzichten.</i>	Ist bei der Platzierung der FGU berücksichtigt worden.
8.9	<i>i) Für alle Bereiche, in denen Privateigentümer den öffentlichen Grund überbaut haben, sind die Eigentümer der jeweiligen Flurstücke im Rahmen dieser Maßnahme von der Planungs- und Baudienststelle aufzufordern, die Einbauten bis zur Flurstücksgrenze zurückzubauen.</i>	Der LSBG steht mit den entsprechenden Privateigentümern in Kontakt.
8.10	<i>j) Es ist darauf zu achten, taktile Begrenzungselemente zur Abgrenzung von Fahrradbügeln und anderen festen Einbauten zum restlichen Gehweg vorzusehen.</i>	Ist bereits berücksichtigt worden.

	<i>Hierfür soll Kleinpflaster, anthrazit, 3-reihig, 25 cm breit und keine Noppenplatte verwendet werden. Das Kleinpflaster ist so zu wählen, dass die Oberfläche ausreichend rau und somit taktil erfassbar ist.</i>	
8.11	<i>k) Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn / dem Radfahrstreifen soll im gesamten Planungsgebiet zur Unterscheidung des restlichen Gehweges mit grauen Pflastersteinen 25 cm x 25 cm (2-reihig) im Längsverband vorgesehen werden.</i>	Ist bereits berücksichtigt worden. Im Bereich von Parkständen zwischen Baumquartieren ist das TTE-System mit grauem Pflaster vorgesehen.
8.12	<i>l) Bestehende Baumschutzbügel zu entfernen, sofern diese nicht benötigt werden, wird grundsätzlich positiv gesehen, da so eine anderweitige Nutzung ausgeschlossen werden kann. Es muss beachtet werden, dass Bügel i.d.R. nur knapp unter Geländeoberkante abgeschnitten werden können, da sonst Wurzeln beschädigt werden.</i>	Wird in der Ausschreibung berücksichtigt.
8.13	<i>m) Sollten die Ansichten der Bordkanten an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.</i>	Wird umgesetzt.
8.14	<i>n) Die Überfahrten sollten vermasst werden. Für Überfahrten ist das Minimierungsgebot für Überfahrten zu beachten (HWG / ReStra). Wird von den Regelbreiten (3,0 m Pkw / 4,50 m Gewerbe) abgewichen, ist dies zu begründen. Überfahrtsbreiten über 6,0 m sind nicht zulässig. Bei überbreiten Gehwegüberfahrten, deren Notwendigkeit nachgewiesen ist, müssen grundsätzlich Sprunginseln vorgesehen werden, um den kreuzenden Fußgängerverkehr zu schützen. Diese sollen so befestigt werden, dass eine Unterscheidung von den sonstigen Gehwegflächen erkennbar ist. Andernfalls können die Gehwegüberfahrten von der Wegeaufsicht nicht übernommen werden. Bestandsüberfahrten, die eine zu geringe Breite aufweisen, sind ebenfalls anzupassen und im Rahmen der Maßnahme in Regelbreite herzustellen.</i>	Wird umgesetzt.
8.15	<i>o) Werden Einmündungen als Gehwegüberfahrten hergestellt, so ist darauf zu achten, dass der Gehweg entlang der übergeordneten Straße mit Betonsteinpflaster durchgebaut wird. Aus bautechnischen Gründen ist i. d. R. eine Steinstärke von 10 cm erforderlich. Die Rampen sollen mit Rechteckpflaster hergestellt werden.</i>	Wird umgesetzt
8.16	<i>p) Dem Erläuterungsbericht ist nicht zu entnehmen, ob aufgrund der Veränderung der Parkstände eine möglicherweise erforderliche Anleiterbarkeit der Häuser im Planungsgebiet auch zukünftig gegeben sein wird. Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Planungs- und Baudienststelle zu prüfen ist, ob durch die Umsetzung der Maßnahme,</i>	Eine Anleiterbarkeit ist gem. Auskunft der Feuerwehr vor der Hausnummer 24 erforderlich. Dort ist weiterhin ein Stellplatz vorgesehen, sodass eine Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge vorhanden ist.

	<p><i>z.B. durch die Veränderung der Parkstandsanordnung, bestehende Anleiterbarkeiten verändert werden und dadurch neue Maßnahmen zur Sicherstellung der Anleiterbarkeit erforderlich werden.</i></p> <p><i>Da kein Kataster geführt wird, kann N/MR 2 keine Flächen aufgeben, die für eine Anleiterbarkeit freigehalten werden müssen. N/MR 2 empfiehlt im Bedarfsfall eine Anfrage beim Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ).</i></p>	<p>Im weiteren Streckenverlauf bestehen Feuerwehrezufahrten zu Grundstücken, an diesen wird jedoch im Zuge der Planung keine Veränderung stattfinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wellingsbütteler Landstraße 24-28 - Anleiterbarkeit - Wellingsbütteler Landstraße 59 – 61 – Zugang rückwärtige Bebauung - Wellingsbütteler Landstraße 67 – 69 – Zugang rückwärtige Bebauung - Wellingsbütteler Landstraße/ Grüner Winkel – Haus Alstertal
9	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt Management öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau N/MR 2, Hinweise zur verschickten Planung	
9.1	<p><i>Die Modifizierung der geplanten Radverkehrsführung zwischen Fuhlsbüttler Straße und Stübeheide gegenüber der 2. Verschickung, die sowohl den in der Zwischenzeit gestiegenen Anforderungen an Radverkehrsanlagen als auch den Änderungen bei der Lage und dem hohen Standard des geplanten Radschnellwegs Rechnung tragen, der nach aktuellem Planungsstand östlich der U-Bahnstation Klein Borstel auf die Wellingsbütteler Landstraße trifft wird begrüßt.</i></p> <p><i>Bedauerlicherweise bleibt für den Radverkehr östlich der Stübeheide nur die Fahrbahnnutzung im Mischverkehr bei Tempo50. Da der Verzicht auf eine separate Radverkehrsanlage aufgrund der fehlenden Fläche nachvollziehbar ist, sollte wenigstens die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo30 weiterhin das Ziel der Planung sein. Dies könnte auch ermöglichen, durch Verschwenk der Fahrbahn und/oder Einbau von Einengungen der Fahrbahn zumindest auf einen Teil der Baumfällungen zu verzichten, ohne die Breite des Radund des Gehwegs einzuschränken.</i></p>	<p>Im Rahmen der bisherigen Abstimmungen wurde bereits die Möglichkeit der Einrichtung von Tempo30 Abschnitten mit VD und den PKs erörtert. Da es sich bei dem Streckenabschnitt um eine Hauptverkehrsstraße handelt und direkt angrenzend keine Einrichtungen mit entsprechendem Schutzbedarf (Schule, Kirche etc.) vorhanden ist, ist aufgrund der aktuellen Gesetzeslage eine Anordnung von Tempo30 nicht möglich.</p>
9.2	<p><i>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist gleichwohl bestrebt, durch den Ausbau des Straßenzugs Stübeheide-Sanderskoppel-Barkenkoppel zumindest die alternative Führung des Radverkehrs durch Klein Borstel sicherzustellen.</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
9.3	<p><i>Im Detail bitten wir um Berücksichtigung der folgenden Aspekte in der weiteren Planung: Folgender Fahrradbügeltyp sollte eingeplant werden: Fahrradbügel aus RR 80 x 20 x 2, 0,80 m Aufstellhöhe, 1000 mm breit, 1200 mm hoch, als ununterbrochene Stahlkonstruktion in Farbe anthrazit (DB 703) beschichtet</i></p>	<p>Wird in der Ausschreibung berücksichtigt.</p>

9.4	<p>An geeigneten Stellen sollten zusätzlich auch Lastenradbügel vorgesehen werden. Dafür ist das folgende Modell zu verwenden: Lastenradanlehnbügel aus Rundrohr \varnothing 48 mm (mit Schild) in Farbe anthrazit (DB 703). 0,80 m Aufstellhöhe, 350 mm breit, 1200 mm hoch, als ununterbrochene Stahlrohrkonstruktion Zusätzlich soll im oberen Bereich eine 110 mm hohe und 2,5 mm starke Platte mittig zwischen den vertikalen Streben des Bügels verschweißt werden. Diese Platte enthält beidseitig sichtbar das Piktogramm eines Lastenrades.</p>	<p>Wird in der Ausschreibung berücksichtigt. Eine Platzierung erfolgt in den Planunterlagen.</p>
9.5	<p>Wo möglich, sollte eine (weitere) Reduzierung der Kfz-Fahrstreifenbreiten oder anderer Flächen geprüft werden, um sowohl bei Zweirichtungsradweg als auch beim Gehweg ausreichende bis komfortable Breiten zu erreichen.</p>	<p>Die vorhandenen Fahrbahnbreiten weisen bereits Mindestmaße auf, eine weitere Reduzierung der Fahrbahnbreiten würde die Befahrbarkeit mit Bussen oder LKW insbesondere im Begegnungsverkehr erheblich einschränken und somit die Verkehrssicherheit erheblich reduzieren. Durchgängige Fahrbahnbreiten sind auf Hauptverkehrsstraßen notwendig.</p>
9.6	<p>Im Bereich der U-Bahnstation Klein Borstel sollten Rüttelstreifen oder andere die Aufmerksamkeit der Radfahrenden erregende Elemente eingeplant werden, um Konflikte mit dem querenden Fußverkehr zu entschärfen. Im Bereich der Bushaltestelle sollte die Einsetzung eines Gitters geprüft werden, das zu einer Kanalisierung des Fußverkehrs führen und ungeordnetes/unübersichtliches Queren des Radweges vermeiden würde.</p>	<p>Es sind taktile Elemente zwischen Rad- und Gehweg vorgesehen gem. ReStra. Die Platzierung von Gittern ist aus Platzgründen nicht möglich.</p>
9.7	<p>Auch im Bereich der Einmündung des künftigen Radschnellwegs sollten Elemente zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Radfahrenden entlang der Wellingsbütteler Landstraße eingeplant werden. Lage und Form der Einmündung werden sich im Laufe des Planungsprozesses noch verändern/konkretisieren; um entsprechende Übernahme wird gebeten.</p>	<p>Der aktuelle Planungsstand der Radroute Plus wird berücksichtigt. Die Ausgestaltung der Einmündung wird im Rahmen der Planung der RadRoute plus erfolgen, diese abgestimmte Planung wird anschließend übernommen.</p>
9.8	<p>Die Querung der Wellingsbütteler Landstraße an der Einmündung/Überfahrt Stübeheide im Schatten der F-LSA wird begrüßt. Für die vorgesehene LSA-Anforderung für Radfahrende sollten innovative Umsetzungen geprüft werden, die ein Anhalten und Drücken überflüssig machen. Insbesondere entlang des Zweirichtungsradwegs könnten dies auch weiter entfernt liegende Kontaktschleifen sein. Es sollten Vorkehrungen geprüft werden, die einen Konflikt zwischen aus der Stübeheide ausfahrenden Pkw und Radfahrenden vermeiden, die aus Richtung Westen kommend die Wellingsbütteler Landstraße queren, insbesondere wenn sie</p>	<p>Seitens des Bezirks ist die Absicht vorhanden, die Stübeheide für den Radverkehr zu optimieren und somit ein besseres Angebot für Radfahrende parallel zur Wellingsbütteler Landstraße zu schaffen. Somit wird für die weitere Planung die gesicherte Führung des Radverkehrs in die Stübeheide weiter detailliert.</p>

nach Osten weiter fahren. Zusätzlich sollte in Betracht gezogen werden, die obere LSA für den Autoverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße ggfs. auf die Insel zwischen den Radwegen zu verlegen. Dort gibt es zwar eine obligatorische Haltelinie, diese befindet sich zurzeit jedoch in einem Abstand von ca. 6m zur LSA. Mit der Umstellung des LSA-Mastes könnte ein Halten auf der für den Radverkehr vorgesehene Querungsmöglichkeit in die Stübeheide verhindert werden.



Die Einrichtung bzw. Ertüchtigung der Route erfolgt im Idealfall parallel zur hier betrachteten Maßnahme mit Fertigstellung des Bauabschnittes bis zur Stübeheide. Die Versetzung der Fußgängerfurt zur gesicherten Führung der Fußgänger mit der damit verbundenen erforderlichen Vollsignalisierung des Knotens wird für die weitere Planung berücksichtigt.

9.9 Auch an der Einmündung/Überfahrt Borstels Ende sollte die F-LSA genutzt werden, um Radfahrenden ein Einbiegen in die Wellingsbütteler Landstraße „im Schatten“ zu erleichtern. Hierzu wird eine weitere Haltelinie westlich der Einmündung vorgeschlagen.

Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltelinie westlich der Einmündung ist in der bisherigen Planung bereits geprüft

		und in Abstimmung mit PK und VD nicht umgesetzt worden.
9.10	<p><i>Im Rahmen der Grundinstandsetzung der Wellingsbütteler Landstraße ist durch Hamburg Wasser die Vergrößerung des vorhandenen Mischwassersiels vorgesehen. Im Planungsbereich sind aktuell drei Notüberläufe in die Mittelalster vorhanden, von denen min. zwei allein im Jahr 2022 jeweils 13 Mal übergelaufen sind. Dies ist laut Alsterentlastungskonzept zukünftig für den Bereich Mittellauf Alster auf 0,2 Mal pro Jahr zu begrenzen. Der Wasserbehörde ist von Hamburg Wasser eine konkrete Planung zur Einhaltung der Vorgaben vorzulegen und die Wasserrechtlichen Einleiterlaubnisse sind vor der Umsetzung neu zu beantragen.</i></p> <p><i>Um die Zielsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) für den berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörper Alster_15 (al_15) zu erreichen, das gute ökologischen Potenzial und den guten chemischen Zustand, sollte die Belastung durch die Punktquellen der Mischwasserentlastungen komplett abgestellt werden. Aus Gewässerschutzgründen sollte daher angestrebt werden, ein Trennsystem einzubauen, um die Mischwasserüberläufe komplett abzustellen und nur gereinigtes und gedrosseltes Niederschlagswasser in die Mittelalster einzuleiten.</i></p> <p><i>Das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet darf durch die Maßnahmen nicht nachteilig verändert werden.</i></p>	<p>HSE sieht den Neubau eines Mischwassersiels mit größerem Querschnitt vor.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahme soll zudem ein vorhandener Überlauf in die Alster zurückgebaut werden.</p> <p>Auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reduzierung der stofflichen und hydraulischen Belastungen aus Niederschlagswassereinleitungen in einen Teilabschnitt der Mittleren Alster (April 2019) ergeben sich für die Wellingsbütteler Landstraße keine weiteren Maßnahmen zur Behandlung des Niederschlagswassers.</p> <p>Vor dem Hintergrund der geplanten Vergrößerung des Mischwassersiels durch HSE sowie der geplanten Stilllegung eines vorhandenen Überlaufs in die Alster sind keine nachteiligen Veränderungen zu erwarten.</p>
9.11	<p><i>Der LSBG beabsichtigt einen Teil der bis jetzt privat genutzten und auf öffentlichem Grund befindlichen Vorgärten in Anspruch nehmen. Die weitere Nutzung der verbleibenden öffentlichen Flächen als Vorgärten soll formell mit entsprechenden Verträgen legalisiert werden. Darüber sollen die Eigentümer durch LSBG informiert werden.</i></p>	<p>Wird durch den LSBG durchgeführt. Der LSBG steht mit den entsprechenden Privateigentümern in Kontakt. Es sind zudem Abstimmungen mit LIG und BVM diesbezüglich erfolgt.</p>
9.12	<p><i>Auch in der 3. Verschickung der Planung sind nicht alle die Überfahrten vermasst. Es fehlt die Begründung für die überdimensionierten 4,5m bzw. 5m breiten Überfahrten.</i></p>	<p>Die Vermaßung der Zufahrten wird ergänzt. Zufahrtsbreiten von 4,5 m/ 5,0 m wurden dort vorgesehen, wo dies durch die Nutzung der anliegenden Grundstücke bzw. Straßen erforderlich ist (z.B. Einmündung Grüner Winkel, Zufahrt zum Parkplatz Alsterpark als Containerstellfläche der Stadtreinigung, gewerbliche Nutzungen sowie Feuerwehruzufahrten).</p>
9.13	<p><i>Die geplanten Stahlbänder zwischen den Baumscheiben und den Gehwegen sollen – wie im Erläuterungsbericht beschrieben - bündig mit der Oberflächenbefestigung und nicht mit 1cm Ansicht - wie dies in den Regelquerschnitten dargestellt - eingebaut werden.</i></p>	<p>Wird umgesetzt.</p>

9.14	<i>Sollten die Parkstände in Längsaufstellung weiterhin mit 0cm Ansicht zu den Gehwegen (vergl. Regelquerschnitt bei der Station 0+160) geplant werden, müssten diese als Gehwegparken ausgeschildert werden. Ansonsten sind für die Längsparkstände Bordkanten mit 5cm Ansicht vorzusehen. Bitte die korrekte Bezeichnung und dementsprechende Ansichtshöhe der Bordanlagen zu den Gehwegen vorsehen.</i>	Wird umgesetzt.
9.15	<i>Im Bezirksamtsbereich HH-Nord werden zur Abgrenzung der Fahrradabstellanlagen (auch bei der in Höhe Haus 36 geplanten StadtRAD-Station) und anderen festen Einbauten vom Gehweg keine Noppenplatten sondern Kleinpflastersteine in 3 Reihen eingebaut (s. Allgemeines). Dies sollte im gesamten Planungsabschnitt bis zur Bezirksgrenze berücksichtigt werden.</i>	Wird umgesetzt.
10	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt Management öffentlichen Raumes, Fachbereich Stadtgrün N/MR 3	
10.1	<i>Die verkehrsplanerischen Änderungen berühren maßgeblich die Planabschnitte 1/10-3/10. Auf den Gesamtverlauf bezogen erweist sich das aktualisierte Beleuchtungskonzept der öffentlichen Beleuchtung in weiten Teilen als <u>baumunverträglich</u>, zwecks Bestandssicherung muss das Konzept umfassend an die Baumstandorte angepasst werden. MR3 begrüßt den Erhalt der Alleebäume auf der Südostseite in den Planabschnitten 2/10 und 3/10. Entsprechend einer erforderlichen Planänderung zur Anbindung des Radschnellweges im Streckenabschnitt zwischen U-Bahnhaltestelle Klein Borstel bis Einmündung Stübeheide sollen jetzt die Nebenflächen der Nordostseite für einen zweispurigen Radweg verbreitert werden. Aufgrund des beengten Verfügungsraumes müssten dafür <u>8 Alleebäume ersatzlos gefällt werden</u>. Die Wellingsbütteler Landstraße liegt als grüne Achse zwischen den Landschaftsräumen des Ohlsdorfer Friedhofs sowie dem Alstertal. Die alte Allee prägt maßgeblich Orts- und Landschaftsbild, ein derart umfassender Eingriff in zwei Teilabschnitten von 90 m und 45 m Länge würde diesen weiterhin schweren Schaden zufügen. Die Planung hätte auch für Naturhaushalt und Stadtklima irreparable Auswirkungen. Im Rahmen der anstehenden Tiefbauarbeiten sowie der Erneuerung aller Versorgungsleitungen und Hausanschlüsse im gesamten Streckenverlauf werden zudem weitere Baumverluste unausweichlich sein.</i>	Die Standorte der ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme HHVA geprüft und in Abstimmung mit HHVA versetzt, falls erforderlich. Die Abwägung im Sinne der Verkehrssicherheit, insbesondere der hier verkehrenden Schüler, wiegt höher als der Baumschutz. Da es sich bei diesem Abschnitt um eine Engstelle im Netz handelt, ist es an dieser Stelle unausweichlich, verkehrssichere Radverkehrsanlagen anzubieten. Die Inanspruchnahme privater Flächen in den Grundstücken 57 bis 61 wird aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes der Grundstücke 57 und 59 nicht weiterverfolgt. Zudem lehnt das Denkmalschutzamt (BKM) die Inanspruchnahme ab. Darüber hinaus wäre Grunderwerb an dieser Stelle erforderlich, da die Flächen zwar im Bebauungsplan als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen sind, jedoch nicht im Eigentum der FHH liegen. Dieser Grunderwerb wird durch die Eigentümer der Grundstücke jedoch abgelehnt. Die ausführliche Begründung erfolgt im Rahmen des Erläuterungsberichtes zur Schlussverschickung.

10.2	<p>Blatt 1/10</p> <p>An der Einmündung Fuhlsbüttler Straße auf der Südostseite sind zwei Ersatzstandorte im Engstand mit ca. 10-11 m Abstand angeordnet. Im Alleeverlauf sind größere Abstandsintervalle innerhalb der Baumachsen üblich, der Abstand ist entsprechend der Nachbarintervalle anzupassen. Der Ersatzstandort vor Nr. 41 ist sinnfällig angeordnet. Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung stehen im gesamten Streckenverlauf auf der Nordwestseite, in diesem Abschnitt zurückversetzt auf der Grenzlinie von Rad- und Fußweg.</p> <p>Die Standorte sind hier konfliktfrei. Allerdings stellt sich die Frage, warum die ÖB-Maste dann nicht im gesamten Streckenverlauf zurückgesetzt werden, <u>anstatt in einer Vielzahl von Fällen konfliktträchtig in Kronentraufbereichen hochsensibler Bäume gesetzt zu werden</u>. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden.</p>	<p>Der Abstand der geplanten Baumstandorte ist entsprechend der zur Verfügung stehende Flächen festgelegt worden. Eine Berücksichtigung größerer Intervalle hätte den Entfall einer der Ersatzpflanzungen zur Folge. Zudem sind die Bestandsbäume im weiteren Verlauf, insbesondere vor Haus-Nr. 24/28 ebenfalls in geringeren Abständen angeordnet.</p>
10.3	<p>Blätter 2/10 und 3/10</p> <p>MR3 begrüßt die gegenüber der 2.Verschickung erfolgte Umplanung mit Verzicht auf eine durchgängige Baumfällung auf der Südostseite bis zur Einmündung Stübeheide (S. 21). Alles in allem weist die 3.Verschickung in puncto Baumsicherung und Baumschutz im Maßnahmeverlauf eine hohe Bearbeitungsdichte und Qualität seitens LSBG2-Grün auf. Allerdings gerät aufgrund der erforderlichen Anbindung des Radschnellweges nun der wertvolle Baumbestand der Nordseite zwischen Anschlussstelle und Einmündung Stübeheide unter Planungsdruck. Für die Anbindung der Radwegetrasse sollen auf der Westseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel und Einmündung Stübeheide auf zwei Teilstrecken von ca. 90 und 45 m Länge 8 vornehmlich alte, raumprägende Linden (Pflanzjahre ab 1880 bis 1918/1924, 1*1989, 1*2007) in der historischen Allee ersatzlos gefällt werden. An anderer Stelle hebt der Erläuterungsbericht hervor, den historischen Alleecharakter der Wellingsbütteler Landstraße beibehalten zu wollen (S. 35), was für diesen Planungsabschnitt außer Acht gelassen wird und zu einem evidenten Widerspruch führt, indem dieser Eingriff in der Abwägung lediglich als „geringfügig negativ“ dargestellt wird (S. 29).</p> <p>Diese Bäume sind wesentlicher Bestandteil der grünen Infrastruktur des Natur- und Siedlungsraums Alstertal, die es zu bewahren gilt. Ein derart umfassender Eingriff in den geschlossenen Alleebestand ist nicht kompensierbar und würde Ortsbild und Naturhaushalt großen Schaden zufügen. Die vorgelegte Planungsvariante kann in diesem Eingriffsumfang aus ökologischen, stadtklimatologischen und städtebaulichen</p>	

Gründen von N/MR3 nicht mitgetragen werden. Aus fachlicher Sicht kann N/MR3 nur ausdrücklich abtragen und empfiehlt eine baumverträglichere Umplanung.

Dazu werden im Folgenden Vorschläge unterbreitet:

Zwischen den Einmündungen Kleine Horst und Stübeheide wäre allenfalls der Wegfall von 2 Bäumen vor dem Hintergrund der angrenzenden geschlossenen Baumkulisse des Flurstücks 976 (AGV ohne Erbbaurecht) mit alten Eichen vertretbar. Hinsichtlich einer dritten zur Fällung vorgesehenen Linde (1918) BaumNr. W159-267-1 sollte überlegt werden, ob vom Flurstück 976 im Grenzbereich ein kleines Dreieck abgeteilt werden kann, um so einen weiträumigeren Verschwenk von Fuß- und Radweg zu ermöglichen (Abbildung 1). Hierfür besteht Planrecht gemäß B-Plan Ohlsdorf 4 vom 17. September 1968.



Abbildung 1: Möglicher Verschwenkbereich auf Privatgrund zwecks Erhalts eines wertvollen Alleebaums

Zum Erhalt der Linden vor dem Dreiecksplatz verschwenken Rad- und Gehweg hier in die angrenzende Grünanlage, was seitens MR3 mitgetragen wird. Vor Nr. 65 greift eine Rückverschwenkung stammnah in die Baumscheibe einer Linde, Pflanzjahr 1989, ein. Die Baumscheibe wird auf ganzer Länge keilförmig angeschnitten (Abbildung 2). Ohne Umplanung wäre auch dieser Baum nicht zu halten. Hierzu könnte der Radweg in größerem Abstand zur Baumscheibe in Richtung eines weniger wertvollen Baumes (Hainbuche mit Vergabelung) verlegt werden, der dafür gefällt wird. Direkt benachbart

An dieser Stelle wurde die Optimierung des Verschwenks geprüft, um den Straßenbaum zu erhalten; das Abtrennen der vorgeschlagenen Dreiecksfläche hat die Inanspruchnahme einer im AGV der Stadt Hamburg liegenden Fläche zur Folge in einer Größenordnung von ca. 6 m². Unter Berücksichtigung der Erhaltung des vorhandenen Baumes hinter der Straßenbegrenzungslinie können Geh- und Radweg gem. Lageplan verschwenkt werden.

Dieser Vorschlag wird übernommen, eine Ersatzpflanzung in der rückwärtigen Fläche wird vorgesehen.

kann ein Ersatzbaum gepflanzt werden (vgl. Abbildung 3). Bei einer Umsetzung der folgenden besprochenen Variante 4 könnte dieser Verschwenk sogar entfallen.



Abbildung 2: Durch Radwegausbau stammnah angeschnittene Baumscheibe einer Linde vor Hausnummer 65, Baumerhalt ohne Umplanung nicht möglich.

Am 18. Juli 2023 fand eine LSBG-Skypebesprechung zur Frage der Anbindung des Radschnellweges statt. Insbesondere der in der Vershickung als Variante 4 benannte durchgängige Zweirichtungsradweg auf der Nordwestseite hinter den Bestandsbäumen wurde hinsichtlich des Baumerhaltes vor den Grundstücken Nr. 57-61 kontrovers diskutiert, da hierfür auf Privatgrund, insbesondere auf Vorgärten und Einfriedungen zweier Grundstücke mit Denkmal- und Ensembleschutz zugegriffen werden müsste.

Die Inanspruchnahme privater Flächen in den Grundstücken 57 bis 61 wird aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes der Grundstücke 57 und 59 nicht weiterverfolgt. Zudem lehnt das Denkmalschutzamt (BKM) die Inanspruchnahme ab. Darüber hinaus wäre Grunderwerb an dieser Stelle erforderlich, da die Flächen

Die B-Pläne Ohlsdorf 3 und 4 weisen planrechtlich auf der Nordwestseite eine Aufweitung der Straßenverkehrsfläche von ca. 2,50 m (Bl.2/10) und ca. 3,00 m (Bl.3/10) aus. Warum die Variante 4 mit planrechtlich gesichertem Zugriff dann verworfen wurde erschließt sich im Erläuterungsbericht nicht in vollem Umfang. Die Variantenabgleichtabelle auf den Seiten 25/26 gibt nur stichpunktartige Hinweise, es fehlt eine ausführliche Abwägungsbegründung. Hier sollte eingehender geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen die Variante umsetzbar wäre. Der Beurteilung, den Wegfall der prägenden Alleebäume hier lediglich als „geringfügig negativ“ einzustufen wird entschieden widersprochen, zumal der Erläuterungsbericht an anderen Stellen den historischen Alleecharakter der Wellingsbütteler Landstraße hervorhebt und zu erhalten vorgibt. Auch aus naturschutzfachlicher Sicht muss Variante 4 neu überdacht werden, die Entscheidungskriterien beschränken sich zu sehr auf verkehrstechnische Belange. Das Planrecht für eine Profilaufweitung liegt hier gemäß B-Plan Ohlsdorf 3 vom 22. März 1971 vor. Variante 4 würde auch die Straßenbäume am Dreiecksplatz entlasten. Die Fällung einer Hainbuche mit Vergabelungen hatte MR3 schon in der Vorabstimmung mitgetragen, eine benachbarte Ersatzpflanzung ist möglich (vgl. Abbildung 5).



Abbildung 3: Variante 4 mit Profilaufweitung der Nebenflächen im Bereich der Grundstücke Nr. 57-61 zwecks Erhalts der nordwestlichen Alleebaumachse, Plangrundlage zur Vorabstimmung.

zwar im Bebauungsplan als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen sind, jedoch nicht im Eigentum der FHH liegen. Dieser Grunderwerb wird durch die Eigentümer der Grundstücke jedoch abgelehnt. Die ausführliche Begründung erfolgt im Rahmen des Erläuterungsberichtes zur Schlussverschickung.

Der Vorschlag wird geprüft. Bezüglich des Erwerbs von Teilflächen der Flurstücke 1006, 1003 und 1004 vor der Hausnummer 61 steht der LSBG mit den entsprechenden Privateigentümern in Kontakt. Die Erweiterung der Nebenflächen in diesem Bereich bedeutet den Erhalt von zwei weiteren Straßenbäumen.



Abbildung 4: Mögliche Profilaufweitung (blaue Linien) vor Nr. 61 hätte Entfernung des privaten Abstandsgrüns zur Folge. Ein Erhalt der höherwertigen Alleebäume ist zu bevorzugen. Ein Ersatz auf Privatgrund ist zu prüfen.



Abbildung 5: Variante 4 mit Profilaufweitung der Nebenflächen entsprechend Plangrundlage zur Vorabstimmung mit Fällung in zweiter Reihe zum Erhalt des maßgeblichen Alleebestands

Eine ersatzlose Fällung der orts- und umfeldprägenden Alleebäume kann nicht ohne eine umfassend nachvollziehbare Abwägungsbegründung erfolgen, immerhin handelt es sich bei den fraglichen Linden um vitale Bäume (Stufe 1), die zudem im Gesamtstreckenabschnitt die beste Erhaltungsperspektive haben.

Die im Erläuterungsbericht getroffene Kategorisierung der Fällung als „geringfügig negativ“ auch hinsichtlich Umgebungs- und Ensembleschutz ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Straßenraum wie denkmalgeschützte Landhäuser verlieren ohne rahmende Alleebäume Zusammenhalt und Anmutung. Wenn das Denkmalamt weder dem Zugriff auf Privatgrund noch dem Entfall der Alleebäume zustimmen kann bliebe für diesen Abschnitt letztlich nur eine Abweichung von der Regelbreite in Form einer Spurverengung.

In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden (vgl. Kommentierung im Folgeabschnitt). In Abschnitt 2/10 sind vier ÖB-Maste angeordnet, von denen ein Mast um ca. 4 m aus der Kronentraufe mittig zwischen die zu erhaltenden Bäume herausgerückt

	<p><i>werden sollte. In Abschnitt 3/10 sind sieben ÖB-Maste angeordnet, davon drei in Kronentraufbereichen von Linden. Eine der Linden soll gefällt werden, was MR3 wie vor geschildert ablehnt. Alle drei Standorte sind baumverträglicher anzupassen und aus den Kronentraufen herauszurücken. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden. Die beiden Ersatzstandorte neben Nr. 28 und schräg gegenüber Nr. 76 sind sinnfällig angeordnet.</i></p>	<p>Die Standorte der ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme HHVA geprüft und in Abstimmung mit HHVA versetzt, falls erforderlich.</p>
10.4	<p>Zur Situation der Bestandsbäume</p> <p><i>Im Abschnitt 3.2.8 Ruhender Verkehr führt der Erläuterungsbericht aus, dass der Parkraum in der Wellingsbütteler Landstraße weitestgehend erhalten wird. Hier offenbart sich ein grundlegendes Missverständnis der Planung, die nicht zur Kenntnis nimmt, dass der reklamierte „Parkraum“ in unzuträglicher Weise die Wurzelbereiche der Alleebäume überlagert. Als die Bestandsbäume vor über 100 Jahren gepflanzt wurden standen ihnen offene, grandgedeckte Baumstreifen zwischen den heute eng begrenzten Baumscheiben für eine weitergehende Durchwurzelung des Umfeldes zur Verfügung. Insofern sind Baumscheiben auch keine „Bauminseln“ (Abschnitt 2.3.2, S.11), auf die sich der Wurzelraum beschränkt (vgl. Abschnitt Baumscheiben, S.39). Diese Baumstreifen sind in den Planbereichen 02 und 03 im ursprünglichen Sinn noch weitgehend unversiegelt (Granddecken oder Oberboden), im weiteren Streckenverlauf mit einer dünnen Asphaltdecke oder Kleinsteinpflaster überbaut, die Befestigungen dort oft durch intensive oberflächennahe Wurzelaktivität hochgedrückt und aufgeworfen. Der Umstand, dass diese Baumstreifen seit Jahrzehnten zu Lasten der Baumvitalität vom ruhenden Verkehr besetzt und verdichtet wurden weist diese nicht automatisch als Parkstände aus, die nach Belieben umgebaut werden können. Dieser Bereich ist für Baumentwicklung und Erhaltung elementar und prinzipiell freizuhalten. Vor dem Hintergrund der Gesamtsumme aller baubedingten Eingriffe ist eine erklärtermaßen nachhaltige Sicherung des historischen Alleebestands mit zusätzlichen verkehrstechnischen „Optimierungen“ im Bereich der Baumstreifen kaum möglich, diese sollten insbesondere im Bereich der alten Kastanien auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Kastanien sind schlechte Kompartimenter und reagieren äußerst empfindlich auf Eingriffe und Wurzelverluste. Vitalitätsverluste und Ausfälle ganzer Kronenpartien zeigen sich oft kurzfristig nach baubedingten Eingriffen und sind in der Regel unumkehrbar, somit auch nicht mit dem erklärten Maßnahmeziel des Erhalts der Allee vereinbar.</i></p>	<p>Baumquartiere werden zum größten Teil zu den Seiten hin erweitert. In Abstimmung mit S2-Grün wurden baumverträglichere Bauweisen für die Bereiche zwischen den Bäumen vorgesehen. Wo erforderlich, werden im Rahmen der Baudurchführung Sonderbauweisen vorgesehen, um die Bäume zu erhalten, auch die Bauverfahren im Rahmen der Leitungsverlegung werden baumverträglich vorgesehen.</p>

Abb. 530.

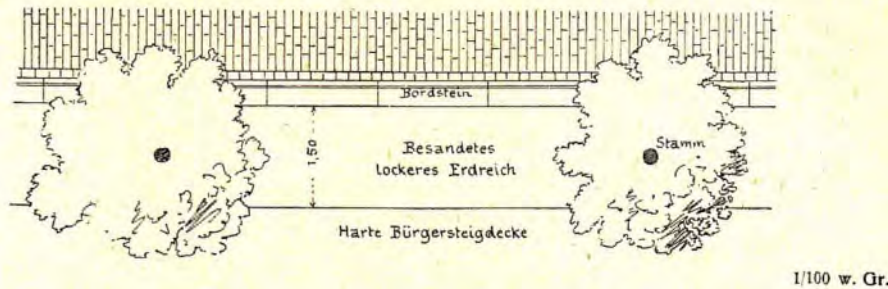


Abbildung 6: Offener Baumstreifen ohne ruhenden Verkehr, aus Josef Stübben: Der Städtebau, 1924

Durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten und Vorverlegung der Bordlinien im Planbereich 02 und 03/10 ergeben sich geringfügige Aufweitungen der Nebenflächen, wodurch partiell auch Baumscheiben fahrbahnseitig erweitert werden können. Dies wird grundsätzlich begrüßt. Gleichzeitig sollen besagte Baumstreifen mittels TTE-System überbaut und damit funktionell in Parkstände umgewandelt werden. Einschließlich der Überbauung der ebenfalls durchwurzelten Nebenflächen und Gehwegüberfahrten zuzüglich der umfassend anstehenden Leitungsarbeiten sind die Bestandsbäume einem umfassenden Eingriff mit Wurzelverlusten und zusätzlicher Versiegelung ausgesetzt. Die Umplanungsmöglichkeiten eines beengten Straßenprofils sind hier äußerst begrenzt, der Bestand an alten Kastanien ob der umfassenden Veränderungen in seiner Existenz bedroht. Die Absicht, die Baumstreifen vollständig auch in Kronentraufen zu überbauen und den Bäumen damit den Wurzelraum zusätzlich einzuschränken wird zwangsläufig zulasten von Vitalität und Erhaltungsperspektive gehen.

Wir stehen hier vor einer äußerst schwierigen Abwägung, die an die Grenze des vertretbar Möglichen führt. **Aus fachlicher Sicht muss daher eine Reduzierung der Ausbauflächen nach örtlicher Gegebenheit sowie nach gutachterlicher Maßgabe erfolgen. In weiten Bereichen wird nicht regelkonform ausgebaut werden können. Insbesondere die Kronentraufen der Kastanien müssen von Überbauung der Baumstreifen freigehalten, die Baumscheiben bei starker oberflächennaher Durchwurzelung vergrößert werden.**

Wie schon in den Vorverschiebungen kommentiert traten bei vergleichbaren Baumaßnahmen an alten Kastanien wiederholt Starkwurzeleinwüchse im Fahrbahnunterbau zutage, was zu erschwerten Bauabläufen und aufgrund von teils unsachgemäß herbeigeführten Wurzelverlusten zu starken Folgeschäden im

Eine gutachterliche Begleitung der Baumaßnahme durch einen Baumsachverständigen wird erfolgen. In Abstimmung mit LSBG-S2-Grün werden an erforderlichen Stellen Sonderbauweisen vorgesehen.

Grundsätzlich ist geplant, die Baumquartiere weitestgehend beizubehalten bzw. zu vergrößern.

Andererseits muss jedoch auch berücksichtigt werden, dass die bereits als Parkraum genutzten Flächen auch weiterhin als solcher den Anwohnern zur Verfügung gestellt werden soll. Daher wird bei der Herrichtung der entsprechenden Flächen eine baumverträgliche Bauweise vorgesehen. Zudem werden zukünftig die Parkflächen in der Anzahl und Fläche reduziert.

	<i>Gesamtbestand führte. Dieses Risiko muss antizipiert und baumgutachterlich beurteilt werden, reaktive baubegleitende Baumpflege allein wäre hier nicht ausreichend.</i>	
10.5	<p>Zur Herrichtung von Nebenflächen</p> <p><i>Kein maschineller Ausbau von Wegebefestigungen wie Pflastersteinen und Platten in durchwurzelten Kronentraufen sowie von durchwurzelten Nebenflächen und Gehwegüberfahrten, insbesondere nicht mittels Radladerschaufel. Die Belege sind in Handarbeit aufzunehmen. Die Arbeiten sind entsprechend auszuschreiben und unter baumpflegerischer Begleitung durchzuführen. Dies gilt auch für alle Bereiche in voll durchwurzelten Baumstreifen, die mit einer dünnen Asphaltdecke überzogen sind. Bei maschinellm Ausbau würde es zu starken Wurzelverletzungen und Abrissen kommen, da die Wurzeln unterseits am Asphalt anhaften. Dies gilt auch beim durchgängigen Rückbau des Radweges der Nordwestseite. Beim Ausbau ist baubegleitende Baumpflege obligatorisch.</i></p>	<p>Die Hinweise werden in der Baubeschreibung ergänzt. Alternative Bauweisen werden im Rahmen des Baumschutzkonzeptes definiert. Ein Baumsachverständiger wird die Gesamtmaßnahme begleiten. Der Ausbau vorhandenen Asphalts in den Nebenflächen erfolgt mittels Aufbruch und mit Fräsen. Aushubarbeiten werden mittels Saugbagger ausgeführt.</p>
10.6	<p>Zur Gestaltung von Nebenflächen und Gehwegüberfahrten</p> <p><i>Der Erläuterungsbericht geht in 3.2.1 Straßenraumgestaltung weiterhin von Regelaufbauprofilen für Gehwege, Parkstreifen und Gehwegüberfahrten aus, lediglich in Sonderfällen solle von der Regelkonformität abgewichen werden. Unsere Kommentierung zur 1.- und 2.Verschickung hatte dies als kaum umsetzbar bewertet. Zur Wiederholung: Insbesondere Gehwegüberfahrten in Kronentraufen alter Kastanien können nicht entsprechend Bk 0,3 ReStra-gerecht mit Gesamtaufbauhöhe von 60 cm hergestellt werden.</i></p> <p><i>In diversen Fällen sollen Gehwegüberfahrten zudem zulasten der Bestandsbaumscheiben alter Kastanien erweitert werden, wodurch ein Worst-Case-Szenario mit umfangreichen, vermeidbaren Wurzelschäden am zu schützenden Alleebaumbestand droht. Dies wirft erneut die Frage auf, warum detaillierte fachliche Hinweise ein ums andere Mal nicht hinreichend berücksichtigt werden? Eine Verbreiterung von Gehwegüberfahrten sowie Vollausbau mit 60 cm Tiefe wird aufgrund der durchgängigen Wurzelaktivität nur in baumfreien Bereichen realisierbar sein. Ansonsten sind alternative Bauweisen erforderlich, ggf. kann Schwerlastpflaster direkt auf dem vorhandenen verdichteten Untergrund verlegt werden.</i></p> <p><i>Seitliche Einfassungen, auch Stahlbänder, dürfen nicht in Wurzelräume einschneiden und nicht über Wurzelanläufe geführt werden.</i></p>	<p>Hinweis zu Stahlbändern wird berücksichtigt. Alternative Bauweisen werden spätestens bei der Ausführung vorgesehen.</p> <p>Das gem. Richtlinie geplante Quergefälle des Gehwegs zeigt bereits in Richtung der Fahrbahn bzw. der Baumquartiere.</p> <p>Die Erweiterung der Gehwegüberfahrten wurde in den Planunterlagen zurückgenommen, die vorhandenen Grundstückszufahrten werden, sofern im Nahbereich von Bestandsbäumen, innerhalb der bestehenden Grenzen erneuert. Alternative Bauweisen sind im Anschluss an die Wurzelsondierungen festzulegen, welche abstimmungsgemäß im Rahmen der Baumaßnahme durchgeführt werden sollen.</p>



**Rote Umrandung:
Oberflächennahe Wurzelaktivität**

Abbildung 7: Exemplarischer Zustand der südöstlichen Nebenflächen: Linden mit Baumscheiben und Längsparken auf Baumstreifen im Verlauf vor Nr. 50-54. Alle rot umrandeten Flächen sind oberflächennah stark durchwurzelt, hier scheiden Regelbauweisen aus.

Der Erläuterungsbericht bildet ab Seite 28 ff. tabellarisch die Regelaufbauhöhen für Verkehrsflächen gemäß ReStra 2017 u.a. für Gehwege, Parkstreifen und Gehwegüberfahrten ab. Aufgrund der seit der 1. Versickung beschriebenen kritischen Durchwurzlung der meisten Bearbeitungsflächen wird ein ReStra-gerechter Ausbau der Nebenflächen eher der Ausnahmefall sein. Maßgeblich wird hier das Baumschutzkonzept von LSBG S2-Grün. Dieses beschränkt sich nicht auf Ausnahme- und Sonderfälle, sondern wird allgemein zur Anwendung kommen müssen. Die Massenansätze der Tiefbauausschreibung müssen entsprechend überprüft und angepasst werden. Die Verwendung von TTE-Pflaster als Wurzelüberbrückung auf Höhe der Baumscheiben ist

Alternative Bauweisen sind durch LSBG-S2-Grün festzulegen und im Rahmen der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Baumsachverständigen abzustimmen.

Seitliche Einfassungen sind im Rahmen der Ausführung an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

	<p><i>ein adaptiver Fortschritt, kann aber nicht in allen Bereichen auf Regelprofilen erfolgen. Auch der vorgesehene Ausbau der Gehwege mit 25er Betonpflaster am Rand von Kronentraufen und ggf. darüber hinaus kann sich unter Umständen als problematisch erweisen. Insgesamt ist ein hohes Maß an Flexibilität erforderlich, auch hinsichtlich des Kronenüberhangs/ analog Durchwurzelung der auf der Westseite angrenzenden Parkbäume sowie des beiderseits vorhanden privaten Gehölzbestandes. Eine Aufbauhöhe von 30 cm in durchgängig stark durchwurzelten Bereichen ist nicht möglich. Hier muss die Gradiente, passend zur Erschließung angrenzender Privatflächen, entweder angehoben oder die Wurzeln mittels alternativer Bauweise überbaut werden. Derzeit mit Glensanda befestigte Nebenflächen zeugen von starker oberflächennaher Wurzelaktivität und können nicht in Regelbauweise befestigt werden. Dies dürfte auch bei asphaltierten Nebenflächen der Fall sein, die von Wurzelaufrüchen gekennzeichnet sind. In diesen Bereichen sind ebenfalls Normabweichungen erforderlich. Hier bleibt ggf. wassergebundene Wegedecke Mittel der letzten Wahl. Um Trockenschäden vorzubeugen muss die Ausbildung des Quergefälles der Nebenflächen an den Bestandshöhen der Baumscheiben ausgerichtet werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Niederschlagswasser der Nebenflächen weiterhin in die Baumscheiben fließen kann.</i></p>	
10.7	<p>Blatt 04/10 <i>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Dazu wurde im vorherigen Abschnitt zur Situation der Bestandsbäume ausführlich Stellung genommen. Bei genauerer Prüfung der ÖB-Standorte ergeben sich in größerem Umfang zusätzliche Eingriffsrisiken durch Einbau in Kronentraufbereichen. Hier potenziert sich in der Summe ein schwer abschätzbares Eingriffsrisiko, das den Allee-Erhalt ohne Anpassungen und Planänderungen gefährdet.</i> <i>In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon vier unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Gegenüber Nr. 104 steht ein ÖB-Mast am Rand der Baumscheibe 3 m vom Stamm entfernt inmitten der Kronentraufe einer alten Kastanie, Pflanzjahr 1880, Kronendurchmesser 18,0 m, Stammumfang 252 cm, Vitalitätsstufe 1. Derartige Anordnungen in Kronentraufen sind regelwidrig. Der Standort ist als hochriskant einzustufen und muss vollständig aus der Kronentraufe dieses bedeutsamen, wertvollen Baumes herausgenommen und wie gegenüber Nr. 100 rückwärtig angeordnet werden. Dort wird ein ÖB-Mast hinter die Parkstände</i></p>	<p>ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p>

zurückgesetzt. Wenn dies dort möglich ist, wie auch schon im Abschnitt 01/10 rückwärtig zum Radweg, stellt sich die Frage, warum die ÖB-Maste nicht exemplarisch im gesamten Streckenabschnitt zurückgesetzt werden, wodurch sich auch Spielraum zum seitlichen Rausrücken aus **allen** Kronentraufen ergeben würde. Grundsätzlich gilt entsprechend Hamburgischer Baumschutzverordnung und DIN 18920: Kein Einbau in Kronentraufbereiche zuzüglich 1,50 m Sicherheitsabstand.

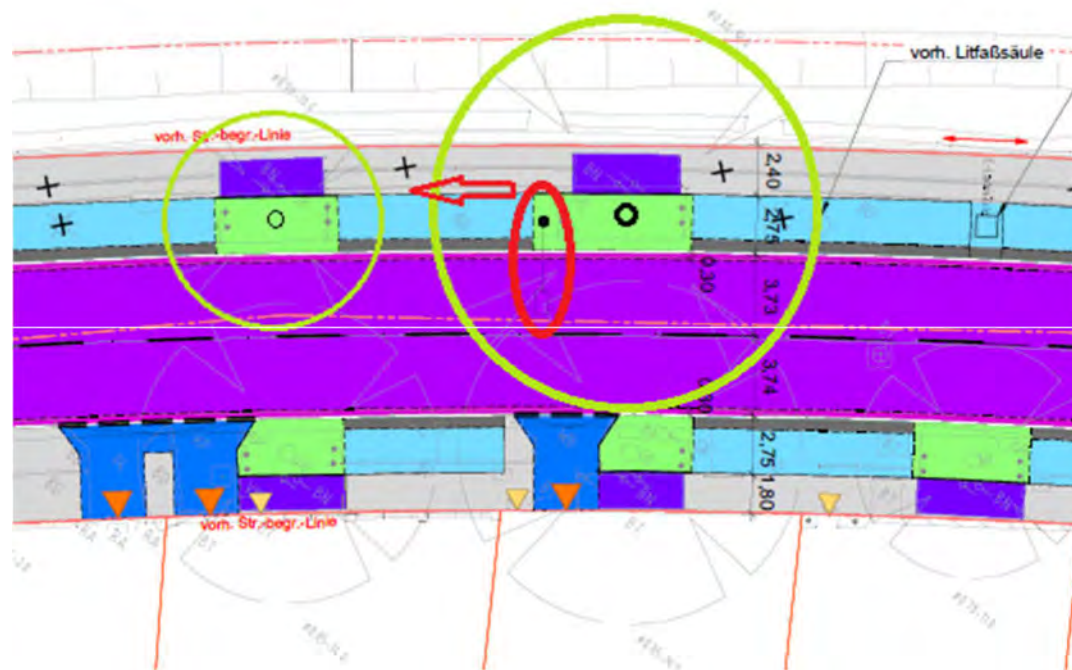


Abbildung 8: Baumunverträgliche Platzierung eines ÖB-Mastes gegenüber Nr. 104. Der Standort ist entsprechend des roten Pfeils aus der Kronentraufe mittig zwischen die Bäume zu verlegen.

Auf der Südostseite schneiden nach wie vor neue Gehwegüberfahrten durch Aufweitungen (vermutlich straßenbautechnisch regelkonform) in die Bestandsbaumscheiben der hochsensiblen alten Kastanien ein, was in der Summe aller Eingriffe das Schicksal der Bäume besiegeln würde. Daher an dieser Stelle nochmals, wie schon zur 1.- und

Gehwegüberfahrten werden an den Bestand angepasst.

	<i>2. Verschickung formuliert, der eindringliche Hinweis, dass derartige Eingriffe zu unterlassen sind. Dies gilt exemplarisch für alle vergleichbaren Konfliktbereiche im Gesamtverlauf. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind dementsprechend baumverträglich herzustellen. Der Ersatzstandort vor Nr. 112 ist sinnfällig angeordnet.</i>	
10.8	<p>Blatt 05/10 <i>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung zur Situation der Bestandsbäume).</i> <i>In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon fünf unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Diese Standorte müssen aus den Kronentraufen herausgerückt und ggf. zurückgesetzt werden. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden.</i> <i>Die beiden Ersatzstandorte gegenüber Nr. 122 und 134 sind sinnfällig angeordnet.</i></p>	ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.
10.9	<p>Blatt 06/10 <i>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung Situation Bestandsbäume).</i> <i>In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon drei unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Diese Standorte müssen aus den Kronentraufen herausgerückt und ggf. zurückgesetzt werden. Der ÖB-Standort gegenüber Nr. 174 ist mittig zwischen zwei Bestandsbäumen platziert und kann in dieser Form bei baubegleitender Baumpflege akzeptiert werden. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden.</i> <i>Die beiden Ersatzpflanzungen vor Nr. 166 stehen mit ca. 12 m sehr dicht nebeneinander und sollten nach Möglichkeit größeren Abstand voneinander haben, damit sie sich als Großbäume artgerecht entwickeln können. Die drei Ersatzstandorte zwischen Nr. 155 und 165c sind sinnfällig angeordnet.</i></p>	<p>ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p> <p>Eine Vergrößerung des Abstandes ist in der Örtlichkeit aufgrund der übrigen Alleeebäume nicht möglich. Alternativ müsste an diesem Standort auf eine Neupflanzung verzichtet werden und lediglich ein Baum gepflanzt werden.</p>
10.10	<p>Blatt 07/10 <i>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht</i></p>	<p>ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p> <p>Baumquartiere werden soweit möglich vergrößert.</p>

	<p><i>baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung Situation Bestandsbäume). In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon drei unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Diese Standorte müssen aus den Kronentraufen herausgerückt und ggf. zurückgesetzt werden. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden. Die beiden Ersatzstandorte vor Nr. 179 und 187a sind sinnfällig angeordnet.</i></p>	
10.11	<p>Blatt 08/10 <i>An der Einmündung Grüner Winkel ist eine Ersatzpflanzung auf der Baumscheibe einer Bestandskastanie, Pflanzjahr 1959 angeordnet. Ohne begründete Fällung ist am Standort keine Ersatzpflanzung möglich. Da derzeit keine Kastanien nachgepflanzt werden können sollten diese nur aus triftigem Grund gefällt werden. Der Baum ist nach Möglichkeit zu erhalten.</i> <i>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung Situation Bestandsbäume).</i> <i>In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon drei unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Diese Standorte müssen aus den Kronentraufen herausgerückt und ggf. zurückgesetzt werden. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden. Die beiden anderen Ersatzstandorte vor Nr. 217 und 223 sind sinnfällig angeordnet.</i></p>	<p>Bei dem angemerkten Baum handelt es sich es sich um einen Standort, der aufgrund des bisherigen Rettungswegekonzeptes in der Bauzeit aufgegeben werden muss, um Rettungswege für die Feuerwehr zum Seniorenheim aufrechtzuerhalten. Nach Abschluss der Arbeiten war vorgesehen, den Baum an Ort und Stelle neu zu pflanzen, jedoch in einer anderen Baumart. In Abstimmung mit HW wird geprüft, ob sich durch das geänderte Bauverfahren und die geänderte bauzeitliche Verkehrsführung die Fällung dieses Baums vermeiden lässt. ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p>
10.12	<p>Blatt 09/10 <i>Für die Bushaltestelle vor Nr. 228a soll eine Eiche, Pflanzjahr 1971, gefällt werden. Im Bereich anderer Buslinien konnten zuletzt Bestandsbäume in Bushaltestellen integriert werden. Es fehlt eine Begründung, warum dies hier nicht möglich sein soll. Ein für eine Muffenbaugrube zu fällender Baum vor Nr. 253 ist nicht im Plan verzeichnet. Zudem fehlt ein Hinweis, ob dieser Baum nachgepflanzt wird. Ein Ersatzstandort ist in der Liste der Neupflanzungen offenbar nicht vorgesehen. Hier ist die Planung zu präzisieren, eine entstehende Bestandslücke ist zu schließen. Bei einem kooperativem Bauprojekt mit dem Anspruch, alle beteiligten Kooperationspartner einschließlich der Leitungsträger miteinander zu koordinieren wäre eine einheitliche Planaussage wünschenswert. Dies ist</i></p>	<p>Baumerhalt im Bereich der Bushaltestelle wurde positiv geprüft. Aufgrund der Lage des zu fällenden Baumes oberhalb der Muffenbaugrube kann dieser dort nicht neu gepflanzt werden. Es ist an dieser Stelle zukünftig keine Leitungsfreiheit vorhanden. ÖB-Maste werden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p>

	<p>vor dem Hintergrund der komplexen Bauaufgabe unerlässlich, insbesondere, um dem Anspruch, den historischen Alleecharakter zu erhalten, auch einlösen zu können. In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung Situation Bestandsbäume).</p> <p>In diesem Abschnitt stehen sieben ÖB-Maste, davon zwei unmittelbar an bzw. in Kronentraufen, mit geringfügig erweiterten Baumscheiben. Diese Standorte müssen aus den Kronentraufen herausgerückt und ggf. zurückgesetzt werden. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden.</p> <p>Der Ersatzstandort vor Nr. 239 ist sinnfällig angeordnet.</p>	
10.13	<p>Blatt 10/10</p> <p>Vor Hausnummer 271 ist im Plan ein Ersatzbaum eingetragen, der nicht in Tabelle 72 Neupflanzungen aufgelistet ist. Laut Plan steht der Baum in der Kronentraufe eines benachbarten privaten Großbaumes. Ersatzpflanzungen müssen so angeordnet werden, dass sie nicht von größeren Nachbarbäumen „gedrückt“ werden und sich artgerecht entwickeln können. Ob ein Ersatz an dieser Stelle möglich ist wäre zu überprüfen.</p> <p>In beiden Baumachsen sollen die durchwurzelten Baumstreifen auch in Kronentraufbereichen zu Parkständen ausgebaut werden. Soweit dies nicht baumverträglich umzusetzen ist müssen die Eingriffsbereiche reduziert werden (vgl. Vorkommentierung Situation Bestandsbäume).</p> <p>In diesem Abschnitt stehen vier ÖB-Maste, wobei vor Nr. 263 und 267 zwei ÖB-Maststandorte in Kronentraufen vorgesehen sind, was nach bisherigen Vorgaben vermieden werden sollte (vgl. folgender Abschnitt ÖB). Die Standorte sind aus den Kronentraufen herauszurücken. Nebenflächen und Gehwegüberfahrten sind baumverträglich herzustellen, dazu muss ggf. von regelkonformen Bauweisen abgewichen werden.</p>	<p>Baumstandort entfällt aufgrund des rückwärtigen Baumbestands.</p> <p>ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt.</p>
10.14	<p>Baumbilanz und Ersatzstandorte</p> <p>Durch den Wegfall der zuvor geplanten beidseitigen Radfahrstreifen der 2. Verschickung entfallen die zuvor geplanten Baumfällungen auf der Südostseite. Dafür müssten durch den nordwestlich geplanten Zweirichtungsradweg in der vorgelegten Variante mindestens acht Bestandsbäume gefällt werden, was MR3 in diesem Umfang ablehnt. Zudem sollen aufgrund von geplanten Bushaltestellen/ Muffenbaugruben/Feuerwehrgängen weitere</p>	<p>Baumbilanz wurde aktualisiert.</p>

	<p><i>Bestandsbäume gefällt werden. Diese befinden sich an den folgenden Stellen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>1 Baum an der Bushaltestelle Einmündung Stübeheide auf der Südseite</i> • <i>1 Baum an der Bushaltestelle Einmündung Kornweg auf der Südseite, Höhe Hausnummer 228a</i> • <i>1 Baum an der Nordost-Ecke der Einmündung Grüner Winkel aufgrund notwendigem Feuerwehruzugang während der Baumaßnahme. Nach der Baumaßnahme wird an derselben Stelle ein Jungbaum neu gepflanzt.</i> • <i>1 Baum Höhe Hausnummer 253 aufgrund Muffenbaugrube (dieser Baum soll erst bei Herstellung der Muffenbaugruben gefällt werden und nicht während der Tiefbauarbeiten) - Hierzu besteht Klärungsbedarf auch hinsichtlich Ersatzpflanzung.</i> <p><i>Die Planung stellt 12 zu fällenden Bäumen 21 statt bilanzierten 22 Ersatzstandorten gegenüber, da ein Ersatzbaum vor Nr. 122 auf einer Bestandsbaumscheibe platziert wurde.</i></p> <p><i>Für die stromnetzbedingte Baumfällung vor Nr. 253 ist ebenfalls Ersatz am Standort erforderlich, dadurch erhöht sich die Anzahl der Ersatzpflanzungen wieder auf 22. Koordinierung und Herstellung ist im Rahmen der INFRACREW HAMBURG sicherzustellen. Da MR3 den größten Teil der Fällungen ablehnt kann zu diesem Zeitpunkt keine eindeutige Baumbilanz beziffert werden. Das unwägbarere Eingriffsrisiko der anstehenden Leitungs- und Sielbauarbeiten erhöht diese Unsicherheit zusätzlich. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, ob die in den Planabschnitten 1/10 bis 9/10 nachgewiesenen unstrittigen Ersatzstandorte zur Kompensation aller im Rahmen der Gesamtmaßnahme erforderlich werdenden Fällungen ausreichen. Aufgrund der Kastanien-Komplexerkrankung können derzeit keine Kastanien nachgepflanzt werden. Die zukünftige Leitbaumart für Ersatzpflanzungen ist noch mit MR3 abzustimmen.</i></p>	<p>Die Leitbaumart wird zwischen MR3 und LSBG abgestimmt. Vorgesehen für Ersatzpflanzungen seitens LSBG-S2-Grün sind derzeit Linden.</p>
10.15	<p>Baumfällungen</p> <p><i>Soweit bei der Bauausführung Fällungen als Ultima Ratio unumgänglich werden, muss laut Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 jeder gefällte Straßenbaum 1:1 ersetzt werden. Die Standorte müssen frei von unterirdischen Leitungen/Schachtbauwerken etc. sein und dürfen hinsichtlich der Pflanzabstände nicht in Konkurrenz zu Straßen- und Privatbäumen stehen. Weiterhin sollten sie auf der Bestandsbaumachse liegen. Soweit LSBG S2-Grün die Nachpflanzung nicht selbst betreuen kann ist ein Landschaftsplanungsbüro zu beteiligen, welches die Ausführungsplanung (u.a.</i></p>	<p>Anforderungen an Neupflanzungen werden berücksichtigt</p>

	<p>Berücksichtigung der Erfordernisse an einen geeigneten Baumstandort gemäß den Empfehlungen der FFL), die Ausschreibung und die Baubegleitung von Baumpflanzung und Pflege bis zur Abnahme/ Übergabe an den Bezirk durchführt. Neuanpflanzungen sollen als Alleebaum, 4xv., aus extra weitem Stand, mit Drahtballen, Stammumfang 20-25 cm erfolgen. Die Entwicklungspflege ist für einen Zeitraum von vier Jahren auszuschreiben, eine hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen. Vor Abnahme hat ein Kronenentwicklungsschnitt zu erfolgen.</p>	
10.16	<p>Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung Die öffentliche Beleuchtung wird erneuert. MR3 hatte in der Kommentierung der 2.Verschickung darauf verwiesen, dass Standorte in den Kronentraufen insbesondere der alten Kastanien zu vermeiden sind. Die ÖB-Planung zur 2.Verschickung hatte viele Standorte im Bereich von Stell- und Nebenflächen angeordnet. Im Rahmen der jetzt vorgelegten Planungsänderung sind stattdessen etliche Maststandorte entgegen unserer fachlichen Vorgabe zusätzlich in Kronentraufen platziert worden, was eine deutliche Verschlechterung der Bestandssituation bedeutet und weitere Eingriffe und Wurzelschäden nach sich ziehen wird. Hier besteht ein Zielkonflikt zur beabsichtigten Herstellung von Parkständen in Baumstreifen, der nicht zulasten des sensiblen Baumbestands gelöst werden kann! Auf Seite 39 des Erläuterungsberichts erfolgt im Abschnitt Baumscheiben ein Hinweis auf 11 Baumquartiere, welche gemäß ÖB-Planung erweitert werden müssen „um die betroffenen ÖB-Maste aus dem Bereich der vorhandenen/ geplanten Parkplätze zu versetzen ... [in die Kronentraufen_Anm. MR3]“. MR3 kommt nach Prüfung aller 10 Planabschnitte auf 26 ÖB-Standorte, die in oder unmittelbar an Kronentraufen platziert wurden. Gemäß Hamburgischer Baumschutzverordnung sind derartige Eingriffe zu unterlassen. Eine Baumscheibe in der Kronentraufe zu erweitern um sodann in den Kronentraufbereich einzugreifen ergibt keinen Sinn und läuft allen Rechtsnormen und Regelwerken zuwider. Stellflächen sind zwecks Baum-/Allee-Erhalt zu reduzieren, die ÖB-Maste außerhalb der Kronentraufen zu platzieren und ggf. zurückzusetzen. Zur Sicherung des Planungsziels Allee-Erhalt ist das seitens HHVA angepasste Beleuchtungskonzept baumschonend umzuplanen. Im Rahmen des kooperativen Bauprojektes müssen die einzelnen Planungs- und Ausführungsinstanzen nicht nur in der Bauausführung koordiniert werden, sondern schon auf Planungsebene zu einem ausgereiften Gesamtkonzept zusammengeführt werden. Der Einbau sowie der Umbau von Lichtsignalanlagen, Fahrgastinformationssystemen,</p>	<p>ÖB-Maste wurden gem. Stellungnahme und Abstimmung mit HHVA nach Erfordernis versetzt. Die neuen Maststandorte werden so weit möglich außerhalb der Kronentraufen bzw. an den Rand der Kronentraufen versetzt unter Berücksichtigung der vorhandenen Leitungen.</p>

	<p><i>Schaltschränken, Verteilerschächten und Werbeträgern muss ebenfalls baumverträglich koordiniert und baumpflegerisch begleitet und dokumentiert werden. Insbesondere die Fundamente baumnaher Beleuchtungsmaste sind häufig aufgrund des an den Masten abfließenden und in den Belagsfugen versickernden Niederschlagswassers von Wurzeln eingewachsen. Daher dürfen alte, großvolumige Mastfundamente nicht gezogen werden, sondern verbleiben nach Ermessen der ökologischen Bauleitung im Untergrund. Auch der Aus- und Einbau sonstiger Ausstattungen wie Beschilderung und Möblierung muss baumpflegerisch begleitet werden.</i></p>	
10.17	<p>Ver- und Entsorgungsleitungen <i>MR3 begrüßt, dass LSBG die umfangreichen Leitungsarbeiten im Rahmen des kooperativen Bauprojektes koordiniert. Allerdings zeigt sich anhand der vorliegenden ÖB-Planung, dass die einzelnen Fachplanungen im Detail baumverträglicher abgestimmt werden müssen.</i> <i>Daher muss LSBG auch hinsichtlich der anstehenden Leitungsarbeiten mit den kooperierenden Leitungsträgern baumverträgliche Planungslösungen in Form qualifizierter Trassenplanungen abstimmen. Erfahrungsgemäß kommt es bei der Erneuerung der Hausanschlüsse für Wasser/ Abwasser im Bestand regelmäßig zu Baumverlusten, z.B. wenn die Anschlussachse unmittelbar oder stammnah unter dem Baum quert. Auch bei der Erneuerung anderer Leitungsmedien wird es zwangsläufig zu Zielkonflikten kommen, die einen Baumerhalt in Frage stellen. In weiten Bereichen werden keine offenen Leitungsgräben in maschineller Schachtung möglich sein. Leitungsgräben müssen im oberen Wurzelbereich mit baumpflegerischer Begleitung freigesaugt und unterhalb des Wurzelhorizontes in Handschachtung hergestellt werden. Freilegte Wurzeln sind mit saugfähigen Wurzelbandagen und mittels Tröpfchenbewässerung gegen Austrocknung zu sichern.</i> <i>Soweit im Zuge von Leitungsbauarbeiten Wasserhaltung erforderlich wird (z.B. bei Muffenbaugruben?) sind die Auswirkungen im Umfeld abzuschätzen und ggf. durch Bewässerung angrenzender Gehölzbestände zu kompensieren.</i> <i>Alle im Zuge der Leitungsarbeiten erforderlichen Eingriffe sowie die baubegleitenden Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sind für das Baumkataster zu dokumentieren. Dazu ist das Hamburger Wurzelprotokoll zu verwenden. Gleiches gilt für erforderliche Arbeiten zur Kampfmittelbeseitigung. Die Leitungsträger und ihre Auftragnehmer sind auf die Baumschutzerfordernisse hinzuweisen. Eine Ausführung der Arbeiten ohne baubegleitende Baumpflege ist auszuschließen, die Leitungsträger müssen entweder auf</i></p>	<p>Die Trassenplanung unter Berücksichtigung der Baumstandorte erfolgt parallel zur Verkehrsplanung. Insbesondere in den Nebenflächen erfolgt der Bodenaushub mittels Saugbagger sowie mit baumpflegerischer Begleitung. Sicherungsmaßnahmen an den Bäumen werden gem. Vorgabe seitens LSBG-S2 Grün vorgesehen.</p>

	<i>vorhandene Rahmenverträge zurückgreifen oder für eine rechtzeitige Beauftragung sorgen. Eine Koordinierung mit LSBG S2-Grün, wahlweise einem beauftragten Baumsachverständigen sowie einer ökologischen Bauleitung ist sicherzustellen.</i>	
10.18	<p>Allgemeine Vorgaben</p> <p><i>Die Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen beibehalten werden. Allenfalls können Wurzelbereiche nach gutachterlicher Maßgabe überbaut werden. Eine Abgrabung im Wurzelbereich ist unzulässig. Das Quergefälle der Nebenflächen sollte auf die Baumscheiben zulaufen, damit den Bäumen möglichst viel Niederschlagswasser verfügbar wird.</i></p> <p><i>In Wurzelbereichen dürfen keine pflanzenschädlichen Baustoffe wie z.B. Betonrecyclingschotter eingebaut werden. Soweit Baumscheiben neu hergestellt werden sind diese mit RAL-geprüften Baumgrubensubstraten gemäß FLL-Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen', Teil 2 herzustellen.</i></p> <p><i>Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trummen kann wurzelrelevant werden.</i></p> <p><i>Im Falle starker oberflächennaher Wurzelaktivität sind die Tiefbauarbeiten an Baumstandorten baumpflegerisch zu begleiten. Das Planungsziel ist jeweils anhand der freigelegten Wurzelvorkommen zu überprüfen. Regelaufbauhöhen sind den Standortgegebenheiten anzupassen und zu reduzieren, wo immer möglich ist überbaubares Baumsubstrat zu verwenden. Im Zweifel sind für einen Baumerhalt Stellplätze zu reduzieren. Baubedingt freigelegte Wurzelpartien müssen zeitnah wieder mit Substrat abgedeckt werden, daher sollten nicht zu große Streckenabschnitte freigelegt werden. Freigelegte Wurzelbereiche sind mit verdunstungsschützenden Materialien abzudecken und mittels Tröpfchenbewässerung dauerhaft feucht zu halten. Eine ständige Kontrolle und Nachfüllen von Bewässerungssystemen ist permanent zu gewährleisten.</i></p> <p><i>Die Sicherung von Nebenflächen gegen Befahren erfolgt seriell mit Eichenspaltpfählen, in stark durchwurzelten Bereichen muss auf kleinere Findlinge zurückgegriffen werden. Größe und Beschaffenheit der Findlinge müssen in der Ausschreibung verbindlich definiert werden. Diese sollten nicht größer sein als 60-80 cm, mit rundovaler Oberfläche, lagerhaft im Substrat verlegt, um ein Wegrollen zu verhindern.</i></p> <p><i>Soweit LSBG S2-Grün die Maßnahme nicht selbst betreuen kann ist ein Baumsachverständiger für die ökologische Bauleitung zu beauftragen. Diesem obliegt die Überwachung der baubegleitenden Baumpflege und des Baumschutzes im Baufeld für Tiefbau- und Leitungsarbeiten, im Bedarfsfall auch für Kampfmittelsondierungen. Die</i></p>	Wird berücksichtigt.

<p><i>Tiefbauarbeiten müssen entsprechend der Vorgaben seitens LSBG S2-Grün, wahlweise einem beauftragten Baumsachverständigen durch eine baubegleitende Baumpflege ergänzt werden. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden.</i></p> <p><i>Erforderliche Leistungen von Baumsachverständigem, Baumpfleger und Landschaftsbauer sind unabhängig von der Vergabe der Tiefbauarbeiten eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR3 abzustimmen.</i></p> <p><i>Baubedingt erforderliche Eingriffe von Tiefbau, Leitungsbau und ggf. von Kampfmittelsondierung in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Der Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen.</i></p> <p><i>Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu treffen. Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), letzte Änderung vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258)</i> <i>• Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. 2010, S. 350), letzte Änderung 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S.3)</i> <i>• Hamburgisches Wegegesetz (HWG) vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. 1974, S.41, 83), letzte Änderung vom 16. November 2016 (HmbGVBl. S. 473)</i> <i>• Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 - Verordnung zur Neuregelung des Hamburgischen Baumschutzrechts vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81)</i> <i>• Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017)</i> 	
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)</i> • <i>Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4), Ausgabe 1999</i> • <i>Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB12), Ausgabe 2012</i> • <i>Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen et al. (FGSV Verlag Nummer 939), Ausgabe 2013</i> • <i>Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)</i> <p><i>Sind die aufgeführten Rechtsnormen und Richtlinien im Bauablauf nicht vollständig anwendbar, hat sich die Bauleitung rechtzeitig an N/MR3 zu wenden, um im Einzelfall ein von den anerkannten Regeln der Technik abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen.</i></p>	
11	Verkehrsdirektion/VD52	
11.1	<p>1. Vorbemerkung</p> <p><i>Die VD 52 begrüßt eine angestrebte einheitliche Führung des Radverkehrs in der Wellingsbütteler Landstraße.</i></p> <p><i>Weder der VD 52, noch den beteiligten Dienststellen PK 34 und 35, liegen derzeit Planungen für die Anbindungen des geplanten Radschnellweges und/oder des Umbaus des Knotens Fuhlsbüttler Straße/Wellingsbüttlere Landstraße vor. Dieses ist insofern problematisch, da an diesen Stellen ein erhebliches Konfliktpotenzial vorliegt.</i></p> <p><i>Ebenso liegen weder Planungen, noch valide Aussagen oder gar konkrete Umsetzungstermine zur Umgestaltung der Straße Stübeheide vor. Diese Absichten sind aber maßgeblich, um die verkehrsrechtliche und -sichere Führung des Radverkehrs an diesen Schnittstellen bewerten zu können.</i></p>	Seitens der Bezirke Nord und Wandsbek ist geplant, die Planungen einer attraktiven Verbindung für Radfahrende über Stübeheide, Sanderskoppel und Barkenkoppel voranzutreiben und auf diesem Wege eine Alternativroute zur Wellingsbütteler Landstraße zu schaffen.
11.2	<p>2. Stellungnahme</p> <p>2.1 Allgemeines</p> <p><i>Die taktilen Leitelemente wurden im nördlichen Bereich der Wellingsbütteler Landstraße über die Einfahrten geplant. Dies ist nicht zulässig.</i></p>	Gem. Restra/ RaSt ist an wenig frequentierten Grundstückszufahrten der Radweg inkl. deutlicher Randmarkierung durchgängig zu befestigen. Um die

	<p><i>Vor dem derzeit brachliegenden Grundstück am südlichen Beginn der Wellingsbütteler Landstraße (HsNr. 20) sind zwei neue Baumstandorte vorgesehen. Der rechte Standort könnte zu Sichtbehinderungen/ -beeinträchtigungen führen, da die zukünftige Nutzung des Grundstückes nicht abschließend geklärt ist.</i></p> <p><i>Zudem liegt kein Abwägungsvermerk darüber vor, ob und in wie weit eine Umfeldbetrachtung für den Vorplatz des U-Bahnhof Klein Borstel vorgenommen wurde. Hier fehlt insbesondere die Betrachtung der Fußgängerströme und die barrierefreie Gestaltung des Vorplatzes. Somit kann dazu seitens der VD 5 zur Rechtskonformität und Verkehrssicherheit in diesem Bereich keine Stellung bezogen werden.</i></p>	<p>Verkehrssicherheit für Sehbeeinträchtigte Personen zu gewährleisten, wird die Trennung mittels Leitelementen im Bereich der Grundstückszufahrten weitergeführt. Sichtbeziehungen im Einfahrtbereich wurden geprüft, Baumstandorte wurden geringfügig angepasst.</p>
11.3	<p>2.2 Fußgängerverkehrsführung</p> <p><i>Die geplanten Fußwege, die sich unmittelbar neben dem geplanten Zweirichtungsradweg befinden, sind vielfach zu schmal geplant. Eine Gehwegbreite von nur 1,55m in Höhe der Hausnummer 19, auch wenn es sich hierbei nur um eine kurze Wegstrecke handelt so ist diese länger als die zu tolerierenden 15m, entspricht nicht mehr dem regulativen Standard und widerspricht dem heutigen Verständnis von einer sicheren und bequemen Fußgängerführung. Es sind zudem auch die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen (insbesondere Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende) zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Bei der Wellingsbütteler Landstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Nach hiesigem Kenntnisstand soll an Hauptverkehrsstraßen nur noch mit 3m breiten Fußwegen geplant werden. Diese werden im Planungsabschnitt im südlichen wie auch im nördlichen Bereich nicht erreicht.</i></p> <p><i>Der Aufstellbereich im nördlichen Bereich des Knotens Fuhlsbüttler Straße/Wellingsbütteler Landstraße ist zu knapp bemessen. Nach hiesiger Auffassung fällt diese bei der zu erwartenden hohen Zahl von Radfahrenden zu klein aus.</i></p> <p><i>Ebenso verhält es sich mit dem nördlichen Aufstellbereich an der F-LZA Stübeheide.</i></p> <p><i>Die Maße sind wegen einer fehlenden Messkette nicht nachzuvollziehen. Augenscheinlich ist dieser Aufstellbereich lediglich 0,50m breit (taktile Leitelemente werden nicht dem Wartebereich zugerechnet). Aufgrund der zu prognostizierenden Radverkehre muss dieser</i></p>	<p>Auf Höhe der Hausnummer 19 wird der geplante Zweirichtungsradweg auf einer kurzen Strecke eingeeengt und die Breite dem Gehweg zugeschlagen.</p> <p>Aufstellbereich wird im Rahmen der Möglichkeiten angepasst. An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass der im Rahmen dieser Maßnahme hergestellte Zustand nur ein vorübergehender Zustand sein wird, da der Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße im Rahmen der Planungen des Radschnellwegs zukünftig umgebaut werden soll. Der KP Stübeheide befindet sich aktuell in der Umplanung zur Optimierung der Verkehrssicherheit für den Fußgänger und Radfahrer.</p>

	<p><i>Aufstellbereich verbreitert werden, da sonst eine erhebliche Gefährdung für Wartende bestünde. Dieser Umstand macht Anordnung dieser F-LZA unmöglich.</i></p> <p><i>In dem überplanten Abschnitt der Wellingsbütteler Landstraße werden sogenannte Sprunginseln vorgesehen. Es ist nicht dargelegt, ob im Vorfeld Verkehrsschauen oder Verkehrszählungen durchgeführt wurden, welche die gradlinige Querung der Fußgängerverkehre an diesen Stellen berücksichtigen.</i></p> <p><i>In Höhe der Straße Kornweg sind Schutzgitter auf beiden Seiten vorhanden. In den hier vorliegenden VZ-Plänen finden sich diese nicht wieder. Diese Schutzgitter sind in die Planungen aufzunehmen, da sie der Sicherheit der Passanten und insbesondere der Bewohner der in dieser Höhe befindlichen Seniorenwohnlage dienen.</i></p> <p><i>Auf dem VZ-Plan 18/12837-04-24 befinden sich in Höhe der Hausnummer 42 beidseitig taktile Leitelemente die zur Straße führen. Allerdings befindet sich an dieser Stelle keine Querungsmöglichkeit, so dass deren Zweck nicht nachvollzogen werden kann.</i></p>	<p>Es wurden im Vorwege keine Verkehrsschauen oder -zählungen durchgeführt. Die Einrichtung der Querungsmöglichkeiten entspringt vornehmlich den Wünschen der Anwohner, welche im Rahmen der Beteiligungsverfahren geäußert wurden.</p> <p>Wird gem. Bestand ergänzt.</p> <p>Hausnummer 142 – Querungsmöglichkeit für mobilere Verkehrsteilnehmer auf Basis von Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung</p>
11.4	<p>2.3 Radverkehrsführung</p> <p><i>Der Erläuterungsbericht bezeichnet die geplante Radverkehrsanlage unterschiedlich. Grundsätzlich wird vom einem Zweirichtungsradweg gesprochen. Jedoch wird u.a. auf Seite 33 wieder der Begriff des Radschnellweges benutzt. Für diese zwei Formen der Radverkehrsführung gibt es unterschiedliche bauliche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass ein Radschnellweg nur eine besondere Form eines baulichen Radweges darstellt. Daher ist unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen für den beschriebenen Abschnitt von einem Zweirichtungsradweg auszugehen.</i></p> <p><i>Im VZ-Plan 18/12837-04-41 wird in Höhe der Wellingsbütteler Landstraße 9 das derzeit vorhandene Verkehrszeichen 237 StVO nicht vorgesehen. Es ist nicht beabsichtigt, in diesem Bereich die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben. Die Beschilderung ist daher beizubehalten.</i></p> <p><i>Es ist zu erwarten, dass der aus Richtung Norden kommende Radfahrende zum Erreichen des Zweirichtungsradweges nicht über die südliche Furt der Fuhlsbüttler Straße und die östliche Furt der Wellingsbütteler Landstraße fahren wird. Der Radfahrende wird nach links abbiegen und den kürzesten Weg über die nördliche Furt zu dem gegenläufigen Radweg nehmen. Die VD 52 empfiehlt daher, über die nördliche Furt der Fuhlsbüttler Straße</i></p>	<p>Definition wird angepasst.</p> <p>Beschilderung wird beibehalten.</p> <p>An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass der im Rahmen dieser Maßnahme hergestellte Zustand nur ein vorübergehender Zustand sein wird, da der Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße im</p>

	<p><i>ebenfalls eine Gegenläufigkeit und die Radverkehrsanlagen mit Mindestbreite einzuplanen, um die hier zu erwartenden Konflikte zu minimieren.</i></p> <p><i>Ebenso verhält es sich mit dem Radfahrenden aus südlicher Richtung. Zum Erreichen des Zweirichtungsradweges muss dieser erst die Wellingsbütteler Landstraße queren. Prognostisch werden die Radfahrenden entweder verbotswidrig den Gehweg auf der südlichen Seite weiterfahren oder ungesichert auf die Fahrbahn fahren.</i></p> <p><i>Der konfliktrichtigste Bereich - die Anbindung vom Zweirichtungsradweg auf den geplanten höhenversetzten Radschnellweg - ist nicht abschließend in den Planungen berücksichtigt worden.</i></p> <p><i>Insbesondere die Ableitung von diesem höhenversetzten Bauwerk wird seitens der Straßenverkehrsbehörden aufgrund der 90°-Kurve und einer unklaren bzw. verkehrsunsicheren Radverkehrsführung besonders kritisch gesehen. Dieses war auch Gesprächsthema in dem Vorabstimmungsgespräch.</i></p> <p><i>Es wird angemerkt, dass bei der Bemessung der Kurvenradien auf Radverkehrsanlagen auch die Maße von Lastenrädern / Fahrrädern mit Anhängern zu berücksichtigen sind.</i></p> <p><i>Es muss für Radfahrende klar erkennbar sein, dass im Bereich der Ableitung nach derzeitigem Planungsstand eine rechts vor links Regelung gilt.</i></p> <p><i>Der im Erläuterungsbericht auf Seite 34 genannte Zweirichtungsradweg ggü. der Straße Schluchtweg ist aus den Plänen nicht ersichtlich.</i></p> <p><i>Ebenso verhält es sich mit der Radverkehrsführung aus der Straße Kornweg (Ostseite) in die Wellingsbütteler Landstraße, inklusive des geplanten Radfahrstreifens und des ARAS (ebenfalls Seite 34 des Erläuterungsberichtes). Dieses findet sich in den vorgelegten VZ-Plänen nicht wider.</i></p> <p><i>Die Markierung in der Straße Kornweg („Fahrradweiche“) sollte bis hinter die Aufleitung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg verlängert werden (VZ-Plan 18/1287-04-48).</i></p> <p><i>Der geplante Zweirichtungsradweg sollte auf gesamter Länge zwischen der Fuhlsbüttler Straße und der Straße Stübeheide zusätzlich Fahrradpiktogramme in Höhe der Pfeilmarkierungen erhalten.</i></p>	<p>Rahmen der Planungen des Radschnellwegs zukünftig umgebaut werden soll.</p> <p>An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass der im Rahmen dieser Maßnahme hergestellte Zustand nur ein vorübergehender Zustand sein wird, da der Anschlusspunkt Wellingsbütteler Landstraße im Rahmen der Planungen des Radschnellwegs zukünftig umgebaut werden soll.</p> <p>Anschluss wird hinsichtlich der Verkehrssicherheit überprüft und innerhalb der Planungsgrenzen angepasst. Planung des Radschnellwegs wird mit aktuellem Stand berücksichtigt. Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit dem Bezirk hinsichtlich der aktuellen Planung.</p> <p>Es handelt sich hierbei um eine Querungsmöglichkeit (-hilfe) für Radfahrende aus dem Schluchtweg bzw. Alsterpark</p> <p>Wird im Bericht angepasst.</p>
11.5	<p>2.4 ÖPNV</p> <p><i>Die südlich geplante Bushaltestelle in Höhe des U-Bahnhofes Klein Borstel weist bei einer</i></p>	

	<p><i>Fahrspurbreite von nur 3,17m eine Betonfläche von 3,50m Breite auf. Dies bedeutet, dass die Bushaltestelle in die Gegenfahrbahn ragt. Dies ist nicht statthaft. Es ist zu mutmaßen, dass hier in die Gesamtflächenberechnung auch der Wasserlauf mit eingerechnet wurde, was ebenfalls nicht statthaft wäre.</i></p> <p><i>Bei der zu erwartenden Rad- und Fußverkehrsfrequenz im Bereich des Bahnhofs sollte geprüft werden, ob es im Sinne der Barrierefreiheit sinnvoll und rechtlich möglich ist, im Bereich der F-LZA auf dem Zweirichtungsradweg Haltlinien aufzutragen bzw. eine eigene Radfahrtsignalisierung einzurichten.</i></p> <p><i>In diesem Zusammenhang sei insbesondere auf sehbehinderte Personen hingewiesen, die mittels taktiler Leitelemente den gegenläufigen Radweg in Richtung der bedarfsgerechten ausgestatten, blindensignalisierten LZA queren müssen.</i></p> <p><i>Es ist zu erläutern, warum die zwei Bushaltestellen vor dem Bahnhofsbereich eine unterschiedliche Länge aufweisen, obwohl die gleichen Busverkehre stattfinden. Es ist auch nicht ersichtlich, ob die aktuellen und zukünftigen Fahrzeuglängen („CapaCity L“) berücksichtigt wurden.</i></p> <p><i>Die geplante Bushaltestelle westlich der Straße Schluchtweg befindet sich unmittelbar vor der Einmündung in den Schluchtweg. Auf Grund fehlender Sichtbeziehungen beim Ausfahren steht zu befürchten, dass es hier zu Verkehrsgefährdungen kommen wird.</i></p>	<p>Wartefläche für den Bus wurde an Fahrstreifenbreite angepasst. Gem. Regelwerk sind die Wasserläufe der Fahrbahn zuzurechnen.</p> <p>Die Platzierung der Bushaltestelle erfolgte unter Berücksichtigung der Anforderungen an der bestmöglichen Stelle in der Örtlichkeit.</p>
11.6	<p><i>2.5 Lichtsignalanlage Höhe der Straße Stübeheide</i></p> <p><i>Wie unter Ziffer 2.2 bereits angemerkt, ist die Aufstellfläche für zu Fuß Gehende im nördlichen Bereich viel zu schmal geplant.</i></p> <p><i>Westlich der LZA Stübeheide ist eine schräg geführte Grundstücksausfahrt geplant. Dieses könnte aufgrund der Geometrie zu Sichtproblemen mit der F-LZA führen. Die Sichtbeziehungen sind zu überprüfen und darzulegen.</i></p> <p><i>Der Einmündungsbereich der Straße Stübeheide soll laut VZ-Plan als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden. Demnach soll der Radverkehr, der aus Richtung Westen den Zweirichtungsradweg befährt, über die geplante F-LZA in die Stübeheide weiter in Richtung Osten fahren. Gleichzeitig wird aber ausgeführt, dass der Radverkehr in den Mischverkehr der Wellingsbüttler Landstraße in Fahrtrichtung Osten übergehen soll. Radfahrende haben also noch auf der Fahrbahn der Wellingsbüttler Landstraße die Wahl, ob sie geradeaus in die Stübeheide fahren, oder rechtwinklig nach links in die Wellingsbüttler Landstraße einbiegen. Dies sollte deutlicher ausgeführt werden.</i></p> <p><i>Hinzu kommt, dass die schräg angelegte Furtmarkierung ebenfalls nicht eindeutig ist. Sie endet in dem Einmündungsbereich der Straße.</i></p>	<p>Dem Vorschlag der VD wird zugestimmt und der Knotenpunkt Stübeheide wird zur Herstellung einer besseren Verkehrssicherheit umgestaltet und in diesem Zuge mit einer Vollsignalisierung ausgestattet.</p> <p>Die Fußgängerfurt wird im rechten Knotenarm hinter der Ableitung für die Radfahrenden eingerichtet, somit ist dort ausreichend Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden.</p> <p>Die Querung bzw. Ableitung der Radfahrenden in die Wellingsbütteler Landstraße bzw. Stübeheide erfolgt im Schatten der LSA für den MIV, indem eine entsprechende Signalphase für den Radweg eingerichtet wird.</p> <p>Aus der Stübeheide hinaus werden Radfahrende mit dem MIV gemeinsam signalisiert.</p>

	<p><i>An der LZA in der Straße Stübeheide wurde mit einem Handtaster zur Anforderung von Radfahrern geplant. Ebenso wird mit einem solcher Handtaster auf der Seite des Zweirichtungsradweges geplant.</i></p> <p><i>Prinzipiell begrüßt die VD 52 den Einsatz dieser Handtaster ist jedoch eine Einzelfallentscheidung und muss gesondert begründet werden.</i></p> <p><i>Aus Sicht der VD ist dieses Element für die Abwicklung der anstehenden Verkehre, insbesondere des MIV Verkehrs aus der Straße Stübeheide, nicht ausreichend bzw. zielführend. Der MIV, der aus der Stübeheide in die Wellingsbütteler Landstraße nach links abbiegen möchte, hat keine ausreichende Sichtbeziehung auf das Grundsignal. Dieser Verkehrsteilnehmer wird sich vielmehr an den Lichtsignalen der Fußgänger orientieren. Daraus folgt, sollte ein Verkehrsteilnehmer bei einem rot zeigenden Grundsignal unsignalisiert einbiegen, dass dieser mit seinem Fahrzeug den Radfahrenden, der queren oder einbiegen möchte, blockiert.</i></p> <p><i>Auch wenn mittelbar die Straße Stübeheide zu einer Fahrradstraße wird, findet dort weiterhin Kraftfahrzeugverkehr statt. Die VD empfiehlt an dieser Stelle eine Vollsignalisierung. Dementsprechend wird die geplante Gehwegüberfahrt in die Straße Stübeheide hinterfragt.</i></p> <p><i>Die VD begrüßt die separate Ableitung des Radfahrenden aus dem Mischverkehr auf den Zweirichtungsradweg. Auch die anschließende Trennung mittels Bodenmarkierungen bewerten wir positiv. Jedoch sollte eine zusätzliche deutliche Trennung mittels Markierungen zwischen dem Radverkehr aus Richtung Westen und dem Radverkehr aus der Straße Stübeheide vorgesehen werden.</i></p> <p><i>Die bauliche Trennung zwischen dem „Aufleitungsstreifen“ und dem Zweirichtungsrandweg ist auf dem VZ-Plan 18/12837-0443 in grau dargestellt. Hier empfiehlt die VD, einen Höhenversetz einzubauen.</i></p>	
11.7	<p>3. Schlussbemerkung</p> <p><i>Seitens der VD wird angemerkt, dass in der Wellingsbütteler Landstraße zur Verfügung stehende Straßenraum sehr begrenzt ist.</i></p> <p><i>Die vorliegende Planung wird zu einer erheblichen Reduktion öffentlicher Parkflächen führen und bedingt auch eine umfangreiche Abholzung des derzeit vorhandenen, straßenbegleitenden und zum Teil auch alten Baumbestandes.</i></p> <p><i>Diese Rahmenbedingungen sind in Relation zu den mit der Neuplanung verbundenen Zielen zu bewerten und zu berücksichtigen. Auch bedingt dieser Umstand eine transparente Bürgerbeteiligung.</i></p>	

12	Polizeikommissariat 34	
12.1	IPP: Siehe Punkt 11 – Verkehrsdirektion/VD52	
13	Polizeikommissariat 35	
13.1	IPP: Siehe Punkt 11 – Verkehrsdirektion/VD52	
14	Behörde für Inneres und Sport / Feuerwehr Hamburg	
14.1	<p>[...]</p> <p><i>Im Erläuterungsbericht Seite 47 ist angegeben, dass die Zufahrt für Rettungsdienst und Feuerwehr auch während der Vollsperrung stets gewährleistet wird. Das halte auch ich, aus Sicht des abwehrenden Brandschutzes für zwingend erforderlich. Im Bereich der Baumaßnahme und in den direkten Nebenstraßen befinden sich Schulen, Kindergärten, Bahnhöfe, eine Flüchtlingsunterkunft, ein Pflegeheim und Feuerwehrezufahrten (z.B. zum S-Bahn Notausstieg Tunnel Flughafen). Grundsätzlich gilt die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, hier insbesondere auf Tragfähigkeit und Breite der Fahrspur.</i></p> <p>https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aeecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf</p> <p><i>Ich halte eine enge Abstimmung während der Bauphase für erforderlich.</i></p> <p>[...]</p>	<p>Eine Anleiterbarkeit ist gem. Auskunft der Feuerwehr im vor der Hausnummer 24 erforderlich. Dort ist weiterhin ein Stellplatz vorgesehen, sodass eine Aufstellfläche für Rettungsfahrzeuge vorhanden ist.</p> <p>Im weiteren Streckenverlauf bestehen Feuerwehrezufahrten zu Grundstücken, an diesen wird jedoch im Zuge der Planung keine Veränderung stattfinden.</p> <p>Für die Bauzeit wird durch die Kooperationspartner ein Verkehrskonzept erstellt, welches die Anforderungen an Rettungswege berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wellingsbütteler Landstraße 24-28 - Anleiterbarkeit - Wellingsbütteler Landstraße 59 – 61 – Zugang rückwärtige Bebauung - Wellingsbütteler Landstraße 67 – 69 – Zugang rückwärtige Bebauung - Wellingsbütteler Landstraße/ Grüner Winkel – Haus Alstertal
15	Behörde für Kultur und Medien (BKM)	
15.1	<p>[...]</p> <p><i>wie im Verlauf der Abstimmungsprozesse schon deutlich gemacht worden ist, gehören die Alleebäume auf Höhe der denkmalrechtliche geschützten Gebäude Wellingsbütteler Landstraße 57 und 59 zum prägenden Umfeld und sind damit im Sinne des Umgebungsschutzes zu erhalten. Die zwischenzeitliche Variante der Verkürzung/Zurücksetzung der Vorgärten – sie ist in der aktuellen Planung nicht vorgesehen – wird unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten auf jeden Fall abgelehnt. Die Denkmale stehen mitsamt ihrer Einfriedung und der Vorgärten unter Schutz.</i></p>	<p>Um Straßenverkehrsanlagen mit durchgehender Führung in Regel- bzw. Mindestbreiten herstellen zu können, ist es an dieser Stelle erforderlich, Eingriffe im Straßenquerschnitt vorzunehmen. Dafür wurde unter Berücksichtigung des bestehenden Denkmalschutzes und der Eigentumsverhältnisse der betreffenden Grundstücke eine Entscheidung zu Lasten der straßenbegleitenden Bäume getroffen. Eine Verbesserung wird jedoch an dieser Stelle im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erreicht, die</p>

		<p>hier insbesondere die vielen Schüler betrifft, die diesen Streckenabschnitt als Schulweg nutzen.</p> <p>Alternative Varianten bedingen eine ähnliche Anzahl an Baumfällungen sowie zusätzlicher Eingriffe in Grünflächen in Privatgrundstücken einschließlich Grunderwerb, zudem besteht hier aufgrund der Führung des Zweirichtungsradwegs über ungesicherte Querungen eine geringere Verkehrssicherheit.</p> <p>Die ausführliche Begründung erfolgt im Rahmen des Erläuterungsberichtes zur Schlussverschickung.</p>
15.2	<i>Der Kleinsteinplasterbelag der Einfahrt zum denkmalrechtliche geschützten Gebäude HNr. 116 (Ensemble mit Einfriedung) ist zu erhalten.</i>	Wird nicht berücksichtigt, da Befestigung innerhalb des Grundstücks aus Wabenpflaster besteht. Ausführung der Zufahrten in Natursteinpflaster steht der Barrierefreiheit entgegen.
15.3	<i>Die Einfahrten zu den Gebäuden HNr. 239, 241, 243 sind aufgrund des Umgebungsschutzes in Natursteinpflastern auszuführen.</i>	Wird berücksichtigt für 239/241, für 243 nicht berücksichtigt, da Befestigung innerhalb des Grundstücks aus Betonpflaster besteht. Ausführung der Zufahrten in Natursteinpflaster steht der Barrierefreiheit entgegen.
15.4	<i>Die Einfahrt zum denkmalrechtlich geschützten Gebäude Wellingsbütteler Landstraße 259 (Villa) (Ensemble) ist in Form und Gestaltung zu erhalten. [...]</i>	Wird nicht berücksichtigt, da Befestigung innerhalb des Grundstücks aus Betonpflaster besteht. Ausführung der Zufahrten in Natursteinpflaster steht der Barrierefreiheit entgegen.
16	HOCHBAHN (Hamburger Hochbahn AG)	
16.1	<i>[...] Sofern es nicht bereits vorgesehen ist, sollten die Haltestellenbereiche auch fahrbahnseitig mit Beton hergestellt werden.</i>	Wird umgesetzt
16.2	<i>Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Busse auch zukünftig nicht mit Bäumen kollidieren können. Auf den Plänen 46 bis 48 erscheinen sie, je nach Baumart und -alter, ziemlich weit in dem befahrenen Bereich zu ragen.</i>	Neu zu pflanzende Bäume werden mit den erforderlichen Abständen zur Fahrbahn platziert, bei vorhandenen Bäumen sind im Rahmen der Wegeunterhaltung die Lichtraumprofile der Straße zu berücksichtigen und sofern erforderlich entsprechender Rückschnitt zu tätigen.
16.3	<i>Zur Vermeidung von Konflikten innerhalb des Umweltverbundes sollten die Fahrradbügel zudem nicht zu nah in den Haltestellenbereich platziert werden, so wie es bspw. bei der</i>	Wird umgesetzt Die Fahrradbügel werden auf die östliche Seite der angrenzenden Zufahrt verschoben.

	<i>nördlichen Haltestelle auf Plan 44 leider dargestellt ist. Eine Verschiebung um wenige Meter könnte hierfür bereits ausreichend sein. [...]</i>	
17	Deutsche Bahn AG	
17.1	IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt. [...] <i>Gegen die Verkehrsplanung bestehen unter Beachtung nachfolgender Auflagen/Bedingungen und Hinweise keine Bedenken:</i>	Wird zur Kenntnis genommen und an die Gesamtprojektleitung weitergeleitet.
17.2	- <i>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</i>	
17.3	- <i>Hinsichtlich des Vorhabens ist das Brückenbauwerk der S-Bahnstrecke HH-Ohlsdorf – Airport zu berücksichtigen. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Brückenwiderlager, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, GSM-R, Oberleitungsmasten, Gleise, Bahnübergänge etc.) sind stets zu gewährleisten.</i>	Bei dem Bauwerk handelt es sich um ein Tunnelbauwerk, welches die Wellingsbütteler Landstraße parallel zur U-Bahn-Brücke unterquert. Durch die Gesamtprojektleitung sowie die einzelnen Leitungsträger ist sicherzustellen, dass bei einem tieferen Eingriff in den Untergrund die Belange der Deutschen Bahn berücksichtigt sind. Im Rahmen der Trassenplanung ist das Bauwerk entsprechend berücksichtigt worden.
17.4	<i>Im angefragten Bereich verläuft Bahn links, rechts und Mitte ein Kabelkanal. Entlang der Strecke 1241 verläuft erdverlegtes TK Kabel. Vorsorglich und zur Orientierung liegt dieser Stellungnahme ein TK-Lageplan bei. Die Unterlagen sind vertraulich zu behandeln und nur für dieses Vorhaben zu nutzen. Für Rückfragen diesbezüglich, wenden Sie sich bitte mit folgender Bearbeitungsnummer Bearbeitungs-Nr. 2023026015 an * DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com</i>	Sofern es sich um Kabel handelt, die parallel zum Gleisbett innerhalb des Tunnelbauwerks verlegt sind, sind keine Auswirkungen zu erwarten. Bisherige Leitungsanfragen haben im Straßenbereich keinen Leitungsbestand der DB ergeben.
17.5	<i>Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.</i>	Da es sich bei dem Bauwerk um ein Tunnelbauwerk handelt, sind Blendungen durch den Baustellenbetrieb ausgeschlossen.
17.6	<i>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.</i>	Da es sich bei dem Bauwerk um ein Tunnelbauwerk handelt, sind Immissionen nicht zu erwarten.

18	Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC)	
18.1	<p><i>Mit der vorliegenden 3. Verschickung der Pläne werden leider die grundsätzlichen Probleme für Radverkehr in der Wellingsbütteler Landstraße nicht gelöst. Sie sorgt nicht für sicheren und komfortablen Radverkehr oder gar eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur.</i></p> <p><i>Weiterhin gilt:</i> Radfahrende werden diese Strecke meiden, falls sie diese Wahl haben. Mischverkehr bei Tempo 50 östlich Stübeheide ist für eine große Mehrheit der Radfahrenden eine Zumutung. Für die in der Wellingsbütteler Landstraße gemessenen Verkehrsmengen sieht die ERA bei Tempo 50 eine Separierung Rad / Kfz vor. Die Herstellung regelgerechter Radverkehrsanlagen aber ist bei dem wünschenswerten und fürs Klima notwendigen Baumerhalt nicht möglich. Konsequenz kann aus unserer Sicht nur eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sein.</p> <p><i>Eine gut befahrbare Parallelstrecke über Stübeheide sehen wir als Mindestvoraussetzung für die vorliegende Planung, für Anwohnende allerdings ist dies nicht hinreichend. Und diese Planung wird leider auch nicht dafür sorgen, dass sich der Radverkehr auf dem Alsterwanderweg reduziert oder dass weniger Menschen als bisher auf dem Gehweg der Wellingsbütteler Landstraße radeln.</i></p>	<p>Seitens des Bezirks ist die Absicht vorhanden, die Stübeheide für den Radverkehrs zu optimieren und somit ein besseres Angebot für Radfahrende parallel zur Wellingsbütteler Landstraße zu schaffen. Somit wird für die weitere Planung die gesicherte Führung des Radverkehrs in die Stübeheide weiter detailliert.</p> <p>Im Rahmen der bisherigen Abstimmungen wurde bereits die Möglichkeit der Einrichtung von Tempo30 Abschnitten mit VD und den PKs erörtert. Da es sich bei dem Streckenabschnitt um eine Hauptverkehrsstraße handelt und direkt angrenzend keine Einrichtungen mit entsprechendem Schutzbedarf (Schule, Kirche etc.) vorhanden ist, ist aufgrund der aktuellen Gesetzeslage eine Anordnung von Tempo30 nicht möglich.</p>
18.2	<p>[...]</p> <p>1. Die Fahrstreifenbreiten sorgen dafür, dass gerade unsichere Radelnde im Fahrstreifen viel zu eng überholt werden.</p> <p><i>Eine Begründung hatten wir dazu bereits geschrieben: zusammengefasst würden schmalere Fahrstreifen ein Überholen von Radfahrenden bei Gegenverkehr per Design ausschließen.</i></p>	<p>Die Verringerung von Fahrstreifenbreiten ist aus mehreren Gründen nur bedingt sinnvoll. Durch den erneuten Eingriff an den Borden (Ausbau und Wiedereinbau mit ca. 30 cm Abstand zur alten Bordlinie) würden hier die vorhandenen Bäume unverhältnismäßig beeinträchtigt.</p> <p>Aufgrund der vorhandenen Querschnittssituation mit den vorhandenen Baumreihen wird durch die Verringerung der Fahrbahnbreite zusätzlicher „Toter Raum“ erschaffen, der nicht sinnvoll für eine Erweiterung von Verkehrsflächen für Radfahrer oder Fußgänger genutzt werden kann.</p>
18.3	<p>2. Dass Tempo 30 kategorisch ausgeschlossen wird, ist aus unserer Sicht unverständlich, wie wir bereits nach der 2. Verschickung in unserer Stellungnahme ausführlich dargelegt haben.</p>	<p>Im Rahmen der bisherigen Abstimmungen wurde bereits die Möglichkeit der Einrichtung von Tempo30 Abschnitten mit VD und den PKs erörtert. Da es sich bei dem</p>

	<p><i>Wir sehen hier die konkrete Gefahr von Unfällen, da regelmäßig der vorgeschriebene Überholabstand deutlich unterschritten wird, weil Radfahrende auch bei Gegenverkehr überholt werden.</i></p>	<p>Streckenabschnitt um eine Hauptverkehrsstraße handelt und direkt angrenzend keine Einrichtungen mit entsprechendem Schutzbedarf (Schule, Kirche etc.) vorhanden ist, ist aufgrund der aktuellen Gesetzeslage eine Anordnung von Tempo30 nicht möglich.</p>
18.4	<p>3. Hinzu kommt nun die Planung eines Zweirichtungsradweges westlich Stübeheide.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ <i>Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege bergen besondere Gefahren und sollen daher innerorts nicht ausgewiesen werden. An Einmündungen achten Autofahrende nicht oder weniger auf die links Fahrenden. Es gibt vermehrt Konflikte unter sich entgegen kommenden Radfahrenden, besonders wenn überholt wird.</i> ◦ <i>Verkehrsplanung sollte nicht zum Radeln auf der „falschen“ Seite animieren, da einige es dann auch dort tun, wo es verboten ist. Es wird suggeriert, dass dieses gefährliche Verhalten auch irgendwie okay sei.</i> ◦ <i>Die Breite von 3m ist zudem für den Radschnellweg, der hier angebunden werden soll, nicht ausreichend. - Hier sollte für sichere Radverkehrsführung ein Abbiegestreifen aufgegeben werden, der ohnehin bis auf drei Stunden am Tag teilweise zugeparkt werden darf.</i> ◦ <i>Durch die fehlende Rad-Infrastruktur auf der Südseite entstehen unnötige doppelte Querungen, z. B. wenn man die Fuhlsbüttler Straße stadtauswärts fährt und dann die Wellingsbütteler Landstraße bis Stübeheide oder weiter fährt.</i> ◦ <i>Bei dieser Fahrbeziehung wäre am westlichen Ende der Wellingsbütteler Landstraße auf der Nordseite ein so spitzer Winkel zu fahren, dass die meisten sicher die Radverkehrsanlage verlassen, um nicht zu stürzen oder anhalten zu müssen.</i> <p><i>Die entfallenden Konflikte mit Bussen an den Haltestellen sind hier allerdings vorteilhaft. Auch gibt es einen Ampelstopp weniger in der Nebenfläche.</i></p>	<p>Der Zweirichtungsradweg ergibt sich aus der Planung des Bezirksamts Nord für den Radschnellweg Bad Bramstedt-Hamburg, der im vorderen Bereich der Wellingsbütteler Landstraße geführt wird. Um zusätzliche Querungen zu vermeiden, wurde daher die Weiterführung des Zweirichtungsradwegs bis zur Stübeheide beschlossen. Ein Grund für die Führung des Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite war unter anderem die geringere Anzahl an Grundstückszufahrten auf dieser Seite. Zudem ergibt sich aus den ermittelten Verkehrszahlen für den Radverkehr, das bereits ein Großteil des Radverkehrs ausschließlich auf den Nordseite abgewickelt wird. Die Erfordernis der Aufrechterhaltung des Abbiegestreifens ergibt sich aus den vorhandenen Verkehrszahlen, insbesondere der Spitzen im Berufsverkehr. Zukünftig soll der Abbiegestreifen zudem nicht mehr zum Parken zur Verfügung stehen. Die Detailplanung des Knotenpunktes Fuhlsbüttler Straße, u.a. hinsichtlich einer Optimierung der Signalisierung, erfolgt im Rahmen der weiteren Planung der „RadRoute plus“.</p> <p>Größere Breiten des Radwegs sind aufgrund des vorhandenen Platzangebots nur zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Fußgänger) möglich.</p> <p>Die ausführliche Begründung erfolgt im Rahmen des Erläuterungsberichtes zur Schlussverschickung.</p>

18.5	4. Am östlichen Ende des Zweirichtungsradweges wird eine Anforderungsampel vorgesehen. Für eine hohe Regelakzeptanz sollte diese in sehr kurzer Zeit auf Grün schalten, also innerhalb von ca. 10 Sekunden.	Wird im Rahmen der LSA-Planung berücksichtigt.
18.6	5. Die Möglichkeit einer Weiterfahrt im Mischverkehr östlich Stübeheide ist nicht als Angebot erkennbar. Radfahrende haben einen Rechts-Pfeil auf dem Zweirichtungsradweg, der ein Abbiegegebot suggeriert. Es gibt keine in welcher Form auch immer gestaltete Aufeitung auf die Fahrbahn, z. B. in Form eines kurzen Schutzstreifens oder zumindest eines Fahrrad-Piktogramms.	Wird berücksichtigt.
18.7	6. Damit kein Zweifel aufkommt, dass Radverkehr auf der Fahrbahn zu fahren hat und dort auch hingehört, sollten unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechts im Fahrbahnbereich in regelmäßigen Abständen Fahrrad-Piktogramme aufgebracht werden, die dies verdeutlichen. Beispiele für derartige Piktogrammketten finden sich in Hamburg in der Osterstraße oder in einer Nebenfahrbahn der Saarlandstraße am Stadtpark.	Der Einsatz von Piktogrammen im Abschnitt Stübeheide bis Borstels Ende wurde bereits in der bisherigen Planung insbesondere mit VD und den PKs diskutiert und seitens VD und PK abgelehnt.
18.8	7. Falls an der vorliegenden Planung und den Fahrstreifenbreiten festgehalten wird, schlagen wir vor, die breiten Fahrbahnen zu nutzen, um vor allen Haltelinien Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr zu schaffen, damit Radfahrende bis zur Haltelinie vorfahren können und sich nicht zwischen den Autos aufstellen müssen.	Vorbeifahrstreifen an den vorhandenen FLSA sind aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten und der erforderlichen einzuhaltenden Abstände nicht möglich (Vorbeifahrstreifen mind. 1,50 m inkl. Wasserlauf, es verbleibt eine Fahrstreifenbreite von 2,25 m, was bereits für einen PKW eng ist. Eine Vorbeifahrt an Bussen bzw. größeren Fahrzeugen ist an dieser Stelle dann nicht mehr möglich.
18.9	8. Fahrradbügel : Es müssen einzelne Fahrradbügel dezentral auf die gesamte Strecke verteilt platziert werden. Pflegedienste, Lieferdienste, Gäste benötigen das. Ggf. ist etwa jeder 5. Kfz-Parkstand zu einem Standort für 5 Fahrradbügel umzuwidmen. Laut Bündnis für den Rad- und Fußverkehr sind 20 % der für den ruhenden Verkehr verwendeten Fläche für Fahrradparken vorzusehen.	Fahrradbügel werden insbesondere an den Flächen ergänzt, welche die Rahmenbedingungen für PKW-Stellplätze nicht erfüllen können. Eine weitere Reduzierung der PKW-Stellplätze ist aufgrund der angespannten Parkplatzsituation nur eingeschränkt möglich.
19	Stadtreinigung Hamburg (SRH)	
19.1	[...] die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 3. Verschickung zur Umgestaltung der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und Borstels Ende im Rahmen der EMS-Maßnahme zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme weiterhin zu.	Wird berücksichtigt. Ist im Vorwege der Baumaßnahme durch die Gesamtprojektleitung zu veranlassen.

	<p><i>Für das zeitliche Versetzen der Depotcontainer im Bereich der geplanten Baumaßnahme sind folgende Kosten anzusetzen:</i></p> <p><i>Pauschale für die Umstellung/Einzug der DC pro angefangene Stunde: 130,00 €</i> <i>Pauschale für die Zurückstellung/Aufstellung der DC pro angef. Stunde: 130,0 €</i> <i>Gestellung und Einzug Hinweisschild bei Umstellung/Einzug 50,00 €</i> <i>Gestellung und Einzug Hinweisschild bei Zurückstellung/Aufstellung 50,00 €</i> <i>Antrag Halteverbot für evtl. neuen Standplatz: 30,00 €</i> <i>Antrag Halteverbot für evtl. Rückstellung/Aufstellung 30,00 €</i></p> <p><i>Sollte eine Verlegung der Depotcontainer - hier, die des Standplatzes auf dem Parkplatz gegenüber Wellingsbütteler Straße 76 mit 13 Depotcontainer und zwei 19m? Wechselbehälter - erforderlich werden, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden.</i></p> <p><i>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen weiterhin gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.</i> [...]</p>	
20	Fuss e.V.	
20.1	<p>[...]</p> <p><i>Die Gehwegbreiten von 1,80 m liegen weit unter 2,50 m: z.B. Bereich Hausnummer 104 und angrenzend. Es bieten sich Fahrradstellplätze und die Ausbildung eines Grünstreifens an, statt PKW-Stände mit 2,75 m Breite.</i></p> <p><i>Im Bereich der Hausnummer 176a und angrenzend könnte der Randbereich zum Wurzelwerk der Bestandsbäume mit Grantbelag ausgebildet werden, damit der Begegnungsbereich auf dem Gehweg wenigsten auf 2,00 m erweitert wird.</i></p>	<p>Seitens des Bezirkes ist der Einsatz von Grandbelag im Wurzelbereich nicht zulässig. Der Vorschlag kann an dieser Stelle nicht umgesetzt werden, andere Abschnitte werden allerdings diesbezüglich geprüft und angepasst. Es ist zu berücksichtigen, dass in den Wurzelbereichen der Bäume die Wurzel auch oberflächennah bzw. oberhalb der Oberfläche vorhanden sein könne und somit auch unter Berücksichtigung des Vorschlags die entsprechenden Breiten nicht hergestellt werden können. An dieser Stelle handelt es sich im Bereich des Baumquartiers um eine bestehende Wurzelbrücke.</p>

20.2	<p><i>Auch die Gehwegbreiten von 1,65 m liegen weit unter 2,50 m: exemplarisch im Bereich der Hausnummer 136 / 138 und angrenzend. Hier empfehlen wir Fahrradstellplätze und einen Grünstreifen, statt PKW-Stände. Aufgrund fehlender Vermaßung sind etliche Gehwegbreiten nicht erkennbar: Empfohlen wird jedoch eine Mindestbreite bei Gehwegen in Seitenstraßen von 2,50 m. Hier wird dieses Maß zugunsten von Kfz-Stellplätzen stark unterschritten und ist nicht akzeptabel. Diese Beispiel gilt für diverse Abschnitte.</i></p>	<p>Eine Verbreiterung der Gehwege wird unter Wegfall der Stellplätze immer mit Engstellen im Bereich der Bäume verbunden sein. Wo möglich werden Fahrradstellplätze ergänzt oder Grünstreifen erweitert.</p>
20.3	<p><i>Generell begrüßen wird die Pflanzungen neuer Bäume (exemplarisch vor Hausnummer 166, da diese für Zu Fußgehenden neben Schatten auch eine Verbesserung der Luftqualität bedeuten und den Kfz-Verkehrslärm etwas eindämmen.</i></p>	
20.4	<p><i>Viele Radfahrende werden östlich der Stübenheide wegen des hohen Tempos 50 im Mischverkehr auf der Fahrbahn auf die Gehwege ausweichen, was somit zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führt. Es ist daher in diesem Abschnitt unbedingt Tempo 30 auf der Fahrbahn vorzusehen!</i></p>	<p>Im Rahmen der bisherigen Abstimmungen wurde bereits die Möglichkeit der Einrichtung von Tempo30 Abschnitten mit VD und den PKs erörtert. Da es sich bei dem Streckenabschnitt um eine Hauptverkehrsstraße handelt und direkt angrenzend keine Einrichtungen mit entsprechendem Schutzbedarf (Schule, Kirche etc.) vorhanden ist, ist aufgrund der aktuellen Gesetzeslage eine Anordnung von Tempo30 nicht möglich.</p>
20.5	<p><i>Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, warum es im südlichen Abschnitt einen Zweirichtungsfahrweg neben der Fahrbahn gibt: Von der Fuhlsbüttler Straße kommende Radfahrende werden nicht erst die Wellingsbüttler Landstraße kreuzen, um dann auf der "falschen Seite" für einen Teilbereich Richtung Norden fahren, um dann wieder die Seite zu wechseln. Stattdessen werden Radfahrende gleich den anfangs mit 2,00 m eh schmalen Gehweg auf der Ostseite nutzen. Es wird zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen und die Fußgängermobilität einschränken.</i></p>	<p>An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass der im Rahmen dieser Maßnahme hergestellte Zustand nur ein vorübergehender Zustand sein wird, da der Anschlusspunkt Wellingsbütteler Landstraße im Rahmen der Planungen des Radschnellwegs zukünftig umgebaut werden soll.</p> <p>Der Anschluss wurde innerhalb der Planungsgrenzen angepasst. Die Planung des Radschnellwegs wird mit aktuellem Stand berücksichtigt. Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit dem Bezirk hinsichtlich der aktuellen Planung.</p>
20.6	<p><i>Die Breite des Zweirichtungsraddweges mit 3,00 m wird bei Überholvorgängen Radfahrender zur Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende einladen. Auch hier wird es daher zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommen.</i></p>	<p>Aufgrund des zur Verfügung stehenden Querschnitts können nur in begrenztem Umfang Regelbreiten in den Nebenflächen zur Verfügung gestellt werden. Auch für die Fahrstreifen können innerhalb des Querschnitts nur Mindestbreiten gewährleistet werden. Zugunsten eines</p>

		Gehwegs in Mindestbreite wurde daher für den Zweirichtungsradweg eine Breite von 3,0 m vorgesehen.
20.7	<i>Wir begrüßen die Wiederverlegung des Stolpersteines vor Haus-Nr. 186! Diese wäre aber viel besser wahr zu nehmen, wenn daneben nicht ein Kfz stehen würde; daher empfehlen wir hier die Weiterführung des Grünstreifens, um den Erinnerungs-Stein auch eine gewisse Würde zu geben. Hier würde sich auch eine Sitzgelegenheit anbieten.</i>	s.u.
20.8	<i>Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn an geeigneten Stellen Bänke vorsehen werden würden. Hierfür eignen sich beispielsweise die Bereiche vor den Hausnummern 18, 50 (statt Kfz-Parkstand), Mündungsbereich Stübenheide vor Flurstück 577, neben Querungsbereich Sprunginsel vor Hausnummer 136, Mündungsbereich Schluchtweg neben Fahrbahnquerung, Mündungsbereich Kornweg vor Seniorenpflegedomizil Hausnummer 217, Mündungsbereich Borstels Ende neben Fahrbahnquerung.</i>	An einzelnen Stellen ist die Platzierung von Sitzbänken möglich. Diese werden entsprechend ergänzt.
20.9	<i>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten, so dass die Leuchten nicht nur die Fahrbahn ausleuchten. [...]</i>	Das überarbeitete Beleuchtungskonzept von HHVA berücksichtigt eine erweiterte Ausleuchtung der Gehwegbereiche.
21	Kompetent Barrierefrei	
21.1	[...] <ul style="list-style-type: none"> Die Anlage eines Zwei-Richtungs-Radweges stellt vor allem im Bereich von Querungen für Menschen mit Behinderungen eine erhebliche Barriere dar, da dieser nur mit großen Unsicherheiten gequert werden kann. Auf jeden Fall müsste der Radverkehr in die jeweiligen, für den Fahrbahnverkehr geltenden Vorrangsregelungen eingezogen werden. Dies gilt hier insbesondere für die Querungen der Wellingsbütteler Landstraße an der Einmündung Fuhlsbütteler Straße an der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel und an der Stübeheide. 	In diesem Abschnitt hat die Planung des Radschnellwegs seitens des Bezirks Einfluss auf die Gestaltung der Barrierefreiheit. Diese Planung ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Die Planung des Radschnellwegs wird jedoch mit aktuellem Stand berücksichtigt. Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit dem Bezirk hinsichtlich der aktuellen Planung. Diesbezügliche Anpassungen hinsichtlich der Barrierefreiheit erfolgen im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung. Der Situation an der Stübeheide wurde mit der Umgestaltung und Änderung der Signalisierung des Knotenpunktes Rechnung getragen.
21.2	<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den Radschnellweg (Plan 2/10) ist in dieser Form nicht akzeptabel. Die unregelmäßige Querung eines Gehweges im Verlauf einer 	In diesem Abschnitt hat die Planung des Radschnellwegs seitens des Bezirks Einfluss auf die Gestaltung der Barrierefreiheit. Diese Planung ist jedoch noch nicht

	<i>Radschnellverbindung ist für Fußgänger*innen, vor allem für solche mit körperlichen und sensorischen Einschränkungen nicht sicher zu bewältigen.</i>	abgeschlossen. Die Planung des Radschnellwegs wird jedoch mit aktuellem Stand berücksichtigt. Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit dem Bezirk hinsichtlich der aktuellen Planung. Diesbezügliche Anpassungen hinsichtlich der Barrierefreiheit erfolgen im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung.
21.3	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestellen des SEV sollten so weit wie möglich den Vorgaben des HVV für barrierefreie Bushaltestellen entsprechen. [...]	Ist bereits berücksichtigt.
22	Wall GmbH	
22.1	[...] <i>Unsere SIA zu FGU15101 Wellingsbütteler Landstraße ggü. 112 wurde berücksichtigt (Lageplan 04), und soll am Standort verbleiben. Wir bitten um Beachtung, dass - im Falle einer vorübergehenden Demontage im Bauverlauf – wir mittlerweile eine Vorlaufzeit von mindestens 16 Wochen benötigen!</i>	Sofern im Rahmen der Arbeiten eine Demontage erforderlich ist, wird dies während der Ausführung durch die Gesamtprojektleitung veranlasst unter Berücksichtigung des genannten Zeitrahmens.
22.2	<u>Neue Haltestellen/Fahrgastunterstände:</u> <i>Grundsätzlich sind wir mit der Installation von neuen Fahrgastunterständen einverstanden, ob die Haltestellen mit FGUs ausgestattet werden, entscheidet abschließend die Hamburger Hochbahn.</i>	
22.3	<i>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der <u>Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit)!</u></i>	Wird berücksichtigt.
23	Arelion	
23.1	[...] <i>Arelion (ehemals Telia) hat in diesem Bereich keine Trassen liegen und keine Einwände gegen die Baumaßnahme.</i> [...]	
24	Dataport	
24.1	IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt. [...] <i>Soweit wir erkennen können sind wir nur mit Schachtregulierungen und ggf. geringen Anpassungen betroffen.</i>	Belange von Dataport werden im Rahmen der Trassenplanung bzw. der Kooperationsmaßnahme berücksichtigt.

	<i>Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme. [...]</i>	
25	Hamburger Energiewerke (HENW)	
25.1	<i>[...] von unserer Seite gibt es keinen Einwand. Es sind aktuell keine Fernwärmeleitungen im betreffenden Bereich vorhanden oder geplant. [...]</i>	
26	Hamburg Wasser	
26.1	<i>IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt. [...] als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation sowie eine Stellungnahme der HWW und HSE. [...] siehe 27 und 28 Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern. In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für 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. [...]</i>	
27	Hamburger Wasserwerke GmbH	
27.1	<i>IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt. [...]</i>	<i>Belange von HWW werden im Rahmen der Trassenplanung bzw. der Kooperationsmaßnahme berücksichtigt.</i>

	<i>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</i>	
27.2	<i>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</i>	
27.3	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</i> 	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</i> 	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</i> 	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden</i> 	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</i> 	
	<p><i>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</i></p> <p>Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: [REDACTED]</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Hierbei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt. Die HWW ist in direkter Abstimmung mit dem LSBG.</p> <p>Verantwortlicher der Planung ist [REDACTED], für die Gesamtprojektkoordination ist [REDACTED] zuständig.</p>	
28	Hamburger Stadtentwässerung	

28.1	<p>IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt.</p> <p><i>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):</i></p> <p>Hierbei handelt es sich um ein Kooperationsprojekt. Die HSE ist in direkter Abstimmung mit dem LSBG.</p> <p>Verantwortlicher der Planung ist [REDACTED] für die Gesamtprojektkoordination ist [REDACTED] zuständig.</p>	Belange von HSE werden im Rahmen der Trassenplanung bzw. der Kooperationsmaßnahme berücksichtigt.
28.2	<ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. 	
28.3	<ul style="list-style-type: none"> • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen 	
28.4	<ul style="list-style-type: none"> • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. 	
28.5	<ul style="list-style-type: none"> • 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). 	
28.6	<ul style="list-style-type: none"> • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. 	
28.7	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. 	
28.8	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
28.9	<ul style="list-style-type: none"> • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. 	
28.10	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich sind die am R-oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte 	

	<p>Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdämmern. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen.</p>	
29	<p>Hamburger Verkehrsanlagen GmbH – Bau Lichtsignalanlagen</p>	
29.1	<p>[...] Bei Ihrer Maßnahme ist nach derzeitigem Stand weiterhin folgender LSA-Knoten betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 73 (Wellingsbütteler Landstraße / Kornweg) hier passt der Schaltschrankstandort mit der neuen Planung für das Umfeld nicht mehr. Im Anhang finden Sie einen neuen Vorschlag. 	<p>Wird berücksichtigt.</p>
29.2	<ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 571 (Wellingsbütteler Landstraße / U-Bahn Klein Borstel) Unsere Einschätzung zum Schaltschrankstandort wurde nicht übernommen. Im Anhang finden Sie einen neuen Vorschlag. 	<p>Wird übernommen.</p>

<p>29.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 635 (Fuhlsbütteler Straße / Wellingsbütteler Landstraße) hier der Hinweis das am alten Standort nur bedingt Platz ist und nur in eine Richtung erweitert werden kann bei Bedarf. 	<p>Zur Kenntnis genommen. An dieser Stelle ist zu berücksichtigen, dass der im Rahmen dieser Maßnahme hergestellte Zustand nur ein vorübergehender Zustand sein wird, da der Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße im Rahmen der Planungen des Radschnellwegs zukünftig umgebaut werden soll. Der alte Standort wird daher beibehalten und vorerst nicht geändert.</p>


29.4	<ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 1589 (Wellingsbütteler Landstraße / Schluchtweg) <p>Zu unserer Einschätzung zum Schaltschrankstandort wurde in der Drittverschickung entsprochen.</p>	
29.5	<ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 1997 (Wellingsbütteler Weg / Borstels End) <p>Zu unserer Einschätzung zum Schaltschrankstandort wurde in der Drittverschickung entsprochen.</p>	
29.6	<ul style="list-style-type: none"> • LSA-Knoten 2237 (Wellingsbütteler Landstraße / Stübeheide) <p>Zu unserer Einschätzung zum Schaltschrankstandort wurde in der Drittverschickung entsprochen.</p>	
29.7	<p>Bei Tiefbauarbeiten im Übergangsbereich der LSA 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. Zur Erstellung eines Leerrohrplanes benötigen wir einen vorläufigen Lageplan des Endzustandes der Lichtsignalanlage. Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegen, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.</p>	

29.8	<i>Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen, beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.</i>	
29.9	<i>Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen und fristgerechten Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung und Termintreue mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher bitte frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen. Sollten Sie Bauphasen planen, so nennen Sie uns bitte die Anzahl der Bauzwischenzustände. Da uns noch keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vorliegen, werden für die vorhandenen Lichtsignalanlagen Bauzwischenzustände mit einer pauschalen Betrachtung in den Einzelkosten Berücksichtigung finden.</i>	
29.10	<i>Bei Umgestaltung der Nebenfläche bittet die Polizei die LSA-Schaltschränke durch einen passiven Anfahrtschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.</i>	
29.11	<i>Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme Mitte 2024 umgesetzt werden soll. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen. Um Ihren Baubeginn nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung. [...]</i>	Wird zur Kenntnis genommen
30	Hamburger Verkehrsanlagen GmbH – Bau Beleuchtung	
30.1	<i>IPP: Es wurden Anlagen als PDF-Datei übermittelt. [...] wegen hohen Datenvolumen erfolgt der Kostenbeitrag HHVA-ÖB in 2 Mails. Das der Abgabetermin nicht eingehalten werden konnte bitte ich nochmals zu entschuldigen. <u>Anlagen Mail 1 von 2</u>: Beleuchtungsplan 1 – 5, Kostenbeitrag Wellingsbütteler Landstr. KB137-2023 HHVA-ÖB. <u>Anlagen Mail 2 von 2</u>: Beleuchtungsplan 6 – 10.</i>	Wird berücksichtigt.
30.2	<i><u>Beschreibung der Maßnahme</u> Der laufende Meter Wellingsbütteler Landstraße ist mit Anlagenbestand 60 x AM7,5 m in Längsabständen um 30 m ausgestattet, wird abweichend typischen Hauptverkehrsstraßencharakters beidseitig von alten dichtstehenden Baumständen flankiert. Diese führten so über die Jahre (wie im EB 3.VS näher beschrieben) zu Abschattungen, Beeinträchtigung der Beleuchtung. Ursächlich dafür u.a., dass seit Einführung energetisch bedingter Sparbeschlüsse Hamburgs in den 80er Jahren Leuchten</i>	Wird berücksichtigt.

	<p><i>im Altbestand reduziert einlampig betrieben werden, vorgeschriebene lichttechnische Werte mit Leuchtstofflampentechnologie so nicht erreicht werden können.</i></p> <p><i>Bislang konnten Lichtmaste innerhalb der ungeordneten Autostellplätze Standorte einnehmen, erst mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorliegender Verkehrsplanung sind alle Lichtmaste abzuräumen. Mit Sanierung des Straßenzuges wechseln in dichter Abfolge Bestandsbäume, Neuanpflanzungen zur Aufrechterhaltung der Baumbilanz, Gehwegüberfahrten und angelegte Stellplatzanlagen in Längsaufstellung, sodass unter Aufrechterhaltung des 30 m-Konzeptes sich für eine gleichmäßige Ausleuchtung der Straße geradezu zwanghaft Standorte ergeben. So werden mangels Aufstellflächen wie vor weiterhin 22 Maste unvermeidbar in Baumnähe => 3,0 m stehen, womöglich wurden Baumscheiben entsprechend verlängert (baumpflegerische Maßnahmen sind berücksichtigt).</i></p> <p><i>Ein Unterschreiten der vorhandenen Lichtpunkthöhen zur Vermeidung längsgerichteter Abschattungen durch Baumkronen ist wegen dann unzureichender Ausleuchtung des Straßenquerschnitts auszuschließen, der Bestandstyp AM7,5 m ist weiterhin einzusetzen.</i></p>	
30.3	<p><i>Innerhalb der Planungsgrenzen sind alle Lichtmaststandorte betroffen: 1 GM16,0 m; 5 AM11,8 m; 61 AM7,5 m; 1 GM4,0 m. Insgesamt sind 67 Standorte zu ändern, davon können 50 wegen hohen Alters nicht weiterverwendet werden, weitere 8 sind punktuell zu tauschen, 9 zu versetzen, 56 neu zu stellen. Im 1. Abschnitt der straßenverkehrstechnischen Planung zw. Fuhlsbütteler Straße und Stübeheide wird in der nördlichen Nebenfläche ein Radweg im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Das erfordert Lichtmaststandorte entlang der Straßenbegrenzungslinie mit Einsatz angepasst leistungsstarker LED-Optiken inkl. Gehwegergänzungsbeleuchtungen, zum Erhalt von Baumstandorten sind 2 Lichtmaste im Bereich Hs.No.60/68 an die Südseite zu stellen. Ab Stübeheide werden die Radverkehre im Mischverkehr weitergeführt, beidseitig ruhender Verkehr neu geordnet. Hier sind 52 Lichtmaststandorte anzupassen. Bushaltestellen erhalten eine Zusatzbeleuchtung mit GM4,0 m.</i></p>	Wird berücksichtigt.
30.4	<p><i>Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung</i></p> <p><i>Demontagen 1 GM16,0 m; 5 AM11,8 m; 45 AM7,5 m</i></p> <p><i>Versetzen 1 GM4,0 m; 8 AM7,5 m</i></p> <p><i>Tauschen 8 AM7,5 m</i></p> <p><i>Montagen 4 AM9,5 m FF; 38 AM7,5 m; 9 GM4,0 m</i></p>	Wird berücksichtigt.

	ÖB/LSA-Kombi LP1 Kornweg wg. AM7,5 m techn. nicht möglich	
30.5	<p>Auf Grundlage aktualisierter Planung wird hier mit Sanierung des Straßenzuges ein den Anforderungen an den beidseitig dichter alter Baumstände kennzeichnenden Verkehrsraum der Hauptverkehrsstraße mit energetisch gleichwertigen LED-Leuchten auf die Raumtiefe abgestimmte optimierter Abstrahlcharakteristik im neusten Stand der Technik angepasstes lichttechnisch belegtes Konzept vorgestellt.</p> <p>Maststellungen erfolgen im „Schatten“ der Absperrmaßnahmen Straßenbau. Sofern Verkehrslenkungsmaßnahmen Bauphasen dahingehend beeinflussen, dass Beleuchtungsprovisorien einzurichten sind, werden investive Kosten nachgereicht. Sämtlich in dieser Kostenberechnung enthaltene Kosten sind konsumtiv. Leitungskonflikte sind weitestgehend berücksichtigt. Im Einzelfall ggf. zusätzliche Überbauungen sind im Kostenrisiko berücksichtigt. Für diese Maßnahme wird insgesamt ein Kostenrisiko von [REDACTED] inkl. Mehrwertsteuer veranschlagt. Weitere Informationen sind angefügten Beleuchtungsplänen 1 – 10 zu entnehmen. Technische Änderungen bleiben vorbehalten. [...]</p>	Wird berücksichtigt.
31	1&1 Versatel Deutschland GmbH	
31.1	IPP: Der Leitungsbestand wurde übersandt.	
32	LIG: Abteilung Flächen- und Portfoliomanagement LIG53/16	
32.1	<p>leider wurde LIG53/Planungsbegleitung bei der o. a. Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange nicht beteiligt (s. Verteiler extern). Die Planunterlagen haben wir von LIG31 (im Verteiler noch unter: LIG – 431) im Nachgang erhalten, als aufgefallen ist, dass die Planungsbegleitung nicht involviert wurde. Im externen Verteiler ist LIG53 noch unter LIG451/3 zu finden, eventuell lag hier das Missverständnis. Grundsätzlich ist LIG53/Planungsbegleitung bei allen Abstimmungen mit den Trägern öffentlichen Belange zu beteiligen.</p> <p>Ich nehme von daher verspätet aus Sicht von LIG53/Planungsbegleitung wie folgt Stellung:</p> <p>Der LIG erhebt grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Flächen des Allgemeinen Grundvermögens sind hiernach weder temporär noch dauerhaft betroffen. Der LIG geht davon aus, dass die Maßnahme vollständig aus Mitteln des Realisierungsträgers bestritten wird. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden</p>	Zur Kenntnis genommen.

	<p>Straßenbegrenzungslinien durchgeführt, Grunderwerbe seien nicht erforderlich. Sollten sich im weiteren Verfahren Änderungen dahingehend abzeichnen, dass Grunderwerbe bzw. die Inanspruchnahme von Flächen des Allgemeinen Grundvermögen (AGV) doch noch erforderlich werden, bitten wir um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:</p> <p><input type="checkbox"/> Sollte ein Grunderwerb von Privat erforderlich werden, ist der LIG schnellstmöglich hinsichtlich der zu erwerbenden Flächen einzubinden. Es sind Grunderwerbspläne im Maßstab 1: 1000 vorzulegen.</p> <p><input type="checkbox"/> Sofern die erforderlichen Flächen nicht als Straßenverkehrsflächen planerisch ausgewiesen sind, kommt nur ein freihändiger Erwerb in Betracht.</p> <p><input type="checkbox"/> Falls eine freihändige Einigung nicht erzielt werden kann, ist eine Enteignungsgrundlage bei Flächen, die nicht als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen sind, nicht gegeben.</p> <p><input type="checkbox"/> Für den erforderlichen Grunderwerb wäre zu gegebener Zeit ein Grunderwerbsauftrag mit dem entsprechenden Vordruck nebst o. g. Plänen an das Postfach lig.dl.auftraege@fhportal.ondataport.de zu richten. Hierzu weise ich auch auf unser Preis- und Leistungsverzeichnis hin, welches Sie hier Homepage - Preis- und Leistungsverzeichnis (ondataport.de) finden, ebenso wie den Vordruck Grunderwerbsauftrag.</p> <p><input type="checkbox"/> Bitte beachten Sie, dass zusätzlich zu den Grunderwerbskosten ein Dienstleistungsentgelt anfällt, welches Sie dem o. g. Preis- und Leistungsverzeichnis entnehmen können.</p> <p><input type="checkbox"/> Bei der Inanspruchnahme von Flächen des AGV ist der LIG frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zu beteiligen.</p>	
<p>33</p>	<p>Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA), Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung</p>	
	<p>Die mit der 3. Verschickung versendete Planung, berücksichtigt viele unserer Anmerkungen zur vorherigen Verschickung. Die Baubilanz konnte durch die veränderte Straßenführung verbessert werden und es müssen deutlich weniger Bäume gefällt werden. Sobald ein Ausgleich für die drei zu fällenden Bäume am Knotenpunkt Fuhlsbüttelerstraße/Wellingsbütteler Landstraße vorliegt, ist dieser mit N1 abzustimmen. Bei der Betrachtung der Luftbilder ist zudem aufgefallen, dass bei Hausnummer 205 inzwischen eine Einfahrt gebaut wurde, hier ist in der Planung ein neuer Baumstandort</p>	<p>Zufahrt an Hausnummer 209 wurde in den Planunterlagen ergänzt, ein neuer Baumstandort ist im näheren Umfeld aufgrund der Einhaltung von Mindestabständen zwischen den Einzelbäumen nicht möglich. Ggf. erforderliche Ersatzpflanzungen seitens HSE befinden sich aktuell noch in der Abstimmung.</p>

	<p>vorgesehen, kann dieser versetzt werden?</p> 	
<p>33</p>	<p>Behörde für Umwelt, Energie, Klima und Agrarwirtschaft (BUKEA), Amt für Wasser, Abwasser und Geologie</p>	
	<p><u>BUKEA/W1</u> Eine Beteiligung der BUKEA/W1 ist im Rahmen der 3. Verschickung der Straßenbaumaßnahme nicht erfolgt. Auch in den vorgelagerten Beteiligungsschritten war die BUKEA/W1 nicht eingebunden. Die bestehende Entwässerung soll im Planbereich erhalten bleiben (Trummen, Wasserläufe und Mischwasserseil werden erneuert). Eine Prüfung der Realisierung von Abkopplungsmaßnahmen von gering belasteten Flächen, die Mischwasserüberläufe weiter reduzieren könnten, wurden in der Planung nicht weiter betrachtet. Vor dem Hintergrund, dass im Planbereich gute Versickerungsverhältnisse vorliegen, scheint hier eine Chance verpasst worden zu sein, die Planung wassersensibel aufzustellen (s. ReStra der BWVI aus 2015; Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“).</p>	<p>Anforderungen des Wissensdokumentes werden im Rahmen der weiterführenden Planung der Straßenentwässerung berücksichtigt und so weit wie möglich umgesetzt.</p>

	Die BUKEA/W1 bittet daher um Prüfung und Implementierung von Elementen einer wassersensiblen Straßenraumgestaltung für zukünftige Projekte und um entsprechende Beteiligung. Ist eine Berücksichtigung auch noch für dieses Projekt möglich, wäre dies ausdrücklich zu begrüßen.	
34	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Verkehrsbelaenge in der Stadtentwicklung -VE313-	
	<p>In dem betrachteten Bereich zwischen U-Bahnhaltestelle Klein Borstel und Stübeheide beträgt die geplante Breite der Wellingsbütteler Landstraße ca. 19 m. Das ist für eine zweispurige Hauptverkehrsstraße mit künftig Busverkehr eigentlich untermäßig und bietet zukünftig nur wenige Entwicklungsmöglichkeiten im Straßenraum. Der geplante Straßenquerschnitt ist aber wohl der örtlichen Situation (ausgebauter Straßenquerschnitt mit Baumbestand von ca. 17m) und dem langen, abstimmungsintensiven und kompromissbereiten Umplanungsprozess geschuldet.</p> <p>Nach Rücksprache mit MW1 konnten auf der Seite mit den ungeraden Hausnummern (Nordwestseite) keine anforderungsgerechten Breiten umgesetzt werden, weil zusätzlich zu den entfallenden Bäumen im öffentlichen Raum nicht auch noch die auf Privatgrund stehenden Bäume fallen sollten.</p> <p>Somit kann für die Seite ein Verzicht auf die planrechtlich vorhandene Straßenerweiterungsfläche erklärt und der neuen Straßenbegrenzungslinie aus der LSBG-Planung zugestimmt werden.</p> <p>Auf der Seite mit den geraden Hausnummern (Südostseite) sehen wir ebenfalls die neue Straßenbegrenzungslinie gem. Planung des LSBG ab Haus-Nr. 48 in Richtung Stübeheide als neue und langfristig gültige Straßenbegrenzungslinie in dem Straßenabschnitt an. Dort könnte auf die Inanspruchnahme weiterer planrechtlich gesicherter und im Verwaltungsvermögen BVM befindlicher Flächen aus Sicht von VE3 verzichtet werden.</p> <p>Für den Bereich von Hs.-Nr. 36 bis 46 ist zurzeit ein untermäßiger Gehweg mit 1,60 m Breite geplant. Planrecht für mehr Breite ist vorhanden - die Flächen befinden sich jedoch in Privateigentum. Hier würden wir vorschlagen, die neue Straßenbegrenzungslinie Stübeheide kommend nach Westen zu verlängern bis zum Ende der planrechtlich gesicherten Straßenerweiterungsfläche an der Brücke. Hier sollte die Planung vor der Schlussverschickung angepasst werden - insbesondere in den Erläuterungsbericht ist der erforderliche Grunderwerb aufzunehmen.</p> <p>Dies würde bedeuten, dass vom LSBG noch Grunderwerb zu beantragen wäre oder künftig von VE3 im Falle einer Vorkaufsrechtsmöglichkeit diese ausgeübt werden würde.</p>	<p>Die Schlussverschickung (SV) beinhaltet ausschließlich die abgestimmte Planung, die im Rahmen des aktuellen Kooperationsprojekts ab 2024 umgesetzt werden soll. Der Erläuterungsbericht zur SV enthält darüber hinaus den Hinweis, dass die aktuelle Planung im Abschnitt zwischen U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel und Haus-Nr. 48 noch nicht den langfristigen Zielen zum Ausbau der Wellingsbütteler Landstraße entspricht.</p> <p>Der LSBG wird in Abstimmung mit der BVM eine Planung für den langfristig anzustrebenden Querschnitt zwischen U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel und Haus-Nr. 48 als Erweiterung der aktuellen Planung erarbeiten.</p>

	<p>VE3 kann unter den vorgenannten Bedingungen und schwierigen Voraussetzungen den vom LSBG vorgesehenen minimalen Straßenquerschnitt von 19 m mittragen. Zumal im fortlaufenden Bereich der 200-er Hausnummern (ab Schluchtweg in Richtung Westen) die Straßenbreite gem. Planrecht von 1992 nur noch 17 m beträgt. Eine über die 19 m hinausgehende Bevorratung von Straßenverkehrsflächen für einen Idealquerschnitt würde auf Unverständnis stoßen und eine schwierige Verhandlungsposition für die ausstehenden Grundstücksregelungen bedeuten.</p> <p>Die Regelung der Grundstücksmodalitäten die BVM betreffend wären über die Wegeverwaltung MI1 abzuwickeln.</p>	
--	---	--

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Straßenverkehrstechnische Planung – Schlussverschickung

Maßnahme: Gesamtmaßnahme

Wellingsbütteler Landstraße

**Projekt 12837 von Fuhlsbüttler Straße bis
Stübeheide**

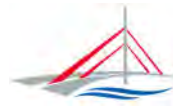
**Projekt 13619 von Stübeheide bis
Schluchtweg**

**Projekt 13620 von Schluchtweg bis Borstels
Ende**



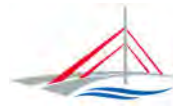
LSBG

**Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg**



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag	3
1.3	Verkehrliche Gründe.....	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	3
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	4
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung	5
2.1.4	Schadensbild	5
2.2	Verkehrssituation.....	7
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes.....	7
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
2.2.3	MIV	9
2.2.4	ÖPNV.....	9
2.2.5	Fußgängerverkehr/ Nebenflächen.....	10
2.2.6	Radverkehr	10
2.2.7	Ruhender Verkehr	10
2.2.8	Unfallgeschehen.....	10
2.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	11
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung.....	11
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	12
2.3.3	Entwässerung	12
2.3.4	Versorgungsleitungen.....	12
2.3.5	Brückenbauwerke	13
2.3.6	Umweltverträglichkeit	13
2.3.7	Immissionstechnische Belange	13
2.3.8	Boden- und Asphaltgutachten LAGA-Untersuchung Teer-/Pech-Belastungen.....	13
2.3.9	Grundwasser	16
2.3.10	Kampfmittel.....	16
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung	16
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	16
3.1.1	Verkehrskonzeption.....	17
3.1.2	Alternative Lösungsansätze	21
3.1.3	Gewählte Variante mit ausführlicher Begründung.....	23
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten.....	30



3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	30
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	32
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	32
3.2.4	MIV	32
3.2.5	ÖPNV	33
3.2.6	Fußgängerverkehrsführung	33
3.2.7	Radverkehrsführung	34
3.2.8	Ruhender Verkehr	36
3.2.9	Grundstückszufahrten	39
3.2.10	Grün- und Baumpflanzungen	39
3.2.11	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	44
3.2.12	Entwässerung	46
3.2.13	Versorgungsleitungen	46
3.2.14	Brückenbauwerke	47
3.2.15	Baustoffe	47
4	Planungsrechtliche Grundlagen	47
4.1	Bebauungspläne	47
4.2	Planfeststellung	47
5	Umsetzung der Planung	47
5.1	Grunderwerb	47
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel	47
5.3	Wirtschaftlichkeit	47
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	48
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	48
5.6	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	48
5.7	Auswirkungen aus Immissionen	49
5.8	Voraus- und Folgemaßnahmen	51
6	Anhang	52
6.1	Pläne	52
6.1.1	Verkehrstechnische Lagepläne 1-10	52
6.1.2	Übersichtslageplan	52
6.1.3	Übersichtskarte	52

1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg die Grundinstandsetzung der Wellingsbütteler Landstraße.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Ohlsdorf.

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Sanierung der Wellingsbütteler Landstraße wird im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchgeführt.

1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

Ziel ist die Erneuerung des Zustandes in Verbindung mit einer Überplanung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen unter besonderer Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahn. Die LSA-Planung erfolgt im Hause des LSBG und ist nicht Bestandteil des Auftrags.

Darüber hinaus bestehen dringende Erneuerungsbedarfe der Leitungsträger.

Direkt räumlich anschließend an den Planungsabschnitt wird zeitgleich ein Projekt seitens des LSBG geplant. Dabei handelt es sich um das Projekt 12838 – Grundinstandsetzung Wellingsbüttler Weg zwischen Borstels Ende und Rolfinckstraße.

Zudem wird seitens des Bezirksamtes Hamburg-Nord die Planung für die Radroute Plus (Radschnellweg) Bad Bramstedt – Hamburg weiter vorangetrieben. Diese trifft in Höhe der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel auf die Wellingsbütteler Landstraße und verläuft dann weiter als Zweirichtungsweg auf der Nordwestseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel bis zur Fuhlsbüttler Straße. Der aktuelle Stand der Planung dient als Basis der Querschnittsaufteilung in diesem Abschnitt.

1.3 Verkehrliche Gründe

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

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Im Südwesten ist das Planungsgebiet durch den zum Planungsgebiet gehörenden Knoten der Straßen Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße begrenzt. Die nordöstliche Grenze des Planungsabschnitts bildet die Einmündung der Straße Borstels Ende, welche innerhalb des Planungsgebiets liegt.

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Wellingsbütteler Landstraße ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße.

Es existiert ein Fahrstreifen je Richtung, zzgl. Abbiegefahrstreifen am Knoten mit der Fuhlsbüttler Straße. Die Nebenflächen beinhalten Gehwege, teilweise nicht benutzungspflichtige Radwege, Baumpflanzungen und Gehwegparkplätze. Teilweise sind die Gehwege auch für Radfahrer*innen zur 12837, 13619, 13620 -Wellingsbütteler Landstraße, von Fuhlsbüttler Straße bis Borstels Ende

Benutzung freigegeben. Insbesondere die Radwege sind auf weiten Strecken baulich schadhaft und unterdimensioniert und entsprechen nicht mehr den Vorgaben der aktuellen Regelwerke und den funktionalen Anforderungen. Auch die Fahrbahnen weisen streckenweise erhebliche Schäden auf.

Die Länge der zu überplanenden Strecke beträgt ca. 2,1 km. Auf der Strecke befinden sich sechs Einmündungen, von denen lediglich eine (Kornweg) mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet sind. Zudem existiert eine weitere Lichtsignalanlage LSA am Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße. Auf Höhe der U-Bahnstation Klein Borstel und der Einmündungen Stübeheide, Schluchtweg, Kornweg und Borstels Ende befinden sich jeweils Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA) über die Wellingsbütteler Landstraße.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Lage des gepl. Straßenbauvorhabens im umliegenden Straßennetz.

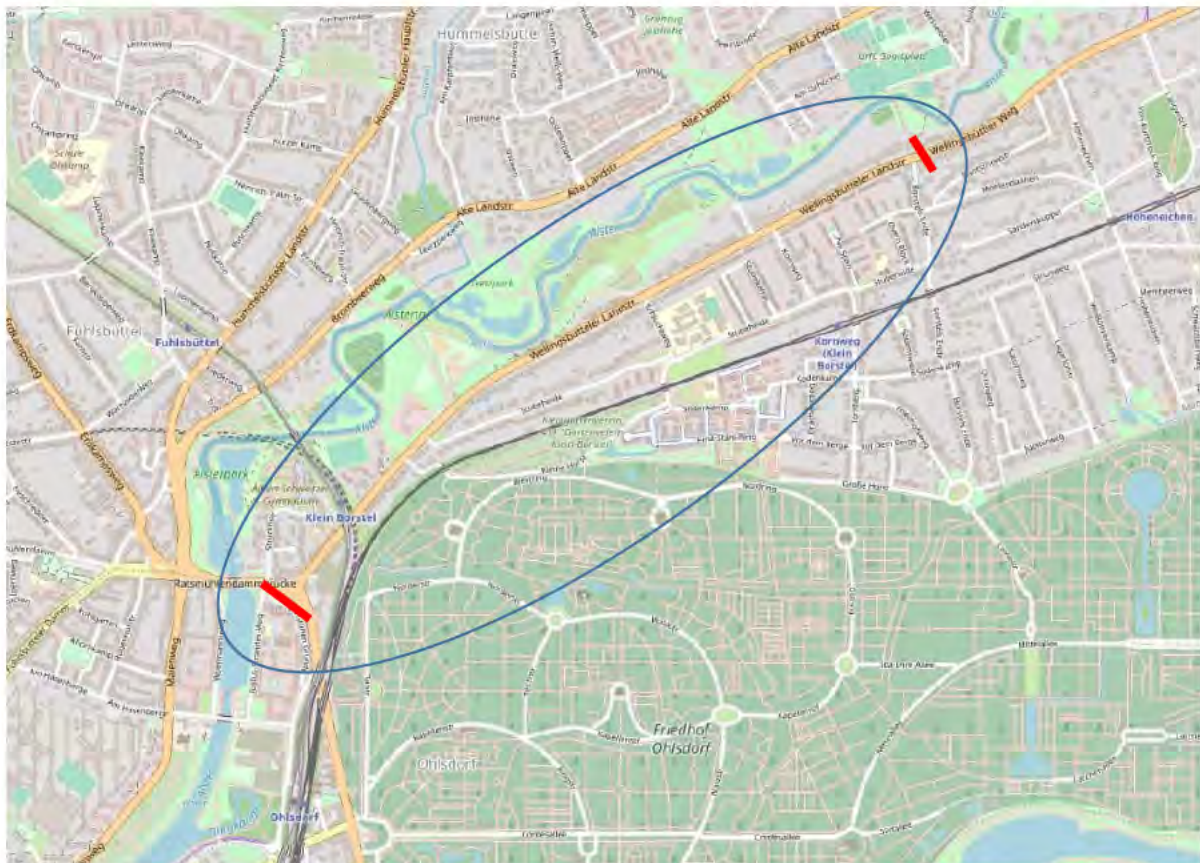


Abbildung 1: Lage des Straßenbauvorhabens, s. Ellipse | Quelle: Openstreetmap

2.1.2 Verkehrsbelastung

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet wurden verschiedene Verkehrszählungen vorgenommen. An folgenden Knoten wurde gezählt:

- Wellingsbütteler Landstraße/ Fuhlsbüttler Straße (Zählstelle 2323 am 31.01.2013)
 - Gesamtbelastung 0 bis 24 Uhr: 19.883 Kfz, 3,3 % Lkw-Anteil
 - Zählrichtungen; beidseitig zwischen Fuhlsbüttler Straße und Kleine Horst
- Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Fuhlsbüttler Straße (Zählstelle 232 am 17.04.2018)
 - Gesamtbelastung 0 bis 24 Uhr: 20.790 Kfz, 1,5 % Lkw-Anteil

- Zählrichtungen: von Wellingsbütteler Landstraße West nach Wellingsbütteler Landstraße Nordost sowie von Fuhlsbüttler Straße nach Wellingsbütteler Landstraße Nordost
- Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Borstels Ende/ Wellingsbüttler Weg (Zählstelle 6094 am 05.09.2018)
 - Gesamtbelastung 0 bis 24 Uhr: 15.583 Kfz, 1,6 % Lkw-Anteil
 - Zählrichtungen: von Borstels Ende nach Wellingsbütteler Landstraße sowie von Wellingsbüttler Weg nach Wellingsbütteler Landstraße
- Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Kleine Horst (am 13.06.2023)
 - Belastung 7 bis 9 und 12 bis 14 Uhr: in der Spitze 180 Radfahrende/ 15 Minuten
- Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Stübeheide (am 22.06.2023)
 - Belastung 7 bis 9 und 12 bis 14 Uhr: 120 Radfahrende/ 15 Minuten

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung

Zwischen der Fuhlsbüttler Straße und der Straße Kleine Horst befinden sich südöstlich des Straßenraumes eine Brachfläche, auf der sich bisher ein leerstehendes Autohaus befand, Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung. Nordwestlich befindet sich Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern, ein Restaurant und eine U-Bahnstation.

Zwischen Kleine Horst und Schluchtweg befinden sich südöstlich des Straßenraumes Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung, Einfamilienhäuser und ein Versicherungsmakler. Auf der nordwestlichen Seite befinden sich ebenfalls Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung und Einfamilienhäuser sowie das Alstertal.

Zwischen dem Schluchtweg und dem Kornweg befinden sich auf beiden Seiten des Straßenraums Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung und Einfamilienhäuser. Auf der südöstlichen Seite befinden sich zusätzlich Mehrfamilienhäuser in Blockbebauung. Auf der nordwestlichen Seite befindet sich außerdem ein Seniorenpflegedomizil.

Zwischen Kornweg und Borstels Ende befinden sich südöstlich des Straßenraumes Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser in Einzelbebauung. Nordwestlich des Straßenraumes befinden sich Mehrfamilienhäuser in Einzel- und in Blockbebauung sowie ein Kindergarten und ein orthopädisches Forschungsinstitut.

Zudem befinden sich im gesamten Gebiet neben dem Straßenraum zahlreiche unter Denkmalschutz stehende Gebäude und Ensemble, wie beispielsweise die Frank'sche Siedlung.

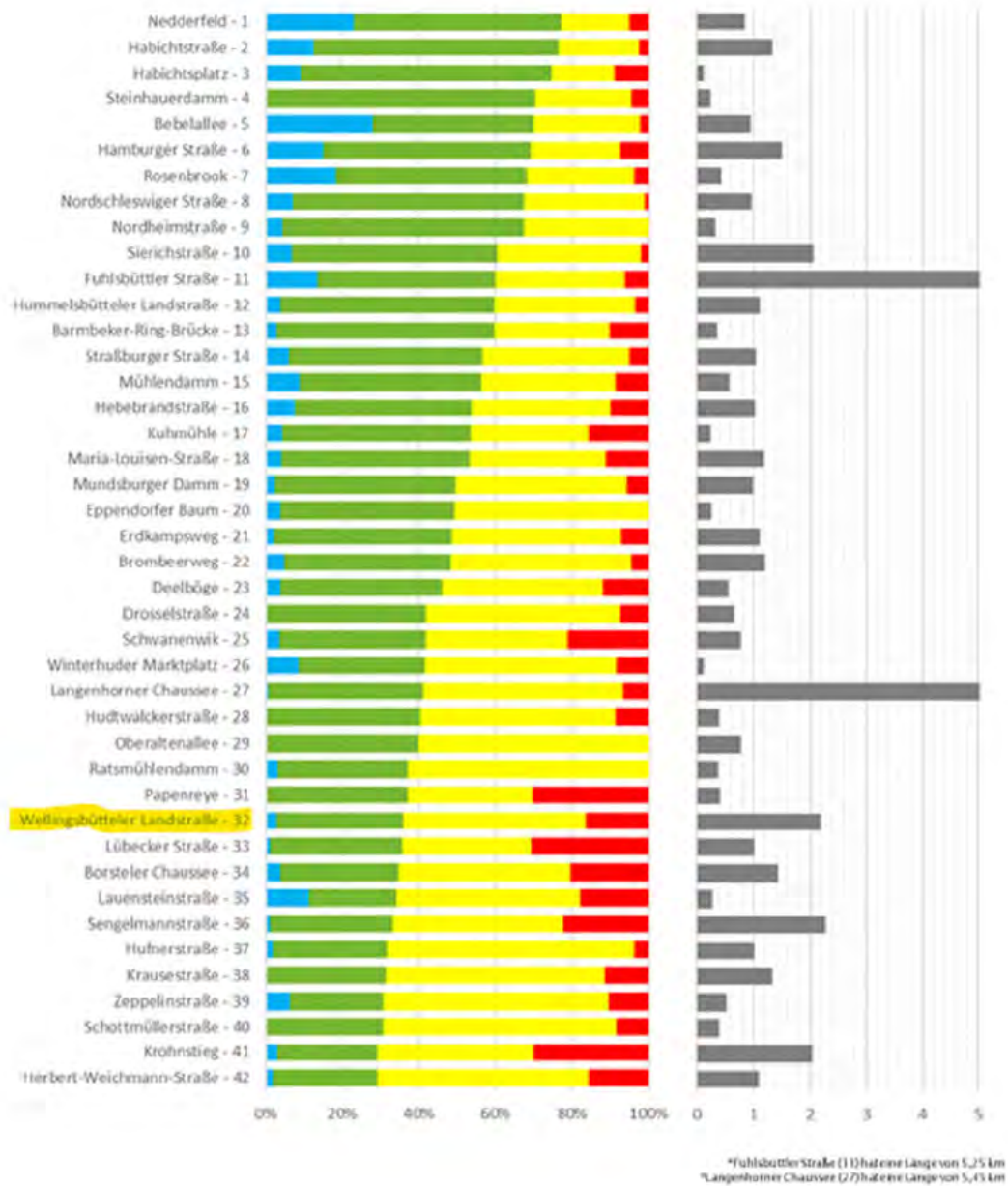
2.1.4 Schadensbild

Bereits in den Jahren 2018 und 2020 wurde im Zuge der allgemeinen Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) sämtlicher Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen auch eine ZEB des Straßenzuges Wellingsbütteler Landstraße durchgeführt (siehe Abbildung 2). Die Wellingsbütteler Landstraße befindet sich nach Auswertung der ZEB 2020, der Bohrkerne sowie der zusätzlichen augenscheinlichen Begutachtung in einem sehr schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden. Die fortschreitende Schädigung der Fahrbahnen macht eine zunehmende Ausbesserung von Schlaglöchern und sonstigen Schäden notwendig.



ZEB 2020 Hamburg

Hauptverkehrsstraßen Hamburg-Nord(1/2)



November 2021

Abbildung 2: Auszug aus Straßenzustandsbericht 2022 - Auswertung ZEB 2020



2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Im Süd-Westen mündet die Wellingsbütteler Landstraße in die Fuhlsbüttler Straße. Die Fuhlsbüttler Straße ist eine zweibahnige Straße mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die im Kreuzungsbereich jeweils um eine dritte Spur (Abbiegestreifen) aufgeweitet ist. Die Straße Borstels Ende mündet als einbahnige, zweistreifige Straße ohne Mittelmarkierung in die Wellingsbütteler Landstraße ein. An diesem Knotenpunkt kommt die Wellingsbütteler Landstraße im westlichen Knotenarm an und wird im östlichen Knotenarm als Wellingsbüttler Weg weitergeführt.

Außerdem gibt es im Planungsgebiet Einmündungen zu den Straßen Wasserkamp, Kleine Horst, Stübeheide, Schluchtweg, Grüner Winkel und Kornweg sowie eine Fußgängerquerung im Bereich der U-Bahnstation Klein Borstel. Der Wasserkamp ist zurzeit als Gehwegüberfahrt hergestellt und hat den Charakter einer Hofeinfahrt. Die Straßen Kleine Horst, Stübeheide, Schluchtweg, Grüner Winkel und Kornweg sind einbahnige, zweistreifige Straßen ohne Mittelmarkierung.

In der folgenden Tabelle 1 ist exemplarisch ein Bestandsquerschnitt in der Wellingsbütteler Landstraße auf Höhe der Hausnummern 46 / 59 aufgelistet.

Tabelle 1: Bestandsquerschnitt - Beispiel

Nebenfläche Südseite* (Hausnummer 46)		
1,57 m	Gehweg	Bituminöse Decke
2,26 m	Grünfläche	Oberboden/Rasen (Baum)
ca. 0,50 m	Schutzstreifen	Betonplatten
0,15 m	Bordstein	Granit
Fahrbahn*¹		
3,70 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt
3,69 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt
Nebenfläche Nordseite* (Hausnummer 59)		
0,15 m	Bordstein	Granit
ca. 0,50 m	Schutzstreifen	Betonplatten
1,81 m	Grünfläche	Oberboden/Rasen (Baum)
0,74 m	Radweg	Bituminöse Decke
2,00 m	Gehweg	Betonplatte

* Nord = linke Straßenseite und Süd = rechte Straßenseite

*¹ zzgl. Mittelmarkierung bzw. Leitlinie b = 0,12 m

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte

In dem zu überplanenden Bereich befinden sich folgende Knotenpunkte:

Signalisierter Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße

Der dreiarmige Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße ist mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet. Die Fuhlsbüttler Straße ist eine zweibahnige Straße mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die im Kreuzungsbereich jeweils um eine dritte Spur (Abbiegestreifen) aufgeweitet ist.

Die Wellingsbütteler Landstraße mündet von Osten kommend in die Fuhlsbüttler Straße ein. Sie besitzt im Knotenbereich vier Fahrstreifen, drei in Richtung stadteinwärts und einen in Richtung stadtauswärts. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen in den Nebenflächen über separate Radwege geführt.

Unsignalisierter Knoten Wasserkamp/ Wellingsbütteler Landstraße

Der unsignalisierte dreiarmlige Knoten Wasserkamp/ Wellingsbütteler Landstraße verfügt im nordöstlichen und im südwestlichen Arm über drei Fahrstreifen. Der östliche Arm verfügt über zwei Fahrstreifen. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Unsignalisierter Knoten Kleine Horst/ Wellingsbütteler Landstraße

Bei dem Knoten Kleine Horst/ Wellingsbütteler Landstraße handelt es sich um einen dreiarmligen, unsignalisierten Knoten. Im nordöstliche und der südwestliche Arm verläuft die Wellingsbütteler Landstraße jeweils als einbahnige zweistreifige Straße. Im östlichen Knotenarm bindet die Straße Kleine Horst als zweistreifige Straße an. Der Radverkehr fährt in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen.

Unsignalisierter Knoten Stübeheide/ Wellingsbütteler Landstraße

Der unsignalisierte dreiarmlige Knoten Stübeheide/ Wellingsbütteler Landstraße verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Die Straße Stübeheide bindet von Südosten an die Wellingsbütteler Landstraße an. Im nordöstlichen Arm des Knotens befindet sich eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA). Der Radverkehr fährt in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen.

Unsignalisierter Knoten Schluchtweg/ Wellingsbütteler Landstraße

Der unsignalisierte dreiarmlige Knoten Schluchtweg/ Wellingsbütteler Landstraße verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Der Schluchtweg mündet von Südosten kommend in die Wellingsbütteler Landstraße ein. Im nordöstlichen Arm des Knotens befindet sich eine FLSA. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Unsignalisierter Knoten Grüner Winkel/ Wellingsbütteler Landstraße

Der unsignalisierte dreiarmlige Knoten Grüner Winkel/ Wellingsbütteler Landstraße verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Die Straße Grüner Winkel bindet von Nordwesten an die Wellingsbütteler Landstraße an. Der Radverkehr fährt in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen.

Signalisierter Knoten Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße

Der signalisierte dreiarmlige Knoten Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Der Kornweg bindet von Südosten an die Wellingsbütteler Landstraße an. An allen Knotenarmen befindet sich eine LSA. Der Radverkehr fährt in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen.

Unsignalisierter Knoten Wellingsbütteler Landstr./ Borstels Ende/ Wellingsbüttler Weg

Der unsignalisierte dreiarmlige Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Borstels Ende/ Wellingsbüttler Weg verfügt in allen Knotenarmen über zwei Fahrstreifen. Borstels Ende mündet von Südosten kommend in die Wellingsbütteler Landstraße ein. Im nordöstlichen Arm des Knotens befindet sich eine FLSA. Der Radverkehr wird in allen Fahrtrichtungen im Mischverkehr bzw. in den Nebenflächen geführt.

Barrierefreiheit an Knotenpunkten

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgängerfurten einiger Knoten im Planungsgebiet entsprechen nicht den gültigen Richtlinien zur Barrierefreiheit. Knotenpunkte, die nicht dem aktuellen Stand entsprechen, werden angepasst, wie z. B. bei der Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) auf Höhe Stübeheide.

Ein Blindenleitsystem (taktile Bodenleitsysteme) existiert im Planungsbereich derzeit nicht.

Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet sind folgende sechs Lichtsignalanlagen vorhanden:

- Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße (LSA)
- U-Bahn Klein Borstel/ Wellingsbütteler Landstraße (FLSA)
- Stübeheide/ Wellingsbütteler Landstraße (FLSA)
- Schluchtweg/ Wellingsbütteler Landstraße (FLSA)
- Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße (LSA)
- Borstels Ende/ Wellingsbütteler Landstraße/ Wellingsbüttler Weg (FLSA)

Alle Knoten mit LSA oder FLSA werden verkehrsabhängig gesteuert.

An den Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße und Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße sind Schleifen und Videodetektionsfelder zur Verkehrswerterfassung vorhanden.

Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen

Blindensignalisierung ist an den Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße und Borstels Ende/ Wellingsbütteler Landstraße/ Wellingsbüttler Weg vorhanden.

2.2.3 MIV

Die Fahrbahn ist im Planungsgebiet mit Asphalt befestigt. Für den MIV (motorisierter Individualverkehr) stehen pro Fahrtrichtung ein Fahrstreifen mit einer Breite von je ca. 3,70 m zur Verfügung. Lediglich zwischen der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel und der Fuhlsbüttler Straße sind es drei Fahrstreifen, zwei in Richtung stadteinwärts und einer in Richtung stadtauswärts. Im Knotenbereich aus der Wellingsbütteler Landstraße in die Fuhlsbüttler Straße erweitert sich die Fahrbahn dann um einen weiteren Fahrstreifen (Linksabbieger).

2.2.4 ÖPNV

U-Bahnhaltestelle der HOCHBAHN

Im Planungsgebiet ist eine U-Bahnhaltestelle vorhanden, die von der Linie U1 angefahren wird. Es handelt es sich hierbei um die U-Bahnhaltestelle „Klein Borstel“. Die Linie U1 kreuzt die Wellingsbütteler Landstraße dabei planfrei über zwei eng zueinander parallel verlaufenden Stahl-Bahnbrücken.

Bushaltestellen der HOCHBAHN

Im Planungsgebiet sind derzeit keine öffentlichen Bushaltestellen und kein Linienverkehr vorhanden.

Schienenversatzverkehr – DB (Deutsche Bahn)

Die Wellingsbütteler Landstraße (und Wellingsbüttler Weg) wird bei Bedarf als S-Bahn Schienenersatzverkehr für die Haltestellen der S1/S11 Kornweg, Hoheneichen und Wellingsbüttel von der Deutschen Bahn in Anspruch genommen. Diese befinden sich an der U-Bahn-Station Klein Borstel und östlich der Einmündung Kornweg (Höhe Haus-Nr. 225).

2.2.5 Fußgängerverkehr/ Nebenflächen

In den südlichen Nebenflächen befindet sich ein Gehweg mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 2,0 m. In den nördlichen Nebenflächen der Wellingsbütteler Landstraße verläuft parallel zur Fahrbahn ein Gehweg mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 1,7 m. Konfliktpunkte zwischen dem Fuß- und Radverkehr sind im gesamten Planungsgebiet aufgrund teils fehlender separater Radwege gegeben.

Folgende Oberflächenbefestigungen der Nebenflächen sind in der Wellingsbütteler Landstraße anzutreffen:

- Die Gehwege sind mit Betonplatten befestigt und kleinteilig mit bituminösen Decken überzogen sowie teils unbefestigt (Grand).
- Im Bereich der zum Teil mit Bäumen bewachsenen Grünflächen sind Rasen, Grand und Oberboden anzutreffen.
- Der Großteil der Grundstückszufahrten ist mit Kleinpflaster befestigt.
- Das Material der Pkw-Parkstände ist im Planungsgebiet nicht einheitlich. Es wurden sowohl Pflastersteine und Asphalt als auch Grand verwendet.

2.2.6 Radverkehr

Der Radverkehr in den südlichen Nebenflächen wird ab der Kreuzung Wellingsbütteler Landstraße/ Fuhlsbüttler Straße bis zur Einmündung Wasserkamp über einen separaten Radweg geführt. Ab der Einmündung Wasserkamp gen Osten gilt durchgehend die Regel „Radfahrer frei“ mit dem Verkehrsschild 1022-10 StVO. Der Radverkehr mit dem Zusatzzeichen 1022-10 besitzt die Möglichkeit, den Gehweg mit einer Breite 1,50 m mitzubenedigen.

Der Radverkehr in den nördlichen Nebenflächen wird fortlaufend über einen unterdimensionierten separaten Einrichtungsradweg geführt.

2.2.7 Ruhender Verkehr

Parkplätze befinden sich im gesamten Planungsgebiet parallel zur Fahrbahn in den nördlichen und südlichen Nebenflächen als Gehwegparkplätze. Die Parkplätze sind teils mit Grand, Asphalt oder mit Betonsteinen befestigt und befinden sich auf Gehwegniveau. Alle Stellflächen werden in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen von Grünflächen mit Baumbewuchs sowie Baumschutzbügeln unterbrochen.

Nordöstlich des Knotens Stübeheide/ Wellingsbütteler Landstraße befindet sich nordwestlich des Straßenraums ein großer Parkplatz für Pkw.

Auf der Nordseite gegenüber der Hausnummer 64 befindet sich eine E-Ladesäule, die zwei Parkstände mit Strom versorgt.

2.2.8 Unfallgeschehen

Die Ermittlung der Unfallzahlen im Planungsbereich erfolgte für den Zeitraum 01.01.2020 – 31.12.2022. Eine Auswertung der Verkehrsunfalldaten wurde am 02.01.2024 durch die Verkehrsdirektion 01 erstellt. Gemäß der Auswertung wurde im Knoten Wellingsbütteler Landstraße/Borstels Ende eine leichte Häufung von Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen festgestellt. Ferner ist eine Konzentration von VU

(Verkehrsunfall) mit Radfahrern in der Wellingsbütteler Landstraße/ Kleine Horst – Stübeheide vorhanden. Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Abbiegeunfälle ereigneten sich naturgemäß überwiegend an Knoten.

Eine örtliche Häufung an Unfällen tritt im Abschnitt zwischen der U-Bahn-Brücke und der Hausnummer 75 auf, wo unter anderem vier VU mit Radfahrereteiligung sowie 9 VU mit PKW-Beteiligung erfasst sind. Die PKW-VU sind zum großen Teil Auffahrunfälle oder Nichtbeachten der Vorfahrt bei Abbiegevorgängen. Insgesamt ist die Beteiligung von Radfahrern an den erfassten VU gering, bei einer Gesamtzahl von 162 VU erfolgten lediglich 10 mit Radfahrereteiligung. Ausführliche Informationen und Details über die Unfallzahlen können bei Bedarf aus dem Auswertungsbericht entnommen werden. Der Bericht kann durch den LSBG zur Verfügung gestellt werden.

Eine Konzentration von vier VU (Verkehrsunfall) mit Radfahrern ist in der Wellingsbütteler Landstraße/ Kleine Horst – Stübeheide vorhanden. Zudem wurden einige Unfälle durch entgegen der Fahrtrichtung auf dem Gehweg fahrende Radfahrer verursacht. Bei den Unfallursachen ist eine Streulage zu erkennen, z.B. durch:

- Radfahrer verloren aufgrund von Untergrundänderungen/ Schlaglöchern die Kontrolle über das Fahrrad und stürzten
- Radfahrer streifen parkende PKW
- abbiegende Pkw, die die querenden bzw. in gleicher Fahrtrichtung fahrenden Radfahrer nicht beachteten
- zwei sich entgegengerichtete Radfahrer.

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Straßenausstattung

Straßenmöblierung: Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf Fahrradbügel, Schaltschränke, Mülleimer, Litfaßsäule, Werbetafel, Pflanzkübel, Poller und Holzpoller.

Baumschutzbügel: Die Bäume werden durch Baumschutzbügel geschützt und geringfügig sind sie schlicht ungeschützt. Die Baumschutzbügel sind zudem zum Teil verbogen bzw. kaputtgefahren.

Fußgängerschutzgitter: Am Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße sind im nordöstlichen Knotenarm auf der südöstlichen Straßenseite Fußgängerschutzgitter vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite beginnen die Fußgängerschutzgitter erst hinter dem Kreuzungsbereich und enden an der U-Bahnstation Klein Borstel. Auf Höhe der U-Bahnstation Klein Borstel sind Fußgängerschutzgitter beidseitig vorhanden.

An der Einmündung des Schluchtwegs sind an den nördlichen Nebenanlagen und im nordöstlichen Knotenarm auch an den südlichen Nebenanlagen Fußgängerschutzgitter vorhanden.

Am Knoten Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße sind an den beiden Knotenarmen der Wellingsbütteler Landstraße Fußgängerschutzgitter vorhanden.

Fahrradbügel: Es befinden sich sieben Fahrradbügel auf Höhe der Hausnummer 26/28. Zudem befindet sich westlich der U-Bahnstation Klein Borstel eine Bike-and-Ride-Anlage mit 12 Fahrradbügeln.

Wegweisende Beschilderungen: Wegweisende Beschilderungen sind am Knoten Kornweg/ Wellingsbütteler Landstraße wie folgt vorhanden:

- 2 Wegweiser VZ 432-10

- 1 Wegweiser VZ 432-20
- 2 Wegweiser mit der Bezeichnung „Einkaufsdorf Klein Borstel“

Stolpersteine

Die Wiederkehr des Jahrestages der Befreiung des Konzentrationslagers Auschwitz am 27. Januar 1945 ist Anlass für das Gedenken an die Opfer mit einer Feierstunde. In Erinnerung an die Opfer werden seit vielen Jahren am letzten Wohnort Stolpersteine verlegt, so auch in der Wellingsbütteler Landstraße.

Insgesamt befinden sich neun vorhandene Stolpersteine im Gehweg in der Wellingsbütteler Landstraße.

Öffentliche Beleuchtung

Innerhalb der Planungsgrenzen befinden sich zahlreiche Beleuchtungsmaste. Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet einseitig in den nördlichen Nebenflächen. Die Ausleuchtung der Fahrbahn und insbesondere der Nebenflächen sind zurzeit deutlich unzureichend. Dies resultiert aus den großen Baumkronen und den schwachen Leuchtmitteln. Die schlechte Ausleuchtung wurde auch durch Aussagen der Anwohner an den LSBG bestätigt.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Straßenbegleitgrün ist im gesamten Planungsgebiet auf beiden Seiten der Wellingsbütteler Landstraße in Form von Bauminselfen und Rasenflächen vorhanden.

Die Bäume weisen Stammumfänge zwischen ca. 0,20 m und ca. 3,00 m auf. Sowohl die Bäume als auch die Rasenflächen sind innerhalb der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg angeordnet.

Aufgrund der starken Verwurzelung und der vorhandenen schmalen Grünstreifen sind Teilbereiche des Gehwegs aufgebrochen bzw. unbefestigt.

2.3.3 Entwässerung

Das Regenwasser der Fahrbahn wird in der Wellingsbütteler Landstraße über ein Dachgefälle abgeleitet und entsprechend beidseitig in Trummen gefasst. Die Trummenanschlussleitungen führen das Regenwasser in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung, die etwa mittig unter der Fahrbahn im Planungsgebiet verläuft.

Laut den Trummenuntersuchungen der servTEC GmbH vom August und September 2016 weisen sowohl die Anschlussleitungen zum Mischwassersiel als auch die Trummen zahlreiche Schäden wie z. B. Risse, Verformungen, Brüche und Wurzeleinwüchse auf.

2.3.4 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund diverse Leitungen folgender Leitungsträger:

- Hamburger Stadtentwässerung, Misch-/Schmutz-/ Regenwassersiel
- Hamburger Wasserwerke, Trinkwasser
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Dataport AöR
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- 1&1 Versatel GmbH
- Wilhelm.tel GmbH / Willy.tel GmbH

Es wurden im Rahmen der Planung Leitungsanfragen durchgeführt und auf dieser Grundlage ein Leitungsbestandsplan erstellt.

2.3.5 Brückenbauwerke

Auf Höhe der U-Bahnstation Klein Borstel wird die Wellingsbütteler Landstraße von zwei eng zueinander parallel verlaufenden Bahnbrücken (Linie U1) gekreuzt.

2.3.6 Umweltverträglichkeit

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.3.7 Immissionstechnische Belange

Hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte für die Luftverschmutzung sind im Planungsbereich keine Überschreitungen zu verzeichnen. Maßnahmen zur Lärmsanierung sind seitens der Stadt Hamburg bzw. dem LSBG im Planungsbereich derzeit nicht vorgesehen.

Bei der geplanten Ausbaumaßnahme greifen im Gegensatz zur Lärmsanierung die gesetzlichen Bestimmungen der Lärmvorsorge, die in der 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegt sind. Gezielte Maßnahmen zur Lärmvorsorge sind wichtiger Teil der Projektplanung. Werden Strecken neu gebaut oder wesentlich baulich verändert, schreibt das BImSchG vor, dass schädliche Umwelteinwirkungen von Verkehrsgeräuschen mittels aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen verhindert und festgelegte Lärmgrenzwerte eingehalten werden müssen.

Eine wesentliche bauliche Änderung liegt vor, wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.
- durch eine wesentliche bauliche Änderung eine vorhandene Lärmbelastung von 70 dB (A) und mehr am Tag oder 60 dB (A) und mehr in der Nacht durch den erheblichen Eingriff zusätzlich erhöht wird.
- Eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird.

2.3.8 Boden- und Asphaltgutachten | LAGA-Untersuchung | Teer-/Pech-Belastungen

Bodengutachten

Gemäß dem geotechnischen Bericht für den Kanalbau von S & P Consult GmbH im Mai 2019, im Auftrag der Hamburger Stadtentwässerung, wurden bei 3 Rammkernsondierungen (01, 06 und 24) Lagen von stark zersetztem Torf festgestellt. Diese Torflagen wurden unterhalb der Sohlen des bestehenden Siels angetroffen, bei Tiefen zwischen 4,70 m - 7,20 m. Die Torflagen sind aus technischer Sicht nicht für den Wiedereinbau geeignet.

LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall)

Gemäß dem geotechnischen Bericht für den Kanalbau von S & P Consult GmbH im Mai 2019, im Auftrag der Hamburger Stadtentwässerung, wurden bei den LAGA-Untersuchungen keine Überschreitung der Zuordnungswerte Z0 gefunden. Das bedeutet, dass die Böden aus umwelttechnischer Sicht bei entsprechender Eignung uneingeschränkt in bodenähnlichen Anwendungen wieder eingebaut werden dürfen.

Asphaltgutachten

Im Planungsgebiet wurden zur Schichtdickenmessung und Erfassung des Schichtenaufbaus für die folgenden beiden Teilbereiche Proben der gebundenen Straßenschichten von der Fa. Labor HNL 12837, 13619, 13620 -Wellingsbütteler Landstraße, von Fuhlsbüttler Straße bis Borstels Ende



Ingenieur- und Prüfgesellschaft entnommen und untersucht. Proben der ungebundenen Schichten wurden nur stichprobenartig an drei Entnahmestellen entnommen.

Asphaltgutachten Teilbereich 1: Fuhsbüttler Straße bis U-Bahnstation Klein Borstel

Prüfbericht-Nr.: 1/0008/2018 vom 23.01.2018

Anzahl der Proben an ungebundenen Schichten: 0

Anzahl der Proben an gebundenen Schichten: 4

Fahrbahn

In der folgenden Tabelle 2 ist der durchschnittliche Aufbau der gebundenen Schichten in der Fahrbahn, im Teilbereich 1, aufgelistet:

Tabelle 2: Durchschnittlicher Aufbau gebundener Schichten, Fahrbahn im Teilbereich 1. Werte [cm]

Fahrbahn	Max	Min	Mittel
Deckschicht	4,1	3,2	3,6
Binderschicht	8,3	7,8	8
Tragschicht	13,1	8,5	10,3
Pflaster	0	0	0
HGT	39,9	14,7	30,6
Gebunden	62,2	34,9	52,5
Ungebunden	0	0	0

Asphaltgutachten Teilbereich 2: Wellingsbütteler Landstraße zwischen U-Bahnstation Klein Borstel und Wellingsbütteler Weg

Prüfbericht-Nr.: 1/3283/2016 vom 11.01.2017

Anzahl der Proben an ungebundenen Schichten: 3

Anzahl der Proben an gebundenen Schichten: 14

Fahrbahn

In der folgenden Tabelle 3 ist der durchschnittliche Aufbau der gebundenen Schichten in der Fahrbahn, im Teilbereich 2, aufgelistet:

Tabelle 3: Durchschnittlicher Aufbau gebundener Schichten, Fahrbahn im Teilbereich 2. Werte [cm]

Fahrbahn	Max	Min	Mittel
Deckschicht	11,9	4	8,1
Binderschicht	3,4	2,4	3
Tragschicht	6,1	2,8	5
Pflaster*1	22,3	16,7	19,3
ESD*2	2,9	2,4	2,6



Gebunden	37	13,8	25,6
Ungebunden	62,1	43	49,4

*1 Beim Pflaster handelt es sich um Granitpflaster und kam nur in den Bohrkernproben 4, 11 und 12 von insgesamt sechs Proben vor.

*2 ESD (Einstreudecke) kam nur in den Bohrkernproben 1, 7 und 8 von ebenfalls insgesamt sechs Proben vor.

Die gebundenen Schichten der jeweiligen Bohrkerns (BK) weisen zum Teil extrem unterschiedliche Aufbauten auf. Es folgen beispielsweise mehrere Asphaltdeckschichten aufeinander, wie z. B. bei Bohrkern Nr. 11.

Aufbau

Oberflächenverbesserung, Asphaltdeckschicht, Asphaltbinderschicht, Asphalttragschicht, Asphaltdeckschicht, Asphaltdeckschicht, Asphaltdeckschicht, Pflaster.

- Im Teilbereich 2 enthalten zudem alle Bohrkerns in der Fahrbahn eine Oberflächenverbesserung von 0,4 bzw. 0,6 cm.
- Pflaster kommt nur bei 3 Bohrkerns vor.
- Die ungebundenen Schichten bestehen im Planungsgebiet aus enggestuften Sanden sowie Schotter (bei BK-Nr. 1).

Nebenfläche

In der folgenden Tabelle 4 ist der durchschnittliche Aufbau der gebundenen Schichten in der Nebenfläche aufgelistet:

Tabelle 4: Durchschnittlicher Aufbau gebundener Schichten, Nebenfläche. Werte [cm]

Nebenflächen	Max	Min	Mittel
Deckschicht	3,6	1,9	2,8
ESD*	3,7	2,8	3,3
Tragschicht	11,2	3,1	7,6
Gebunden	13,4	5,8	9,3
Ungebunden	0	0	0

* ESD (Einstreudecke) kam nur in den Bohrkernproben 3 und 6 von insgesamt acht Proben vor.

Teer-/Pech-Belastungen: Gemäß Prüfbericht-Nr.: 1/3283/2016 vom 11.01.2017 sind in sechs Bohrkerns (BK) Teer-/Pech-Belastungen festgestellt worden.

In der folgenden Tabelle 5 sind die Bohrkerns mit Teer-/Pech-Belastungen detailliert aufgelistet.

Tabelle 5: Bohrkern mit Teer-/Pech-Belastungen

BK	Schicht	Fahrbahn Radweg	Richtung	Hausnr.	PAK-Wert mg/kg
3	DS 2	Radweg	stadtauswärts/Osten	46	95,9
4	DS 1	Fahrbahn	stadtauswärts/Osten	62	883
6	DS 1	Radweg	stadtauswärts/Osten	96	506
7	TS	Fahrbahn	stadteinwärts/Westen	100	143
8	TS	Fahrbahn	stadtauswärts/Osten	138	37,7
10	gesamt	Radweg	stadtauswärts/Osten	176a	290

Der o. g. Prüfbericht besagt, dass gemäß Rundschreiben Straßenbautechnik RST 3/13 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen VI 1 vom 17.05.2013, bei einem PAK-Wert nach EPA* größer gleich 25 mg/kg das Material als teer-/pechhaltig einzustufen und zu entsorgen ist.

*Environmental Protection Agency (amerikanische Bundesumweltschutzbehörde)

2.3.9 Grundwasser

Gemäß dem geotechnischen Bericht für den Kanalbau von S & P Consult GmbH im Mai 2019, im Auftrag der Hamburger Stadtentwässerung, liegt die Grundwasserhöhe bei hohen Grundwasserständen (aus dem Jahr 2008) im oberen, saalekaltzeitlichen Grundwasserleiter im Untersuchungsgebiet zwischen 5,0 mNHN im Bereich der Alster im Westen und knapp 8,0 mNHN im östlichen Untersuchungsgebiet. Auch gemäß Geoportal Hamburg ist der Grundwasserhöchststand zwischen +5,0 mNHN und +8,0 mNHN zu erwarten. Nach diesen Angaben ist der natürliche Schwankungsbereich des Grundwasserstandes sehr gering und liegt unter einem Meter.

2.3.10 Kampfmittel

Im gesamten Planungsgebiet besteht gemäß Schreiben mit Lageplänen der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 26.10.2018 (Geschäftszeichen BIS/F046-18/05541_1) aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht oder vergrabene Kampfmittel. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Die einzige Ausnahme bildet der Knoten Fuhlsbüttler Straße / Wellingsbütteler Landstraße. Hier besteht in der Fuhlsbüttler Straße auf Höhe Hausnummer 5 für eine kleine Fläche im Bereich der Mittelinsel allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Für die Wellingsbütteler Landstraße wird eine einheitliche Führung des Radverkehrs angestrebt. Ziel der Maßnahme ist unter anderem die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen. Hierzu wurden in der 1. Verschickung der Straßenplanung drei Varianten untersucht. Die Vorzugsvariante (Variante 1), beidseitiger Schutzstreifen mit 1,50 m und Fahrstreifenbreite von je 2,25 m, wurde von vielen TöB (Träger öffentlicher Belange) sowie der Öffentlichkeit (Bürger und Bürgerinnen) kritisch gesehen. Infolgedessen hatte der LSBG nach sorgfältiger Auswertung aller Stellungnahmen die Vorzugsvariante aus der Erstverschickung weitestgehend überarbeitet und als Zweitverschickung mit 12837, 13619, 13620 -Wellingsbütteler Landstraße, von Fuhlsbüttler Straße bis Borstels Ende Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

beidseitigen Radfahrstreifen im Abschnitt zwischen Fuhlsbüttler Straße und Stübeheide sowie Mischverkehr zwischen Stübeheide und Borstels Ende erneut veröffentlicht.

Aufgrund von Einwendungen der Anwohner hinsichtlich des geplanten Bauablaufs und der damit verbundenen Bauzeit sowie der weiter fortgeschrittenen Planung des Radschnellwegs wurde die Straßenplanung der zweiten Verschickung im Abschnitt Fuhlsbüttler Straße bis Stübeheide erneut überarbeitet. Der vorliegende Erläuterungsbericht zur dritten Verschickung beinhaltet im Abschnitt Stübeheide bis Borstels Ende weitestgehend die Inhalte der Zweitverschickung und wurde nach Möglichkeit gemäß den Stellungnahmen der TöB zur Zweitverschickung und der weiteren Abstimmungsbesprache sowie im Abschnitt Fuhlsbüttler Straße bis Stübeheide entsprechend der Planungen des anschließenden Radschnellwegs ausgearbeitet. Die Planung der dritten Verschickung wird im Einzelnen in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

3.1.1 Verkehrskonzeption

Überarbeitete Straßenplanung

Der Straßenquerschnitt zwischen dem Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße und Einmündung Stübeheide wurde angepasst, sodass für den MIV (motorisierter Individualverkehr) Fahrstreifenbreiten von 3,00 m bis 3,25 m möglich werden. Der südliche Gehweg wird beibehalten und erhält Breiten von 1,50m bis 2,00 m, um den Baumbestand zwischen dem Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße und Hausnummer 44 zu erhalten. Ab Hausnummer 46 bis zur Einmündung Stübeheide wird der Gehweg zu Lasten der privat genutzten Vorgärten auf öffentlichem Grund auf 2,65 m verbreitert. In denselben Bereichen werden die Baumscheiben und Parkstände auf einer Breite von 2,75 m bzw. 3,50 m (Behindertenstellplatz) hergestellt. Nördlich der Wellingsbütteler Landstraße wird ein 3,00 m breiter Zweirichtungsradweg und ein zusätzlicher 0,65 m breiter Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn angeordnet. Der Zweirichtungsradweg wird östlich der U-Bahn zu Lasten der vorhandenen Straßenbäume angelegt. Auf Höhe der Hausnummer 61 werden Geh- und Radweg bis an das Grundstück der Hausnummer 71 an die nördliche Bebauungplangrenze verschoben, um auf diesem Wege Straßenbäume erhalten zu können.

Auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße im Abschnitt zwischen Fuhlsbüttler Straße und U-Bahnstation Klein Borstel (bis ca. Stationierung km 0+280) sind keine Bestandsbäume vorhanden. Unmittelbar östlich der U-Bahnstation Klein Borstel ist der Anschluss an die Radroute Plus (Radschnellweg) vorgesehen, der parallel zur U-Bahn-Trasse, aus Norden kommend verläuft. Der östliche Anschluss des Zweirichtungsradweg führt über die LSA Stübeheide über den Knotenpunkt in die Nebenstraße Stübeheide.

Die Bezirksamter HH-Nord und Wandsbek streben an, gemeinsam eine attraktive Verbindung für Radfahrende zwischen Klein Borstel und Wellingsbüttel über Stübeheide, Sanderskoppel und Barkenkoppel zu schaffen. Dies wäre eine Alternativroute zur Wellingsbütteler Landstraße und würde diese von Radverkehr entlasten.

In dem Abschnitt zwischen der Einmündung Stübeheide und der Einmündung Borstels Ende ist Mischverkehr (wie derzeit im Bestand) vorgesehen.

In der folgenden Abbildung 3 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen von Fuhlsbüttler Straße bis Hausnummer 24 dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsweg inkl. Sicherheitstrennstreifen	Fahrstreifen stadteinwärts (Linksabbieger)	Fahrstreifen stadteinwärts (Rechtsabbieger)	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- oder Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System sowie mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,05 m	3,65 m	3,20 m	3,20 m	3,20 m	2,75 m inkl. HB	2,00 m	
	B = 20,05 m							

Abbildung 3: Darstellung überarbeitete Variante zwischen Fuhlsbüttler Straße und Hausnummer 24

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen Fuhlsbüttler Straße und Hausnummer 24 der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,05 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsweg (3,00 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 12,5 cm (2,90 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,20 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,20 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (2,60 m) oder Parkplatz (2,60 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (2,20 m)

In der folgenden Abbildung 4 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen von Hausnummer 24 bis U-Bahnstation Klein Borstel dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsweg	Park- oder Grünstreifen (Parkstreifen Pflastersteine aus Beton Wabensteine)	Fahrstreifen stadteinwärts	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- oder Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System sowie mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,41 m	3,00 m	3,25 m	3,25 m	3,25 m	2,75 m inkl. HB	2,01 m	
	B = 19,92 m							

Abbildung 4: Darstellung überarbeitete Variante zwischen Hausnummer 24 und U-Bahnstation Klein Borstel

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen Hausnummer 24 und U-Bahnstation Klein Borstel der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,41 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsradweg (3,00 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (2,60 m) oder Parkplatz (2,60 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (2,01 m)

In der folgenden Abbildung 5 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen U-Bahnstation Klein Borstel bis Hausnummer 44 dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsradweg inkl. Sicherheitstrennstreifen	Fahrstreifen stadteinwärts	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- und Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,70 m	3,65 m	3,25 m	3,25 m	2,75 m inkl. HB	1,60 m	
	B = 17,20 m						

Abbildung 5: Darstellung überarbeitete Variante zwischen U-Bahnstation Klein Borstel und Hausnummer 44

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen U-Bahnstation Klein Borstel und Hausnummer 44 der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,70 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsradweg (3,00 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (2,60 m) oder Parkplatz (2,60 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (1,60 m)

In der folgenden Abbildung 6 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen Hausnummer 44 und Hausnummer 58 dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsrادweg inkl. Sicherheitstrennstreifen	Fahrstreifen stadteinwärts	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- und Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,81 m	3,65 m	3,25 m	3,25 m	3,50 m inkl. HB	2,65 m	
	B = 19,11 m						

Abbildung 6: Darstellung überarbeitete Variante zwischen Hausnummer 44 und Hausnummer 58

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen Hausnummer 44 und Hausnummer 58 der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,81 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsrادweg (3,00 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (3,35 m) oder Parkplatz (3,35 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (2,65 m)

In der folgenden Abbildung 7 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen Hausnummer 58 und Hausnummer 64 dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsrادweg	Park- und Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Fahrstreifen stadteinwärts	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- und Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,30 m	3,00 m	3,25 m inkl. HB	3,25 m	3,25 m	3,50 m inkl. HB	2,65 m	
	B = 21,20 m							

Abbildung 7: Darstellung überarbeitete Variante zwischen Hausnummer 58 und Hausnummer 64

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen Hausnummer 58 und Hausnummer 64 der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,30 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsradweg (3,00 m); Grünstreifen (3,25 m) oder Parkstreifen (2,10 + 0,65 m) inkl. Rasenbord; Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (3,35 m) oder Parkplatz (3,35 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (2,65 m)

In der folgenden Abbildung 8 ist die Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen Hausnummer 68 und Stübeheide dargestellt.

Gebäude (Nordseite)	Gehweg	Zweirichtungsradweg inkl. Sicherheitstrennstreifen	Fahrstreifen stadteinwärts	Fahrstreifen stadtauswärts	Park- und Grünstreifen (Parkstreifen TTE-System mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen ohne HB)	Gehweg	Gebäude (Südseite)
	2,35 m	3,65 m	3,25 m	3,25 m	3,50 m inkl. HB	2,65 m	
	B = 18,50 m						

Abbildung 8: Darstellung überarbeitete Variante zwischen Hausnummer 68 und Stübeheide

Die Aufteilung des Querschnittes zwischen Hausnummer 68 und Stübeheide der überarbeiteten Variante ist von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,35 m) inkl. taktiler Platten; Zweirichtungsradweg (3,00 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (2,95 m) gen Osten; Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Grünstreifen (3,35 m) oder Parkplatz (3,35 m) inkl. Rasenbord; Gehweg (2,65 m)

Im Gegensatz zur Zweitverschickung ist eine Fällung der Bestandsbäume und Aufgabe aller Parkstände zwischen der Hausnummer 36 und der Einmündung Stübeheide auf der Südseite nicht notwendig. Für weitere Details siehe Kapitel 3.2.10.

Um den breiteren Straßenquerschnitt zwischen Hausnummer 46 und der Einmündung Stübeheide realisieren zu können, müssen die zurzeit privat genutzten und auf öffentlichem Grund befindlichen Vorgärten in Anspruch genommen. Für weitere Details siehe Kapitel 3.2.10.

3.1.2 Alternative Lösungsansätze

Rückblick auf die Erstverschickung

Die möglichen Varianten für die gesamte Planungsstrecke aus der Erstverschickung der Straßenplanung waren:

Variante 1 (ehemals Vorzugsvariante)

Die Aufteilung des Querschnittes von Nord nach Süd für die Variante 1 war im Detail wie folgt:

Gehweg (2,00 m); Parkplatz (2,10 m) inkl. Rasenbord; Sicherheitstrennstreifen (0,50 m), Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrrad-Schutzstreifen inkl. Markierung (1,20 m); Fahrstreifen (2,25 m) gen Westen; Fahrstreifen (2,25 m) gen Osten; Fahrrad-Schutzstreifen inkl. Markierung (1,20 m); Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Park- und Grünstreifen (2,60 m); Gehweg (1,75 m)

Variante 2

Die Aufteilung des Querschnittes von Nord nach Süd für die Variante 2 war im Detail wie folgt:

Gehweg (1,70 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m), Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Radfahrstreifen inkl. Markierung (1,55 m); Fahrstreifen gen Westen (3,10 m); Fahrstreifen gen Osten (3,10 m); Radfahrstreifen inkl. Markierung (1,55 m); Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Park- und Grünstreifen (2,10 m); Sicherheitstrennstreifen (0,65 m), Gehweg (1,75 m)

Bewertung der Variante 2: Um die breiteren Abmessungen für die Radfahrstreifen sowie für die breiteren Fahrstreifen im Vergleich zur Variante 1 und 3 gewinnen zu können, müssten alle vorhandenen Bäume im gesamten Streckenverlauf auf der Nordseite gefällt werden. Aufgrund der Erhaltungspflicht der schützenswerten Bestandsbäume kam diese Variante nicht in Betracht.

Variante 3

Die Aufteilung des Querschnittes von Nord nach Süd für die Variante 3 war im Detail wie folgt:

Gehweg (1,45 m inkl. taktile Platten); separater Radweg (0,80 m inkl. TB); Schutzstreifen (0,50 m); Park- und Grünstreifen (2,10 m); Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Fahrstreifen gen Westen (2,95 m); Fahrstreifen gen Osten (2,50 m); Fahrrad-Schutzstreifen inkl. Markierung (1,20 m); Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Sicherheitstrennstreifen (0,50 m); Park- und Grünstreifen (2,10 m); Gehweg (1,75 m)

Bewertung der Variante 3: Die Variante 3 kam aufgrund der Untermäßigkeit des separaten Radweges von 0,80 m in der nördlichen NF für Hamburg nicht in Frage. Die Regelbreite für einen separaten Einrichtungsradweg gemäß den Richtlinien ReStra 2017 und ERA 2010 beträgt 2,00 m.

Rückblick auf die Zweitverschickung

In der 1. Verschickung der Straßenplanung wurden die drei oben beschriebenen Varianten untersucht. Die Vorzugsvariante (Variante 1), beidseitiger Schutzstreifen mit 1,50 m und Fahrstreifenbreite von je 2,25 m über die gesamte Länge der Wellingsbütteler Landstraße, wurde von vielen TöB (Träger öffentlicher Belange) sowie der Öffentlichkeit (Bürger und Bürgerinnen) kritisch gesehen. Infolgedessen hatte der LSBG nach sorgfältiger Auswertung aller Stellungnahmen die Vorzugsvariante aus der Erstverschickung weitestgehend überarbeitet und als Zweitverschickung erneut veröffentlicht:

Zu Lasten der vorhandenen Bäume wurde auf der Südseite der Wellingsbütteler Landstraße, zwischen Hausnummer 36 und 50 sowie der privat genutzten Vorgärten auf öffentlichem Grund ab Hausnummer 52 bis vor die Einmündung Stübeheide, der Straßenquerschnitt zwischen U-Bahnhaltestelle Klein Borstel und Einmündung Stübeheide angepasst, sodass für den MIV (motorisierter Individualverkehr) Fahrstreifenbreiten von 3,10 m und 3,25 m sowie für den Radverkehr Radfahrstreifen von 1,85 m und 2,25 m möglich wurden. Auch der südliche Gehweg verbreiterte sich und erhielt Breiten von 2,20 m - 2,50 m.

Ein Versatz der Bordkante erfolgte auch auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und ca. der U-Bahnstation Klein Borstel (bis ca. Stationierung km 0+280). Der Versatz in diesem Abschnitt wurde benötigt, um den Radverkehr durchgehend auf der Fahrbahn führen zu können. In diesem Abschnitt sind zudem keine Bestandsbäume vorhanden.

In dem Abschnitt zwischen der Einmündung Stübeheide und der Einmündung Borstels Ende wurde Mischverkehr (wie derzeit im Bestand) vorgesehen.

Zwischen Fuhlsbüttler Straße und U-Bahnhaltestelle Klein Borstel standen dem MIV Fahrstreifenbreiten von 3,00 m - 3,15 m zur Verfügung und für den Radverkehr wurden beidseitig Radfahrstreifen mit je 1,85 m geplant.

Die Aufteilung des Querschnittes (U-Bahnhaltestelle Klein Borstel / Hausnummer 36 bis Hausnummer 50) der überarbeiteten Variante war von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,65 m); Grünstreifen (2,75 m) oder Parkplatz (2,10 m) inkl. Rasenbord; Sicherheitstrennstreifen (0,50 m), Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Radfahrstreifen inkl. Markierung (1,55 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,10 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,10 m) gen Osten; Radfahrstreifen inkl. Markierung (1,55 m); Wasserlauf (0,30 m); Hochbord (0,15 m); Gehweg (2,20 m)

Um dem Radverkehr (Radfahrstreifen) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dem Fußgänger auf der Südseite sichere und regelkonforme Breiten gewährleisten zu können, hätten zwischen der Hausnummer 36 und Hausnummer 50 alle neun Bestandsbäume gefällt und alle Parkstände aufgegeben werden müssen. In diesem Bereich wären weder die Bäume noch die Parkstände wieder ersetzt worden.

Die Aufteilung des Querschnittes (Hausnummer 52 bis Einmündung Stübeheide) der überarbeiteten Variante war von Nord nach Süd im Detail wie folgt:

Gehweg (2,65 m); Grünstreifen (2,75 m) oder Parkplatz (2,10 m) inkl. Rasenbord; Sicherheitstrennstreifen (0,50 m), Hochbord (0,15 m); Wasserlauf (0,30 m); Radfahrstreifen inkl. Markierung (1,95 m); Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,25 m) gen Westen; Fahrstreifen inkl. halbe Mittelmarkierung von 6 cm (3,25 m) gen Osten; Radfahrstreifen inkl. Markierung *1) (1,95 m); Wasserlauf (0,30 m); Grünstreifen (2,75 m) oder Parkplatz (2,10 m) inkl. Rasenbord; Sicherheitstrennstreifen (0,50 m), Hochbord (0,15 m); Gehweg (2,50 m)

*1) Der südliche Radfahrstreifen teilt sich vor der Einmündung Stübeheide in zwei separate Schutzstreifen (zum Abbiegen in die Stübeheide und Geradausfahren in den Mischverkehr), getrennt durch eine Verkehrsinsel in Form einer Markierung, auf.

Um den breiteren Straßenquerschnitt zwischen Hausnummer 52 und der Einmündung Stübeheide realisieren zu können, müsste ein Teil der zurzeit privat genutzten und auf öffentlichem Grund befindlichen Vorgärten in Anspruch genommen werden.

3.1.3 Gewählte Variante mit ausführlicher Begründung

Hintergrund

Derzeit kommt es aufgrund von diversen Gründen zu Konflikten zwischen den Fußgängern und den Radfahrern in den Nebenflächen. Abschnittsweise zum einen wegen fehlender separater Fahrradwege und zum anderen, da abschnittsweise die Gehwege auch für Radfahrer*innen zur Benutzung freigegeben sind. Außerdem sind abschnittsweise nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Zusätzlich kommt hinzu, dass die vorhandenen Radwege auf weiten Strecken baulich schadhaft und unterdimensioniert sind. Sie entsprechen nicht mehr den Vorgaben der aktuellen Regelwerke und werden schlicht den funktionalen Anforderungen nicht mehr gerecht.

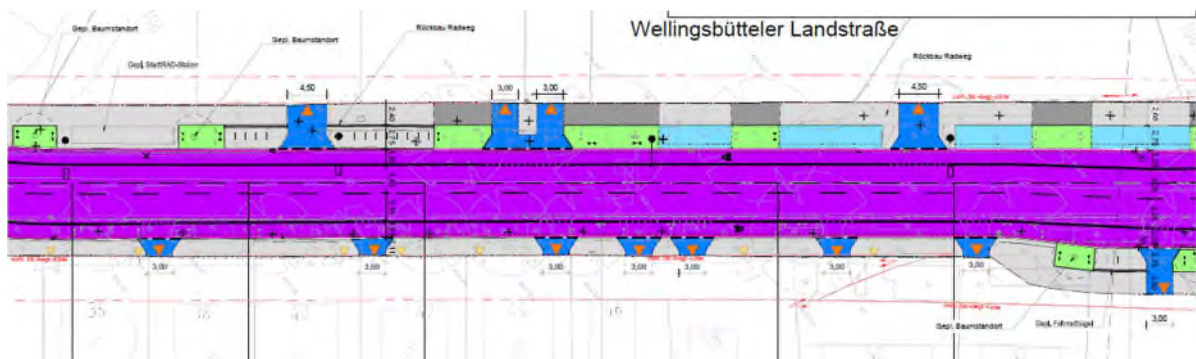
Auf der Südseite der Wellingsbütteler Landstraße gilt ab der Straße Wasserkamp gen Osten durchgehend die Regel „Radfahrer frei“ mit dem Verkehrsschild 1022-10 StVO „Radverkehr frei“. Auf der Nordseite ist fortlaufend ein unterdimensionierter separater Einrichtungsradweg vorhanden, welcher jedoch gemäß ReStra keine ausreichende Regelbreite von $b = 2,00$ m aufweist.

Überarbeitung der Straßenplanung

Aufgrund von Einwendungen der Anwohner hinsichtlich des geplanten Bauablaufs und der damit verbundenen Bauzeit sowie der weiter fortgeschrittenen Planung des Radschnellwegs wurde die Straßenplanung der zweiten Verschickung im Abschnitt Fuhlsbüttler Straße bis Stübeheide erneut überarbeitet. Die aktuelle Planung der dritten Verschickung beinhaltet im Abschnitt Stübeheide bis Borstels Ende weitestgehend die Inhalte der Zweitverschickung und wurde nach Möglichkeit gemäß den Stellungnahmen der TöB zur Zweitverschickung und der weiteren Abstimmungsbesprache ausgearbeitet.

Der Verlauf des Radwegs zwischen Fuhlsbüttler Straße und U-Bahn Klein-Borstel wird bestimmt durch die Planung des Radschnellwegs, welcher östlich des U-Bahn-Damms an die Wellingsbütteler Landstraße anschließt. Der allgemeine Radschnellwegstandard kann jedoch in diesem Abschnitt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der damit zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite nicht eingehalten werden. Der weitere Verlauf des Radwegs zwischen dem Anschluss und der Einmündung Stübeheide wurde in einem umfangreichen Abwägungsprozess unter Berücksichtigung von sechs Varianten festgelegt, der insbesondere die Radwegführung, die Anzahl der zu fällenden Bäume sowie den Eingriff in Privatgrundstücke berücksichtigt hat. Gegenüber der Vorzugsvariante der dritten Verschickung hat sich zur Erreichung einer größeren Verkehrssicherheit die Gestaltung des Knotenpunktes Stübeheide zu einem vollsignalisierten Knotenpunkt geändert. Hintergrund hierfür waren die nicht ausreichenden Aufstellflächen im Bereich der bisher geplanten Fußgängerfurt.

Die Variante 1 besteht aus der ursprünglichen Planung der Zweitverschickung mit beidseitigen Radfahrstreifen.



Die Variante 2 beschreibt einen durchgehenden Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Wellingsbütteler Landstraße.



Die Variante 3 besteht aus einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite zwischen Fuhlsbüttler Straße und dem Anschluss an den Radschnellweg östlich der U-Bahn-Haltestelle, anschließend wird die



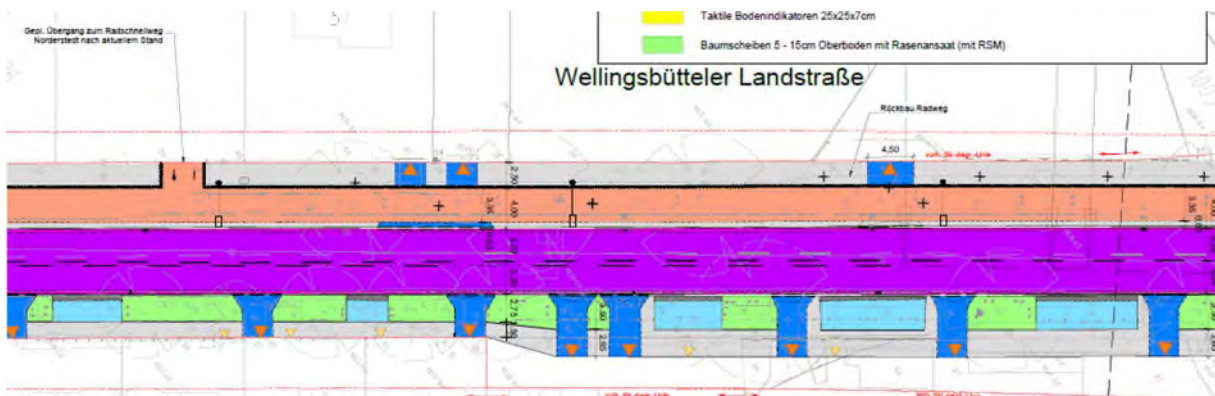
Fahrbahn über eine Sprunginsel gequert. Auf der Südseite verläuft der Zweirichtungsradweg neben der Fahrbahn bis zur Einmündung Stübeheide.

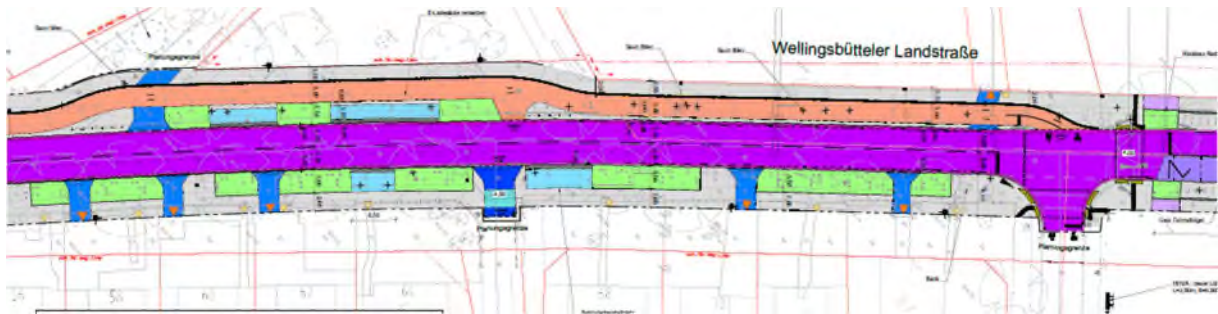


Variante 4 beschreibt den Verlauf des Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite hinter den Bestandsstraßenbäumen.



Variante 5 beschreibt den Verlauf des Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite, jedoch in den Nebenflächen angrenzend an die Fahrbahn. Ab der Hausnummer 61 verschwenken Geh- und Radweg in Richtung der nördlichen Bebauungsplangrenzen. Bezüglich der geplanten Inanspruchnahme privater Fläche steht der LSBG bereits in Abstimmung mit den Eigentümern, die Grünfläche gegenüber der Hausnummern 56 bis Einmündung Kleine Horst befindet sich in städtischem Eigentum. Geändert hat sich hier zudem gegenüber der dritten Verschickung die Führung der Fußgänger und des Radverkehrs im Rahmen eines vollsignalisierten Knotenpunktes.





In Variante 6 verläuft der Zweirichtungsradweg ebenfalls auf der Nordseite, im Bereich der Grundstücke Hs.-Nr. 57 bis 61 wird er jedoch zum Erhalt der Bestandsbäume vor den Grundstücken in Richtung Fahrbahn verschwenkt. Die Fahrbahn verschiebt sich ebenfalls in Richtung der südlichen Straßenbegrenzungslinie, wodurch auf der südlichen Seite nur ein untermaßiger Gehweg ca. 1,13m angeordnet werden könnte.





Tabelle 6: Variantenabwägung der Radverkehrsführung

Abwägung der Varianten für die Radverkehrsführung zwischen Fuhlsbüttler Straße und Stübeheide						
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
	Ursprungs- variante				Vorzugs- variante	
Radweg- führung	Radfahr- streifen beidseitig	Führung auf Südseite	Führung auf Nordseite bis Anschluss Radschnellwe- g, dann Fahrbahnquer- ung	Führung auf Nordseite, hinter den Straßenbäume n	Führung auf Nordseite, abschnittswei- se hinter den Straßenbäume n	Führung auf Nordseite
Eingriff Grün	-Fällen der Straßenbäu- me auf der Südseite (21) - Nachpflanzu- ng von 12 Bäumen zwischen Hs-Nr. 52 und Stübeheide	-Fällen der Bäume auf Nordseite im Abschnitt Hs- Nr. 57 bis 59 (3 St.) -Fällen von Bäumen auf Südseite im Abschnitt Hs- Nr. 48 bis Stübeheide (3 St.)	-Fällen von Bäumen auf Nordseite für Querung Radweg im Abschnitt Hs- Nr. 57-59 (3 St.) -Fällen von Bäumen auf Südseite im Abschnitt Hs- Nr. 48 bis 74 (5 St.)	Dreiecksfläche ggü. Kleine Horst innerhalb Bebauungspla- ngrenzen	-Fällen von 8 St. Straßen- bäumen zwischen Hs- Nr. 57 und ggü. Einmündung Stübeheide, anteilig Dreiecksfläche ggü. Kleine Horst innerhalb Bebauungspla- ngrenzen	-Fällen der Bäume auf Nordseite im Abschnitt Hs- Nr. 61 bis Stübeheide (2 St.) -Fällen von Bäumen auf Südseite im Abschnitt Hs-Nr. 48 bis Stübeheide (3 St.)
Eingriff Privatgrundst- ücke bzw. privat genutzte Flächen	Teilweise Inanspruchna- hme der privat genutzten Flächen vor Hs-Nr. 52 bis 74	Vollständige Inanspruchna- hme der privat genutzten Flächen vor Hs-Nr. 48 bis 74 und Rückbau der privat genutzten Gärten einschl. Fällen der dort vorhandenen Bäume	Teilweise Inanspruchna- hme der privat genutzten Flächen vor Hs-Nr. 48 bis 74 und Rückbau der privat genutzten Gärten einschl. Fällen der dort vorhandenen Bäume	Grunderwerb an Grundstücken Hs-Nr. 57 bis 71, Fällung von mehreren Bäumen erforderlich, Anzahl aktuell nicht bestimmbar, insbesondere Flurstück 976 (Hs.-Nr. 71)	Teilweise Inanspruchnah- me der privat genutzten Flächen vor Hs-Nr. 48 bis 74, jedoch nicht in demselben Maß wie bei V 1	Teilweise Inanspruchnah- me der privat genutzten Flächen vor Hs- Nr. 48 bis 74, jedoch nicht in demselben Maß wie bei V 1
Anschluss Stübeheide (geplante Fahrrad- straße)	-südliche Straßen- seite: direkt -nördliche Straßen- seite: FLSA Stübeheide	Einmündung in Stübeheide auf gleicher Fahrbahn- seite, Links- abbieger ungesichert	ungesicherte Querung östlich Radschnell- weg	Verschieben der FLSA auf Westseite der Kreuzung, dann gesicherte Führung in Stübeheide	Vollsignalisieru- ng des KP Stübeheide, dann gesicherte Führung in Stübeheide	Verschieben der FLSA auf Westseite der Kreuzung, dann gesicherte Führung in Stübeheide
Anschluss Radschnellwe- g	- nördliche Straßen- seite: direkt -südliche Straßen- seite: ungesicher- te Querung	ungesicherte Querung	direkt	direkt	direkt	direkt
Grundstücksz- ufahrten	Führung beidseitig auf der Straße, daher hier	sehr große Anzahl an Grundstücksz- ufahrten	ab Hs-Nr. 48 große Anzahl an Grundstücksz- ufahrten	nur wenige Grundstückszu- fahrten	nur wenige Grundstückszu- fahrten	nur wenige Grundstückszuf- ahrten



Abwägung der Varianten für die Radverkehrsführung zwischen Fuhlsbüttler Straße und Stübeheide						
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
	Ursprungs- variante				Vorzugs- variante	
	nicht relevant					
Denkmal- schutz	Umgebungsschutz: Alleebäume	Umgebungsschutz: Alleebäume	Umgebungsschutz: Alleebäume	Hs-Nr. 57-59: Ensemble- schutz inkl. Einfriedungen und Vorgärten	Umgebungsschutz: Alleebäume	Erhalt der drei Bäume vor Hs- Nr. 57-59
Sonstiges	-geringe Akzeptanz durch Anwohner:innen	-Anbindung des Zwei-Richtungs-Radwegs am Knoten Fuhlsbüttler Straße aufgrund der Geometrie schwierig	-Verbindung aus Wellingsbüttel zum Albert-Schweitzer-Gymnasium schlechter (zusätzliche Querung nötig)	-Großteil der Radfahrenden fährt bereits jetzt in beide Richtungen auf der Nordseite	-Großteil der Radfahrenden fährt bereits jetzt in beide Richtungen auf der Nordseite	- auf der Südseite streckenweise kein Gehweg möglich (Restbreite 1,13 m abzgl. 0,15 m Bord sowie 0,5 m Sicherheitsstreifen, verbleiben 0,48 m Gehwegbreite), damit keine fußläufige Erreichbarkeit einzelner Grundstücke möglich
Fazit	Variante nicht möglich, da dem Bezirk die Führung auf der Nordseite zwischen Fuhlsbüttler Str. und Radschnellweg zugesichert wurde -zudem geringe Akzeptanz durch Anwohner:innen, da geringes Sicherheitsgefühl	Variante nicht möglich, da dem Bezirk die Führung auf der Nordseite zwischen Fuhlsbüttler Str. und Radschnellweg zugesichert wurde	-teilweise Inanspruchnahme privat genutzter Flächen -Fällung von 8 Bäumen -ungesicherte Querung östlich d. Radschnellwegs -viele Grundstückszufahrten	Variante nicht möglich, da Eigentümer Hs-Nr. 59 nicht verkaufen wird (bisher keine Rückmeldung d. Eigentümer v. Hs-Nr. 57 u.61)	- teilweise Inanspruchnahme privat genutzter Flächen -Fällung von 8 Bäumen + gesicherte Querung an der Stübeheide + verhältnismäßig wenige Grundstückszufahrten + Großteil der Radfahrenden fährt bereits hier	- Fällung von 10 Bäumen - Variante nicht möglich, da in einem Teilabschnitt ggü. Hs.-Nr. 57-59 innerhalb der Straßenbegrenzungslinie kein Gehweg auf der Südseite hergestellt werden kann

Die gewählte Variante besitzt einen direkten Anschluss an den Radschnellweg sowie eine gesicherte Querung der Wellingsbütteler Landstraße über die umzuwandelnde FLSA an der Einmündung Stübeheide und erfordert einen geringen Eingriff in Privatgrundstücke. Für die Herstellung dieser Variante ist jedoch die Fällung von acht Straßenbäumen auf der Nordseite erforderlich.

Sichere Radverkehrsführung

Um den Radfahrenden, insbesondere den Schüler/innen, eine sichere und komfortable Möglichkeit anzubieten, wird auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße ein durchgehender Zweirichtungsweg in der Nebenfläche geplant. Eine gesicherte Querungsmöglichkeit für Radfahrende zur Stübeheide besteht an der FLSA, die in eine LSA mit Vollsignalisierung des Knotenpunktes umgewandelt wird sowie an der Fuhlsbüttler Straße. Der Anschluss an den Radschnellweg erfolgt östlich der U-Bahn-Haltestelle Klein-Borstel. Weiterhin werden in dieser Variante verhältnismäßig wenige Grundstücksüberfahrten gekreuzt und die Radverkehrszählungen vom 13.06. und 22.06.2023 haben gezeigt, dass bereits ein Großteil der Radfahrenden in beide Richtungen auf der Nordseite fährt.

Ein großer Anteil der Schüler/innen des Albert-Schweitzer-Gymnasiums kommen aus den Gebieten Klein-Borstel und Wellingsbüttel und dazu im Sommerhalbjahr nach Auskunft der Schulleitung davon die Mehrheit mit dem Fahrrad. Die durchgeführten Radverkehrserhebungen haben dabei insbesondere die Verbindung von Stübeheide in Richtung der Schule aufgezeigt. Daher wird an diesem Knotenpunkt die gesicherte Querungsmöglichkeit ausgebildet.

Um im Abschnitt Stübeheide bis Borstels Ende auf die Radfahrer im Mischverkehr hinzuweisen, wurde die Platzierung von Radpiktogrammen im Randbereich der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen geprüft. Diese Idee wurde aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit jedoch wieder verworfen.

Insgesamt ergeben sich somit die folgenden Vorteile bei der ausgearbeiteten Variante:

- Führung des Radweges auf der bereits bevorzugt von den Radfahrenden genutzten Nordseite
- Grunderwerb von kleinen Teilflächen, nur eine teilweise Inanspruchnahme der südlichen, privat genutzten Flächen/ Vorgärten
- Anschluss Stübeheide über eine gesicherte Querung
- Direkter Anschluss an den Radschnellweg
- Nur wenige zu querende Grundstückszufahrten

Weiterhin sind folgende Eckpunkte zu beachten, welche sich im Vergleich zu den anderen Varianten unter Berücksichtigung der deutlich erhöhten Verkehrssicherheit, insbesondere für die dort verkehrenden Schüler, eher geringfügig negativ darstellen:

- Fällung von 8 Bäumen und anteilige Nutzung der dreieckigen Grünfläche ggü. Kleine Horst
- Geltender Umgebungsschutz der Alleebäume bei Hs-Nr. 57-59 (Ensembleschutz)

Gepl. Linienbusverkehr der HOCHBAHN

Im Rahmen des Hamburg-Takts ist seitens des HVV geplant, eine Buslinie auf der Wellingsbütteler Landstraße und dem Wellingsbüttler Weg einzurichten. Um den geplanten beidseitigen Linienbusverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße sicher führen zu können, müssen insbesondere zwischen der U-Bahnstation Klein Borstel und Einmündung Stübeheide die Fahrstreifen angepasst werden.

Begegnungsverkehr

Geplante Fahrstreifenbreiten von 3,00 m und 3,25 m, im Mischverkehr ab Einmündung Stübeheide je Fahrstreifen ca. 3,75 m, ermöglichen Verkehrsräume zum Begegnen von z. B. Lkw/Lkw gemäß den aktuellen Richtlinien (ReStra 2022 – Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen).

3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die Baumaßnahme umfasst für die Straßenraumgestaltung im Wesentlichen die Leistungen:

In der folgenden Tabelle 6 ist der Aufbau der gepl. Verkehrsflächen aufgelistet.

Tabelle 7: Aufbau Verkehrsflächen der Vorzugsvariante

Aufbau Gehweg (gem. ReStra 2022, Tafel 6 angepasst, Zeile 2)			
	7,0 cm	Betongehwegplatten, grau, 25/25/7 cm Fugenmaterial 0/5	
	3,0 cm	Bettungssand Hmb 0/5	
80 MPa	20,0 cm	Frostschuttschicht	
45 MPa	Planum		
30,0 cm Gesamtaufbau			
Aufbau Parkstreifen mit TTE 800x400 mm MultiDrain-PLUS 2000 System (TTE-Bauweise 2)			
		Parkplatz*	Sicherheitstrennstreifen
	6,0 cm	TTE-Bauelement mit Füllsubstrat (Kunststoffgitter): Deckschicht 50% Oberboden BG2 0,4 30% Sand 0/2 20% Fertigkompost Rasensaat RSM 5.1	TTE-Bauelement mit TTE-Pflaster (5 Reihen Auspflasterung) TTE-Pflastersteine 8/8 cm, weiß (Kunststoffgitter)
	0,1 cm	Feinnetz	
	4,0 cm	Bettungssubstrat: 70% Splitt 0/4 15% Oberboden BG2 0,4 15% Fertigkompost	
20 MPa	25 cm	Schotter/Oberboden-Gemisch: DPR ≤ 93% 70% Splitt 0/4 15% Oberboden BG2 0,4 15% Fertigkompost	
10 MPa	Planum		
35 cm Gesamtaufbau			
Untergrundbehandlung: Tiefenlockerung mit TFI "Vitaleres Grün" System mit Substrateinbau: Das Substrat soll aus 75% stabilem Wurmkompost und 25% Agra Perlite (oder ähnlich) bestehen.			



Aufbau Parkplatz in Beton-Wabensteinpflaster Bk 0,3 (gem. ReStra 2022, Tafel 3, Zeile 3)			
	8,0 cm	Betonwabenpflastersteine, grau, 21,3/12,3 cm	
	4,0 cm	Bettungssand Hmb 0/4	
120 MPa	25,0 cm	Schottertragschicht 0/32	
	23,0 cm	Frostschuttschicht	
45 MPa	Planum		
60 cm Gesamtaufbau			
Aufbau Fahrbahn HS IV, Bk 3.2 (gem. ReStra 2022, Tafel 1 angepasst, Zeile 3b)			
	3,5 cm	Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb	
	6,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb	
	10,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb	
150 MPa	15,0 cm	Tragschicht HMV-Asche	
120 MPa	35,0 cm	Frostschuttschicht	
45 MPa	Planum		
70,0 cm Gesamtaufbau			
Aufbau Gehwegüberfahrten Bk 0,3 (Grundstückzufahrt)			
	8,0 cm	Betonwabenpflastersteine, grau, 21,3/12,3 cm	
	4,0 cm	Bettungssand Hmb 0/4	
120 MPa	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32	
100 MPa	33,0 cm	Frostschuttschicht	
45 MPa	Planum		
60,0 cm Gesamtaufbau			
Aufbau Gehwegüberfahrten Bk 1,8 (Einmündung ohne LSA)			
		Betonwabenpflastersteine	Taktile Platten (LF)
	10,0 cm	Betonwabenpflastersteine, grau, 21,3/12,3 cm	25x25 cm, b = 50 cm
	4,0 cm	Bettungssand Hmb 0/4	
150 MPa	25,0 cm	Schottertragschicht 0/32	
	31,0 cm	Frostschuttschicht	
45 MPa	Planum		
70,0 cm Gesamtaufbau			
Aufbau Busflächen Bk 3.2 (Gemäß ReStra Seite 53, Tafel 2 angepasst, Zeile 3.2)			
	26 cm	Betondecke	

150 MPa	20 cm	Tragschicht HMV-Asche
120 MPa	24 cm	Frostschuttschicht
45 MPa	Planum	
70,0 cm Gesamtaufbau		

* Die Befestigung des geplanten Parkplatzes vor Hausnummer 37 im Bereich der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel ist mit grauen Betonwabenpflastersteinen 21,3/12,3/8 cm vorgesehen.

Die bautechnische Ausführung der Maßnahme erfolgt gemäß der ZTV/ST-Hamburg 09 und der ReStra 2022. Abweichungen vom Regelaufbau und dem TTE-System sind im Rahmen der Ausführung möglich und werden im Baumschutzkonzept vom LSBG S2-Grün Ableitung für bestimmte, erforderliche Fallsituationen festgelegt.

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Für die Aufteilung und Abmessung des Querschnittes im Regelfall siehe Kapitel 3.1.1.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte

Die unsignalisierten Knoten werden zu Gehwegüberfahrten umgeplant. Die Mittelinsel am Knoten Fuhsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße wird verkleinert und regelkonform umgebaut.

Lichtsignalanlagen

Die Technik der LSA und FLSA wird angepasst bzw. ergänzt und die Maststandorte in der örtlichen Lage ggf. angepasst. Die LSA und FLSA werden zur Barrierefreiheit mit akustischen Signalgebern sowie mit taktilen Bodenindikatoren (taktile Platten) ausgestattet.

Die Änderungen (Grünpfeil und Sonderprogrammumschaltung) werden durch Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) durchgeführt. Im Hause des LSBG werden durch die Abteilung IVS (intelligente Verkehrssteuerung) lediglich die Signalpläne und -schaltungen berechnet und die notwendigen Änderungen als Kostenberechnungsgrundlage, ebenfalls durch IVS, an Hamburg Verkehrsanlagen geschickt. Diese Leistungen werden nicht Bestandteil der Ausschreibung.

Die von Hamburg Verkehrsanlagen vorgeschlagenen LSA-Schaltschrankstandorte wurden in die Planung übernommen. Die geplanten Standorte können sich bei Bedarf zum späteren Zeitpunkt in der Örtlichkeit ändern.

3.2.4 MIV

Die vorhandene Fahrbahn wird ab dem Knoten Fuhsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße bis zur Einmündung Stübeheide komplett neu sortiert. Dem MIV (motorisierter Individualverkehr) stehen dann im Bereich des Zweirichtungsweges bis zur Einmündung Stübeheide Fahrstreifenbreiten von 3,00 m bis 3,25 m zur Verfügung. Ab der Einmündung Stübeheide bis Ende der Wellingsbütteler Landstraße wird, wie im heutigen Bestand, für den MIV die Fahrbahn mit insgesamt ca. 7,50 m Breite und Fahrstreifen von ca. 3,75 m im Mischverkehr weiterhin bestehen bleiben.

Durch die Maßnahme ergeben sich nach Fertigstellung keine Änderungen hinsichtlich der Erreichbarkeit von Anliegern, z.B. durch Lieferverkehre, Handwerker etc., da eine durchgehende Befahrbarkeit der Wellingsbütteler Landstraße und der einmündenden Straßen weiterhin gegeben ist.

Eine Einschränkung für Großraum- und Schwertransporte ergibt sich, wie aktuell schon im Bereich der U-Bahn- Haltestelle Klein Borstel vorhanden, wo die Durchfahrthöhe unterhalb des bestehenden Brückenbauwerks der limitierende Faktor ist. Die nutzbare Fahrbahnbreite verringert sich im Abschnitt Fuhlsbüttler Straße bis Stübeheide gegenüber dem heutigen Bestand um bis zu einem Meter Breite zwischen den Bordlinien.

3.2.5 ÖPNV

U-Bahnhaltestelle der HOCHBAHN

Es finden keine Änderungen zum Bestand statt.

Bushaltestellen der HOCHBAHN

Für die Wellingsbütteler Landstraße ist im Rahmen des Hamburg-Taktes eine Buslinie im 20-Minuten-Takt geplant. Außerdem wird die Strecke als Linienweg für den S-Bahnersatzverkehr der Linie S1 in Anspruch genommen. Der S-Bahnersatzverkehr der Linie S1 wird unter anderem für die Dauer der Brückensanierungsarbeiten der DB 2027 bis 2028 benötigt.

Barrierefreie Bushaltestellen sind jeweils beidseitig und an den folgenden Bereichen / Knoten geplant:

- vor der FLSA an der U-Bahnstation Klein Borstel zum Umstieg zur U1
- Stübeheide
- Schluchtweg
- Kornweg (zzgl. 20m für Schienenersatzverkehr (S-Bahnersatzverkehr der Linie S1))
- Borstels Ende (beide Haltestellen auf Nord- und Südseite liegen im Wellingsbüttler Weg im Bezirk Wandsbek und befinden sich bereits im 2. Planungsabschnitt)

Um die Nebenflächen an den Haltestellen des Schienenersatzverkehrs (SEV) am Kornweg auch künftig nutzen zu können, werden an dieser Stelle keine Sonderborde, sondern normale Borde vorgesehen. Zudem werden die Bestandsbäume dort erhalten sowie die Flächen als Parkstände mit TTE-Pflaster-System geplant. Nach der Beendigung des SEV im Rahmen der DB-Baumaßnahme wird das TTE-Pflaster im Bereich der Haltestellen seitens des Bezirksamtes durch entsprechendes Bodenmaterial ersetzt.

Alle Haltestellen erhalten einen Fahrgastunterstand (FGU) ohne Seitenwände und Werbetafel und werden mit Sonderborden ausgestattet. An den geplanten Bushaltestellen auf Höhe der Hausnummer 175 und gegenüber 202, muss der Ausbau der Borde und der Einbau der Sonderborde unter Aufsicht baubegleitender Baumpflege erfolgen, um den Abriss anhaftender Bewurzelung an den alten Kastanienbäumen zu vermeiden.

Zu den aktuell geltenden Richtlinien ist auch der aktuelle Leitfaden vom Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen – Ein Leitfaden für Baulastträger“ zu berücksichtigen.

Schienenersatzverkehr – DB (Deutsche Bahn)

Die Wellingsbütteler Landstraße (und Wellingsbüttler Weg) wird bei Bedarf als S-Bahn Schienenersatzverkehr an den Haltestellen der S1/S11 Kornweg, Hoheneichen und Wellingsbüttel von der Deutschen Bahn in Anspruch genommen.

3.2.6 Fußgängerverkehrsführung

Die Gehwege werden im gesamten Planungsbereich an die neue Straßenplanung angepasst. Dem Fußgängerverkehr stehen in den nördlichen Nebenflächen Gehwegbreiten zwischen 1,55 m und 4,75

m und in den südlichen Nebenflächen zwischen 1,74 m (1,50 m im Bereich von Baumquartieren) und 4,50 m zur Verfügung. Die Bauminseln sowie Parkstände stellen hier das begrenzende Element dar.

Die Gehwege in der Fuhlsbüttler Straße werden im Knotenbereich Fuhlsbüttler Str./ Wellingsbütteler Landstraße im Zuge der Knotenpunktumgestaltung anlässlich der Herstellung des Radschnellwegs angepasst. Daher werden im Knotenpunktbereich nur in begrenztem Umfang Anpassungen vorgenommen und an den Bestand angeschlossen.

Die erforderlichen Bordsteinhöhen und taktilen Elemente an Fußgängerfurten werden gemäß ReStra 2022 berücksichtigt.

Es werden zusätzlich drei neue barrierefreie Querungsmöglichkeiten über die Wellingsbütteler Landstraße geschaffen:

- Höhe Hausnummer 136, mit einer 2,50 m breiten Mittelinsel und einer 4 m breiten Furt
- Höhe Hausnummer 142 (Querung insbesondere zum Gelangen zum Alsterwanderweg)
- Höhe Stüberedder

3.2.7 Radverkehrsführung

Radverkehr Ostseite Fuhlsbüttler Straße gen Norden

Unter Berücksichtigung des geplanten Radschnellwegs im Bereich des Knotenpunktes Fuhlsbüttler Straße wird in Abstimmung mit dem Bezirksamt Nord die Planungsgrenze an die östliche Fahrbahnaußenkante der Fuhlsbüttler Straße verlegt. Hintergrund ist die erforderliche Knotenpunktumgestaltung im Zuge des Radschnellweganschlusses.

Radverkehr Nordseite Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße gen Norden

Die Radverkehrsführung am Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße wird auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße vom geplanten Zweirichtungsradweg mit 3,00 m Breite im Bereich der LSA an den vorhandenen Radweg auf der Ostseite der Fuhlsbüttler Straße angeschlossen. Der Radverkehr fließt dabei hinter der Lichtsignalanlage.

Radverkehr Nordseite Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße auf Westseite (gen Süden)

Radfahrende, die aus der Wellingsbütteler Landstraße direkt nach links in die Fuhlsbüttler Straße (auf die Westseite) abbiegen möchten, wo sie dann den dortigen Radweg (Richtung Süd) erreichen können, können die vorhandenen Radwege nutzen.

Radverkehr Westseite Fuhlsbüttler Straße gen Süden

Der vorhandene Radweg auf der Westseite der Fuhlsbüttler Straße wird im Rahmen der Planung des Radschnellwegs angepasst. Im Rahmen dieser Maßnahme erfolgt an der Planungsgrenze lediglich ein Anschluss an den Bestand.

Radverkehr Ostseite Fuhlsbüttler Straße gen Osten (in die Wellingsbütteler Landstraße)

Auf der Ostseite der Fuhlsbüttler Straße von Richtung Süden in die Wellingsbütteler Landstraße wird der Radverkehr über den Knotenpunkt auf die Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße zum geplanten Zweirichtungsradweg mit 3,00 m Breite geleitet.

Radverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße

Der Radverkehr in der Wellingsbütteler Landstraße wird zukünftig von der Fuhlsbüttler Straße bis Stübeheide über einen Zweirichtungsradweg von 3,00 m Breite auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße geführt. Auf Höhe der Hausnummer 19 muss der Zweirichtungsradweg aufgrund der 12837, 13619, 13620 -Wellingsbütteler Landstraße, von Fuhlsbüttler Straße bis Borstels Ende

Bestandbebauung auf einem kurzen Abschnitt auf 2,50 m Breite zugunsten des Gehwegs verschmälert werden.

Durch neu geplante taktile Platten wird der Zweirichtungsradweg zum Gehweg hin abgegrenzt. Im Knotenpunkt Stübeheide wird der Radverkehr über die Wellingsbütteler Landstraße in die Stübeheide geführt, welche künftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Dafür wird der Knotenpunkt mit FLSA in bisher einem Knotenarm in einen vollsignalisierten Knotenpunkt mit einer Fußgängerfurt in einem Knotenarm der Wellingsbütteler Landstraße vorgesehen. Die Radfahrenden können vom Zweirichtungsradweg signalisiert nach Osten in die Wellingsbütteler Landstraße oder in die Stübeheide einfahren.

Ab der Einmündung Stübeheide bis Borstels Ende geht der Radverkehr, wie derzeit praktiziert, in den Mischverkehr über.

Der vorhandene Radweg in den Nebenflächen auf der Nordseite von ca. Hausnummer 13 bis Hausnummer 281 (bis zur Ausbaugrenze) sowie auf der Südseite ab ca. Station 0+025 bis ca. 0+040 (Einmündung Wasserkamp) wird zurückgebaut.

Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Stübeheide

Als Alternative zur Führung im Mischverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße wird mit der Umgestaltung des Knotens Stübeheide dem Radfahrer ermöglicht, die Stübeheide und Borstels Ende als Ausweichstrecke zu nutzen. Die Widmung der Straßen als Tempo-30-Zone bietet dem Radfahrenden in Abstimmung mit Polizei und Bezirksamt ausreichend Sicherheit und ein zügiges Vorankommen.

Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Schluchtweg

Aufgrund der sehr starken Nutzung des Abschnittes zwischen dem Schluchtweg und dem barrierefreien Zugang zum Alsterwanderweg durch Schüler*innen der Albert-Schweitzer-Schule (ASS) als auch durch die Klein Borsteler z.B. aus der Frank'schen Siedlung wird in der nördlichen Nebenfläche schräg gegenüber der Einmündung Schluchtweg ein einseitiger Zweirichtungsradweg mit 3,00 m Breite vorgesehen. Die geplante Radquerung ermöglicht dem Radfahrenden einen barrierefreien und direkten Zugang aus dem Schluchtweg heraus über die Wellingsbütteler Landstraße zum Alsterwanderweg und umgekehrt. Die Befestigung der Radquerung in der Nebenfläche erfolgt mit roten Pflastersteinen und die Oberfläche wird zudem mit Pfeilen und Fahrradpiktogrammen markiert. Der Bordstein im Bereich der Radquerung wird abgesenkt.

Knoten Wellingsbütteler Straße/ Kornweg

Für den Rechtsabbiegenden wird der Radverkehr aus dem Mischverkehr der Wellingsbütteler Landstraße (Südseite) auf den geplanten kurzen Radfahrstreifen im Kornweg (Westseite) geführt und anschließend gleich hinter der FLSA auf den vorhandenen Radweg aufgeleitet. Durch eine geplante Fahrradweiche hat der Radfahrende auch die Möglichkeit direkt auf der Fahrbahn im Mischverkehr auf dem Kornweg zu fahren. Der Geradeausfahrende auf der Wellingsbütteler Landstraße kann die Fahrt weiterhin im Mischverkehr fortsetzen.

Die Radverkehrsführung aus dem Kornweg (Ostseite) in die Wellingsbütteler Straße heraus erfolgt vom Bestandsradweg über eine geplante Ableitung sowie aus dem Mischverkehr des Kornwegs.

Der Radverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße aus Nordost kommend und in den Kornweg weiterführend wird über eine geplante Haltebucht vor der LSA (ca. Station 1+670) und anschließend über die geplante Radfurt in den Kornweg ermöglicht.

Gepl. Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg

Der geplante Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme. Da der geplante Streckenverlauf jedoch einen Teilabschnitt der Wellingsbütteler Landstraße sowie den Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße betrifft, wird die aktuelle Planung des Radschnellwegs in die aktuelle Straßenplanung aufgenommen und berücksichtigt.

Gemäß aktuellem Stand der Planung soll der Radschnellweg Bad Bramstedt – Hamburg auf der ehemaligen Güterbahntrasse parallel zur U1 verlaufen. Östlich der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel soll der Anschluss des Radschnellwegs auf das Straßenniveau (Wellingsbüttler Landstraße) erfolgen. Derzeit befindet sich der geplante Übergang zwischen der U-Bahnstation Klein Borstel und der Hausnummer 57.

Zwischen der Fuhlsbüttler Straße und der U-Bahnstation Klein Borstel ist ein 3 m breiter Zweirichtungsradweg geplant. Dieser wird ab der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel bis zum Knotenpunkt Stübeheide mit einer Breite von 3,00 m fortgeführt. Für die Einrichtung des Zweirichtungsradwegs sind weitere Baumfällungen erforderlich. Um diesen Radweg angemessen an die Fuhlsbüttler Straße anschließen zu können, sind darüber hinaus Anpassungen am gesamten Knotenpunkt erforderlich, die jedoch nicht im Rahmen dieser Maßnahme durchgeführt werden.

Von Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße führt der Radschnellweg weiter in Richtung Im Grünen Grunde. Über die Rathenaustraße erfolgt ein Anschluss an die Veloroute 4 und über die Sengelmanstraße an den Pergolenradweg, der bereits Radschnellwegstandard aufweist.

3.2.8 Ruhender Verkehr

Der unbewirtschaftete Parkraum in der Wellingsbütteler Landstraße wird zu einem großen Teil erhalten bleiben. Um jedoch den historischen Allee-Charakter der Wellingsbütteler Landstraße beizubehalten und durch Lückenschluss abschnittsweise zu verbessern, sind auf einigen derzeit langen Parkplätzen jeweils neue Baumquartiere und Baumneupflanzungen vorgesehen.

Die Parkplätze werden nicht markiert. Die Umsetzung für behindertengerechte Parkstände wurde geprüft, aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse durch den schmalen Querschnitt ist die regelkonforme Herstellung von behindertengerechten Parkständen in der Wellingsbütteler Landstraße nur im Abschnitt zwischen Hausnummer 46 und der Einmündung Stübeheide auf der Südseite möglich. Hier werden jeweils die äußeren Parkstände als Behindertenparkstände ausgewiesen. Darüber hinaus werden zwei Behindertenparkstände auf dem Flurstück 716, links von der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel, vorgesehen.

Im Planungsbereich sind keine Ladezonen vorhanden, anliegende Betriebe besitzen jeweils eigene Grundstückszufahrten.

Um einen weiteren vollwertigen Parkstand generieren zu können, muss auf der Nordseite gegenüber der Hausnummer 64 eine vorhandene E-Ladesäule versetzt werden. Zudem verursacht diese E-Ladesäule künftig Leitungskonfliktpunkte. Der neue Standort ist daher auf dem Parkplatz gegenüber der Hausnummer 106 geplant. Bezüglich neu zu errichtender E-Ladesäulen sind keine weiteren Bedarfe an den Vorhabenträger herangetragen worden. Vorschläge für neue öffentliche Ladepunkte können durch Privatpersonen an Stromnetz Hamburg übermittelt werden.

Es wird vor Hausnummer 37 eine Parkfläche mit einer Länge von 12 Metern vorgesehen. Diese zwei Parkplätze sollen dauerhaft mit einem eingeschränkten Halteverbotsschild ausgestattet werden, um insbesondere Lieferverkehre für die ansässige Gastronomie zu ermöglichen. Daher wird diese Parkfläche abweichend zu dem TTE-System mit grauen Betonwabenpflastersteinen 21,3/12,3/8 cm befestigt.

Durch die geplante Straßenbaumaßnahme werden auf beiden Straßenseiten insgesamt 155 Parkstände entstehen. Im Vergleich zum Bestand von 215 Parkständen entfallen 60 Parkstände. Diese



hohe negative Bilanz resultiert aus geplanten Bushaltestellen, Baumquartieren, Fahrradbügeln, Querungen sowie zum Teil aus Erweiterungen von vorhandenen Baumquartieren. Durch die stark variierenden vorhandenen Parkplatzlängen wurde als Berechnungsansatz für die Ermittlung der Anzahl der vorhandenen und geplanten Parkstände, gemäß Richtlinie ReStra 2022, für einen Gehwegparkstand eine Länge von 5,70 m angenommen. Vorhandene Parkplätze kleiner als 11,40 m wurden sowohl im Bestand als auch in der Planung als ein Parkstand gezählt. Vorhandene Parkplätze größer als 11,40 m wurden als zwei Bestands- und Planungsparkstände gezählt (zwei reguläre Parkstände 5,70 m +5,70 m). Darüber hinaus werden in einzelnen Fällen untermäßige Parkstände befestigt, jedoch in der Parkraumbilanz nicht weiter berücksichtigt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung ist mehrfach der Wunsch geäußert worden, vorhandene Parkplätze weitestgehend zu erhalten. Dieser Bitte konnte unter Berücksichtigung der übrigen Ansprüche an die Gestaltung des Straßenraums nur begrenzt nachgekommen werden.

Die vorhandenen unbewirtschafteten Parkplätze werden aktuell zu einem Teil von den Anwohnern genutzt, denen auf ihren Grundstücken keine eigenen Parkflächen zur Verfügung stehen. Da es sich bei den meisten angrenzenden Grundstücken jedoch um Ein- oder Mehrfamilienhäuser handelt, auf deren Grundstücken Parkflächen vorhanden sind, ist der Bedarf nur dort erhöht, wo in größerem Umfang Blockbebauung vorherrscht, z.B. in der Frank'schen Siedlung. Dies ist in der Planung weitestgehend berücksichtigt worden. Zu einem anderen Teil werden die Parkflächen auch von Besuchern des Alsterparks sowie von Pendlern in Anspruch genommen. Durch den zukünftigen Ausbau des ÖPNV in diesem Bereich sowie der geplanten Stärkung des Radverkehrs in der Umgebung kann davon ausgegangen werden, dass sich die Reduzierung der Parkflächen nur bedingt negativ auswirkt. Die streckenabschnittsweise Zusammensetzung der Parkplätze sind in den unteren Tabellen aufgelistet:

Parkstandbilanz

In der folgenden Tabelle 7 sind die vorhandenen und geplanten Parkstände für die Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße streckenabschnittsweise aufgelistet.

Tabelle 8: Parkstandbilanz Nordseite

Nordseite*			
Streckenabschnitt	Anzahl Parkstände		
	Bestand	Planung	Ab-/ Zunahme
Fuhlsbüttler Straße / Struckholtzwiete	0	0	0
Struckholtzwiete / ca. U-Bahnstation Kl. Borstel	0	2	+2
ca. U-Bahnstation Kl. Borstel / Grüner Winkel	105	58	-47
Grüner Winkel / Borstels Ende	22	23	+1
Gesamt Nordseite	127	83	-44

* Nordseite = linke Straßenseite und Südseite = rechte Straßenseite

In der folgenden Tabelle 8 sind die vorhandenen und geplanten Parkstände für die Südseite der Wellingsbütteler Landstraße streckenabschnittsweise aufgelistet.

Tabelle 9: Parkstandbilanz Südseite

Südseite*			
Streckenabschnitt	Anzahl Parkstände		
	Bestand	Planung	Ab-/ Zunahme
Fuhlsbüttler Straße / Wasserkamp	0	0	0
Wasserkamp / Kleine Horst	12	6	-6
Kleine Horst / Stübeheide	1	1	0
Stübeheide / Schluchtweg	33	25	-8
Schluchtweg / Kornweg	17	15	-2
Kornweg / Borstels Ende	25	20	-5
Gesamt Südseite	88	67	-21

* Nordseite = linke Straßenseite und Südseite = rechte Straßenseite

In der folgenden Tabelle 9 ist der Parkstandbilanz für vorhandene und geplante Parkstände für die gesamte Wellingsbütteler Landstraße aufgelistet.

Tabelle 10: Parkstandbilanz Gesamt

Gesamt (Nord- und Südseite*)			
Streckenabschnitt	Anzahl Parkstände		
	Bestand	Planung	Ab-/ Zunahme
Fuhlsbüttler Straße / Borstels Ende	<u>215</u>	<u>150</u>	<u>-65</u>

* Nordseite = linke Straßenseite und Südseite = rechte Straßenseite

Gestaltung Parkplätze

Alle vorhandenen und geplanten Parkplätze sind als Gehwegparkplätze geplant und werden mit dem TTE-MultiDrain-PLUS 2000 System (Bauweise 2) neu hergestellt. Die Breite des Parkplatzes, inkl. des

Sicherheitstrennstreifens beträgt 2,75 m. Die Parkplatzbreite, einschl. Rasenbord von 5 cm, beträgt 2,10 m. Die Breite des Sicherheitstrennstreifens, einschl. dem vorhandenen Granitbord von 15 cm, beträgt 0,65 m zur Fahrbahn. Der Parkplatz wird mit dem „TTE-Grün 2“ und dem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (ohne vorhandenen Granitbord) mit dem „TTE-Pflaster 2“ in fünf Reihen mit TTE-Pflastersteinen hergestellt. Aufbaustärke und Aufbaumaterial der Tragschicht und Bettung vom „TTE-Pflaster 2“ sollen identisch zu „TTE-Grün 2“ sein. Beide erhalten zusätzlich eine Untergrundbehandlung/Tiefenlockerung mit dem TFI "Vitaleres Grün" System mit Substrateinbau. Das Substrat soll aus 75% stabilem Wurmkompost und 25% Agra Perlite (oder ähnlich) bestehen.

Die folgende Abbildung 9 stellt das MultiDrain-PLUS 2000 System zur besseren Veranschaulichung als Beispiel dar:



Abbildung 9: Beispiel MultiDrain-PLUS 2000 System, Quelle: www.huebner-lee.de

Bei der Sanierung und dem Neubau von Parkplätzen werden falls erforderlich alternative Bauweisen zum TTE-System im Rahmen des Baumschutzkonzeptes definiert. Ein Baumsachverständiger wird die Gesamtmaßnahme begleiten.

3.2.9 Grundstückszufahrten

Die Grundstückszufahrten werden gemäß Richtlinie ReStra 2022 hergestellt. Die vorhandenen Grundstückszufahrten werden gemäß Richtlinie in den erforderlichen Breiten hergestellt. Eine Rechtsprüfung seitens LSBG zum Genehmigungsstand der Zufahrten erfolgt nicht.

Für einzelne Gehwegüberfahrten, wie beispielsweise vor Hausnummer 205, die im Bereich der Kronentraufen liegen, werden im Rahmen des Baumschutzkonzeptes vom Regelaufbau abweichende adäquate Lösungen gefunden. Ein Baumsachverständiger wird die Gesamtmaßnahme begleiten.

3.2.10 Grün- und Baumpflanzungen

Allgemein

Im Zuge der Straßenplanung wurde am 24.03.2020 eine Begehung mit dem LSBG und dem Planungsbüro IPP durchgeführt. Ziel des Begehungstermins war es, sich einen Überblick über den Baumbestand im Planungsbereich zu verschaffen, um mögliche Konfliktpunkte zur Planung im Vorweg

zu identifizieren. Hierbei wurde festgestellt, dass der Wurzelraum der Bäume weit über die Krone hinausgeht und dadurch die Nebenflächen massiv durchwurzelt sind. Folglich wurde in Absprache mit IPP seitens LSBG festgelegt, dass die Bordlinie und die Bordanlagen im gesamten Planungsbereich erhalten bleiben sollen. Ausnahmen bestehen im Bereich der gepl. Fahrbahnanpassung auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und U-Bahnstation Klein Borstel, wo die Bordlinie weiter in die Fahrbahnfläche verschoben wird. In diesem Bereich existieren zudem keine Bestandsbäume.

In Abstimmung mit der Grünabteilung des Bezirksamtes HH-Nord (MR3) wird die zu wählende Leitbaumart für Ersatzpflanzungen im Baumschutzkonzept vom LSBG S2-Grün Abteilung definiert. Zudem wird die Baumpflege gemäß Vorgabe der Grünabteilung des Bezirksamtes HH-Nord (MR3) berücksichtigt.

Für alle Baumquartiere muss ein durchwurzelbarer Raum von mindestens 12 m³ hergestellt werden. Bei einer 6 m² großen Baumscheibe, müsste somit die Pflanzgrube eine Tiefe von 2 m haben - ab einer Tiefe von 1,25 m muss mit einem Verbau gearbeitet werden. Alternativ kann der Wurzelraum durch überbaubare Substrate unterhalb von befestigten Flächen ausgeweitet werden.

Alternative Bauweisen für geplante Gehwege und Gehwegüberfahrten, Einfassungen von Baumquartieren und dergleichen werden im Rahmen des Baumschutzkonzeptes definiert und in der Ausschreibung berücksichtigt.

Der Einbau sowie Umbau der Mastfundamente von öffentlichen Beleuchtungen, Lichtsignalanlagen, Fahrgastinformationssystemen, Schaltschränken, Verteilerschächten, Werbeträgern oder Ähnlichem erfolgt mit baumpflegerischer Begleitung. Ein Baumsachverständiger wird die Gesamtmaßnahme begleiten.

Alle vorhandenen Beton-Wurzelbrücken, wie beispielsweise vor Hausnummer 100 oder 102, werden an den jeweiligen Baumquartieren im IST-Zustand erhalten bleiben.

Bestandsbäume

Laut dem Bezirksamt Hamburg-Nord N/MR3 existiert in der Wellingsbütteler Landstraße bis vor Hausnummer 100 Lindenbestand, insgesamt 54 Stück. Vor Hausnummer 100 erfolgt ein Wechsel auf die Leitbaumart Kastanie mit 113 Stück. Im Streckenverlauf befinden sich auch 29 Eichen sowie ca. 16 andere Bäume (Ahorn, Hainbuche, Hasel, Robinie, Ulme). Der Großteil der im Baufeld befindlichen Straßenbäume ist hochsensibler alter Kastanienbestand, Pflanzjahre ab 1880 sowie 20er/30er-Jahre mit Nachpflanzungen jüngerer Datums.

Der historische und ökologische Wert des Baumbestandes, insbesondere der hochsensiblen Kastanienbäume, ist dem LSBG bekannt und wurde bei der Planung des Baumschutzkonzeptes berücksichtigt. Die Abteilung LSBG S2-Grün begleitet die Baumaßnahme mit einem Baumschutzkonzept und einer wissenschaftlichen Begleitung (s. Punkt 3.2.10 unter Allgemein)

Baumscheiben/Baumquartiere

Es wird an der Größe der Baumscheiben im Ist-Zustand festgehalten. Dadurch können die alten Baumschutzbügel bestehen bleiben und weiterverwendet werden. Ein zusätzlicher Eingriff in den Wurzelbereich der Bäume wird somit ausgeschlossen. Abweichend hiervon sind ca. 11 Baumquartiere, die gemäß ÖB-Maststandort Planung von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) erweitert werden müssen, um die betroffenen ÖB-Maste aus dem Bereich der vorhandenen/geplanten Parkplätze zu versetzen bzw. sie zu schützen. Dabei werden an den vorhandenen Baumschutzbügel keine Veränderungen vorgenommen. Vorhandene Baumquartiere, die die vom LSB S2-Grün Abteilung geforderte Größe von 6 m² an unversiegelte Fläche unterschreiten, werden vergrößert.

Um die unversiegelte Baumscheibenfläche für die Bestandsbäume zu erhöhen, wird zum einen mit dem TTE-System im Bereich der angrenzenden Parkstände gearbeitet, außerdem soll überall dort, wo im Gehwegbereich neben den Bäumen keine Oberflächenbefestigung durch Platten oder Asphalt vorhanden ist, ebenfalls das TTE-System (befüllt mit grauen (Farbe wie Gehwegplatten) Pflastersteinen) auf ganzer Gehwegbreite zum Einsatz kommen. Ein entsprechender Massenansatz ist im Leistungsverzeichnis berücksichtigt. Zusätzlich soll pro laufendem Meter TTE-Gehweg ein „Lüfterstein“ (siehe Abbildung 6) statt eines Gehwegsteins zum Einsatz kommen. Dadurch kann die Baumscheibe punktuell vergrößert werden und die darunterliegenden Wurzeln erhalten die notwendige Belüftung und Bewässerung. Tiergartenband (Stahlband) wird in den Bereichen vorgesehen, wo normale Gehwegplatten neben den Bäumen geplant sind.



Abbildung 10: Beispiel eines Lüftersteins | Quelle: LSBG

Die Einfassung der Baumquartiere zum Gehweg erfolgt mittels Stahlbändern, sogenanntem „Tiergartenband“ (siehe Abbildung 7). Diese Stahlbänder haben eine Tiefe von 10 cm oder 15 cm und werden bündig mit der Oberflächenbefestigung abschließen.



Abbildung 11: Beispiel eines Stahlbandes in Hamburg | Quelle: IPP

Geplante Baumfällungen seitens Hamburger Stadtentwässerung (HSE)

Hamburg Wasser – HSE plant im Zuge seiner Leitungsbaumaßnahme (Siel-Sanierung) insgesamt 3 Bäume zu fällen. Diese Bäume befinden sich im Knotenbereich Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße auf der südlichen Mittelinsel der Fuhlsbüttler Straße. Die HSE wird sich bezüglich der Ersatzpflanzungen mit dem LSBG und dem Bezirksamt Hamburg-Nord (MR3) abstimmen.

Zudem stimmt sich die HSE zurzeit mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord und einem Baumgutachter über die mögliche Fällung eines vierten Baumes auf Höhe der Hausnummer 790 der Fuhlsbüttler Straße in der östlichen Nebenfläche, ab. Dieser Baum liegt außerhalb der Planungsgrenzen des Straßenbaus, wird jedoch im Rahmen des Leitungsbau für das Mischwassersiel berührt.

Baumfällungen

Durch den Wegfall der zuvor geplanten beidseitigen Radfahrstreifen entfallen die zuvor geplanten Baumfällungen auf der Südseite.

Dafür müssen durch den nördlich geplanten Zweirichtungsweg acht Bestandsbäume gefällt werden.

Es erfolgt weiterhin ein Rückbau der privat genutzten Vorgärten auf öffentlichem Grund, jedoch verringert sich dieser so, dass die zuvor geplanten sechs Baumfällungen entfallen und der Baumbestand erhalten bleiben kann.

Ferner müssen aufgrund von geplanten Muffenbaugruben einige Bestandsbäume gefällt werden. Diese befinden sich an den folgenden Stellen:

- 1 Baumstumpf gegenüber Hausnummer 176 aufgrund Muffenbaugrube
- 1 Baum Höhe Hausnummer 253 aufgrund Muffenbaugrube (dieser Baum wird erst bei Herstellung der Muffenbaugruben gefällt und nicht während der Ausführung der Baumaßnahme)



Rückbau Vorgärten

Zwischen Hausnummer 46 und Einmündung Stübeheide wird der LSBG zur Herstellung von regelkonformen Breiten für den Gehweg und die Grünfläche die vorhandenen, in städtischer Hand liegenden Flächen der Vorgärten ausnutzen und dafür einen Teil der zurzeit privat genutzten und auf öffentlichem Grund befindlichen Vorgärten in Anspruch nehmen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Es werden insgesamt 21 neue Bäume gepflanzt. Weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft sind nicht vorgesehen.

In der folgenden Tabelle 11 sind die gepl. Baumneupflanzungen aufgelistet.

Tabelle 11: Liste der geplanten Baumneupflanzungen

Höhe Einmündung	Hausnr. /	Straßenseite* ¹⁾	Anzahl
	13	Süd	2
	41	Süd	1
	41	Nord	1
	36	Süd	1
	65 a - g	Nord	1
	112	Süd	1
	122	Nord/ Süd	2
	gegenüber 134	Nord	1
	155	Nord	1
	161	Nord	1
	166	Süd	2
	165c	Nord	1
	179/181	Nord	1
	187a	Nord	1
	205/207	Nord	1
	217 (Höhe Kornweg)	Nord	1
	223	Nord	1
	239	Nord	1
insgesamt		21 neue Bäume	

*¹⁾ Nord = linke Straßenseite und Süd = rechte Straßenseite

Baumbilanz

Es müssen im Planungsbereich insgesamt 9 Bäume gefällt werden. Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dafür 21 Bäume geplant, siehe Tabelle 11 oben. Somit ergibt sich eine positive Bilanz von plus zwölf Bäumen.

Die Erweiterung des vorhandenen Straßenquerschnittes ist zwingend erforderlich, um dem in beide Richtungen geplanten Linienbusverkehr der HOCHBAHN zu gewährleisten. Außerdem kann dadurch dem Radverkehr ein sicherer und regelkonformer Zweirichtungsradweg mit 3,00 m Breite zur Verfügung gestellt werden.



Die geplante Fällung der Bestandsbäume an den Haltestellen des Schienenersatzverkehrs (SEV) am Kornweg (zwei auf Höhe der Hausnummern 211/213 und zwei auf Höhe der Hausnummer 228a) sowie an der Bushaltestelle Schluchtweg Höhe Hausnummer 174 wird, sofern möglich, durch den Einsatz des TTE-Systems im Bereich des Baumquartiers vermieden.

3.2.11 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Straßenausstattung

Die Ausstattung bleibt größtenteils wie im Bestand erhalten, ggf. werden die Standorte angepasst. Schadhafte Gegenstände werden ausgetauscht.

Baumschutzbügel: Vorhandene Baumschutzbügel werden nach Möglichkeit weiterverwendet, um Baumwurzeln zu schützen. Nur sofern zwingend erforderlich werden sie durch neue ersetzt. Für geplante Baumquartiere und ggf. zu erneuernde Baumschutzbügel sind Baumschutzbügel-Typ Protect 800 oder gleichwertig vorgesehen.

Schilder:

Alle Schilder werden erneuert.

Stolpersteine

Alle neun Bestandsstolpersteine müssen während der Bauzeit durch die Straßenbaufirma aufbewahrt und nach der Baumaßnahme am Ursprungsort wiedereingesetzt werden.

Zwei Stück befinden sich am Haus Nummer 110, fünf Stück am Haus Nummer 165, ein Stück am Haus Nummer 186 sowie ein Stück am Haus Nummer 243.

Fahrradbügel: An den folgenden Stellen sind neue Fahrradbügel in der Wellingsbütteler Landstraße geplant.

Tabelle 12: Liste der geplanten Fahrradbügel

Höhe Einmündung	Hausnr. /	Straßenseite*1)	Anzahl in Stück
	26-28	Süd	9
	Höhe der U-Bahnstation Klein Borstel	Nord	12
	Stübeheide	Nord	7
	Stübeheide	Süd	5
	96	Nord	7
	110	Süd	2
	112	Süd	4
	116	Süd	3
	Gegenüber 134/136	Nord	8
	142	Süd	2
	142	Nord	2
	148	Süd	3
	150	Süd	3
	160	Süd	4
	161a	Nord	6
	170/172	Süd	6



Höhe Einsmündung	Hausnr. /	Straßenseite*1)	Anzahl in Stück
	174	Nord	4
	Schluchtweg	Nord	11
	176	Süd	4
	207	Nord	4
	202	Süd	8
	Grüner Winkel	Nord	2
	217	Nord	4
	217	Süd	4
	223	Nord	3
	230a	Süd	3
	242f	Süd	7
	247	Nord	3
	247	Süd	3
	255	Nord	3
	257	Nord	3
	273	Nord	1
	Borstels Ende	Süd	4
	281	Nord	3
insgesamt geplante Fahrradbügel			157

*1) Nord = linke Straßenseite und Süd = rechte Straßenseite

Die neuen Fahrradbügel werden in Senkrechtaufstellung in der Nebenfläche und zum Gehweg hin durch Kleinpflasterstreifen abgegrenzt.

Die P+R-Betriebsgesellschaft mbH möchte die bereits vorhandenen 12 Fahrradbügel an der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel mittels Sondernutzungsgenehmigung in seinen Betrieb nehmen, der LSBG stimmt dem zu.

Fahrradbügel-Bilanz

Nach der Baumaßnahme werden dem Radfahrenden einschließlich der vorhandenen 12 Fahrradbügel an der U-Bahnstation Klein Borstel insgesamt 157 Fahrradbügel, davon 13 Lastenradbügel, zur Verfügung stehen.

StadtRAD-Station

Im Radius von 100 m um die Haltestelle Klein Borstel vor der Hausnummer 28 ist eine StadtRAD-Station mit 12 Fahrrädern (12 Solo-Stellplätze mit 0,80 m Abstand zueinander) inkl. einem Terminal geplant. Der Gehweg im Bereich der geplanten StadtRAD-Station wird aufgrund des Platzmangels auch als Rangierfläche für die 12 Fahrräder fungieren.

Öffentliche Beleuchtung

Zum Teil werden aufgrund baulicher Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten Maste der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) versetzt.

Betroffen sind 5 öffentliche Beleuchtungsmaste, davon befinden sich 4 Stück auf der Nordseite der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und U-Bahnstation Klein Borstel und einer

auf der Mittelinsel im Knoten Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße. Aufgrund der Fahrbahnverbreiterung und Verkleinerung der Mittelinsel werden die fünf ÖB-Maste versetzt. Alle zu versetzenden ÖB-Maste sind in den verkehrstechnischen Lageplänen gekennzeichnet.

Darüber hinaus wird aufgrund der zurzeit unzureichenden Ausleuchtung der Fahrbahn und insbesondere der Nebenflächen die öffentliche Beleuchtung mit modernen LED-Leuchten ausgestattet. Aufgrund der sehr vielen Leitungskonfliktpunkte mit dem ursprünglichen Beleuchtungskonzept (Stand 02.10.2020) hat Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) am 08.12.2020 ein neues und angepasstes Beleuchtungskonzept übergeben, das vollständig in die bisherige Planung übernommen wurde. Auf Basis der vorliegenden aktualisierten Planung wird mit HHVA ein angepasstes Planungskonzept abgestimmt, welches an die Anforderungen an den Verkehrsraum angepasst ist.

3.2.12 Entwässerung

Die Fahrbahn wird mit Dachgefälle erneuert. In diesem Zug werden auch die Trummen (Straßenabläufe), Trummenanschlussleitungen und Wasserläufe im Planungsgebiet komplett erneuert. Das Prinzip der Trummenentwässerung bleibt weiterhin bestehen. Die Darstellung der Trummen findet später in den Ausführungsplänen statt.

HSE – Maßnahme

Die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) wird im Vorwege der Straßenbaumaßnahme das vorhandene Mischwassersiel erneuern und wesentlich größer dimensionieren. Aufgrund der vergrößerten Siel-Durchmesser ist laut Hamburg Wasser – HSE zukünftig ausreichend Stauraum vorhanden und daher keine weiteren Regenwasserbehandlungsmaßnahmen erforderlich, um die Mittlere Alster vor stofflichen und hydraulischen Belastungen zu schützen. Zudem werden vor der Straßenbaumaßnahme seitens der HSE drei vorhandene Überlaufbauwerke an die neuen Dimensionen angepasst. Im Zuge der Siel-Baumaßnahme werden außerdem die Hausanschlussleitungen bis zur Grundstücksgrenze erneuert.

3.2.13 Versorgungsleitungen

Im Rahmen der Planung wurde eine Leitungsanfrage durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass HAMBURG WASSER (Hamburger Stadtentwässerung – HSE und Hamburger Wasserwerke – HWW) das vorhandene Mischwassersiel in den meisten Bereichen des Projektgebiets vergrößern und in einem Teilbereich sanieren möchte. Aufgrund der Arbeiten am Sielnetz muss die Trinkwasserleitung DN 300 GG ebenfalls erneuert werden. Über die Koordination der Maßnahme wurde außerdem festgestellt, dass Gasnetz Hamburg (GNH) und Stromnetz Hamburg (SNH) umfangreiche betriebliche Bedarfe zur Erneuerung an ihren Netzen haben. Um dem Kooperationsgedanken bei Infrastrukturplanungen in der Stadt Hamburg Rechnung zu tragen, wurden die genannten Leitungsträger sowie der LSBG innerhalb einer Kooperationsmaßnahme zusammengebracht, um mittels einer Integrativen Planung Synergieeffekte zu erzielen.

Aufgrund der Straßenneugestaltung erforderlich gewordene Leitungsbauarbeiten von weiteren Leitungsträgern, wie beispielsweise der Deutschen Telekom oder Dataport usw., sollen im Schatten der Leitungsbauarbeiten der Hauptversorger durchgeführt werden. Um Zeit, Kosten und Ressourcen zu sparen, werden die Leitungs- und Straßenbauarbeiten aufeinander abgestimmt.

Die erforderlichen Leitungsbauarbeiten an den Bestandsleitungen, die durch die Straßenneugestaltung verursacht werden, werden in Leitungsbesprechungen mit den Leitungsträgern abgestimmt und notwendige Arbeiten in der Trassenanweisung erfasst.

Zur Vermeidung von Baumverlusten während den Leitungsbauarbeiten, wie beispielsweise bei der Erneuerung von Hausanschlüssen für Wasser/ Abwasser im Bestand, wenn die Anschlussachsen unmittelbar oder stammnah unter dem Baum queren, erfolgt insbesondere in den Nebenflächen der

Bodenaushub mittels Saugbagger sowie mit baumpflegerischer Begleitung. Sicherungsmaßnahmen an den Bäumen werden gemäß Vorgabe seitens LSBG-S2 Grün vorgesehen.

3.2.14 Brückenbauwerke

Auf Höhe der U-Bahnstation Klein Borstel wird die Wellingsbütteler Landstraße von zwei eng zueinander parallel verlaufenden Bahnbrücken (Linie U1) sowie durch eine S-Bahn-Tunnel, neben den U-Bahn-Brücken, gekreuzt.

3.2.15 Baustoffe

Für die geplanten Baustoffe siehe Kapitel 3.2.1.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungspläne

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Wellingsbüttel 16, Ohlsdorf 3, 4, 5, 6, 19 und 24 sowie der Bebauungsplan Ohlsdorf 18 / Wellingsbüttel 11 werden eingehalten. Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der ausgewiesenen Straßenbegrenzungslinien.

4.2 Planfeststellung

-entfällt-

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb einer Teilfläche des Grundstücks vor Hausnummer 61 befindet sich derzeit in der Abstimmung und ist noch nicht abgeschlossen. Die Baumaßnahme wird bis auf diesen Bereich innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien bzw. innerhalb der öffentlichen Flächen durchgeführt.

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Die Kosten werden in der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Aufgabenbereich 301 - Verkehr und Straßenwesen. Die investiven Mittel stehen im Investitionsprogramm - öffentliche Straßeninfrastruktur in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung. Konsumtive Mittel stehen auf dem Ortsprodukt: 1-301.02.01.004.001-214 Durchführung investiver Baumaßnahmen Stadtstraßen zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001- Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen.“

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BVM.

5.3 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahnoberfläche der Wellingsbütteler Landstraße ist sehr schadhaft und befindet sich in dem betrachteten Bereich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. Auf nahezu der gesamten Strecke mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die

Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Diese Instandhaltungskosten steigen aufgrund des zunehmend schlechteren Zustands als Folge des sich kumulierenden Unterhaltungsrückstands kontinuierlich an, ohne dass dabei mittelfristige Verbesserungen erzielt würden. Neben den hohen betriebswirtschaftlichen Kosten kommt es im Zuge der wiederholt erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen zu hohen volkswirtschaftlichen Belastungen aufgrund der weitreichenden verkehrlichen Behinderungen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind. Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer in Hamburg.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Es ist geplant, Mitte 2024 mit der Baumaßnahme zu beginnen. Die Leitungsbauarbeiten werden im Westen (Knotenpunkt Fuhlsbüttler Straße/ Wellingsbütteler Landstraße) beginnen und in Richtung Osten parallel bzw. abschnittsweise (5 Bauabschnitte bis Knoten Wellingsbütteler Landstraße/ Borstels Ende) fortgeführt. Die Straßenbauarbeiten erfolgen nach Abschluss der Leitungsbauarbeiten der jeweiligen Bauabschnitte. Aufgrund der Integrativen Planung muss eine enge Abstimmung zwischen dem LSBG und der HSE erfolgen. Die Ausschreibung für die Leitungs- und Straßenbaumaßnahme erfolgt gemeinsam. Die Leitungs- und Straßenbauarbeiten sollen später durch einen Generalunternehmer ausgeführt werden.

Die Bauzeit für den Straßenbau beträgt voraussichtlich ca. 2 Jahre für die Wellingsbütteler Landstraße und ist in Abhängigkeit zu vorweglaufenden Sielbauarbeiten durch Hamburg Wasser (HSE) zu sehen. Die Gesamtbauzeit der Maßnahme wird etwa 3 Jahre betragen.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

Der geplante Vollausbau beinhaltet wesentliche bauliche Eingriff. Die Leistungsfähigkeit, die räumliche Abgrenzung und die Nutzung der Straße werden verändert.

Für den Endzustand ergeben sich unter Umständen durch die geplante Buslinie Änderungen des Verkehrsflusses, insbesondere eine Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich der Bushaltestellen. Darüber hinaus sind keine weiteren Veränderungen zu erwarten, da auch weiterhin eine Fahrspur je Richtung vorhanden ist und Radfahrer weiterhin zwischen Stübeheide und Borstels Ende im Mischverkehr fahren.

Es findet eine Veränderung der Lärmemission statt. Sämtliche Anlieger wie Anwohner, Kleingewerbe, Gewerbe und Einrichtungen wie Seniorenpflegeeinrichtung, Kindergarten und orthopädisches Forschungsinstitut sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich durch abschnittsweise Vollsperrungen Einschränkungen und Behinderungen. Falls möglich, werden die Einschränkungen und Behinderungen auf das notwendige Minimum beschränkt. So sind Lieferverkehre auch während der Bauzeit außerhalb der Baufelder uneingeschränkt, innerhalb der Baufelder in Abstimmung mit der Projektleitung der Gesamtmaßnahme mit Einschränkungen möglich.

Feuerwehr und Rettungswagen:

Während der zeitweisen Vollsperrungen für die straßenbaulichen Maßnahmen wird der Zugang für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge stets gewährleistet. Das Verkehrskonzept für die Bauzeit der Maßnahme Wellingsbütteler Landstraße (und auch Wellingsbüttler Weg) wurde gemeinsam mit der Feuerwehr erarbeitet und die entsprechenden Anforderungen darin aufgenommen. Da das Verkehrskonzept im Rahmen der Kooperationsmaßnahme durch Hamburg Wasser aufgestellt wird und 12837, 13619, 13620 -Wellingsbütteler Landstraße, von Fuhlsbüttler Straße bis Borstels Ende

sich nicht auf den geplanten Endzustand des Straßenzuges bezieht, wurden im Rahmen der Straßenplanung keine weiteren Angaben dazu gemacht. Das Verkehrskonzept wird im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung für die Maßnahme vorgestellt.

Für den Endzustand sind folgende Anforderungen seitens der Feuerwehr berücksichtigt worden:

- Wellingsbütteler Landstraße 24-28 - Anleiterbarkeit
- Wellingsbütteler Landstraße 59 – 61 – Zugang rückwärtige Bebauung
- Wellingsbütteler Landstraße 67 – 69 – Zugang rückwärtige Bebauung
- Wellingsbütteler Landstraße/ Grüner Winkel – Haus Alstertal

5.7 Auswirkungen aus Immissionen

Es ist nicht davon auszugehen, dass mit der Straßenbaumaßnahme eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens einhergeht. Im Wesentlichen resultiert die Betroffenheit aus dem bereits jetzt bestehenden Verkehrsaufkommen und dem derzeitigen Zustand der Straße (vergleiche hierzu auch FHH-Atlas Lärmkarten).

Die Baumaßnahme beinhaltet keinen baulichen Eingriff, der zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit führen wird.

Nach der 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) werden dann aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, wenn eine wesentliche bauliche Änderung vorliegt. Diese Voraussetzungen werden im Folgenden bezüglich der geplanten Straßenbaumaßnahme bewertet.

1. Eine wesentliche bauliche Änderung liegt vor, wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Da es sich nicht um eine Deckensanierung handelt, sondern die Fahrbahn grundhaft ausgebaut wird und auch die Borde abschnittsweise versetzt werden, ist generell von einem erheblichen Eingriff auszugehen, allerdings sind die Randbedingungen zu prüfen, unter denen eine Erhöhung der Beurteilungspegel eintritt. Da aus dem Verkehrsaufkommen keine Lärmzunahme resultiert (keine höhere Belegung, keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit), resultieren mögliche Änderungen vorrangig aus der geometrischen Veränderung, die durch die Verlegung von Fahrspuren resultiert. Daher ist im Nachgang eine diesbezügliche Bewertung erforderlich.

2. Eine wesentliche bauliche Änderung liegt vor, wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff eine vorhandene Lärmbelastung von 70 dB (A) und mehr am Tag oder 60 dB (A) und mehr in der Nacht durch den erheblichen Eingriff zusätzlich erhöht wird.

Dies kommt zum Tragen, wenn bereits im Bestand eine hohe Lärmbelastung vorhanden ist und durch die erheblichen Eingriffe eine weitere Zunahme entsteht. Im Umkehrschluss handelt es sich nicht um eine wesentliche bauliche Änderung, wenn durch die Baumaßnahme von vornherein eine Verringerung der Lärmbelastung zu erwarten ist. Da aus dem Verkehrsaufkommen keine Lärmzunahme resultiert (keine höhere Belegung, keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit), betrifft dies alle Abschnitte, in denen die Fahrspuren nach innen verlegt werden. Im Abschnitt von der Fuhlsbüttler Straße bis zur Stübeheide wird der Straßenquerschnitt erweitert, jedoch um Radfahrstreifen einzurichten, die nicht durch Kfz überfahren werden dürfen.

3. Eine wesentliche bauliche Änderung liegt vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird. Dieser Fall kommt in

der konkreten Planung nicht vor, es werden keine durchgehenden Fahrstreifen angebaut. Busbuchten oder Abbiegestreifen sind keine durchgehenden Fahrstreifen und fallen ebenfalls nicht unter Punkt 3.

Die vorhandenen und geplanten Bäume sind gem. RLS-19 nicht für den Lärmschutz anzusetzen.

Betrachtung von Planungsabschnitten, die ggf. einen Anspruch auf Lärmvorsorge auslösen:

Die Wellingsbütteler Landstraße ist eine einbahnige, zweistreifige Stadtstraße im Gebiet der Hansestadt Hamburg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

- Erweiterung um Zweirichtungsradweg im Abschnitt Fuhlsbüttler Straße bis U-Bahn Klein Borstel

Die Bordlinie verschiebt sich auf der Nordseite der Fahrbahn um etwa 0,5 m nach innen, um im Querschnitt in der nördlichen Nebenfläche einen Zweirichtungsradweg einzurichten. Die Anzahl der Fahrstreifen für den MIV verändert sich gegenüber dem Bestand nicht. Die Fahrbahnbreiten verringern sich in diesem Bereich auf 3,20 m und begünstigen damit tendenziell geringere Geschwindigkeiten des MIV. Die Quelllinie der Schallimmissionen auf dem nördlichen Fahrstreifen stadteinwärts verschiebt sich um ca. 1,0 m nach Süden und entfernt sich damit von der Bebauung auf der Nordseite, die Quelllinie auf dem südlichen Fahrstreifen stadtauswärts verschiebt sich ebenfalls nach Süden um etwa 0,4 m und nähert sich damit der vorhandenen Bebauung auf der Südseite. Für diesen Bereich ist eine vertiefende lärmtechnische Untersuchung erforderlich.

- Erweiterung um Radfahrstreifen im Abschnitt U-Bahn Klein Borstel bis Haus-Nr. 50

Die Bordlinie verschiebt sich auf der Nordseite der Fahrbahn um etwa 1,0 m nach innen, um im Querschnitt in der nördlichen Nebenfläche einen Zweirichtungsradweg einzurichten. Östlich der U-Bahn-Brücken verschiebt sich die Bordlinie auf der Südseite nicht. Die zukünftigen Fahrstreifenbreiten betragen 3,25 m.

Die Quelllinie der Schallimmissionen auf dem nördlichen Fahrstreifen stadteinwärts verschiebt sich um ca. 1,0 m nach Süden und entfernt sich damit von der Bebauung auf der Nordseite, die Quelllinie auf dem südlichen Fahrstreifen stadtauswärts verschiebt sich um 0,4 m nach außen und nähert sich damit der vorhandenen Bebauung auf der Südseite. Für diesen Bereich ist eine vertiefende lärmtechnische Untersuchung erforderlich.

- Erweiterung um Radfahrstreifen im Abschnitt Haus-Nr. 50 bis Stübeheide

Ab der Haus-Nr. 46 verschiebt sich die Bordlinie auf der Südseite nicht. In den südlichen Nebenflächen wird hier der vorhandene Grünstreifen erweitert sowie der Gehweg auf Regelmaß verbreitert. Die Fahrstreifenbreite für den MIV beträgt zukünftig 3,25 m.

Die Quelllinie der Schallimmissionen auf dem nördlichen Fahrstreifen stadteinwärts verschiebt sich um ca. 1,0 m nach Süden und entfernt sich damit von der Bebauung auf der Nordseite, die Quelllinie auf dem südlichen Fahrstreifen stadtauswärts verschiebt sich um 0,5 m nach außen und nähert sich damit der vorhandenen Bebauung auf der Südseite. Für diesen Bereich ist eine vertiefende lärmtechnische Untersuchung erforderlich.

- Bushaltestellen im Streckenverlauf

Sämtliche Haltestellen befinden sich auf Flächen, die bereits jetzt zur Verkehrsfläche gehören. Daher ist keine weitere Betrachtung erforderlich.

Im Abschnitt zwischen Stübeheide und Borstels Ende wird der Straßenquerschnitt nicht geändert. Die Lärmsituation ändert sich demnach nicht.

Betrachtung zur Luftverschmutzung

Hinsichtlich Einhaltung der Grenzwerte für die Luftverschmutzung sind im Planungsbereich keine

Überschreitungen zu verzeichnen. Da es auch keine generelle Verkehrszunahme gibt, kann davon ausgegangen werden, dass sich daran auch nach dem Ausbau nichts ändert. Durch eine ausgeglichene Baumbilanz ist nicht mit einer Verschlechterung der Situation zu rechnen.

5.8 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vorausmaßnahmen

Umfangreiche Leitungsbauarbeiten werden von den Leitungsträgern im Vorwege der Straßenbauarbeiten durchgeführt.

Im Rahmen der Projektkooperation des LSBG, Hamburg Wasser (HW und HSE), Stromnetz Hamburg (SNH) und Gasnetz Hamburg (GNH) wurden folgende Erneuerungsbedarfe der Leitungsträger ermittelt:

- HSE - Erneuerung Mischwassersiel sowie Hausanschlussleitungen bis Grundstücksgrenze
- HWW - Erneuerung TW-Hauptleitung und Versorgungsleitungen
- SNH - Erneuerung NS- und MS- Trassen sowie Neubau Leerrohre für 110 kV-Hochspannungstrasse
- GNH – Erneuerung Gas-Hochdruckleitung und Gasniederdruckleitungen

Zudem ist als Ergebnis der Leitungsbesprechung mit kleinteiligen Umlegungsbedarfen der weiteren, im Projektbereich vorhandenen, Leitungsträger zu rechnen.

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Dataport AöR
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- 1&1 Versatel GmbH
- Wilhelm.tel GmbH / Willy.tel GmbH

Folgemaßnahmen

Als Folgemaßnahme plant der LSBG den Straßenumbau im Wellingsbüttler Weg, 2. Planungsabschnitt (2. PA) mit der PSP-Nr. 12838. Dieser Streckenabschnitt verläuft von Borstels Ende bis Rolfinckstraße und befindet sich im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Wellingsbüttel. Die Knotenpunkte Wellingsbütteler Landstraße/ Wellingsbüttler Weg/ Borstels Ende und der Knoten Wellingsbüttler Weg/ Rolfinckstraße sind nicht Bestandteil des 2. PA. Direkt räumlich an diesen 2. PA schließt ein weiteres geplantes LSBG-Projekt an. Dabei handelt es sich um das Projekt mit der PSP-Nr. 13220 – Wellingsbüttler Weg / Poppenbüttler Landstraße zwischen Rolfinckstraße und Saseler Damm (3. PA).

Der Wellingsbüttler Weg wird, wie die Wellingsbütteler Landstraße, unter Berücksichtigung des Bauablaufs des Kooperationsprojektes Wellingsbüttler Weg im Vollausbau Grund instandgesetzt.

Ziel der Überplanung ist die Optimierung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen unter besonderer Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahn. Die Dauer der Maßnahme für den 2. PA wird, zusammen mit der Wellingsbütteler Landstraße, voraussichtlich ca. 2 Jahre betragen.

Auf der Strecke zwischen den Gebäuden Wellingsbütteler Landstraße 48 und Stübeheide wird die Straße im Zuge dieser Planung in einer zukunftsfähigen Breite ausgebaut. Dies ist weiter südlich auf der Strecke zwischen der U-Bahn-Haltestelle Klein Borstel und Hausnummer 46 noch nicht der Fall. Für diesen Abschnitt muss langfristig eine ähnliche Straßenbreite erreicht werden wie zwischen Nr. 48 und Stübeheide.



Die HOCHBAHN ihrerseits plant den Linienbusverkehr auch auf dem Wellingsbüttler Weg zu führen.

6 Anhang

6.1 Pläne

6.1.1 Verkehrstechnische Lagepläne 1-10

6.1.2 Übersichtslageplan

6.1.3 Übersichtskarte

Verfasst: [REDACTED]

Aufgestellt: Projektleitung

Datum: [REDACTED]

Datum: 23.02.2024

Unterschrift: i.V. [REDACTED]
Stempel und Name

Unterschrift: S2 – [REDACTED]
Leitzeichen und Name
