

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Schlussverschickung

**Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Veloroute 1
A22 – Blankenese Süd
Teilabschnitt A022.1 Manteuffelstraße
sowie Bushaltestellen Frahmstraße**

Baulänge:	0,82 km
Länge der Anschlüsse:	0,08 km

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	4
1.1	Darstellung der Baumaßnahme.....	4
1.2	Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit).....	6
1.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	7
1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	7
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	8
3	Technische Beschreibung der bestehenden Baumaßnahme.....	8
3.1	Gegenwärtiger Zustand	8
	Knotenpunktsform, Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen	8
	Verkehrsbelastung	10
	Unfallgeschehen	14
	Fußverkehr.....	14
	Radverkehr.....	16
	Barrierefreiheit.....	17
	ÖPNV	17
	MIV	18
	Großraum- und Schwertransporte	18
	Lichtsignalanlagen (LSA).....	18
	Öffentliche Beleuchtung	19
	Straßenbegleitgrün.....	19
	Ruhender Verkehr	19
	Entwässerung	20
	Wasserwirtschaftliche Belange.....	21
	Ausstattung / Möblierung.....	21
	Sondernutzungen	21
	Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte).....	21
	Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen (Hochbau, Tiefbau, Leitungen...)	22
	Überfahrten	22
	Darstellung der Defizite im Straßenraum.....	22
3.2	Variantenuntersuchung	23
	Planungsziel.....	23
	Mögliche/Untersuchte Varianten – Abwägung – Vorzugsvariante.....	24
	Wirtschaftlichkeit der gewählten Varianten	33
3.3	Geplanter Zustand	34
	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen	34
	Oberflächenbefestigungen	35
	Höhenanpassungen und Straßenentwässerungen	35
	Fußverkehr.....	36

Radverkehr.....	36
Barrierefreiheit.....	37
ÖPNV.....	38
MIV.....	39
Großraum und Schwertransporte.....	39
Lichtsignalanlagen (LSA).....	39
Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	40
Straßenbegleitgrün.....	40
Ruhender Verkehr.....	40
Ausstattung / Möblierung.....	42
Sondernutzungen.....	42
Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte).....	42
Grundwasser.....	42
Kampfmittel.....	42
Anliegerbetroffenheit.....	43
3.4 Bautechnische Einzelheiten.....	43
Straßenaufbauten nach RStO 12, ReStra.....	43
Randeinfassungen.....	44
Sonderaufbauten.....	44
Gesonderte Entsorgung einzelner Schichten bzw. Wiederverwertung des Materials.....	45
Ersatzbaustoffe.....	45
Trinkwasserschutzgebiet.....	45
Einbau spezieller Materialien.....	45
3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	46
4 Umweltbelange.....	47
Umweltverträglichkeitsprüfung.....	47
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	47
5 Grunderwerb.....	47
6 Anmerkungen zur Finanzierung.....	47
7 Sonstiges.....	48

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme

Die Veloroute 1 erstreckt sich größtenteils im Bezirk Altona und teilweise im Bezirk Hamburg Mitte. Sie beginnt im Zentrum Hamburgs Höhe des Rathausmarktes und führt Richtung Westen von der Hamburger Altstadt über die Stadtteile Neustadt, St. Pauli, Altona-Altstadt, Ottensen und Othmarschen. In Othmarschen teilt sich die Veloroute 1. Ein Abzweig führt in Richtung Norden über die Stadtteile Groß Flottbek und Bahrenfeld in den Stadtteil Osdorf. Der Hauptverlauf führt weiter in Richtung Westen über die Stadtteile Nienstedten, Blankenese, Sülldorf und Rissen bis hin zur Stadtgrenze zwischen Hamburg und der schleswig-holsteinischen Stadt Wedel.



Abbildung 1 Verlauf der Veloroute 1 (Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018)

Das zu beplanende Gebiet der hier betrachteten Teilbaumaßnahme A22 – Blankenese Süd ist Teil der Veloroute 1 und liegt gemäß der Titelbezeichnung im Stadtteil Blankenese. Die Teilbaumaßnahme A22 wurde weiter in drei Unterteilbaumaßnahmen gegliedert. Die Unterteilbaumaßnahme A022.1 umfasst den Straßenzug Manteuffelstraße vom lichtsignalisierten Knotenpunkt Elbchaussee/ Schenefelder Landstraße/ Mühlenberg/ Manteuffelstraße bis zum Knotenpunkt Manteuffelstraße/ Humannstraße/ Eichendorffstraße. Darüber hinaus erfolgt in der Humannstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße bis zur Einmündung Humannstraße/ Ferdinand-Ancker-Straße. Die Unterteilbaumaßnahme A022.2 umfasst den Knotenpunkt Elbchaussee/ Schenefelder Landstraße/ Mühlenberg/ Manteuffelstraße. Die Unterteilbaumaßnahme A022.3 führt von der Blankeneser Bahnhofstraße bis zum Mühlenberg und beinhaltet die Straßen Godeffroystraße, Elbchaussee, Gätgensstraße. Die drei Unterteilbaumaßnahmen sind auf Basis der vorgenommenen Blatteinteilung in sieben Teilbauabschnitte untergliedert, die in Abbildung 2 dargestellt sind. Die Teilbauabschnitte haben nachfolgend aufge-

tragene Bezeichnungen erhalten. Die vorliegende Schlussverschickung bezieht sich ausschließlich auf die Unterteilbaumaßnahme A022.1 mit den Teilbauabschnitten 5-7 und die Bushaltestellen in der Frahmstraße als Teilbauabschnitt 8, als Zusatzmaßnahme u.a. in Vorbereitung zum Umbau des Teilbauabschnitts 4 sowie in Reaktion auf den geäußerten Bedarf der Verkehrsbetriebe und dem Beschluss 21-4648.1 der Bezirksversammlung Altona.

- A022.3 {
 - Teilbauabschnitt 1: Godeffroystraße inkl. Knotenpunkt Godeffroystraße/Ole Hoop
 - Teilbauabschnitt 2: Godeffroystraße zwischen Ole Hoop und Elbchaussee
 - Teilbauabschnitt 3: Einmündung Godeffroystraße, Elbchaussee zwischen Godeffroystraße und Gätgensstraße, Einmündung Gätgensstraße und Gätgensstraße
- A022.2 {
 - Teilbauabschnitt 4: Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/Mühlenberg
- A022.1 {
 - Teilbauabschnitt 5: Manteuffelstraße westlich Schanzkamp
 - Teilbauabschnitt 6: Manteuffelstraße von Schanzkamp bis Stauffenbergstraße
 - Teilbauabschnitt 7: Manteuffelstraße von Stauffenbergstraße bis Humannstraße
 - Teilbauabschnitt 8: Bushaltestelle Frahmstraße

Die Planung und Ausführung der straßenbaulichen Maßnahmen erfolgt im Rahmen des vereinbarten „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ sowie im Rahmen des HamburgTakts (Maßnahme der „Starken Basis“) durch den Bezirk Altona in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen für den Bezirk Altona.

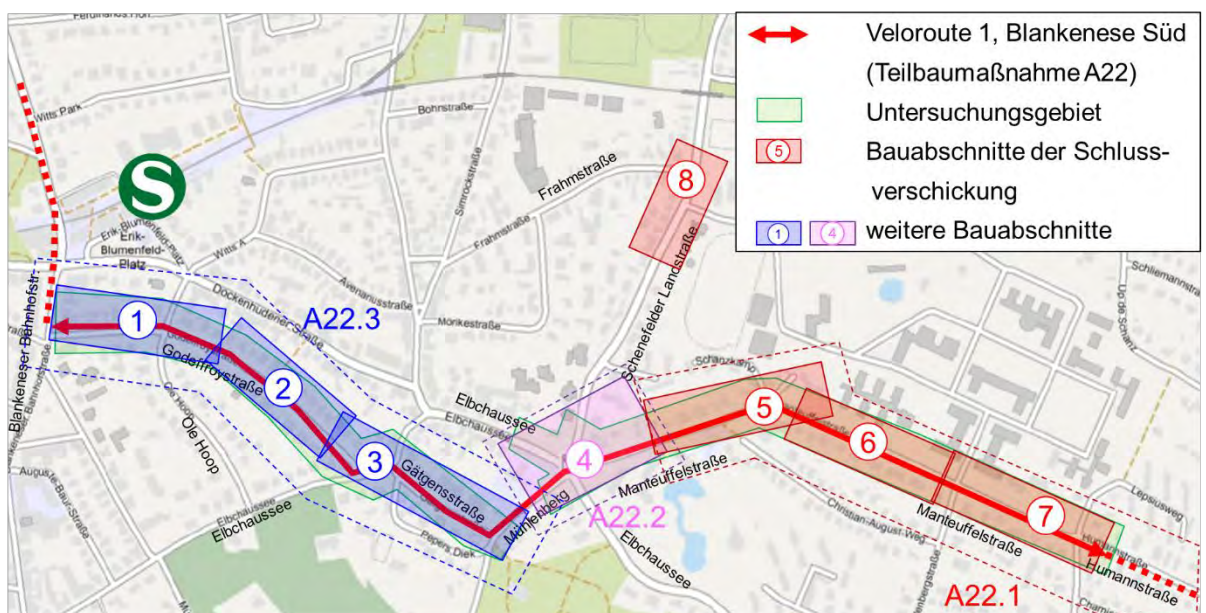


Abbildung 2 Übersicht Teilbauabschnitte (Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018)

In *Teilbauabschnitt 5* ist die Einrichtung der Manteuffelstraße als Fahrradstraße mit Ausbau der Bushaltestelle „Domizil am Hirschpark“ vorgesehen. Dazu werden Fahrradpiktogramme markiert und einmündende Straßen mit einer Gehwegüberfahrt ausgestattet. Die Haltestellen

erhalten eine barrierefreie Ausführung und es wird die Möglichkeit geschaffen, einen Fahrgastunterstand aufzustellen. Mit dieser Maßnahme sollen die Ansprüche des Radverkehrs gefördert und die des ÖPNV berücksichtigt werden. Neben den Markierungsarbeiten für die Einrichtung der Fahrradstraße ist eine Sanierung der Deckschicht außerhalb der umfangreicheren Bautätigkeiten (Ausbau der Haltestellen) vorgesehen.

In *Teilbauabschnitt 6* wird analog zum *Teilbauabschnitt 5* im Rahmen einer Deckschichtsanierung eine Fahrradstraße mit Radpiktogrammen und der Anlage von Gehwegüberfahrten bei einmündenden Straßen eingerichtet. Zudem wird die Bushaltestelle „Stauffenbergstraße“ ausgebaut und erhält eine barrierefreie Ausführung sowie die Option einen Fahrgastunterstand zu installieren.

Teilbauabschnitt 7 sieht die Fortführung der Fahrradstraße und den Umbau des Knotens Manteuffelstraße/Eichendorffstraße vor. Neben der Anlage von Gehwegüberfahrten auf der Achse der Manteuffelstraße ist eine Einbahnstraßenregelung mit gegenläufigem Radverkehr in der Zufahrt Humannstraße in Fahrtrichtung Westen geplant. Hierzu wird ein Fahrbahnteiler installiert, der in Fahrtrichtung Osten mit Bord- und Polleranlagen eine Durchfahrtsbreite ausschließlich für Radfahrende sicherstellt und dem Kfz-Führenden vermittelt, dass er den Straßenzug nicht weiterbefahren darf. Die Humannstraße wird im Zuge dessen zwischen der Eichendorffstraße und der Ferdinand-Ancker-Straße ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen.

Die Deckschichtsanierung wird von der Stauffenbergstraße bis zu den baulichen Einrichtungen, die die Einbahnstraßenregelung durchsetzen sollen, in der Humannstraße fortgesetzt.

In *Teilbauabschnitt 8* werden zwei neue Bushaltestellen (Haltestelle Frahmstraße) barrierefrei hergestellt. Darüber hinaus wird eine FLSA eingerichtet, um eine gesicherte Querung zu ermöglichen.

1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Die Maßnahme erfolgt im Rahmen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr, das den Ausbau der Velorouten für ein attraktives und sicheres Radfahren vorsieht. Mit dem Ausbau der Velorouten soll ein zukunftsorientiertes Radwegenetz und Verkehrsangebot aufgebaut werden, das einerseits die Bedingungen für das Radfahren verbessert, um den Radverkehr nachhaltig zu stärken, und das andererseits mehr Menschen zu einem Modal Shift in Richtung Umweltverbund bewegen soll.

Mit den in den *Teilbauabschnitten 5-7* geplanten Maßnahmen soll die Leichtigkeit und die Verkehrssicherheit im Radverkehr gefördert werden. Insbesondere im *Teilbauabschnitt 7* ist in der Bestandsanalyse entsprechender Handlungsbedarf festgestellt worden, die Bedingungen und Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Die abknickende Vorfahrtstraße und die damit verbundene Wartepflicht für geradeausfahrenden Radverkehr ist als ungünstige Verkehrsführung zu bewerten und führt mit der Aufstellung im Kurvenbereich und der Fahrlinie des durchgehenden bevorrechtigten Kfz-Verkehrs zu Unsicherheiten und Gefahren für

die Radfahrenden. Darüber hinaus wird die Achse Manteuffelstraße-Humannstraße bei erhöhter Verkehrsnachfrage auf der Elbchaussee immer wieder von Schleichverkehren genutzt, die die Verkehrsbelastung auf den Bezirksstraßen, größtenteils reine Wohngebiete, erhöhen.

Mit dem *Teilbauabschnitt 8* soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Rahmen der Starken Basis für den Hamburg Takt gestärkt werden, die Stadtteilschule Blankenese besser an den ÖPNV angebunden werden und eine sichere Querungsmöglichkeit für Zufußgehende über die Schenefelder Landstraße geschaffen werden.

1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger der hier betrachteten Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ist die führende Fachbehörde für die Realisierung des im Bündnis für Rad- und Fußverkehr beschlossenen Ausbaus der durch Hamburg verlaufenden Velorouten.

Die Planung und Ausführung der Baumaßnahme und der nachfolgend erläuterten Leistungen wird vom Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer (A/MR2) vorgenommen.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Der Hamburger Senat hat mit dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr die Zielvorstellung gesetzt, die Stadt Hamburg zu einer fahrradfreundlichen Stadt weiterzuentwickeln und den Radverkehrsanteil in der Verkehrsmittelwahl auf annähernd 25% zu erhöhen. Ein Bestandteil der Vereinbarung beinhaltet den Ausbau des Veloroutennetzes für die Abwicklung des alltäglichen Radverkehrs.¹ Der Veloroutenausbau wurde mit Drucksache 21/898 beschlossen. Fortgeschrieben wurde die Umsetzung des Programms mit Drucksache 21/18746. Auch in Drucksache 21/18500 ist die Maßnahme Blankenese Süd als vereinbarte Maßnahme 2019 im Veloroutennetz hinterlegt.

Darüber hinaus wurde seitens der Bezirksversammlung Altona nach der 1. Verschickung (02.03.2020) der Beschluss gefasst, das Instrument Fahrradstraße vermehrt einzusetzen und die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Godeffroystraße, Gätgensstraße und Manteuffelstraße zu verfolgen sowie den Verlauf der Veloroute an der Einmündung Eichendorffstraße zu bevorzugen (s. Drucksache 21-0657.1).

Die Herstellung der Bushaltstellen Frahmstraße wurde mit Drucksache 21-4648.1 beschlossen.

¹ <https://www.hamburg.de/verkehr/fahrradfahren-in-hamburg/5345604/buendnis-radverkehr/>

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage für die Teilbaumaßnahme A022.1 der Veloroute 1 bilden die nachfolgenden Bebauungs- bzw. Baustufenpläne:

B-Plan Nienstedten 4, festgestellt am 08.10.1965

B-Plan Nienstedten 5, festgestellt am 12.03.1965

B-Plan Nienstedten 11- Osdorf 9-Iserbrook 11, festgestellt am 16.04.1968

Planungsrechtliche Grundlage für den Teilbauabschnitt 8 bilden die nachfolgenden Bebauungs- bzw. Baustufenpläne:

Teilbebauungsplan TB881, festgestellt am 13.06.1961

B-Plan Nienstedten 11- Osdorf 9-Iserbrook 11, festgestellt am 16.04.1968

3 Technische Beschreibung der bestehenden Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Im Nachfolgenden sind die im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Ergebnisse für den gegenwärtigen Zustand der hier betrachteten Teilbauabschnitte 5-7 zusammengetragen.

Knotenpunktsform, Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen

Im Untersuchungsgebiet der Unterteilbaumaßnahmen 5-7 befinden sich vier Knotenpunkte.

Der fünfarmige und lichtsignalisierte Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/ Mühlenberg/Manteuffelstraße ist ein vielbefahrener Knotenpunkt mit hoher Verkehrsbedeutung. Er bildet den westlichen Zufahrtbereich zum *Teilbauabschnitt 5*.

Eine Zufahrt aus der Manteuffelstraße in den Knotenpunkt ist nur dem ÖPNV vorbehalten, der über eine Sonderphase den Knotenpunkt passieren kann. Der allgemeine Kfz-Verkehr darf nur in die Manteuffelstraße abbiegen. Die Zufahrt aus der Manteuffelstraße wird über VZ267 in Kombination mit einer Sonderform des VZ1024-14, die Bussen des HVV die Durchfahrt ermöglicht, unterbunden. Gleichzeitig ist baulich eine Großpflasterfläche vorhanden, die die Verkehrsführung verdeutlichen soll. Der Radverkehr wird davor auf einen baulichen Radweg im Seitenraum aufgeleitet. Der Knoten ist lichtsignalisiert und es befindet sich eine Fußgängerfurt über die Manteuffelstraße. Die Einfahrt in die Manteuffelstraße ist aus allen Zufahrten des Knotens möglich.

Die Manteuffelstraße hat bis zum Knoten Schanzkamp größtenteils eine Straßenraumbreite von ca. 11,00m, teilweise von ca. 13,50m. Im breiteren Teil wird die zusätzliche Fläche für einseitige Parkbuchten auf der südlichen Seite genutzt. Die Fahrbahn weist hier eine Breite von 6,75m-7,00m auf. Die schmalen anliegenden Gehwege sind mit einer wassergebundenen Decke befestigt.

Der Knotenpunkt Manteuffelstraße/Schanzkamp im Übergang *Teilbauabschnitt 5* zu *Teilbauabschnitt 6* ist vorfahrtszeichengeregelt und verknüpft die Stichstraßen Schanzkamp und

Manteuffelstraße mit der bevorrechtigten Manteuffelstraße. Die beiden Stichstraßen, die wartepflichtig sind, liegen nördlich der Manteuffelstraße. Auf der bevorrechtigten Straße befinden sich zwei mit Bäumen bepflanzte Fahrbahnteiler.

Ab der Einmündung Schanzkamp beträgt die Straßenraumbreite in der Manteuffelstraße ca. 26,00m. Neben der 7,00m-7,50m breiten Fahrbahn befindet sich nur noch auf südlicher Seite ein Gehweg. Nördlich schließt ein breiter Grünstreifen mit Baumbepflanzungen an, in dem zwischenzeitlich eine Pkw-Abstellanlage mit Schrägaufstellung integriert ist.



Abbildung 3 Teilbauabschnitt 5: Knotenpunkt Manteuffelstraße/Schanzkamp (Quelle: eigene Fotos)

Im letzten *Teilbauabschnitt 7* befindet sich der vierarmige Knotenpunkt Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße. Dieser ist ebenfalls vorfahrtszeichengeregelt und bindet das Gelände der Bundeswehrführungsakademie an das Straßennetz an. Die Stauffenbergstraße, die Bestandteil einer Tempo-30-Zone ist, und die Zufahrt zur Kaserne sind gegenüber der Manteuffelstraße wartepflichtig. Die einmündende Stauffenbergstraße hat eine Straßenraumbreite von ca. 11,00m. Die Fahrbahn mit beidseitig anliegenden Gehwegen ist nur ca. 5,50m breit. Die beiden vor und nach dem Knoten befindlichen Bushaltestellen sind lediglich mit einem Haltestellenmast versehen und nicht barrierefrei. Die Straßenraumbreite der Manteuffelstraße verringert sich ab der Stauffenbergstraße auf 13,00m bevor sie langsam in Richtung Knoten Eichendorffstraße wieder aufgeweitet wird und eine Breite von 18,00m erreicht. Ab hier bestehen beidseitig der Fahrbahn Gehwegflächen, die mit einer wassergebundenen Wegedecke versehen sind.

Der am Ende des *Teilbauabschnitts 7* anschließende vierarmige Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße unterliegt einer abknickenden Vorfahrtsregelung. Der nördliche Abschnitt der Eichendorffstraße und die Humannstraße sind gegenüber den anderen beiden



Abbildung 4 Teilbauabschnitt 7: Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße (li) (Quelle: eigenes Foto)

Abbildung 5 Teilbauabschnitt 7: Manteuffelstraße/Eichendorffstraße (re) (Quelle: eigenes Foto)

Zufahrten wartepflichtig. Der Straßenraum der kreuzenden Eichendorffstraße ist südlich ebenfalls nur ca. 11,00m, nördlich ca. 13,00m breit. Die Fahrbahnbreite beträgt südlich 5,80m und nördlich 5,00m. Beidseitig schließen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Teil Grandflächen an. Die Humannstraße hat eine Straßenraumbreite von ca. 12,00m. Die Fahrbahn ist ca. 6,00m breit. Daneben befinden sich beidseitig mit Betonplatten befestigte Gehwege.

Im *Teilbauabschnitt 8* Schenefelder Landstraße/Frahmstraße befinden sich zwei vorfahrtszeichengeregelte Einmündungen, die einerseits die Schenefelder Landstraße mit der Frahmstraße und andererseits mit der Führungsakademie der Bundeswehr verknüpfen. Die Schenefelder Landstraße ist im Zuge von anliegenden Kindergärten auf Tempo-30 begrenzt. Die Straßenraumbreite innerhalb der Planungsstrecke variiert erheblich. Südlich der Zufahrt zur Führungsakademie stehen nur ca. 12,15m Straßenraumbreite zur Verfügung, die sich in eine Fahrbahn von ca. 6,00m Breite und Seitenräume von 2,15m westlich und 4,04m östlich unterteilen. Im östlichen Seitenraum kann auf einem Sandstreifen geparkt werden. Nördlich der Zufahrt weitet sich der Straßenraum auf ca. 18,00m auf und die Fahrbahn ist im Zuge der Kurvenlage um die 9,00m breit. Es schließen östlich 3,39m Seitenraum an, in dem ein 1,00m breiter baulicher Radweg integriert ist. Westlich stehen ca. 5,50m zur Verfügung, wovon 2,75m gepflastert sind.

Verkehrsbelastung

Zur Erfassung der vorhandenen Verkehrsmengen wurde am 21.06.2018 eine 24-stündige Verkehrserhebung durchgeführt. Dabei wurden die Fahrbeziehungen innerhalb des Knotenpunkts und die in den Knotenpunkt einfahrenden Radfahrenden erfasst. Die erhobenen Verkehre wurden unter Anwendung von Hochrechnungsfaktoren auf den DTV hochgerechnet.

Im nachfolgenden sind die Verkehrsbelastungen, die für die Umsetzung der drei Teilbauabschnitte der Unterteilbaumaßnahmen A022.1 relevant sind, zusammengefasst. Die Radverkehrsmengen werden im Teilabschnitt Radverkehr erläutert.

Teilbauabschnitt 5 – KP Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/Mühlenberg

In der Zufahrt Manteuffelstraße am fünfarmigen Knoten sind die Verkehrsmengen aufgrund des Einfahrtverbots in Richtung Knotenpunkt insgesamt gering. Im Gesamtquerschnitt befahren ca. 1100 Kfz/24h (SV: 8,8%) die Zufahrt Manteuffelstraße. Der hohe SV-Anteil resultiert aus der Freigabe der Zufahrt für Busse des HVV und dem Ausschluss des Kfz-Verkehrs in Richtung des Knotens.

Die Spitzenbelastung trat am Morgen zwischen 08:00 – 09:00 Uhr mit einer Belastung von 123 Kfz/h (SV: 5,7%) und am Nachmittag zwischen 15:00 – 16:00 Uhr mit einer Belastung von 37 Kfz/h (SV: 10,8%) auf. Die Spitzenstunden für den gesamten Knoten sind in Abbildung 6 dargestellt. Relevanz für die Teilbaumaßnahme besitzt lediglich der Knotenarm 2.

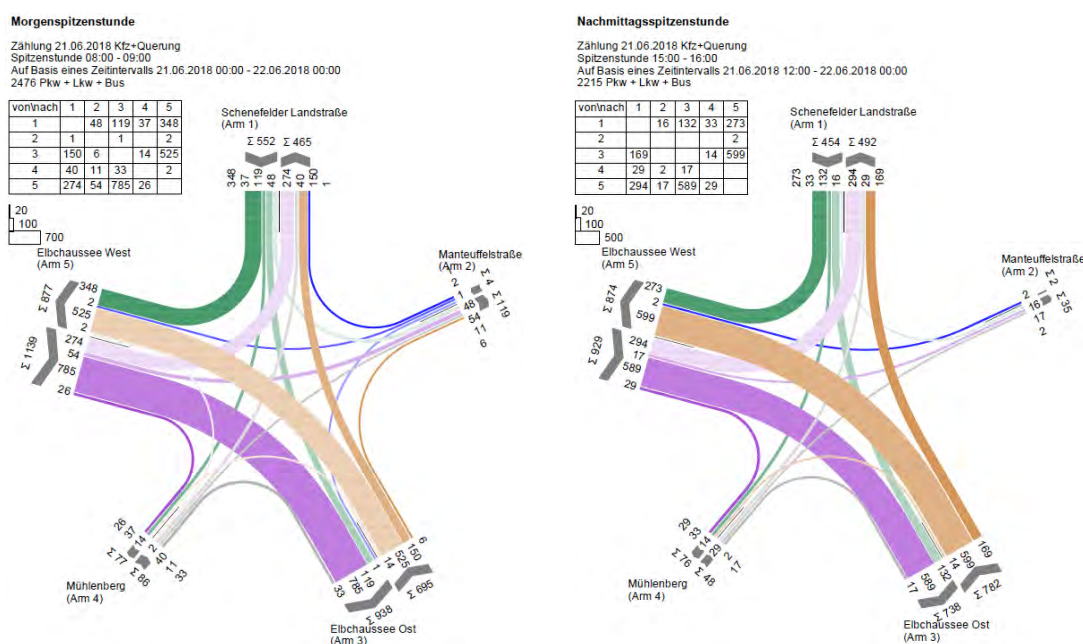


Abbildung 6 Verkehrsdaten am KP Elbchausee/Schenefelder Landstraße/Mühlenberg (erstellt mit: LISA+)

Teilbauabschnitt 5/6 – Manteuffelstraße/Am Schanzkamp

Die linksseitig liegende Doppelseinmündung Manteuffelstraße/Am Schanzkamp zählt zu den sichtlich geringer belasteten Knotenpunkten. Der DTV im gesamten Knotenpunkt beträgt ca. 1.070 Kfz/24h (SV: 7,3%). Der am größten belastete Gesamtquerschnitt ist der östliche Teil der Manteuffelstraße. Hier verkehren im DTV ca. 1.050 Kfz/24h (SV: 7,4%). In der westlichen Manteuffelstraße fahren im Gesamtquerschnitt ca. 1.020 Kfz/24h (SV: 7,5%), im Schanzkamp ca. 30 Kfz/24h (SV: 2,7%). In der nördlichen Stichstraße der Manteuffelstraße liegt die Verkehrsmenge bei ca. 40 Kfz/24h (SV: 6,1%).

Die Spitzenbelastung trat am Morgen zwischen 07:30 – 08:30 Uhr mit einer Belastung von ca. 170 Kfz/h (SV: 2,9%) und am Nachmittag zwischen 13:30 – 14:30 Uhr mit einer Belastung von 105 Kfz/h (SV: 4,8%) auf. Die Spitzenstunden sind in Abbildung 15 dargestellt.

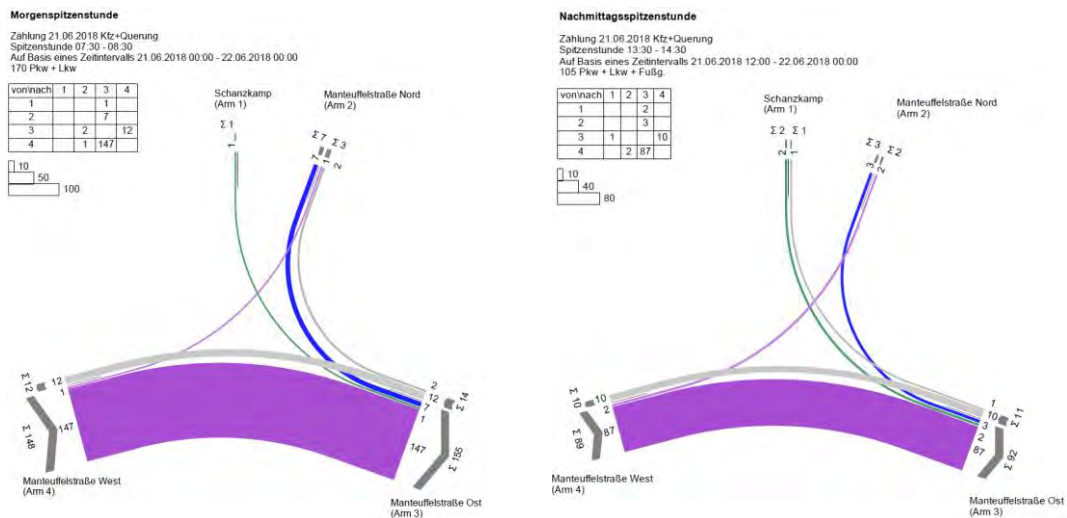


Abbildung 7 Verkehrsdaten am KP Manteuffelstraße/Schanzkamp (erstellt mit: LISA+)

Teilbauabschnitt 7 – KP Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße

Der vierarmige Knotenpunkt Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße mit Anschluss zum Gelände der Bundeswehrführungsakademie ist bei den schwächer bis normal belasteten Knotenpunkten einzuordnen. Der DTV des gesamten Knotenpunktes beträgt ca. 2.650 Kfz/24h (SV: 3,5%). Der am größten belastete Gesamtquerschnitt ist der östliche Teil der Manteuffelstraße. Hier verkehren im DTV ca. 1.820 Kfz/24h (SV: 4,1%). Der westliche Teil der Manteuffelstraße und die Stauffenberg weisen eine ähnliche Belastung auf. In der westlichen Manteuffelstraße fahren im Gesamtquerschnitt ca. 1.200 Kfz/24h (SV: 6,7%), in der Stauffenbergstraße ca. 1.290 Kfz/24h (SV: 1,0%). In der Zufahrt zum Akademiegelände liegt die Verkehrsmenge bei ca. 980 Kfz/24h (SV: 2,2%).

Die Spitzenbelastung trat am Morgen zwischen 07:30 – 08:30 Uhr mit einer Belastung von ca. 358 Kfz/h (SV: 1,6%) und am Nachmittag zwischen 13:15 – 14:15 Uhr mit einer Belastung von ca. 260 Kfz/h (SV: 2,7%) auf. Die Spitzenstunden sind in Abbildung 16 dargestellt.

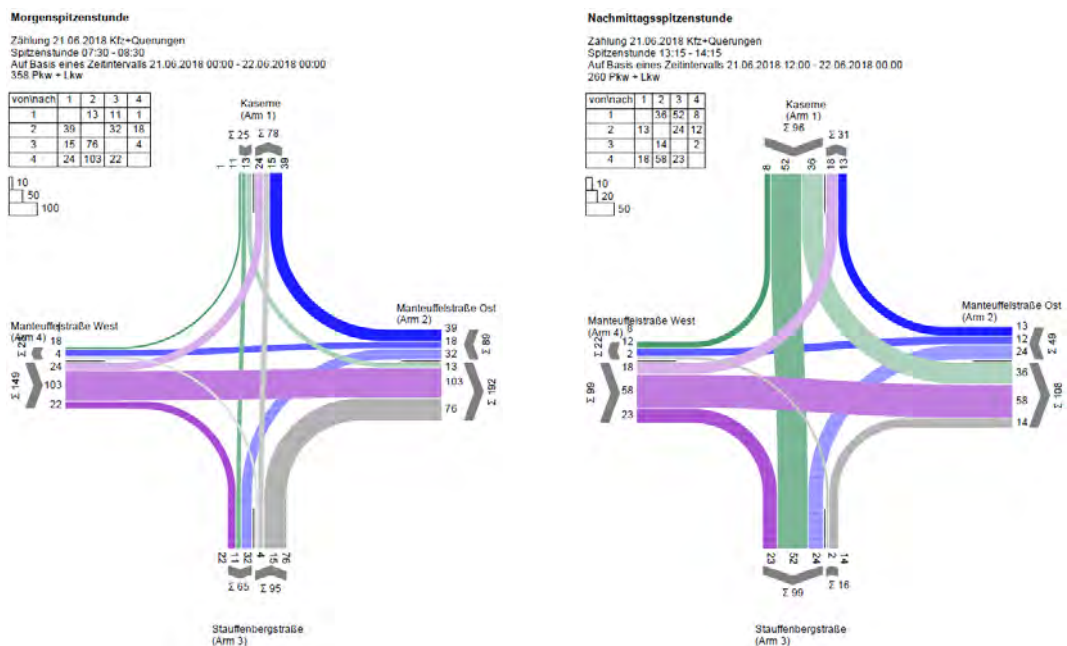


Abbildung 8 Verkehrsdaten am KP Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße (erstellt mit: LISA+)

Teilbauabschnitt 7 – KP Manteuffelstraße/Eichendorffstraße

Der vierarmige Knoten mit abknickender Vorfahrt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße ist etwas weniger belastet als der Knotenpunkt Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße. Diesen Knoten befahren am Tag durchschnittlich ca. 2.070 Kfz/24h (SV: 4,2%). Die größte Belastung am Knoten weist der Querschnitt Manteuffelstraße West mit ca. 1.820 Kfz/24h (SV: 4,6%) auf. Danach folgt die Humannstraße mit ca. 1.300 Kfz/24h (SV: 0,6%) im DTV vor der südlichen Zufahrt der Eichendorffstraße mit ca. 830 Kfz/24h (SV: 9,2%) und dem nördlichen Teil der Eichendorffstraße mit nur ca. 180 Kfz/24h (SV: 2,3%).

Die Spitzenbelastung trat am Morgen zwischen 07:30 – 08:30 Uhr mit einer Belastung von ca. 323 Kfz/h (SV: 2,2%) und am Nachmittag zwischen 17:45 – 18:45 Uhr mit einer Belastung von ca. 207 Kfz/h (SV: 3,4%) auf. Die Spitzenstunden sind in Abbildung 17 dargestellt.

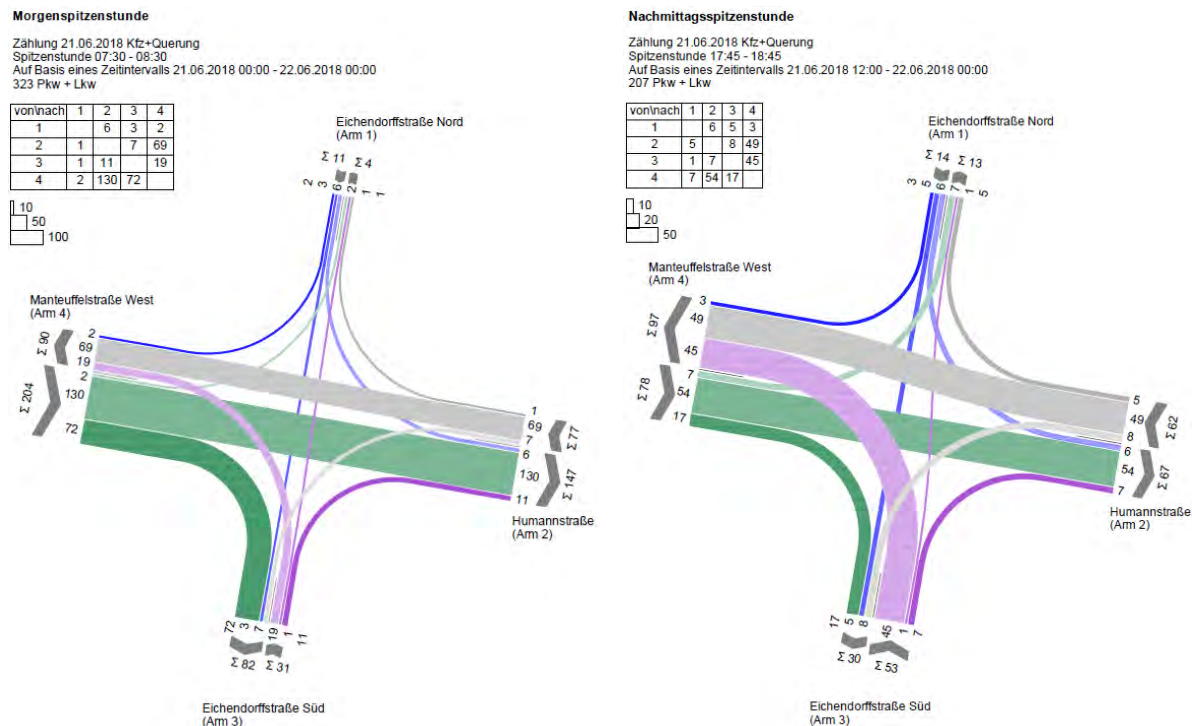


Abbildung 9 Verkehrsdaten am KP Manteuffelstraße/Eichendorffstraße (erstellt mit: LISA+)

Teilbauabschnitt 8 – Schenefelder Landstraße/Frahmstraße

In der Schenefelder Landstraße wurde im Rahmen der Verkehrserhebung eine Tagesbelastung von ca. 13.600 Kfz/24h (SV: 5,6%) erfasst, die sich relativ gleichmäßig auf die beiden Fahrtrichtungen mit leichtem Übergewicht in Richtung Elbchaussee verteilt. Der SV-Anteil ist infolge des Busverkehrs etwas erhöht. Die stündliche Spitzenbelastung am Vormittag lag bei ca. 1.000 Kfz/h (SV: 6,2%) . Am Nachmittag sind 950 Kfz/h (SV: 3,9%) im Gesamtquerschnitt ermittelt worden. Die Spitzenbelastungen der Schenefelder Landstraße lassen sich ebenfalls aus der Abbildung 6 entnehmen.

Unfallgeschehen

Die Unfalldaten für das Untersuchungsgebiet wurden das erste Mal Mitte 2018 bei der Polizei abgefragt. Die Abfrage umfasste den Auswertungszeitraum vom 01.01.2014 bis zum 30.09.2017. In diesem Zeitraum ereigneten sich im Abschnitt der Unterteilbaumaßnahme A022.1 in Summe 14 Unfälle. Dabei wurde keine Person tödlich, keine schwer, aber bei einem Unfall mindestens eine Person leichtverletzt. Es handelt sich überwiegend um Unfälle im Ruhenden Verkehr, vereinzelt an den Einmündungen. An drei der Unfälle sind Radfahrende beteiligt gewesen.

Im Vorfeld der zweiten Verschickung wurde aufgrund des fortgeschrittenen Zeitraums eine erneute Unfallabfrage durchgeführt. Diese ergänzte den Zeitraum vom 30.09.2017 bis zum 31.12.2020. In dieser Zeit ereigneten sich im Abschnitt A022.1 in Summe 16 Unfälle. Dies entspricht einer ähnlichen Anzahl wie im vorherigen Auswertungszeitraum. Bei diesen Unfällen wurde wiederum keine Person tödlich, aber eine Person schwerverletzt. Bei weiteren vier Verkehrsunfällen verletzte sich jemand leicht. An fünf Unfällen waren Radfahrende beteiligt. Die Art der Unfälle ähneln sehr stark dem 2018 ausgewerteten Unfallgeschehen. Die erneute Auswertung führte deswegen zu keinen neuen Erkenntnissen, die innerhalb der Planung ergänzend zu berücksichtigen gewesen wären.

Für die Schenefelder Landstraße wurden die Unfalldaten aus dem FHH-Atlas analysiert. Hierbei ergaben sich für den Auswertungszeitraum 2019-2021 keine Unfallhäufungsstellen. Im Einmündungsbereich Frahmstraße kam es zu zwei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung, einer davon zusätzlich unter Beteiligung des Fußverkehrs. Ein weiterer Unfall mit Radfahrerbeteiligung wurde an der Zufahrt zur Führungsakademie der Bundeswehr erfasst. Bei den Unfällen wurde jeweils mind. eine Person leicht verletzt. Es handelte sich um Abbiegeunfälle bzw. Einbiegen-Kreuzen-Unfälle. Einen weiteren Unfall mit einem Leichtverletzten gab es im Längsverkehr aufgrund von ungenügendem Sicherheitsabstand. Bei sechs weiteren Unfällen, primär im Längsverkehr oder mit dem ruhenden Verkehr kam es nur zu Sachschäden.

Fußverkehr

In allen Straßen des Abschnitts A022.1 verlaufen straßenbegleitende Gehwege. Unabhängig geführte Gehwege sind innerhalb des Planungsgebietes von A022.1 direkt keine vorhanden. Die öffentlichen Gehwege für den Fußverkehr sind zum Teil mit Plattenbelag und teilweise nur mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigt. Nördlich der Manteuffelstraße zeigt ein Trampelpfad den Bedarf im Fußverkehr auf. Eine Übersicht über die Befestigungsart der straßenbegleitenden Gehwege enthält die Abbildung 10.



Abbildung 10 Verlauf und Art der Gehwegbefestigung im Untersuchungsgebiet
(Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018, eigene Bearbeitung)

Mit Ausnahme des südlichen Seitenraumes auf Höhe der Parkbuchten sind alle Gehwegflächen in der Manteuffelstraße mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigt. Der benannte Abschnitt besteht aus einer Plattenbefestigung. In der Manteuffelstraße sind in der Zufahrt zum fünfarmigen Knoten die Gehwegflächen ca. 1,85m bzw. 2,10m breit. Die Gehwege auf Höhe der Bushaltestelle „Domizil am Hirschpark“ weisen eine Breite von 2,35m bzw. 1,75m auf. Nach der Einmündung Schanzkamp ist in der Manteuffelstraße nur noch im südlichen Seitenraum ein Gehweg vorhanden. Nördlich ist auf der Grünfläche allerdings ein kleiner Trampelpfad erkennbar. Auf Höhe der Bushaltestelle „Stauffenbergstraße“ ist der einseitig vorhandene Gehweg ca. 2,65m breit. Nach der Einmündung Stauffenbergstraße sind die mit Grand befestigten Gehwege 1,65m auf Seite der Busbucht und ca. 2,00m auf der gegenüberliegenden Seite breit. Hier schränken angrenzende Grünbepflanzungen (Hecken) die verfügbare Breite ein.

Im Planungsgebiet des *Teilbauabschnitts 7* (Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße) sind bis auf die Gehwege der Humannstraße alle Gehwege unbefestigt und mit wassergebundener Deckschicht ausgebaut. Die Gehwegbreiten in der Zufahrt Manteuffelstraße umfassen 1,75-3,75m Breite auf der südlichen Seite und nur 1,10m auf der nördlichen Seite. In der südlichen Eichendorffstraße sind die Gehwege 2,20-3,20m bzw. 2,10-2,30m breit. Im nördlichen Teil der Eichendorffstraße sind die Grandflächen westlich ca. 4,50m breit, sodass diese teilweise zum Parken genutzt werden. Die Grandfläche auf der östlichen Seite ist 1,50m breit. In der Humannstraße haben die Gehwege eine Breite von ca. 2,70m bzw. 2,90m.

Im *Teilbauabschnitt 8* (Schenefelder Landstraße) sind die Gehwege teils mit Platten, teils mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigt. Der westliche Seitenraum weist mit einer Breite von 1,50-2,15m eine Plattenbefestigung auf. Teils liegt ein Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn und es schließen wassergebundene Flächen an. Östlich ist der Gehweg zunächst mit einer wassergebundenen Deckschicht mit einer begehbaren Breite von ca.

1,20m innerhalb der Straßenbegrenzungslinie befestigt, bevor nördlich der Zufahrt zur Bundeswehrführungsakademie neben einem baulichen Radweg von 1,00m Breite ca. 1,70m für den Fußverkehr zur Verfügung stehen.

Die Wegeverbindungen für die zu Fußgehenden innerhalb des Untersuchungsgebietes sind in Abhängigkeit der Dichte der Vermaschung des Straßennetzes direkt und mehr oder weniger lang. Im Untersuchungsgebiet sind keine Querungshilfen in den Teilbauabschnitt 5-7 vorhanden. Im *Teilbauabschnitt 8* existiert ein FGÜ über die Frahmstraße. Querungshilfen über die Schenefelder Landstraße stehen erst in 150m-450m Entfernung zur Verfügung.

Radverkehr

Die Führungsform des Radverkehrs für den Teilbauabschnitt A022.1 ist in der Abbildung 11 dargestellt. Wie aus dieser Übersicht ersichtlich wird, wird der Radverkehr auf der Veloroute 1 in der Manteuffelstraße im Mischverkehr geführt. Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bestehen gegenwärtig nur außerhalb der Baustrecke im fünfarmigen Knotenpunkt.



Abbildung 11 Verlauf und Art der Radverkehrsführung im Untersuchungsgebiet
(Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018, eigene Bearbeitung)

Die Führung der Radfahrenden im Mischverkehr auf der Manteuffelstraße mit einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h ist teils als kritisch anzusehen. Abmindernd wirkt die vergleichsweise geringe Belastung im Kfz-Verkehr. Darüber hinaus ist die am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße vorherrschende Verkehrsregelung als abknickende Vorfahrtsstraße für den Radfahrenden und im Sinne des Verlaufes der Veloroute 1 als ungünstig zu bewerten.

Die im Rahmen der Verkehrserhebung ermittelten Radverkehrsstärken zeigen für den Abschnitt A022.1 im Bestand eine mittlere Nachfrage im Radverkehr auf. Am Erhebungstag wurden am 5-armigen Knotenpunkt in der Zufahrt aus der Manteuffelstraße 193 Rf/24h erfasst.

Am Knoten Manteuffelstraße/Schanzkamp (*Teilbauabschnitt 5/6*) sind 418 Rf/24h erfasst worden, wobei sich die relativ gleichmäßig auf die westliche und östliche Manteuffelstraße verteilen (225 Rf/24h Richtung Osten und 193 Rf/24h Richtung Westen). Aus dem Schanzkamp kam 1 Rf/24h, aus der nördlichen Manteuffelstraße 3Rf/24h.

Am Knoten Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße (*Teilbauabschnitt 7*) wurden 488 Rf/24h erfasst, wobei sich die Hauptbelastung ebenfalls auf die Manteuffelstraße konzentriert. 221 Rf/24 kamen aus Richtung Westen, 216 Rf/24 aus Osten. Lediglich 19 Rf/24h verließen das Kasernengelände und 32 Rf/24h kamen aus der Stauffenbergstraße.

Im *Teilbauabschnitt 7* Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße wurden 511 Rf/24h erfasst, wovon 131 Rf/24h aus der Humannstraße, 42 Rf/24h aus der nördlichen Eichendorffstraße, 245 Rf/24h aus der Manteuffelstraße und 93 Rf/24h aus der südlichen Eichendorffstraße den Knoten erreichten.

Im *Teilbauabschnitt 8* sind die Seitenräume für den Radverkehr freigegeben. Dabei darf der westliche Seitenraum nördlich der Frahmstraße im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Östlich steht ab der Zufahrt zur Führungsakademie ein nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg mit 1,00m Breite zur Verfügung. Über die Schenefelder Landstraße erreichten 123 Rf/24h den Knoten Schenefelder Landstraße/Elbchaussee. Es ist zu erwarten, dass in Richtung Norden eine ähnliche Menge an Radfahrenden unterwegs ist.

Barrierefreiheit

Im gesamten Untersuchungsgebiet des Abschnitts A022.1 sowie im Bereich des *Teilbauabschnitts 8* ist die Barrierefreiheit spürbar eingeschränkt und fehlt weitestgehend. Bisher sind keine taktilen Leitelemente in die Straßenraumgestaltung implementiert. Weder an den Querungsstellen noch an den Bushaltestellen sind Bodenindikatoren vorhanden. Auch die an den Querungsstellen vorhandenen Bordabsenkungen erfüllen nicht den Standard der Barrierefreiheit. Des Weiteren wirken sich die mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigten Gehwege negativ auf die Barrierefreiheit aus. Je nach Wetterlage und Nässe und der davon abhängigen Bodenfestigkeit kann das Befahren der Gehwege mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert werden. Eine Barrierefreiheit ist deswegen vornehmlich nicht gegeben.

ÖPNV

Im Planungsgebiet ist ausschließlich Busverkehr vorhanden. Die Manteuffelstraße wird regulär von der Linie 286 im 30 Minuten-Takt befahren.

Hinzukommen in Ausnahmesituationen kurzfristig eingerichtete Schienenersatzverkehre, wenn Störungen und Behinderungen im S-Bahnbetrieb vorliegen. Die abknickenden Vorfahrtsregelungen an den Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße und im weiteren Verlauf Eichendorffstraße/Rupertistraße wurden mutmaßlich für die Leichtigkeit des ÖPNV eingerichtet.

Als Fahrzeuge kommen vornehmlich Standardbusse in der Manteuffelstraße zum Einsatz. Diese halten an den im Planungsgebiet befindlichen Haltestellen „Domizil am Hirschpark“ und „Stauffenbergstraße“.

Über die Schenefelder Landstraße verlaufen die Linienwege der Buslinien 1, 22 und 601. Die Linien 1 und 22 sind Metrobusse, die im 7/8 Minuten und 10 Minutentakt verkehren, der in den verkehrsschwachen Zeiten teils auf 20 Minuten gedehnt wird. Die Linie 601 ist eine Nachtbuslinie, die nachts alle 30 Minuten verkehrt.

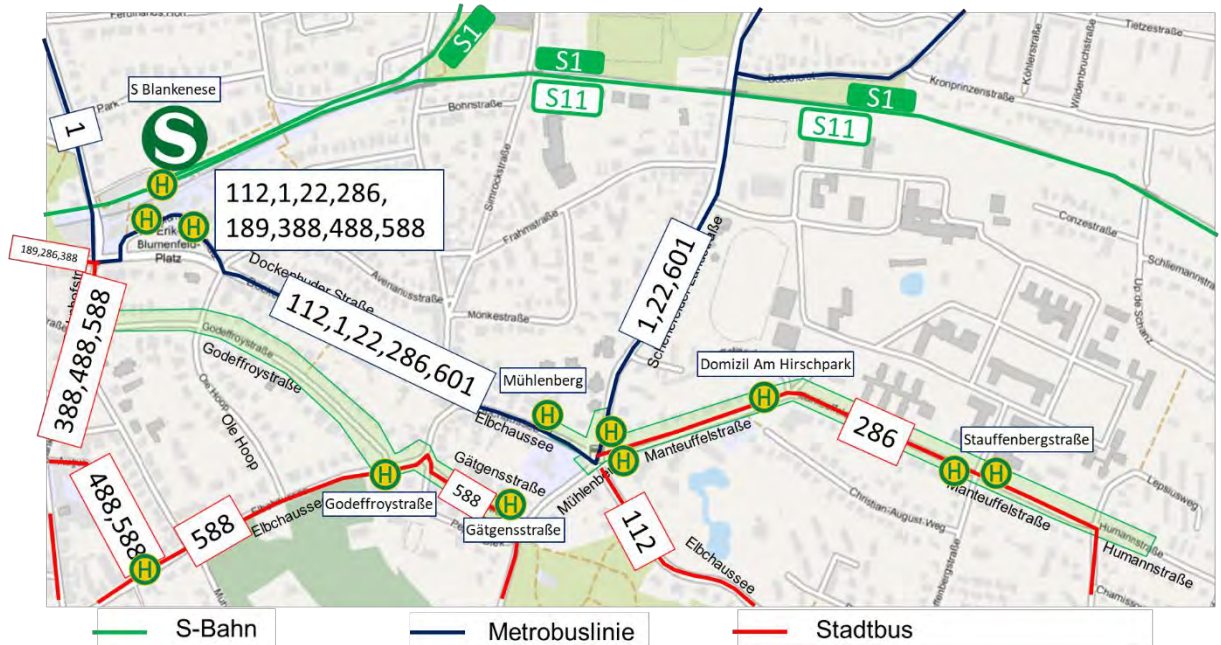


Abbildung 12 Verlauf und Art des ÖPNV im Untersuchungsgebiet
(Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2024, eigene Bearbeitung)

MIV

Dem motorisierten Individualverkehr steht im gesamten Untersuchungsgebiet ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Die Manteuffelstraße dient überwiegend der Erschließung der anliegenden Grundstücke und der Zuführung des Anliegerverkehrs der umliegenden Wohngebiete vom Hauptverkehrsstraßennetz. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt vornehmlich 50 km/h. Auf Höhe der Seniorenresidenz wurde sie auf 30 km/h reduziert.

Die Schenefelder Landstraße im *Teilbauabschnitt 8* ist als Hauptverkehrsstraße kategorisiert und wird von der Straßenverkehrsbehörde als Autobahnzubringer eingestuft. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt regulär 50 km/h, ist aber innerhalb der Planungsstrecke im Zuge von Kindergärten zeitweise auf 30 km/h begrenzt.

Großraum- und Schwertransporte

Die Manteuffelstraße und die Schenefelder Landstraße sind keine Routen für Groß- und Schwerlasttransporte.

Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Abschnitt A022.1 befindet sich am Beginn der Baustrecke ein lichtsignalisierter Knotenpunkt. Hierbei handelt es sich um den fünfarmigen und stark belasteten Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/Mühlenberg. Da im Rahmen dieser Teilbaumaßnahme keine Änderung an der LSA vorgesehen ist, wird auf eine Beschreibung verzichtet.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Abschnitt A022.1 über Peitschenleuchten gewährleistet. Die Peitschenleuchten stehen dabei vornehmlich auf einer der beiden Straßenseiten. Innerhalb des Planungsgebietes der *Teilbauabschnitt 5-7* befinden sich 30 Maststandorte. Im *Teilbauabschnitt 8* sorgen zwei Peitschenleuchten für die öffentliche Beleuchtung.

Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün innerhalb des Untersuchungsgebietes besteht überwiegend aus Straßenbäumen und teilweise raumbegrenzenden Hecken, die von Anliegern und Anliegerinnen zur Einfriedung ihrer Grundstücke gepflanzt worden sind. Darüber hinaus grenzen in der Manteuffelstraße teils Rasenflächen an. Im *Teilbauabschnitt 5* enthält das Straßenbaumkataster einen Baumstandort (Ahornbaum). Zusätzlich stehen auf Privatgrund 10 Bäume, die sich auf das Straßenbild auswirken. Im *Teilbauabschnitt 6* sind drei Bäume im Kataster registriert, zwei Eichen und eine Esche. Darüber hinaus befinden sich auf der nördlichen Rasenfläche und den südlichen Grundstücken 19 weitere Bäume. Im *Teilbauabschnitt 7* sind mit der nördlichen Baumreihe vor dem Knoten Eichendorffstraße 16 Baumstandorte im Kataster aufgeführt. Diese werden von 15 Baumstandorten ergänzt, welche nicht im Straßenbaumkataster geführt sind. In Summe sind nach dem Straßenbaumkataster 20 Standorte auf Straßenverkehrsfläche der Maßnahme A022.1 vorhanden. Ergänzt werden diese durch 44 Bäume auf Privatgrund bzw. Flächen des AGV vorhanden. Im *Teilbauabschnitt 8* sind zwei Bäume im Straßenbaumkataster vorhanden, wovon aber nur einer im öffentlichen Raum steht. Auf den angrenzenden privaten Flächen sind weitere Baumstandorte vorhanden.



Abbildung 13 Baumkataster (Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2023)

Ruhender Verkehr

In der Manteuffelstraße befinden sich drei Parkbuchten mit der Möglichkeit ca. 15 Fahrzeuge abzustellen. Darüber hinaus wird in der Manteuffelstraße aufgrund dessen, dass die Ausfahrt zum fünfarmigen Knoten Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/ Mühlenberg nicht zulässig ist, bis zur Einmündung Schanzkamp verstärkt auf dem nördlichen Fahrstreifen geparkt. Anhand der zur Verfügung stehenden Flächen wird geschätzt, dass hier bis zu 26 Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt werden könnten. Im weiteren Verlauf der Manteuffelstraße wird ab der Einmündung Schanzkamp in Richtung Eichendorffstraße zunehmend auf dem südlichen Fahrstreifen geparkt. Die Fahrzeuge werden teilweise bis in den Einmündungsbereich

der Stauffenbergstraße abgestellt. Theoretisch finden unter Beachtung der Grundstückzufahrten bis 40 Fahrzeuge Platz auf der Fahrbahn abgestellt zu werden. Im Einmündungsbereich Stauffenbergstraße, wo das Parken als unzulässig anzusehen ist, werden teilweise noch einmal 3 Fahrzeuge abgestellt. Darüber hinaus befindet sich auf nördlicher Seite ein öffentlicher

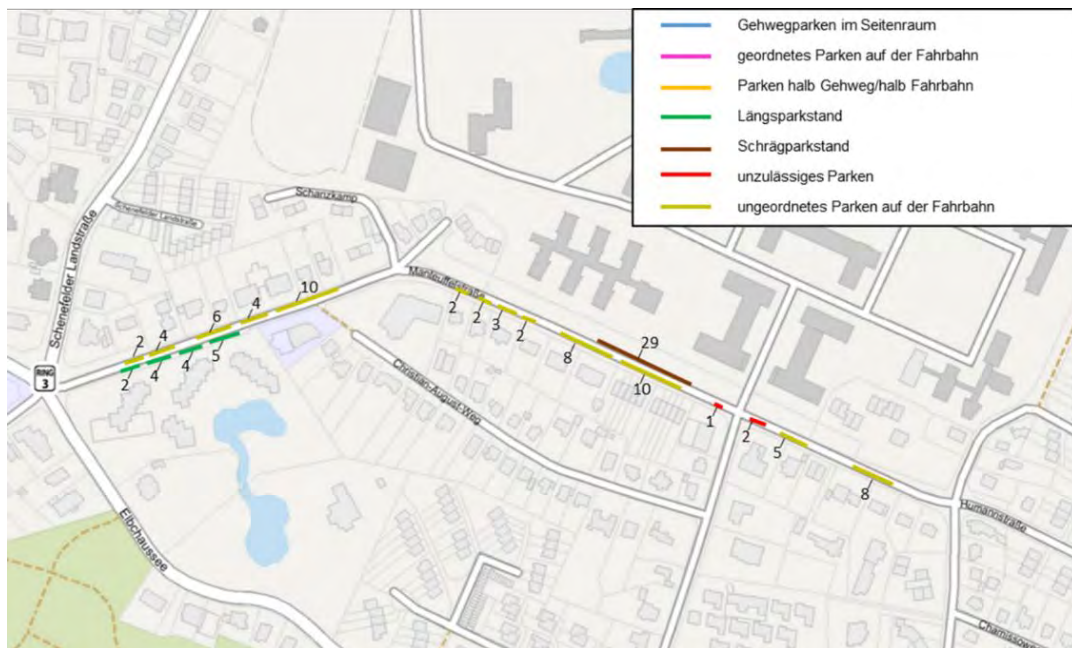


Abbildung 14 Ruhender Verkehr Manteuffelstraße,
(Quelle: Geobasiskarten Hamburg, Stand 2018, eigene Bearbeitung)

Parkplatz im allgemeinen Verwaltungsvermögen des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) mit 29 Schrägparkständen, der allerdings teilweise zum Abstellen von Anhängern genutzt wird. Gesonderte Ladezonen sind innerhalb des Planungsgebietes des Abschnitts A022.1 keine vorhanden.

Im *Teilbauabschnitt 8* kann im östlichen Seitenraum auf Gehwegniveau auf einem Sandstreifen geparkt werden, der mit Absperrbügel zum begehbaren Streifen abgegrenzt ist. Hier können insgesamt sechs Kfz abgestellt werden. Darüber hinaus wird westlich illegal vor dem dort befindlichen Gebäude geparkt.

In den Planungsgebieten existieren keine Radabstellanlagen.

Entwässerung

Die Entwässerung der vorhandenen Straßenflächen erfolgt überwiegend über ein Dachprofil in beidseitig angeordnete Trummen, die an im Straßenraum vorhandene Mischwassersiele angeschlossen sind. In der Manteuffelstraße verläuft ein Mischwassersiel nördlich der Fahrbahn im Bereich des Seitenraums bzw. der Grünflächen. Zur Eruiierung des Zustands der Entwässerungsanlagen wurde im Juni 2023 eine Trummenuntersuchung und die Prüfung der Anschlussleitungen durchgeführt, deren Auswertungsergebnisse mittlerweile vorliegen. Der Trummenuntersuchung ist zu entnehmen, dass sich der überwiegende Anteil der Entwässerungsanlagen noch in einem guten Zustand befindet und keine Mängel aufweist. Vereinzelt wurde bei den überwiegend aus Beton bestehenden runden teils eckigen Trummen Mängel

festgestellt. Charakteristische Mängel sind der Eintritt von Wurzeln, zu deren Beseitigung ein Fräsen der Trumme vorgeschlagen wurde. Hier sind insgesamt 7 Trummen betroffen. Darüber hinaus wurden bei einer Trumme Betonabplatzungen und bei einer weiteren Trumme ein Rahmenbruch festgestellt. Bei beiden Mängeln wird eine Verspachtelung zur Sanierung vorgeschlagen. Bei den Anschlussleitungen wurden bei elf Trummen Lageabweichungen festgestellt. Zwei von den 11 Anschlussleitungen wiesen dabei einen Bruch auf. Wurzeln wurden in zwei Anschlussleitungen entdeckt, eine davon wies bereits Lageabweichungen auf. In zwei weiteren Anschlussleitungen wurden zudem Ablagerungen erfasst. Zur Behebung dieser Mängel wird das Fräsen der Anschlussleitungen und das Einziehen eines Kurzliners empfohlen. Eine weitere Trummenanschlussleitung wies Risse auf, die ebenfalls eine Sanierung mit Kurzliner erfordert. Bei einer Trummenanschlussleitung am Ende der Parkbuchten in der Manteuffelstraße musste die Befahrung abgebrochen werden. Es wird ein Rückstau vermutet und ein Neubau empfohlen.

In *Teilbauabschnitt 8* sind vergleichsweise wenige Trummen vorhanden. Eine Trummenuntersuchung wurde noch nicht durchgeführt.

Wasserwirtschaftliche Belange

Es bestehen innerhalb des Untersuchungsgebietes keine gesonderten wasserbautechnischen Anlagen. Die Planungsgebiete liegen auch nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes. Im Bereich des Knotens Elbchaussee/Schenefelder Landstraße sind allerdings bauliche Anlagen vorhanden, mit denen bei Hochwassergefahr der Elbe der Verkehr auf der östlichen Elbchaussee und auf dem Mühlenberg gesperrt werden kann und eine Ableitung des Verkehrs über die Schenefelder Landstraße oder auch Manteuffelstraße erfolgen kann.

Ausstattung / Möblierung

Die Straßenausstattungen und Möblierungen im Untersuchungsgebiet setzen sich überwiegend aus Absperrelementen zusammen. Als Absperrelemente kommen überwiegend Absperrbügel, -poller und Findlinge, die die Befahrung von zu schützenden Flächen unterbinden sollen, zum Einsatz.

An der Zufahrt zur Führungsakademie sind zudem Schaukasten und Werbeträger vorhanden, die in privater Hand sind. An der Haltestelle Stauffenbergstraße stadtauswärts befindet sich ein Briefkasten der Post. Sitzbänke gibt es im Planungsgebiet bisher keine.

Sondernutzungen

Über die im Bereich Ausstattung / Möblierung genannten Elemente sind keine weiteren Sondernutzungen im Straßenraum in den *Teilbauabschnitten 5-8* vorhanden.

Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte)

Innerhalb des Planungsgebietes ist umfassender Leitungsbestand vorhanden. In der Regel verlaufen beidseitig der Fahrbahn Stromtrassen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Nieder- und Mittelspannungsleitungen, sowie Kabel der öffentlichen Beleuchtung. Teilweise sind im Bereich Manteuffelstraße allerdings auch Hochspannungskabel vorhanden.

Neben den Stromversorgungskabeln verlaufen Entwässerungsleitungen, in der Regel Mischwassersiele, Trinkwasserleitungen und Gasleitungen. Zudem sind zahlreiche Telekommunikationsleitungen der Telekom, Vodafone Kabel Deutschland, 1&1 Versatel, Wilhelm Tel., Gasline und Dataport vorhanden. Fernwärmeanlagen sind keine vorhanden.

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

Neben dem Bau der Teilbaumaßnahme A022.1 der Veloroute 1 sind weitere Teilbaumaßnahmen im Verlauf der Veloroute 1 vorgesehen, die teilweise parallel ausgeführt werden oder schon ausgeführt worden sind. Die Maßnahme Veloroute 1, A022.2 (Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße) grenzt im Einmündungsbereich der Manteuffelstraße direkt an das Planungsgebiet an. Darüber hinaus grenzt am Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße im südöstlichen Knotenarm ein Kooperationsprojekt unter Federführung von Hamburg Wasser mit Beteiligung des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer sowie einiger Leitungsträger direkt an das Planungsgebiet dieser Maßnahme an, das u.a. die Umgestaltung der Elbchaussee vorsieht. Darüber hinaus muss für die Herstellung der Haltestellen in der Schenefelder Landstraße die Baustellenfreiheit des parallel verlaufenden Sülldorfer Kirchenwegs vorhanden sein und keine Umleitungsrouten auf der Schenefelder Landstraße liegen.

Überfahrten

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind zahlreiche Gehwegüberfahrten zu den anliegenden Grundstücken bzw. Tiefgaragen vorhanden. Diese sind vornehmlich mit Wabenstein oder Großpflastersteinen, teils aber auch mit Platten oder Kleinpflastersteinen befestigt.

Darstellung der Defizite im Straßenraum

Die Hauptdefizite in der Radverkehrsführung der Veloroute 1 im Untersuchungsgebiet der Unterteilbaumaßnahme A022.1 sind vornehmlich in der Befahrbarkeit der Knotenpunkte am Maßnahmenbeginn und -ende festzustellen. Darüber hinaus beeinträchtigt die Vielzahl an ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn der Manteuffelstraße die Leichtigkeit des Verkehrs.

Die Defizite am fünfarmigen Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße (*Teilbauabschnitt 4*) werden im Rahmen der Teilbaumaßnahme A022.2 betrachtet und werden hier nicht näher erläutert.

Die Defizite in den *Teilbauabschnitten 5 und 6* betreffen einerseits den Radverkehr durch die Vielzahl an ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn und andererseits die Haltestellenanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese entsprechen nicht den Standards des angestrebten Ausbaus von barrierefreien Bushaltestellen. Neben dem Nichtvorhandensein von taktilen Leitelementen sind die Wartebereiche deutlich zu schmal. Darüber hinaus sind die vorhandenen Einstiegshöhen zu gering und es fehlen Fahrgastunterstände zum Schutz vor Witterungseinflüssen insbesondere bei kaltem und nassem Wetter.

In *Teilbauabschnitt 7* - Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße ist als Defizit die abknickende Vorfahrtsregelung festzustellen, die gerade in der Überführung des Radfahrenden von der Manteuffelstraße in die Humannstraße hinderlich erscheint. Sowohl aus Richtung als

auch in Richtung Humannstraße muss der Radfahrende den Fahrzeugstrom aus der südlichen Eichendorffstraße beachten. In Fahrtrichtung Humannstraße ist der Radfahrende gezwungen, sich mitten im Fahrweg des nachfolgenden Hauptverkehrsstroms aufzustellen und beeinträchtigt die Weiterfahrt der nachfolgenden Kfz-Verkehre. Der dabei durch die nachfolgenden Kfz-Führenden entstehende Druck ist für den Radfahrenden unangenehm und verleitet diesen im schlechtesten Fall dazu, zu geringe Zeitlücken zu nutzen, um den Fahrweg für diese Kfz schnellstmöglich wieder freizugeben.

Als weiteres Defizit ist die fehlende Barrierefreiheit festzustellen. Neben den fehlenden taktischen Leitelementen und den nicht vorhandenen differenzierten Bordhöhen bei Querungsstellen erschweren die zum Teil mit wassergebundener Deckschicht befestigten Gehwege die Fortbewegung von mobilitätseingeschränkten Personen mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen insbesondere bei nassem Wetter und weicherem Untergrund.

Nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet sind die vorhandenen Gehwege unterdimensioniert. Die Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten können bei den bestehenden Straßensraumbreiten allerdings nicht vollends befriedigt werden.

Die Haltestellenabstände für die Metrobuslinie 1 und 22 sind zu groß, um ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die Anbindung der Stadteilschule Blankenese, der Seniorenreinrichtung in der Frahmstraße, der angrenzenden Kindergärten sowie der Führungsakademie der Bundeswehr. Darüber hinaus sind sichere Querungsstellen über die Schenefelder Landstraße bei zunehmendem Querungsbedarf durch neue Bushaltestellen insbesondere im Hinblick auf die angrenzenden Kitas und eines sicheren Schulweges zu weit von den Wegebeziehungen abgesetzt.

3.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurden für die hier betrachteten vier *Teilbauabschnitte* mehrere Varianten entwickelt und auf ihre Umsetzbarkeit hin untersucht. Die Varianten wurden im Zuge von Abstimmungsterminen und Öffentlichkeitsveranstaltungen den Trägern öffentlicher Belange und der im und im näheren Umfeld des Untersuchungsgebietes lebenden Bevölkerung vorgestellt. Die letztentwickelten Varianten wurden im Rahmen von einer zweiten Verschickung allen Beteiligten Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme übermittelt. Die eingegangenen Hinweise wurden abgewogen und in die Unterlagen der Schlussverschickung eingearbeitet.

Planungsziel

Mit dem Hauptplanungsziel, die Bedingungen und die Qualität sowie Sicherheit der Radverkehrsführung auf der Veloroute 1 in den *Teilbauabschnitten 5-7* zu steigern, wurden mehrere Varianten entwickelt. Dabei wurden parallel die Ansprüche aller Straßenraumnutzenden in den Vordergrund gestellt, um Lösungen zu erarbeiten, mit denen die Belange des Rad-, Fuß-, ruhenden, Kfz- und öffentlichen Personennahverkehrs bestmöglich berücksichtigt werden können. Gleichzeitig war außerdem die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Bedürfnisse der Anwohnenden ein Hauptaugenmerk.

Mögliche/Untersuchte Varianten – Abwägung – Vorzugsvariante

Teilbauabschnitt 5 - Manteuffelstraße und Bushaltestelle „Domizil am Hirschpark“ und Teilbauabschnitt 6 - Manteuffelstraße und Bushaltestelle „Stauffenbergstraße“

In den beiden Teilabschnitten der Manteuffelstraße wurde zunächst die Anlage von Schutzstreifen geprüft, um zum einen das ungeordnete Parken zu unterbinden und zum anderen dem Radfahrenden einen eigenen Fahrstreifen anzubieten. Aufgrund der begrenzten Fahrbahn- und Straßenraumbreite konnten allerdings nur Schutzstreifen mit Mindestmaß geschaffen werden. Angesichts des vorhandenen Busverkehrs wurden diese als unzureichend bewertet. In der **zweiten Variante** zur Gestaltung der Manteuffelstraße wurde über den Bau von Verkehrsinseln versucht, das Parken zu ordnen und ausreichend Ausweichstellen zu schaffen. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung, die sich überwiegend auf eine Richtung konzentriert, wurde die Führung im Mischverkehr beibehalten. Für die Bushaltestellen wurde in dieser Variante bereits vorgesehen, diese nach den Standards des Hamburger Verkehrsverbundes auszubauen. Hierzu wurde die verfügbare Fahrbahnbreite eingeschränkt, um mehr Warteraum für Fahrgäste zu schaffen und die Möglichkeit zu schaffen, einen Fahrgastunterstand zu errichten. Die Busbucht an der Haltestelle Stauffenbergstraße wird in eine Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut.

In der Gegenüberstellung von Aufwand und Nutzen der realisierbaren Maßnahmen zeigte sich allerdings ein Missverhältnis, sodass das Planungsgebiet in der 1. Verschickung auf die beiden Bushaltestellen begrenzt worden war. Die Form der Bushaltestellen wurde dabei als Vorzugsvariante von vornherein festgelegt.



Abbildung 15 TBA5 Variante 1 – Bushaltestellen Domizil am Hirschpark

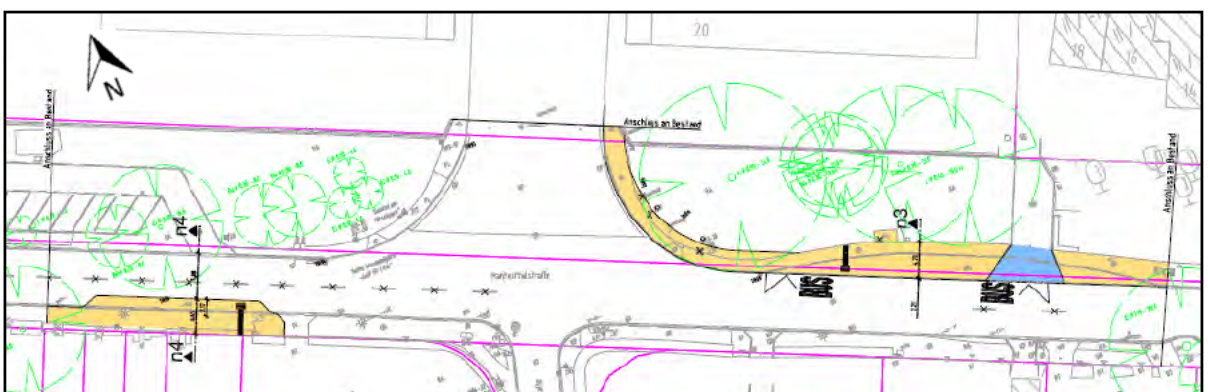


Abbildung 16 TBA6 Variante 1 – Bushaltestellen Stauffenbergstraße

Mit der StVO-Novelle, mit der die Einrichtung von Fahrradstraßen erleichtert wurde sowie dem Beschluss der Bezirksversammlung Altona bei der Planung der Veloroute 1, A22 – Blankenese Süd vermehrt Fahrradstraßen einzurichten (Drucksache 21-0657.1), wurde wiederum die gesamte Manteuffelstraße in die Planung aufgenommen. Es wurde deswegen im Rahmen einer 2. Verschickung vorgesehen, die Manteuffelstraße als Fahrradstraße mit ÖPNV einzurichten. Zu diesem Zweck wurde eine Variante entwickelt, die eine optische Fahrbahnverengung mittels Markierung vorsieht (**TBA5 Variante 2** und **TBA 6 Variante 2**). Gleichzeitig wurde in dieser Variante ein alternierender Fahrbahnquerschnitt erzeugt und es konnten in den breiten Bereichen der Straße Parkstände geschaffen werden, die die aktuelle Praktik, das Fahrzeug auf der Fahrbahn abzustellen, z.T. aufrechterhalten hätte. Einmündende Straßen erhalten Gehwegüberfahrten, um den Charakter der Fahrradstraße besser hervorzuheben und den Fuß- und Radverkehr gegenüber einfahrender Fahrzeuge zu bevorzugen.



Abbildung 17 TBA5 Variante 2 – optische Fahrbahneinengung



Abbildung 18 TBA6 Variante 2 – optische Fahrbahneinengung

In den **TBA5 & 6 Variante 3** wird auf die zusätzliche Straßenmarkierung verzichtet. Infolge des Busverkehrs ist es notwendig, sowohl baulich als auch optisch eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50m bereit zu stellen. Infolge dessen werden auf der freien Strecke der Manteuffelstraße nur Fahrradpiktogramme markiert. Darüber hinaus sieht die Variante vor, den westlich bzw. nördlich liegenden Gehweg zu ertüchtigen und diesen mit Betonsteinpflaster möglichst barrierefrei zu gestalten. Zur Begrenzung des baulichen Aufwandes werden die Bordkantenverläufe weitestgehend gehalten und nur im Bereich der Knotenpunkte und Bushaltestellen angepasst. Damit wird außerhalb dieser Bereiche lediglich eine Deckschichtsanierung mit Markierungsarbeiten angestrebt.

Die Bushaltestellen werden wie in **Variante 2** barrierefrei ausgebaut und erhalten weiterhin über die Ausbildung als vorgezogene Haltestellenkaps eine ausreichend breite Wartefläche, die es bis auf bei einem Haltepunkt ermöglicht, Fahrgastunterstände vorzusehen. Darüber hinaus sind analog zur **Variante 2** Gehwegüberfahrten an den einmündenden Straßen vorgesehen. Flächenmäßig sehr kleine Grünflächen wurden aus Gründen der Unterhaltung entfernt.

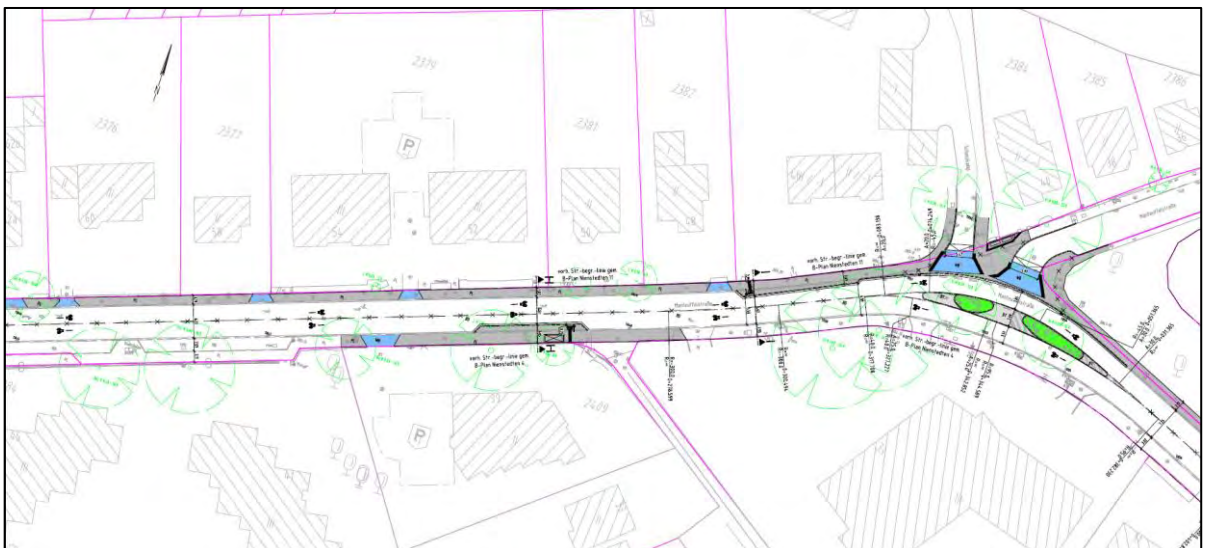


Abbildung 19 TBA5 Variante 3 – Piktogramme



Abbildung 20 TBA6 Variante 3 – Piktogramme

Die in der 2. Verschickung erarbeitete Vorzugsvariante wurde in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, im Speziellen mit den Verkehrsbetrieben, dahingegen optimiert, dass die Lage der Haltepunkte der Haltestelle Domizil am Hirschpark optimiert und verschoben wurde. Die Lage der Halteposition in Richtung Blankenese wurde vor bzw. östlich des Bogens und der Einmündung Schanzkamp platziert, um bessere Sichtverhältnisse auf den haltenden Bus zu schaffen. Zudem lassen sich jetzt an allen Haltestellen Fahrgastunterstände einrichten. Infolge dessen wurden die Varianten 3 zu den optimierten Varianten 3* weiterentwickelt. Gleichzeitig wurden die Durchfahrtsbreiten an den Haltestellenkaps letztmalig den Bedürfnissen des Busverkehrs angeglichen.

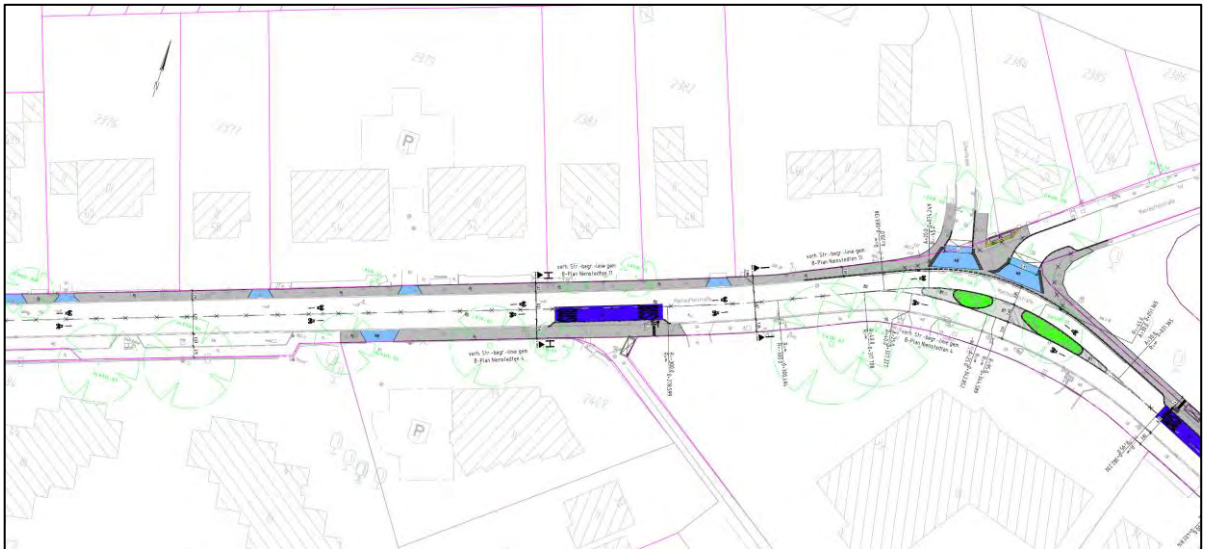


Abbildung 21 TBA5 Variante 3* – optimierte Haltestellenlage



Abbildung 22 TBA6 Variante 3* – optimierte Haltestellenlage

Abwägung und Wahl der Vorzugsvarianten für TBA 5+6

Nachdem der politische Wille für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Manteuffelstraße klar formuliert und die Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradstraße mit der StVO-Novelle und der HRVV Fahrradstraße neu aufgestellt wurden und damit die Möglichkeit geschaffen wurde, in der Manteuffelstraße eine Fahrradstraße einzurichten, ist dies als beste Lösung

anzusehen, den Radverkehr in der Manteuffelstraße zu fördern und ihn einer Veloroute angemessen in der Verkehrsbedeutung zu priorisieren. Die Einrichtung als Fahrradstraße bewirkt gleichzeitig das Absinken der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Damit wird die Sicherheit des Radverkehrs noch einmal weiter gesteigert. Die Haltestellenkaps wirken dabei partiell geschwindigkeitsdämpfend. Mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besser Rechnung getragen. Diese werden nach den Vorgaben des Leitfadens des Hamburger Verkehrsverbundes geplant.

In der Abwägung zwischen der **Variante 2** und **Variante 3** der beiden Teilbauabschnitte zeigte sich, dass die optische Einengung mittels Markierung zu stark den verkehrstechnischen Sektor unterstreicht und den Anforderungen des ÖPNV nicht ausreichend genügt. Darüber hinaus wurde für die Einheitlichkeit der Fahrradstraßen in Hamburg angestrebt, die Fahrradstraße nach den bisher inoffiziellen Standards Hamburgs einzurichten, um hier ein einheitliches Straßenbild zu schaffen und die Einheit von Bau und Betrieb zu gewährleisten. Aus den genannten Gründen wird für die **TBA5** und **TBA 6** die **Variante 3** als Vorzugsvariante ausgewählt, die mit den eingegangenen Hinweisen und Stellungnahmen der Zweitverschickung zu den Varianten **TBA5 Variante 3*** und **TBA 6 Variante 3*** weiterentwickelt wurden. Diese genügen als einzige den gestellten Ansprüchen der Verkehrsträger und der an der Planung beteiligten Institutionen.

Teilbauabschnitt 7: Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße

Zur Umgestaltung des mit abknickender Vorfahrtstraße geregelten Knotenpunkts wurden fünf Varianten entwickelt. Die **TBA7 Variante 1** sieht den Umbau des Knotens zu einem Minikreisverkehrsplatz vor. Hiermit wird das Defizit der abknickenden Vorfahrtsstraße beseitigt und dem Radfahrenden eine vergleichsweise komfortable Lösung angeboten, dem Verlauf der Veloroute 1 zu folgen. Es wurde dabei ein barrierefreier Ausbau mit taktilen Leitelementen und Fußgängerüberwegen vorgesehen. Die **TBA7 Variante 2** ist eine Lösung für abknickende Vorfahrtsstraßen in Anlehnung an die ERA, 2010, Bild 40 auf Seite 41. Diese sieht geteilte Mittelinseln vor, um dem Radfahrenden Aufstellflächen anzubieten und das Ein- bzw. Abbiegen in zwei Zügen zu ermöglichen ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende beim Warten auf eine Zeitlücke zu beeinträchtigen. Aufgrund begrenzter Platzverhältnisse ist es an diesem Knotenpunkt allerdings nur möglich, einen regelkonformen und einen kleinen Fahrbahnteiler einzurichten, der auf der gegenüberliegenden Seite dem Radfahrenden zumindest teilweise etwas subjektive Sicherheit vermitteln soll. Die Aufweitung hat dabei auch einen geschwindigkeitsdämpfenden Einfluss, da die aktuell vorhandene und fahrdynamische Linienführung aufgelöst und der Abbiegeradius kleiner gewählt ist.

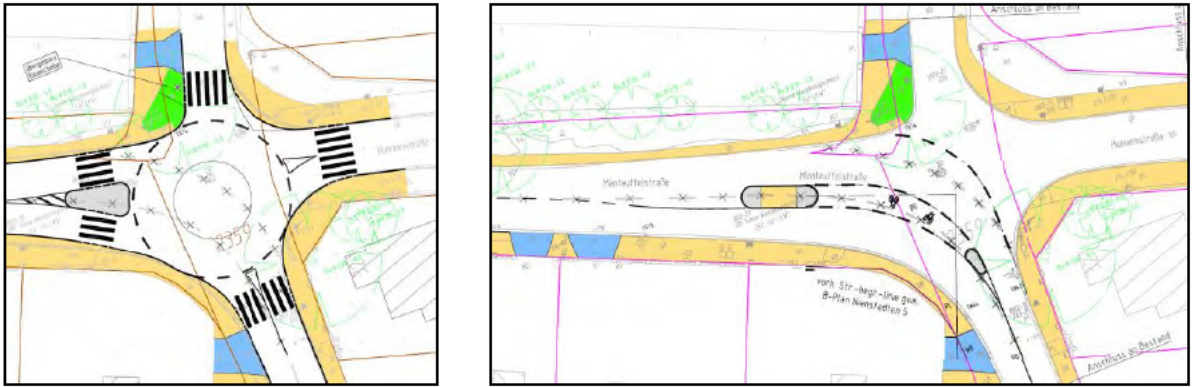


Abbildung 23 Varianten Teilbauabschnitt 6: Variante 1 links, Variante 2 rechts

Mit der Möglichkeit die Manteuffelstraße und die Humannstraße als Fahrradstraße zu betreiben, wurden für den Knoten bzw. den **TBA 7** neue Varianten entwickelt. In **TBA 7 Variante 3** wurde analog zur zweiten Variante des **TBA 5** und des **TBA 6** eine optische Verengung mittels Markierung vorgesehen. Die kreuzenden Straßen wurden mit Gehwegüberfahrten ausgestattet. Die abknickende Vorfahrtsstraße am Knotenpunkt Manteuffelstraße/ Eichendorffstraße wird mit dieser Maßnahme aufgelöst und die Achse der Fahrradstraße erhält ihre Bevorrechtigung, womit der Radfahrende die Veloroute ohne größere Einschränkungen in diesem Streckenabschnitt befahren kann.

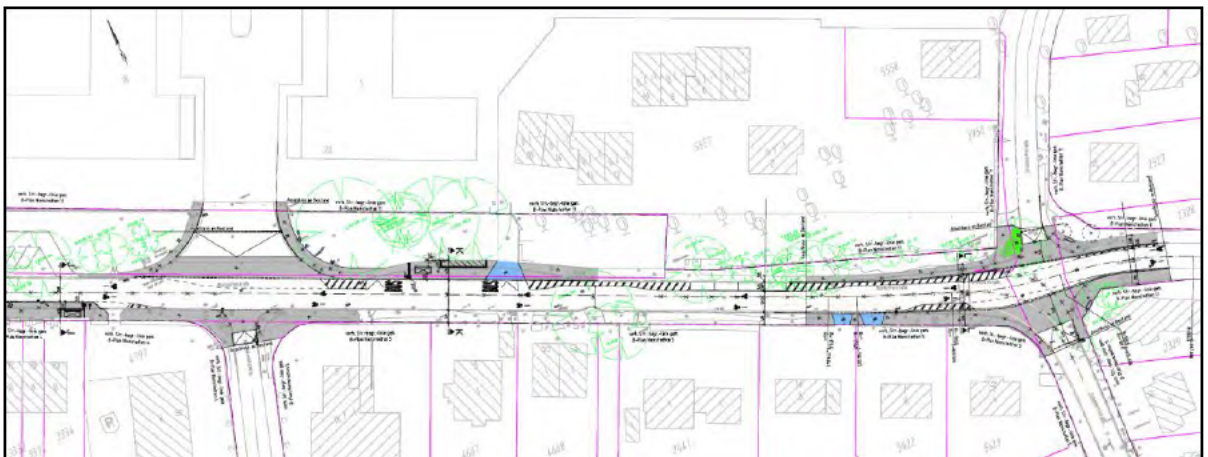


Abbildung 24 TBA7 Variante 3 – optische Fahrbahneinengung

In der **TBA7 Variante 4** werden aus gleichen Gründen wie in den vorherigen Teilbauabschnitten auf die Masse an Markierungen verzichtet und ausschließlich Fahrradpiktogramme markiert. Gleichzeitig soll im nördlichen Seitenraum der Gehweg durchgehend ertüchtigt und befestigt werden. Am Knotenpunkt Eichendorffstraße sieht die **Variante 4** die Einrichtung einer Diagonalsperre vor, um Durchgangs- und Schleichverkehre zu unterbinden und diese auf dem Hauptverkehrsstraßennetz zu belassen. Damit wird der Radverkehr noch stärker befördert, der Anteil des Kfz-Verkehrs in diesem Straßenzug weiter reduziert, der Charakter als Fahrradstraße besser hervorgehoben und die Beeinflussung des Radverkehrs durch Kfz gemindert. Mit der Diagonalsperre wird sichergestellt, dass gebietsfremde Verkehre keinen Anreiz mehr haben, von der Elbchaussee auf die Manteuffelstraße auszuweichen, da der Aufwand größer wird, als direkt die Elbchaussee zu nutzen.

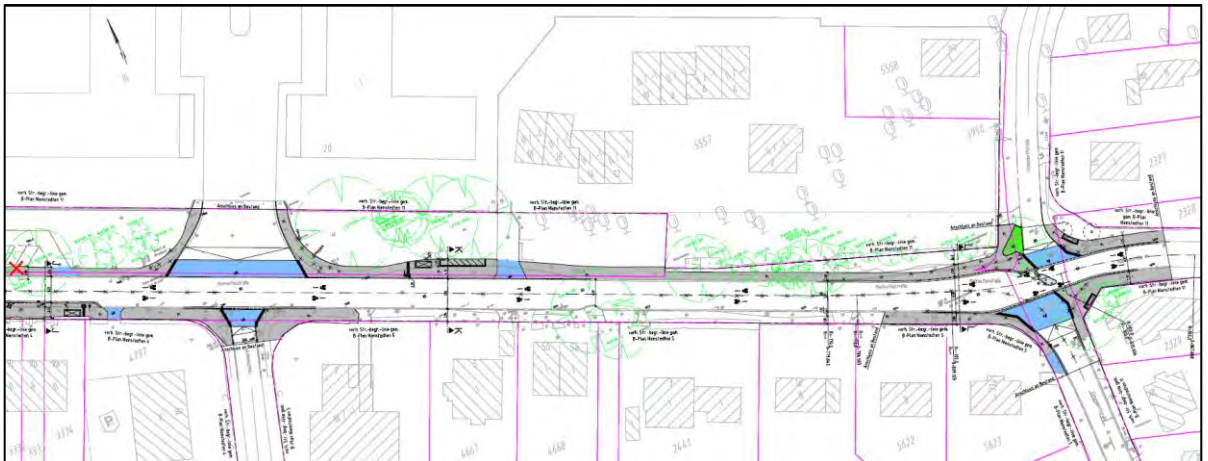


Abbildung 25 TBA7 Variante 4 – Piktogramme und Diagonalsperre

Im Zuge der Behördenabstimmungen wurde festgestellt, dass infolge der Konstellation am fünfarmigen Knotenpunkt mit der Manteuffelstraße als wegführende Einbahnstraße die Verbindung in Fahrtrichtung Westen bereits gekappt ist und daher mit der Einrichtung einer in Richtung Westen führenden Einbahnstraße in der Humannstraße als milderem verkehrsplanerischem Instrument der gleiche verkehrsplanerische Effekt für die Manteuffelstraße erzielt werden kann, wie mit der Diagonalsperre. Infolge dessen wurde die **TBA7 Variante 5** entwickelt, bei der die Diagonalsperre wegfällt und durch eine nach Westen führende Einbahnstraße, die in Fahrtrichtung Osten nur für den Radverkehr durchlässig ist, substituiert wurde.

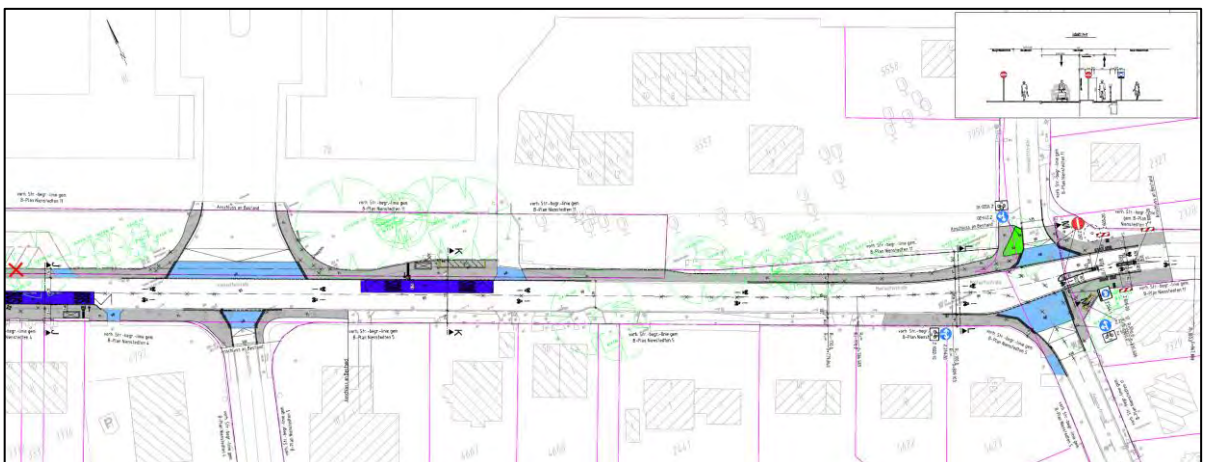


Abbildung 26 TBA7 Variante 5 – unechte Einbahnstraße Humannstraße

Die Durchsetzung, dass ausschließlich Radverkehr die Humannstraße in Richtung Osten verkehren kann, wird über die Einengung des Fahrbahnquerschnitts mit Fahrbahnanteilen und einem Absperrpoller baulich realisiert. Die Strecke der baulichen Einengung wurde dabei so gewählt, dass ein möglichst hoher Widerstand gegen das widerrechtliche Befahren in Richtung Osten besteht. Ab der ersten Grundstückszufahrt ist die als Fahrradstraße bis zur Ferdinand-Ancker-Straße eingerichtete Humannstraße wiederum im Zweirichtungsverkehr befahrbar, um die Einschränkungen der unmittelbaren Anliegenden auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Abwägung und Wahl der Vorzugsvariante für TBA 7

Nachdem die Möglichkeit gegeben ist, die Manteuffelstraße als Fahrradstraße einzurichten und es seitens der Straßenverkehrsbehörden Vorbehalte gegen eine Diagonalsperre am Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/Humannstraße gab, wird die **TBA 7 Variante 5** als Vorzugslösung ausgewählt. Sie stellt zum einen die Fortführung der zuvor liegenden Teilabschnitte dar, sodass auch hier ausschließlich Fahrradpiktogramme aufgebracht und Gehwegüberfahrten angelegt werden. Die im Knoten über VZ 267 geplante Einfahrsperrung in die Humannstraße führt parallel mit der Unterbindung von Schleich- und Durchgangsverkehren zu einer weiteren Verkehrsberuhigung in der Manteuffelstraße und der Humannstraße und somit zu einer umfassenderen Radverkehrsförderung. Für Schienenersatzverkehre und Einsatzfahrzeuge bleibt die Durchlässigkeit in Richtung Westen im Gegensatz zur Diagonalsperre der **TBA 7 Variante 4** direkt bestehen. Insgesamt lassen sich mit dieser Variante die Mehrzahl der Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Straßenraumnutzenden befrieden. Die Variante entspricht zudem am meisten den gesteckten Planungszielen.

Teilbauabschnitt 8: Bushaltestellen Frahmstraße in der Schenefelder Landstraße

Zur Implementierung von Bushaltestellen in der Schenefelder Landstraße Höhe Frahmstraße zur Verkürzung von Zu- und Abgangswegen im Schüler- und Kindergartenverkehr sowie in der Erschließung einer anliegenden Senioreneinrichtung in Kombination mit der Verringerung der Haltestellenaufenthaltszeiten am fünfarmigen Knotenpunkt Schenefelder Landstraße wurden mehrere Standorte für die Bushaltestellen geprüft. Die Herausforderung dabei lag darin, dass eine ausreichende Länge in den Seitenräumen frei von Grundstückszufahrten, Einmündungen, Bäumen oder auch Radwegen sein mussten und die Seitenräume eine ausreichende Breite für wartende Fahrgäste aufweisen mussten. Zunächst wurde die Umgestaltung der vorhandenen Parkstreifen in Erwägung gezogen. Für die Fahrtrichtung Norden zeigte sich, dass dies die beste Position ist, eine Haltestelle in den Straßenraum zu integrieren, sodass die Halteposition vor der Michaelis Kirche eingerichtet wird. Weiter nördlich behindert der bauliche Radweg einen konfliktfreien Fahrgastwechsel, sodass dieser mit entsprechendem Aufwand zurückgebaut hätte werden müssen und eine vollständige Verlagerung des Radverkehrs in den Mischverkehr bedingt hätte. In südlicher Fahrtrichtung zeigte sich, dass die Platzierung in die vorhandenen Parkbuchten ungünstig ist, da die Haltestelllänge mehrfach von Bäumen und Grundstückszufahrten unterbrochen werden und damit nicht sichergestellt ist, dass an allen Türpositionen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Zudem schränken die dort vorhandenen Baumstandorte die Bewegungs- und Sichtfreiheit ein, sodass ein Entfall der Standorte notwendig hätte werden können. Es wurde infolge dessen in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben der Bereich vor der Hausnummer 43 und der Voraussetzung ausgewählt, dass die großzügige Eckausrundung der Frahmstraße verringert und der Haltestelle zugeschlagen wird.

Mit der Anlage von neuen Bushaltestellen Höhe Frahmstraße entsteht ein zunehmender Querungsbedarf über die Schenefelder Landstraße. Obwohl die Geschwindigkeit werktags bereits auf Tempo 30 reduziert ist, ist es infolge der hohen Verkehrsbelastung in Kombination

mit der teils fehlenden Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Verkehrsteilnehmenden schwierig, die Hauptverkehrsstraße zu queren. Die nächst gelegenen Querungshilfen befinden sich in einem Abstand von über 200m nördlich der Haltestellenposition und 450m südlich. Die Abstände sind schon so groß, dass zu erwarten ist, dass die Umwege empfindlichen Fußverkehre diese nicht nutzen. Zudem würde es sich dann anbieten, andere Haltestellen zu nutzen, die den Sinn der neuen Haltestellen in Frage stellen. Es wurde deswegen die Notwendigkeit abgeleitet, eine Querungshilfe in unmittelbarer Haltestellennähe einzurichten. Zur Begrenzung des Bau- und Kostenaufwandes wurde in erster Instanz die Anlage eines Fußgängerüberweges geprüft. Dabei zeigten sich Schwierigkeiten in der Hinsicht, dass die Haltestellenpositionen ausreichenden Abstand zum FGÜ erhalten, um die benötigte Sicht auf die Warteflächen auch beim haltenden Bus sicherzustellen. Gemäß R-FGÜ muss der FGÜ bei einer Fahrbahnrandhaltestelle vor die Bushaltestelle platziert werden. Gleichzeitig muss dabei aber sichergestellt werden, dass nachfolgende Kfz den Bus während des Haltestellenaufenthalts nicht überholen. Infolge fehlender Fahrbahnbreiten wurde eine durchgezogene Markierung vorgesehen und die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden wurde weitmöglichst von dem FGÜ abgerückt. Obwohl die nach R-FGÜ benötigten Sichtweiten auch bei Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden sichergestellt waren, wurden seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Sicherheitsbedenken geäußert und die Anlage eines Fußgängerüberweges im *Teilbauabschnitt 8* als nicht anordnungsfähig eingestuft. Infolge dessen wurde anstelle eines FGÜ eine Fußgängerlichtsignalanlage vorgesehen. Dabei wurde die Haltestellenposition in Fahrtrichtung Norden wieder näher an die Querungshilfe verlagert. Die Variante 2 ist dabei die einzige anordnungsfähige Lösung und wurde deswegen als Vorzugsvariante ausgewählt.



Abbildung 27 TBA8 Variante 1 – Fußgängerüberweg



Abbildung 28 TBA7 Variante 4 – Fußgängerlichtsignalanlage

Wirtschaftlichkeit der gewählten Varianten

Die gewählten Vorzugsvarianten für die drei im Rahmen der Maßnahme A022.1 betrachteten Teilbauabschnitte sind mit Ausnahme der Knotenpunkte, die die Anlage von Gehwegüberfahrten in den *Teilbauabschnitten 5-7* nach sich ziehen, weitestgehend bestandsnah. Das bedeutet auf der freien Strecke der Manteuffelstraße können mit relativ geringem baulichem Aufwand die Bedingungen für die Verkehrsteilnehmenden im Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Die Einrichtung der geplanten Fahrradstraßen (*Teilbauabschnitte 5,6,7*) erfolgt weitestgehend kostengünstig, indem lediglich eine Deckschichterneuerung vorgenommen und überwiegend mit Fahrradpiktogrammen und Beschilderung gearbeitet wird. Einzig die einmündenden bzw. kreuzenden Straßen werden gem. HRVV-Fahrradstraßen baulich angepasst, um dem Grundsatz der sparsamen Beschilderung gerecht zu werden, den Charakter der Fahrradstraße besser zu unterstützen und die Einheit von Bau und Betrieb sicherzustellen. Die Bordkantenverläufe und das Entwässerungssystem bleiben aus Gründen der Wirtschaftlichkeit soweit möglich bestehen.

Die Einrichtung des Einfahrtsverbots in die Humannstraße bewirkt dabei in Kombination mit den Fahrradstraßen, dass ein Rückgang in der Verkehrsbelastung zu erwarten ist. Infolge dessen wird die Fahrradstraße für den Radverkehr attraktiver und es sinken das Konfliktpotential und potentielle Unfallkosten.

In der Schenefelder Landstraße wurden die Haltestellen so konzeptioniert, dass sie den geringsten notwendigen Aufwand bedürfen. Dabei bewirken die Ansprüche der Verkehrssicherheit, dass die Anlage einer etwas kostenintensiveren FLSA erforderlich ist. Im Übrigen werden ausschließlich die für die Errichtung der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit notwendigen Arbeiten vorgenommen. Auf eine Grundinstandsetzung des Abschnitts wird verzichtet.

3.3 Geplanter Zustand

Die nachfolgenden Erläuterungen und Beschreibungen beziehen sich auf die zuvor ausgewählten Vorzugsvarianten (TBA5 Variante 3*, TBA6 Variante 3*, TBA7 Variante 5, TBA 8 Variante 2).

Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen

Im *Teilbauabschnitt 5* bleibt der Bordkantenverlauf mit Ausnahme der Umgestaltung der Bushaltestelle „Domizil am Hirschpark“ unverändert. Die Fahrbahnbreite weist außerhalb der Haltestellen eine Fahrbahnbreite von bis zu 6,90m auf und ermöglicht damit die Begegnung von zwei Bussen, für die nach den Vorgaben der Verkehrsbetriebe 6,50m zwingend sichergestellt sein müssen. Da die überschüssigen Flächen sehr begrenzt sind, wird zur Minimierung des Aufwandes und der Kosten davon abgesehen, den Bordkantenverlauf anzupassen. Die Gehwegbreiten sind allerdings mit 1,80m auf der nördlichen Seite und 2,10m bis 2,40m auf der südlichen untermaßig. Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite an der Haltestelle wird auf 6,00m eingeschränkt. Damit kann in Richtung Humannstraße ein Wartebereich von 3,30m erzielt werden. In Richtung des fünfarmigen Knoten wurde die Halteposition des Buses in den *Teilbauabschnitt 6* verschoben.

Die noch vorhandene Mittelmarkierung der Manteuffelstraße wird auf gesamter Fläche entfernt. Mit der Einrichtung als Fahrradstraße erfolgt die Markierung von Fahrradpiktogrammen.

Beim *Teilbauabschnitt 6* bleibt die Fahrbahnbreite außerhalb der Knotenpunkte und Haltestellen mit dem Ziel, die Bordkanten zu halten und den baulichen Aufwand zu reduzieren, unverändert und umfasst Breiten von ca. 7,25m. Der Gehweg auf der nördlichen Seite, der aktuell nur als Trampelpfad sichtbar wird, wird befestigt und erhält eine Netto-Breite von 2,00m. Dieser liegt unter dem Regelmaß und führt die zuvor liegende Gehwegbreite fort. Der südliche Gehweg ist hier zwischen 2,70m und 3,20m breit. An der geplanten Halteposition der Haltestelle „Domizil am Hirschpark“ wird die Durchfahrtsbreite der Fahrbahn auf 6,00m begrenzt. Der Wartebereich erhält eine Breite von etwas mehr als 3,40m und ist damit in der Lage, einen Fahrgastunterstand aufzunehmen.

Im Haltestellenbereich der Bushaltestelle „Stauffenbergstraße“ wird in Fahrtrichtung Osten die Fahrbahn mithilfe eines Haltestellenkaps auf 6,00m eingeschränkt. Damit wird eine Wartefläche von gut 3,65m erzielt. Die Haltestelle der Gegenrichtung wird von einer Busbucht in eine Fahrbahnrandhaltestelle umgewandelt, womit für den Wartebereich eine Breite von bis zu 4,70m geschaffen und ebenfalls ein Fahrgastunterstand aufgestellt werden kann. Die Fahrbahnbreite von fast 7,25m wird in diesem Bereich aus Gründen der Wirtschaftlichkeit beibehalten. Der gegenüberliegende Gehweg ist ca. 2,95m breit.

In *Teilbauabschnitt 7* wird der Querschnitt des zuvor liegenden Teilbauabschnittes mit mindestens 7,25m Fahrbahnbreite aus Gründen der Wirtschaftlichkeit fortgesetzt. Der nördliche Gehweg ist zunächst ca. 3,15m breit und wird im Bereich der Bäume auf 2,00m Netto-Breite verringert. Damit soll sichergestellt werden, dass die Eingriffe in das Wurzelwerk der Bäume begrenzt bleiben. Der südliche Seitenraum ist ca. 3,00m breit. In der Zufahrt zum Knoten

Eichendorffstraße erfolgt zur Sicherstellung der Schleppkurven eine Aufweitung auf bis zu 9,50m, bevor dann hinter den baulichen Einrichtungen des mit VZ267 angeordneten Ein-fahrtsverbot für den Kfz-Verkehr in die Humannstraße wieder 6,00m Fahrbahnbreite wie in der restlichen Humannstraße zur Verfügung stehen. Die Bordkanten im Knotenbereich werden nahezu vollständig angepasst. Da der Knoten insgesamt sehr groß dimensioniert gewesen ist, erhält auch der Seitenraum i.d.R. einen ordentlichen Flächenzugewinn. Einzig im südwestlichen Quadranten ist der Gehweg schleppkurvenbedingt weiterhin mit ca. 2,00m recht schmal. Für den nach Osten verkehrenden Radfahrenden wird zwischen Fahrbahn-teiler eigentlicher Bordkante ein Durchlass von 2,00m Breite vorgesehen, um den Verlauf der Veloroute 1 weiter zu folgen. Auf Höhe der Beschilderung wird mittels Absperrpfosten die Durchfahrtsbreite punktuell auf 1,50m reduziert, um den Ausschluss des Kfz-Verkehrs sicher zu stellen. Die Durchfahrt für den Radverkehr wird als Fahrradstraße ohne Zusatz ausgewie-sen. Sobald in der Humannstraße wieder Zweirichtungsverkehr zugelassen ist, ist die Fahr-radstraße für Anlieger freigegeben.

In *Teilbauabschnitt 8* werden zwei den Ansprüchen der Verkehrsbetriebe entsprechende Bushaltestellen eingerichtet. Die Querung der Schenefelder Landstraße wird dabei mithilfe einer FLSA sichergestellt. Es werden Bussonderborde installiert und der Einmündungsbe-reich der Frahmstraße verkleinert. Darüber hinaus werden für eine barrierefreie Verkehrs-führung Bordabsenkungen und taktile Leitelemente implementiert. Die Seitenräume werden mit Betonsteinpflaster befestigt. Die Querschnittsaufteilung bleibt weitestgehend unverändert. Für die Dauerhaftigkeit erhalten die Fahrbahnrandhaltestellen Betonbefestigungen mit Be-währung.

Oberflächenbefestigungen

Die zu erneuernde Fahrbahnfläche wird im Rahmen der Baumaßnahme erneut mit Asphalt ausgeführt. Die Gehwegüberfahrten in der Manteuffelstraße werden mit Betonpflastersteinen mit Einstein-Fugentechnik oder gleichwertigen Alternativen befestigt. Die Gehwege werden aufgrund der Barrierefreiheit sowie Unterhaltungsgründen mit grauem 25/25/7 Betonstein-pflaster hergestellt. Grundstückszufahrten werden aus Unterhaltungsgründen in Betonwa-bensteinen errichtet. Die Bushaltestellen werden aus Gründen der Haltbarkeit mit Betonbe-festigung ausgestattet.

Höhenanpassungen und Straßenentwässerungen

Eine detaillierte Planung der Höhen wird erst auf Stufe der Ausführungsplanung vorgenom-men und ist im Vorfeld der Schlussverschickung nur bedingt erfolgt. Grundsätzlich soll ein bestandsnaher Ausbau mit möglichst wenigen Höhenanpassungen erfolgen. Bei der De-ckenhöhenplanung werden die Anforderungen der Entwässerung und Barrierefreiheit be-rücksichtigt und soweit es bei einem bestandsnahen Ausbau möglich ist, verbessert.

Die Straßenentwässerung wird weiterhin über das Quer- und Längsgefälle in die anliegenden Trummen und weiter ins vorhandene Siel erfolgen. Die Lage der Trummen ist teilweise den neuen Gegebenheiten anzupassen. Es ist zu erwarten, dass die geplanten Fahrbahneinen-

ungen infolge der Haltestellenkaps und Gehwegüberfahrten voraussichtlich die Anlage weiterer Trummen bedürfen, um die damit entstehenden Tiefpunktlagen zu entwässern. In der im Juni 2023 durchgeführten Trummen- und Trummenanschlussleitungsuntersuchung wurden an vereinzelt Trummen und Trummenanschlussleitungen Mängel festgestellt. Die Mängel und die Vorschläge zur Beseitigung dieser sind in Abschnitt 3.1 Entwässerung beschrieben. Die Sanierungsvorschläge werden im Rahmen der Baumaßnahme umgesetzt.

Fußverkehr

Innerhalb der Planungsgebiete der drei *Teilbauabschnitte* der Unterteilbaumaßnahme A022.1 werden die Gehwege bei baulicher Tätigkeit erneuert und grundsätzlich zur Schaffung von Barrierefreiheit mit Betonsteinpflaster befestigt. Auf den freien Strecken, bei denen nur Markierungsarbeiten oder eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht vorgesehen ist, wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit von einer Sanierung abgesehen.

In den *Teilbauabschnitten 5* und *6* wird mit der Vergrößerung der Warteflächen an den Bushaltestellen „Domizil am Hirschpark“ und „Stauffenbergstraße“ die Bewegungsfreiheit für den Fußgängerlängsverkehr verbessert. Aufgrund der größeren Breite von 3,40m-4,70m kann dieser besser an wartenden Fahrgästen vorbeigehen, als dies aktuell der Fall mit der Breite von nur 1,65m bis 2,50m ist. Darüber hinaus wird mit der Ertüchtigung eines nördlich der Fahrbahn liegenden Gehwegs, der Bedarf im Fußverkehr gedeckt, der sich durch die Bildung des dort festgestellten Trampelpfades abzeichnet. Die in die Manteuffelstraße einmündenden bzw. kreuzenden Straßen werden mit einer Gehwegüberfahrt angebunden, die dem Fußverkehr entlang der Manteuffelstraße Vorrang gewährt.

In *Teilbauabschnitt 7* wird mit Anlage der Gehwegüberfahrten am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße gleichzeitig eine erleichterte Querung für den Fußverkehr geschaffen. Am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/Humannstraße wird mit der Einrichtung des baulich abgetrennten Einfahrverbots für den Kfz-Verkehr in die Humannstraße ebenfalls eine erleichterte Querung geschaffen. Infolge dessen werden Bordabsenkungen und taktile Leitelemente vorgesehen.

Im *Teilbauabschnitt 8* werden die mit einer wassergebundenen Deckschicht befestigten Straßenräume ebenfalls mit Betonsteinpflaster ausgestattet. Zudem wird als Querungshilfe eine FLSA angelegt.

Radverkehr

Die Manteuffelstraße wird als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ zwischen dem fünfarmigen Knoten und Schanzkamp und „Kfz-Verkehr frei“ von Schanzkamp bis Eichendorffstraße ausgewiesen. Die Humannstraße wiederum wird bis Ferdinand-Ancker-Straße als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ eingerichtet. In der Fahrradstraße dürfen Radfahrende daher nebeneinander fahren und dürfen nicht behindert oder gefährdet werden. Ggf. müssen Kraftfahrer ihre Geschwindigkeit anpassen. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit wird durch die Einrichtung der Fahrradstraßen auf 30 Km/h abgesenkt und in Kombination mit den vorgesehenen Maßnahmen am Beginn und Ende der Baustrecke ist ein sichtlicher Rückgang in der Verkehrsbelastung zu erwarten, was die Attraktivität der Strecke für den Radverkehr weiter

erhöht. Die Einrichtung der Manteuffelstraße als Fahrradstraße ist im Sinne der Mobilitätswende und entspricht dem politischen Willen der Bezirksversammlung Altona. Weitere Ausführungen und Prüfungen zur Fahrradstraße sind der Anlage 2.4 zu entnehmen, die nach der zweiten Verschickung Anfang 2022 erarbeitet wurde. An den Knotenpunkten innerhalb der Fahrradstraßen ist der Radverkehr durch die Einrichtung von Gehwegüberfahrten bevorrechtigt. Da der Radfahrende an den Knotenpunkten der Manteuffelstraße in den *Teilbauabschnitt 5* und *6* bereits im Bestand bevorrechtigt ist ergeben sich hier keine Änderungen.

Im *Teilbauabschnitt 7* bewirkt die Einrichtung der Fahrradstraße allerdings eine Änderung der Vorfahrtssituation am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/Humannstraße, die sich positiv auf die Bedingungen im Radverkehr auswirkt und den Radfahrenden gegenüber abbiegendem Kfz-Verkehr von/in die Eichendorffstraße bevorrechtigt. Mit der Einrichtung der Gehwegüberfahrten wird die abknickende Vorfahrtstraße aufgelöst und die Achse Manteuffelstraße/Humannstraße bildet den Hauptstrom. Vom Verbot der Einfahrt in die Humannstraße wird zudem eine verkehrsentlastende Wirkung in der Manteuffel- und Humannstraße erwartet, da die Route für Durchgangs- und Schleichverkehr unattraktiver wird. Eine geringere Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr wirkt sich positiv auf den Fahrkomfort im Radverkehr aus und steigert die subjektive Sicherheit der Radfahrenden.

Neben der Verbesserung der Bedingungen für den fließenden Radverkehr werden mit Umsetzung der geplanten Baumaßnahme neue Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Radverkehr geschaffen. Soweit die zur Verfügung stehenden Flächen und die Straßenraumnutzung es ermöglichen, werden neue Fahrradbügel aufgestellt. An der Bushaltestelle „Domizil am Hirschpark“ (*TBA 5*) besteht keine Möglichkeit weitere Bügel anzulegen. An der Haltestelle „Stauffenbergstraße“ (*TBA 6*) können mit der Umwandlung der Busbucht zur Fahrbahnrandhaltestelle 6 Bügel aufgestellt werden. Am Knotenpunkt Manteuffelstraße/ Eichendorffstraße (*TBA 7*) bleibt die Bilanz der Fahrradbügel unverändert. Insgesamt können mit der geplanten Unterteilbaumaßnahme A022.1 in Summe 6 Bügel hergestellt werden.

Im *TBA 8* sind die Bedingungen im Radverkehr unverändert. Insoweit die Seitenräume für den Radverkehr freigeben sind, wird dies auch zukünftig der Fall sein.

Barrierefreiheit

Im Rahmen der geplanten Maßnahme wird unter Anwendung der Vorgaben der HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011) und der ReStra die Barrierefreiheit hergestellt. Die Breiten- und Längenbedarfe von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitpersonen sowie die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege, soweit die Flächenverfügbarkeit es ermöglichte, berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Querungsstellen und Bushaltestellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die Querungen erhalten zudem differenzierte Bordhöhen, bei denen die Borde auf 6cm beim Richtungsfeld (für seheingeschränkte Personen) und 0cm beim Sperrfeld (für mobilitätseingeschränkte Personen) abgesenkt werden. Die entstehenden Gehwegüberfahrten werden

mit kontrastarmen Richtungsfeldern ausgestattet, um blinde Personen auf die Querungsstellen hinzuweisen und die Bevorrechtigung der zu Fußgehenden weiterhin visuell aufrecht zu erhalten. Die geplanten Fahrradbügel werden mit Kleinpflaster eingefasst, um die sehingeschränkten Personen auf die im Straßenraum befindlichen Hindernisse hinzuweisen.

ÖPNV

Im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich mit der geplanten Baumaßnahme nachfolgende Veränderungen:

In den *Teilbauabschnitten 5* und *6* werden an den Bushaltestellen „Domizil am Hirschpark“ und „Stauffenbergstraße“ die Warteflächen vergrößert und an den Haltestellen Flächen für Fahrgastunterstände mit vorgesehen. Dabei wird die Lage der Haltepositionen geringfügig angepasst. Die Halteposition der Haltestelle „Domizil am Hirschpark“ wird in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben östlich der Kurve und der Einmündung Schanzkamp verlegt, um bessere Sichtbedingungen zu erwirken. Alle Haltepunkte der beiden in den *Teilabschnitten 5* und *6* befindlichen Haltestellen werden mit Ausnahme des in Fahrtrichtung Westen liegenden Haltepunkts der Haltestelle „Stauffenbergstraße“ als Buskap ausgebildet. Der Haltepunkt der Stauffenbergstraße in Richtung Westen wird von einer Busbucht in eine Fahrbahnrandhaltestelle umgewandelt. Als Länge für diese Haltestellen wurden von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein 19m vorgegeben, um das Halten von 15m langen Standard- bzw. 18,75m langen Gelenkbussen zu ermöglichen. Mit der Einrichtung der Manteuffelstraße als Fahrradstraße wird die zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Der betroffene Streckenabschnitt ist ca. 800m lang und es ergeben sich damit Fahrzeitverlängerungen, die seitens der Fahrplanerarbeitung berücksichtigt werden müssen. Die abknickende Vorfahrtsreglung wird mit Einrichtung der Fahrradstraße und des Einfahrtverbots in die Humannstraße für den Kfz-Verkehr aufgehoben, sodass sich die Vorfahrtsverhältnisse gegenüber des Radverkehrs verändern. Die Gehwegüberfahrt wird für die Befahrbarkeit (Schleppkurve) entsprechend aufgeweitet und das Einsteinpflaster entsprechend der Fahrlinie eingebracht.

In Vorbereitung für die neue Haltestellensituation nach Umbau des fünfarmigen Knotens im Rahmen der Teilbaumaßnahme A022.2 wird für die Linien 1 und 22, die am Knotenpunkt links in die Schenefelder Landstraße abbiegen, auf Höhe der Frahmstraße (*Teilbauabschnitt 8*) eine neue Haltestelle eingerichtet, um die mit der dort befindlichen Schule im Zusammenhang stehenden und stark nachgefragten Schülerverkehre abzuwickeln und die Aufenthaltszeiten am fünfarmigen Knoten zu reduzieren. Die Standortprüfung ergab, dass hier in Fahrtrichtung Norden der auf Gehwegniveau befindliche Parkstreifen in Glensanda südlich der Frahmstraße in Frage kommt. In der Gegenrichtung wird südlich der Frahmstraße auf Höhe des anliegenden Cafés eine Bushaltestelle eingerichtet, wozu die Bordausrundung der Einmündung Frahmstraße angepasst werden muss. Als erforderliche Querungshilfe wurde mit der Straßenverkehrsbehörde eine FLSA zwischen den Haltestellenpositionen abgestimmt. Zur Implementierung der FLSA wird in diesem Bereich eine durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung markiert, die ein Überholen unterbinden soll.

Insgesamt werden alle in den vier Planungsgebieten befindlichen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut, indem sie Bussonderbordsteine und taktile Leitelemente erhalten.

MIV

Für den motorisierten Individualverkehr ergeben sich mit Realisierung der geplanten Baumaßnahme entsprechende Änderungen im Verkehrsablauf und teils auch in den zur Verfügung stehenden Routen und damit in der Routenwahl.

In den *Teilbauabschnitten 5-7* bewirkt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Manteuffelstraße, dass die zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h reduziert wird. Da für die Stichstraßen Schanzkamp und nördliche Manteuffelstraße keine alternative Erschließung zur Manteuffelstraße vorhanden ist, wird die Manteuffelstraße zwar für Kfz-Verkehr zwischen Schanzkamp und Eichendorffstraße freigegeben, soll im Regelfall aber nur von Anliegern des Wohnquartiers genutzt werden. Mit der Einrichtung Fahrradstraße „Anlieger frei“ vom fünfarmigen Knoten bis Schanzkamp in Kombination mit VZ260 „Anlieger frei“ direkt an der Zufahrt sind nur noch Anlieger aus westlicher Richtung zugelassen. Zur Unterbindung von Durchgangsverkehren und Schleichverkehren wird zudem die Humannstraße am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/Humannstraße mit einem Einfahrverbot aus Fahrtrichtung Westen (VZ267) und baulichen Einengungen ausgestattet. Die sich damit ergebene Rückführung in Richtung Elbchaussee mindert mit Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit zusätzlich die Attraktivität in der Routenwahl des MIV. Es wird erwartet, dass die durch die Maßnahme betroffenen Verkehrsströme die regulär für sie vorgesehene Hauptverkehrsstraße Elbchaussee nutzen werden.

Im *TBA 8* wird ein Überholverbot eingerichtet, um das Überholen haltender Busse zu unterbinden. Ansonsten ergeben sich mit Ausnahme einer weiteren LSA auf der Strecke keine Veränderungen.

Großraum und Schwertransporte

Für Groß- und Schwerrraumtransporte ändert sich mit Realisierung der Teilbaumaßnahme A022.1 sowie der Bushaltestellen Frahmstraße nichts. Änderungen ergeben sich erst mit Umbau des Abschnitts A022.2.

Lichtsignalanlagen (LSA)

An der Lichtsignalanlage am Beginn der Baustrecke ergeben sich mit Realisierung des Teilbauabschnitts A022.1 keine Veränderungen. Ein Umbau ist im Rahmen des Umbaus von A022.2 vorgesehen. Die ergebenden Änderungen werden in der zugehörigen Schlussverschickung erläutert.

Für die Einrichtung der neuen Bushaltestellen auf Höhe der Frahmstraße wird als Querungshilfe eine neue Fußgängerlichtsignalanlage südlich der Zufahrt zur Führungsakademie der Bundeswehr und nördlich der in Fahrtrichtung Norden liegenden Haltestellenposition eingerichtet. Die Freigabe für den Fußverkehr erfolgt auf Anforderung, sodass der FLSA eine Steuerungslogik zur Grunde gelegt wird, die basierend auf den vorliegenden Verkehrsverhältnissen die Freigabe für den Fußverkehr so in den Umlauf platziert, dass die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss möglichst gering sind, aber die Wartezeiten für die Fußgänger nicht zu

groß werden. Über die Anforderungssteuerung soll sichergestellt werden, dass keine Umschaltung der Phasen in zu geringen zeitlichen Abständen erfolgt, die zur Staubildung auf der Schenefelder Landstraße führen könnte. Der Querungsbedarf im Fußverkehr wird mit hoher Wahrscheinlichkeit mit den Verkehrsspitzen im Kfz-Verkehr zusammenfallen.

Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

In der Manteuffelstraße sind kaum Änderungen am Beleuchtungskonzept erforderlich. Einzig an der Haltestelle „Stauffenbergstraße“ ist vorgesehen, den ÖB-Mast mit der Anlage des Buskaps aus dem eigentlichen Bewegungsraum der zu Fußgehenden in Richtung Fahrbahn zu verlagern. Die Änderungen hinsichtlich der Beleuchtungen wurden seitens Hamburger Verkehrsanlagen geprüft und es wurden Beleuchtungspläne zugearbeitet, deren Maßnahmen in die Unterlage der Schlussverschickung aufgenommen wurden.

Straßenbegleitgrün

Das bestehende Straßenbegleitgrün kann im Rahmen der betrachteten Unterteilbaumaßnahme A022.1 weitestgehend erhalten werden.

Im *Teilbauabschnitt 6* ist es für die Ertüchtigung der geplanten Gehweganlage nördlich der Fahrbahn erforderlich, die wildgewachsenen und nicht im Baumkataster registrierten Sämlinge und Heckenbepflanzungen im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Schrägparkstandanlage aufzugeben.

Im *Teilbauabschnitt 7* ist die Pflanzung von zwei neuen Bäumen am Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße vorgesehen. Die Bilanz des Abschnitts A022.1 ist ohne Berücksichtigung der nicht im Kataster registrierten Sämlinge an der Schrägparkanlage positiv und gleicht die in A022.2 nachträglich entstehenden Einschnitte wieder aus.

Zum Schutz der Bestandsbäume wird eine baumpflegerische Begleitung beauftragt, die an kritischen Stellen im Vorwege Baumwurzeluntersuchungen vornimmt und Empfehlungen zum Schutz der Bäume gibt. Darüber hinaus wird die Baumaßnahme baumpflegerisch begleitet, um hier eine Beschädigung der Bestandsbäume auszuschließen bzw. diese auf ein minimales Maß zu begrenzen.

Im *Teilbauabschnitt 8* wird der westlich liegende Rasenstreifen zu Gunsten der Haltestelle entfernt. Analog ist die Aufgabe der Rasenfläche auf östlicher Seite südlich der Zufahrt zur Führungsakademie für die Errichtung der FLSA notwendig. Im Übrigen ergeben sich keine weiteren Eingriffe.

Ruhender Verkehr

Im ruhenden Verkehr ergeben sich allein aus der Einrichtung der Fahrradstraßen in der Manteuffelstraße keine Auswirkungen, da der Ruhende Verkehr in Fahrradstraßen mit Zulassung von Kfz-Verkehren wie in jeder anderen Straße behandelt wird und, wenn er nicht über Verkehrszeichen oder anderen Randbedingungen, die das Parken nach StVO verbieten, ausgeschlossen ist, zulässig ist. Für die Einrichtung als Fahrradstraße wird aber zum Ermöglichen des Nebeneinanderfahrens angestrebt eine Kernfahrbahn von mindestens 4m sicherzustellen. Zudem ist ein Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Deswegen wird in den Bereichen, in denen die Breite nicht ausreichend ist, zusätzlich zu den bestehenden Haltverboten weitere Haltverbote eingerichtet, die gleichzeitig auch eine bessere Befahrbarkeit des Straßenzuges für den Bus ermöglichen. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wurde für die Fahrbahnabschnitte zwischen den Hausnummern 27-13 und 3 bis 1d das Haltverbot unterbrochen, da die vorhandenen Breiten einerseits es nicht zwingend erfordern, das Fahrbahnrandparken zu verbieten, um den Betrieb der Fahrradstraße zu ermöglichen, andererseits aber auch nicht dem Maß entsprechen, um reguläre Parkstände einzurichten und gleichzeitig den Begegnungsfall Bus/Bus zu ermöglichen. Um mehr Flexibilität in der Nutzung des Straßenraumes zu wahren, ohne gleichzeitig alle Parkmöglichkeiten zu untersagen, wird von den Vorgaben der HRVV abgewichen, dauerhaft Parkstände zu markieren. Die Unterbrechung des Haltverbots ist dabei als Kompromiss aufzufassen, das Parken am Fahrbahnrand bei Bedarf zu dulden, ohne es auffallend anzubieten, wie es die HRVV im Regelfall vorsieht.

Neben dem oben angeführtem Fahrbahnrandparken kann in den vorhandenen Parkbuchten, gegenüber der Hausnummern 62-58 geparkt werden. In allen nicht genannten Bereichen der Manteuffelstraße ist das Halten und Parken verboten. Auch in der Humannstraße ist zwischen Eichendorffstraße und Ferdinand-Ancker-Straße aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite von 6,00m die Anordnung eines absoluten Haltverbots notwendig. Mit den Haltverboten ergeben sich erhebliche Auswirkungen für den ruhenden Verkehr. Der Verlust eines Großteil des Fahrbahnrandparkens erscheint aufgrund von Stellplatzmöglichkeiten auf Privatgrund sowie verbleibenden Parkmöglichkeiten in der Manteuffelstraße als vertretbar, wenn die damit verbundenen positiven Effekte für den Umweltverbund in der Abwägung berücksichtigt werden.

Infolge der neu einzurichtenden Bushaltestellen in der Schenefelder Landstraße Höhe Frahmstraße, ergibt sich zwangsweise der Entfall mehrerer Parkstände. Es entfallen 6 Parkstände.

Mit der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme werden neue Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen. Soweit die zur Verfügung stehenden Flächen und die Straßenraumnutzung es ermöglichen, werden neue Fahrradbügel aufgestellt. Mit den durch den Umbau gewonnenen Flächen lassen sich Abschnitt A022.1 insgesamt 6 neue Fahrradlehnenbügel installieren. Zu den Standorten sind die Ausführungen im Abschnitt Radverkehr zu betrachten.

Parkraumbilanz	Bestand	Schlussverschickung	
		Bilanz	Anzahl
[Parkstände]	Anzahl		
Manteuffelstraße	44	±0	44
Schenefelder Landstraße Höhe Frahmstraße	17	-6	11
Gesamtbilanz	61	-6	55

Ausstattung / Möblierung

Die in den Planungsgebieten befindliche Möblierung und Ausstattung wird während der Baumaßnahme gesichert und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgestellt, soweit erforderlich erneuert und deren Standort angepasst. In der Manteuffelstraße (*Teilbauabschnitte 5-7*) werden, soweit es sich anbietet, Bänke zum Verweilen aufgestellt. Hierbei handelt es sich um insgesamt drei Sitzbänke, die an dem Knoten Schanzkamp und Eichendorffstraße aufgestellt werden. Im *Teilbauabschnitt 6* ist es infolge der Verbreiterung des zum Gelände der Bundeswehrakademie verlaufenden Gehwegs erforderlich, die dort stehenden Werbetafeln und Verkehrszeichenmaste weiter in Richtung Nebenanlage zu versetzen. Zudem wurden an diesen Haltestellen und an der Haltestelle „Domizil am Hirschpark“ (*TBA 5*) Flächen vorgesehen, die es ermöglichen, die Haltestellen mit Fahrgastunterständen auszustatten. Die Unterstände bieten den Fahrgästen eine Sitzmöglichkeit und Schutz vor Witterungseinflüssen. Die Entscheidung ob die Fahrgastunterstände realisiert werden, obliegt allerdings der Hochbahn.

Sondernutzungen

Es sind mit Ausnahme der im Abschnitt *Ausstattung / Möblierung* benannten Standortverlagerungen von Sondernutzungen keine Änderungen bei den Sondernutzungen im Straßenraum geplant und erforderlich. Auch eine Ausweitung von Sondernutzungen ist gegenwärtig nicht vorgesehen.

Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte)

Im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen wird es zum Teil erforderlich werden, Anpassungen an den Bauwerken und Trassenlagen vorzunehmen, um den geänderten Anforderungen und Aufteilungen im Straßenraum gerecht zu werden. Der Umfang der zu tätigen Maßnahmen wurde mit den zuständigen Leitungsträgern in einem Leitungsträgergespräch besprochen und abgestimmt. Auf Basis der Abstimmungen erfolgt nach der Schlussverschickung die Verteilung einer Trassenanweisung.

Grundwasser

Die Betrachtung des Grundwassers zeigt auf, dass die maximalen Grundwassergleichen bei 9-11m liegen und damit ca. 20m unter der Geländeoberkante rangieren. Die minimalen Grundwassergleichen umfassen den Bereich von 6-8m, und sind damit 3m tiefer als die maximalen Grundwassergleichen. Im Mittel ist der Stand der Grundwassergleichen zwischen 7-10m angesiedelt. Das Grundwasser übt infolge der großen Höhendifferenzen zwischen Gleichen und Geländeoberkanten keinen entscheidenden Einfluss aus.

Kampfmittel

Eine Gefahrenerkundung und Luftbildauswertung auf Kampfmittel liegen mit Datum vom 30.06.2023 vor. Aus dem Gutachten geht hervor, dass nach Auswertung historischer Aufnahmen der Alliierten aus dem 2. Weltkrieg im Planungsgebiet des *TBA 5* und in dem Ausbaubereich von *TBA 8* keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel bestehen. In den Planungsgebieten der *TBA 6* und *TBA 7* ergab die Auswertung, dass überwiegend in den nördlichen Nebenflächen ein Verdacht auf vergrabene Kampfmittel besteht.

Anliegerbetroffenheit

Zufahrten zu anliegenden Grundstücken sind teilweise den neuen Gegebenheiten anzupassen und werden aus Betonsteinwabenpflaster neu hergestellt.

Die Anlieger der Humannstraße erreichen ihre Grundstücke mit Einrichtung des Einfahrverbots aus westlicher Richtung ausschließlich aus Fahrtrichtung Osten und müssen von Westen kommend eine Umfahrung über Eichendorffstraße/Rupertstraße oder Elbchaussee und Winckelmannstraße in Kauf nehmen. Die Anlieger der Straße Schanzkamp müssen mit den getroffenen Regelungen im Zusammenhang mit der Fahrradstraße den Schanzkamp über Stauffenbergstraße bzw. Eichendorffstraße und dann über den für Kfz freigegebenen Abschnitt der Manteuffelstraße anfahren, da sich rechtlich betrachtet beim Sperrquerschnitt VZ 260 „Anlieger frei“ bzw. Fahrradstraße „Anlieger frei“ nicht als Anlieger zählen. Die Ausnahmebeschilderung begünstigt ausschließlich die an der Manteuffelstraße liegenden Grundstücke. Die Erschließung ist aber über dem rückwärtigen Fahrweg gesichert und alle Grundstücke bleiben damit weiterhin erreichbar.

Sowohl in dem westlichen Abschnitt der Manteuffelstraße als auch in dem westlichen Abschnitt der Humannstraße ist eine Beschilderung in Form einer unechten Einbahnstraße vorgesehen, um die Beschränkung des Anliegerverkehrs im Sinne der Verhältnismäßigkeit so gering wie möglich ausfallen zu lassen und dennoch Durchgangs- und Schleichverkehre zu unterbinden.

Während der Baumaßnahme sind Verkehrsbeeinträchtigungen und Einschränkungen in der Erreichbarkeit der Grundstücke möglich. Die bauzeitliche Verkehrsführung wird im Rahmen der weiteren Planung nach der Schlussverschickung erarbeitet und mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt. Vor Beginn der Baumaßnahmen erfolgt eine umfassende Anliegerinformation über bevorstehende Einschränkungen.

Darüber hinaus wurde die Bundeswehrführungsakademie in einem gesonderten Termin beteiligt und über das Planungsprojekt sowie die Bauausführung informiert. Die Verantwortlichen haben die geplante Maßnahme zu Kenntnis genommen und ohne wesentliche Einwände zugestimmt.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

Straßenaufbauten nach RStO 12, ReStra

Die Neuherstellung der Fahrbahnen, Parkflächen und des Seitenraums erfolgt gemäß den Ausführungen der RStO 12 und der ReStra in Abhängigkeit der maßgebenden Belastungsklassen der jeweiligen Straßenabschnitte.

Der Straßenaufbau in der Manteuffelstraße entspricht nicht dem Aufbau nach RStO 12 und ReStra. Die Deckschicht weist ein Schadensbild mittlerer Ausprägung auf, welche für eine gealterte Deckschicht oder eine nicht regelgerechte Bauweise typisch ist. Mulden, Wellen oder allgemeinen Unebenheiten, die auf einen wenig oder nicht tragfähigen Unterbau oder Untergrund schließen lassen, sind jedoch nicht erkennbar. Daher wird von einer ausreichenden Tragfähigkeit der Unterlage ausgegangen und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auf

eine Grundinstandsetzung verzichtet. In dem Bereich ohne Bordkantenverlaufsänderung wird daher aufgrund der beschädigten Fahrbahnoberflächen eine Deckschichtsanierung geplant. Weiterer Ausbaubedarf kann sich infolge der Höhenplanung auf Ebene der Ausführungsplanung ergeben.

Teilbauabschnitt 5 – Manteuffelstraße mit Knotenpunkt Manteuffelstraße/Schanzkamp

Die Manteuffelstraße ist nach Bestimmung der Belastungsklasse mit einem bituminösen Aufbau der Bk 1,8 zu dimensionieren. In den Zufahrten Schanzkamp und nördlicher Stich Manteuffelstraße tritt nahezu kein Schwerverkehr auf, sodass hier die Bk 0,3 ausreichend ist.

Teilbauabschnitt 6 – Manteuffelstraße mit KP Manteuffelstraße/Stauffenbergstraße

Die Fahrbahn der Manteuffelstraße westlich des Knotens Stauffenbergstraße wäre ebenfalls mit der Bk 1,8 zu dimensionieren. Im östlich des Knotens gelegenen Teil der Manteuffelstraße wäre nach der Berechnung der RStO die Belastungsklasse Bk 1,0 anzusetzen. Obwohl die SV-Verkehrsbelastung absolut annähernd gleich hoch ist, bewirkt der geringere SV-Anteil durch die höhere Gesamtquerschnittsbelastung, dass nach RStO 12 eine andere Straßenklasse auszuwählen ist, die zu dem Absinken der Belastungsklasse führt. Konsequenterweise wird die Belastungsklasse mit Bk 1,8 allerdings aufrechterhalten. In der Zufahrt Stauffenbergstraße und zur Kaserne ergibt sich jeweils die Belastungsklasse Bk 0,3.

Teilbauabschnitt 7 – Manteuffelstraße mit KP Manteuffelstraße/Eichendorffstraße

Am Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße ist die südliche Zufahrt der Eichendorffstraße mit einer Belastungsklasse von Bk 1,8 maßgebend. Dieser Fahrbahnaufbau ist auch für die Manteuffelstraße anzustreben. Für die Humannstraße und die Eichendorffstraße Nord ergibt sich gem. RStO jeweils die Belastungsklasse Bk 0,3.

Teilbauabschnitt 8 – Schenefelder Landstraße Höhe Frahmstraße

Die Schenefelder Landstraße ist der Belastungsklasse Bk 10 zuzuordnen. Entsprechend werden die Betonbefestigungen der neuen Bushaltestellen dimensioniert.

Randeinfassungen

Die Randeinfassungen der Fahrbahn erfolgt in Abhängigkeit der ermittelten Belastungsklasse. Die Hochbordsteine in der Manteuffelstraße sowie den einmündenden Straßen werden aus Beton gefertigt. In der Schenefelder Landstraße werden aufgrund der Belastungsklasse Granitbordsteine vorgesehen.

Die in den Planungsgebieten befindlichen Bushaltestellen werden mit einem Bussonderbord eingefasst, das aus Beton hergestellt wird.

Sonderaufbauten

Sonderaufbauten sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine geplant.

Gesonderte Entsorgung einzelner Schichten bzw. Wiederverwertung des Materials

Ein erstes Baugrundgutachten wurde zwischen der 1. und 2. Verschickung durchgeführt. Dieses zeigt auf, dass im Bereich Manteuffelstraße z.T. belastetes Material verbaut worden ist, dass beim Ausbau gesondert zu entsorgen ist und nicht wiederverwendet werden kann. Darüber hinaus ist der Befestigungsaufbau teilweise unzureichend und nicht den Vorgaben entsprechend, sodass auch hier eine Wiederverwertung schwierig wird. Mit dem Ziel überwiegend nur eine Deckschichtsanierung in der Manteuffelstraße durchzuführen, wird in den meisten Bereichen kein Material angefasst, dass eine gesonderte Entsorgung benötigt.

Hierzu wurden ergänzende Untersuchungen vorgenommen, um abzuklären, inwieweit die Teer-/Pechbelastung auch in den oberen Schichten vorzufinden ist. Hier zeigt sich, dass die Fahrbahn der Manteuffelstraße zwischen den Hausnummer 31 und 16 als teer-/pechhaltig einzustufen ist und eine entsprechende Sonderentsorgung bedingt.

Ersatzbaustoffe

Gemäß dem „Merkblatt zur Ermittlung des höchstens zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg“ ist das Planungsgebiet als „Fläche mit Prüfungsbedarf“ ausgewiesen. Im Baugrundgutachten wurden keine Angaben zum Potential des Einbaus von Ersatzbaustoffen vorgenommen. Zudem wurden keine Aussagen zu Grundwasserständen getroffen. Der Abgleich mit den Grundwassergleichen (siehe Abschnitt Grundwasser) zeigt aber auf, dass zwischen Geländeoberkante und Grundwassergleichen ausreichend Überdeckung liegen, um Ersatzbaustoffe einzusetzen. Auf Basis der Datenverfügbarkeit wird deswegen ausgegangen, dass Ersatzbaustoffe zum Einsatz kommen können.

Trinkwasserschutzgebiet

Das gesamte Planungsgebiet liegt nicht innerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes.

Einbau spezieller Materialien

Für die Maßnahme werden die in Hamburg üblichen Standardmaterialien verwendet. Lediglich für die Aufpflasterungen an den Gehwegüberfahrten wird anstelle der klassischen Wabensteine das System Einstein verwendet. Hierbei handelt es sich um Rechteckpflaster, dass durch zusätzliche Verbundnockenpaaren in den Fugen zu einem höheren Verbund führt und damit höheren Verkehrsbelastungen standhält. Für die Einheitlichkeit innerhalb der Fahrradstraße Manteuffelstraße wurde entschieden, dass System Einstein für alle Gehwegüberfahrten im Zuge von Straßeneinmündungen zu verwenden. Das hat dabei zum Vorteil, dass die Fahrlinie der Kfz besser berücksichtigt werden kann, da das Rechteckpflaster besser zugeschnitten und damit auch in Bogenlage verwandt werden kann, was bei der klassischen Wabe nicht so ohne Weiteres möglich ist. Die Grundstückszufahrten werden allerdings mit dem klassischen Wabenstein befestigt. Für die Herstellung von Gehweganlagen in der Nähe von Baumstandorten wird das TTE-System zur Anwendung kommen, um die Vitalität des Baumes sicherzustellen und Schäden am Wurzelsystem auszuschließen.

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Der Beginn der Umbaumaßnahme ist zum aktuellen Zeitpunkt für Mitte 2024 vorgesehen. Inwieweit andere Baumaßnahmen auf das geplante Bauzeitfenster Einfluss nehmen könnten, ist gegenwärtig noch nicht geklärt.

Die geschätzten Basisbaukosten betragen unter Anwendung marktüblicher Preise Stand 07/2021, die infolge der gestiegenen Preise durch die gegenwärtigen Krisen und Inflation um 20% erhöht worden sind, ca. 2.000.000 € (netto) Diese Summe teilt sich wie folgt auf die einzelnen Teilbauabschnitte auf:

Teilbauabschnitt 5: ca. 500.000 € (netto)

Teilbauabschnitt 6: ca. 210.000 € (netto)

Teilbauabschnitt 7: ca. 920.000 € (netto)

Teilbauabschnitt 8: ca. 350.000 € (netto)

Hinzukommen für die Projektierung und Einrichtung der FLSA in der Schenefelder Landstraße Kosten von ca. 250.000 €.

Eine detaillierte Kostenberechnung wird mit der Erstellung der AU-Bau vorgenommen. Im Zuge dessen werden auch die Einheitspreise anhand zuletzt vergebener Maßnahmen aktualisiert.

4 Umweltbelange

Lärmimmissionen

Die Straßenbaumaßnahme stellt nach §1 Absatz 2, Satz 1 der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung dar.

Bezüglich einer Einstufung nach §1 Absatz 2, Satz 2 zeigen die Lärmkartierungskarten für die Straßen Hamburgs an der Schenefelder Landstraße eine Überschreitung des Grenzwertes von 70dB(A) am Tag und 60dB(A) in der Nacht.

In der Manteuffelstraße wird eine Verbesserung in der Schallbelastung durch das Absenken der Fahrgeschwindigkeit erwartet, die sich mit der Einrichtung der Fahrradstraße ergibt. Darüber hinaus ist anzunehmen, dass sich die mit der Beschränkung des Durchgangsverkehrs erwartete Reduktion der Verkehrsbelastung positiv auf die Lärmbelastung auswirkt.

In der Schenefelder Landstraße werden keine Veränderungen bzgl. der Verkehrsstärke erwartet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird nicht verändert. Ob die geänderte Fahrbahnoberfläche einen Einfluss auf den Beurteilungspegel haben könnte, wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die hier betrachtete Maßnahme unterliegt gemäß des §13a Hamburgischen Wegegesetz (HWG) in der Fassung vom 22. Januar 1974 nicht der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Es werden im *Teilabschnitt 7* der Maßnahme Veloroute 1, A022.1 zwei neue Bäume gepflanzt.

Beitrag zum Hamburger Klimaplan

Mit dem Hamburger Klimaplan werden sektorenbezogene Klimaziele für die Stadt Hamburg festgelegt. Die Maßnahme ist Bestandteil des Transformationspfads Mobilitätswende, mit dem CO₂-Emissionen im Verkehr reduziert werden sollen.

5 Grunderwerb

Flächenübertragungen sind im Rahmen der hier betrachteten Baumaßnahme im Bereich der Manteuffelstraße zwischen Schanzkamp und Eichendorffstraße mit der geplanten Ertüchtigung des nordseitigen Gehwegs erforderlich. Es handelt sich hierbei um die Überweisung von 626m² des Flurstücks 2387 aus dem Allgemeinen Verwaltungsvermögen (AGV) an das Verwaltungsvermögen Tiefbau des Bezirks Altona. Die Flächenübertragung ist bereits erfolgt.

6 Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt gemäß der Jährlichen Vereinbarungen der BVM mit dem Bezirksamt Altona aus dem Bündnis für den Rad- und Fußverkehr über das PSP-Element 2-21203010-00020.22 für investive Kostenpositionen und 3-21203010-00020.22

für konsumtive Kosten. Die Kosten für die neue Bushaltestelle Frahmstraße werden von der BVM als ÖPNV-Planung für die „Starke Basis“ übernommen.

Die Gesamtbaukosten werden für den Teilbauabschnitt A022.1 auf:

ca. 1.940.000 € (brutto)

und für die Haltestellen Frahmstraße auf:

ca. 420.000 € (brutto) zzgl. LSA-Kosten von ca. 300.000 € (brutto)

geschätzt.



Nach Fertigstellung der Baumaßnahme verbleibt die Manteuffelstraße im Verwaltungsvermögen des Bezirks Altona. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegen weiterhin dem Bezirk Altona. Die Schenefelder Landstraße verbleibt im Verwaltungsvermögen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Das Anlagenmanagement obliegt weiterhin der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

7 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst-, Zweit-, und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Am 12.12.2018 fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt. Die 1. Verschickung wurde am 28.11.2019 verteilt. Am 03.02.2020 wurde die Maßnahme das erste Mal im Verkehrsausschuss Altona vorgestellt. Am 30.08.2021 wurde die Zweitverschickung vorgenommen und am 18.10.2021 im Verkehrsausschuss vorgestellt. Eine Informationsveranstaltung zu der schlussverschickten Planung ist im 2. Quartal 2024 vorgesehen.

Zudem wurde die Bundeswehrführungsakademie im Rahmen eines gesonderten Termins beteiligt. Im Rahmen dessen wurde die Planung und die Baudurchführung vorgestellt. Seitens der Führungsakademie erhaltende Hinweise wurden mit in die Planung aufgenommen.

Weitere Abstimmungen zur Umsetzung der Maßnahme werden mit den Beteiligten erfolgen.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
 (Stempel Ing.-Büro)	IPO	Verfasst	15.02.24	gez. i.A. 
	MR 217	Bearbeitet	20.02.2024	gez. V. Koch
	MR 210	Fachtechnisch geprüft	27.02.2024	gez. Hahn
	MR20	Aufgestellt	29.02.2024	gez. Wincierz

Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Hamburg, den 12.02.2024
 PN.: 217032

Veloroute 1, Abschnitt 22 Blankenese Süd Manteuffelstraße

„Abwägung der zur Zweitverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 30.08.2021 eingegangenen Stellungnahmen“

Die Abwägung bezieht sich ausschließlich auf den Teilabschnitt Manteuffelstraße. Der Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße sowie der Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße wird gesondert verschickt und abgewogen.

- Interner Verteiler -

1.	BZA Altona - Abteilung Sondernutzungen (30.08.2021)	2
2.	BZA Altona - Technischer Umweltschutz (22.09.2021).....	2
3.	BZA Altona - Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (27.09.2021)	4
4.	BZA Altona - A/MR3 Abteilung Stadtgrün (27.09.2021)	5
5.	A/MR20 (Straßen und Gew.)	6
6.	A/MR210 (Verkehrsproj.).....	6
7.	A/MR218	6
8.	A/MR220 (Unterhaltung)	6
9.	A/MR230 (Wasserwirtschaft).....	6
10.	A/MR250 (Mobilität).....	6
11.	A/MR50 (Baustellen+GIS)	7
12.	A/MR-L.....	7
13.	A/ Fahrradpostfach.....	7
14.	A/D4	7
15.	A/Klimaschutz	7
16.	A/WBZ 4 (Naturschutz)	7
17.	E/MR20 (Techn. Aufsicht)	7
18.	A/ Planabstimmungen	7

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
1. BZA Altona - Abteilung Sondernutzungen (30.08.2021)	
<p>die Abteilung Sondernutzungen darf keine Stellungnahmen abgeben. Zudem hat unsere Dienststelle mit Velorouten nichts zu tun. Vermutlich wurde hier ein falscher Verteiler genommen. Ich leite Ihre Mail daher an die Abteilung der Wegewarte weiter.</p>	<p>Die Abteilung Sondernutzungen erhält über die Verschickungen Informationen zu etwaigen neuen Sondernutzungsanträgen infolge der Straßenplanung. Darüber hinaus wird die Abteilung gebeten, ggf. noch nicht bekannte planungsrelevante Sondernutzungen zu benennen.</p>
2. BZA Altona - Technischer Umweltschutz (22.09.2021)	
<p>der Bereich der geplanten Arbeiten für den Ausbau der Veloroute 1, A22 Blankenese Süd, auf dem Korridor Godeffroystraße – Gätgensstraße - Mühlenberger Weg / Elbchaussee - Manteuffelstraße, liegt gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg nicht im Bereich einer Altlast, altlastverdächtigen Fläche, schädlichen Bodenveränderung, Verdachtsfläche und/oder eines Grundwasserschadens.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Direkt angrenzend an die Streckenführung der Veloroute befindet sich an der Kreuzung Mühlenberger Weg / Elbchaussee (Adresse: Elbchaussee 507, Flurstück 5812) eine Fläche im Bodenzustandsverzeichnis (ehemalige Tankstelle, siehe Bild 1) mit der Flächennummer: 5436-110/00. Die Fläche ist eingestuft als: erledigt (Verdacht ausgeräumt).</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Durchführung: Sofern im Zuge von Erdbauarbeiten Bodenpartien angetroffen werden, welche den Verdacht auf Bodenverunreinigungen (verdächtige, ungewöhnliche Gerüche, Verfärbungen etc.) aufkommen lassen, sind die Erdarbeiten zu unterbrechen und es ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Technischer Umweltschutz - VS 31 - (Tel.: 040-42811-6032, E-Mail: umweltschutz@altona.hamburg.de) oder außerhalb der Dienstzeit die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt - Schadensmanagement/Sofortmaßnahmen (Tel.: 040-42840-2300) zu benachrichtigen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<ul style="list-style-type: none"> • Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV) 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches). 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne Verlagerung von Bodenmaterial zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV) 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist –sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg"). Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten. 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Gegen das Bauvorhaben bestehen aus Sicht des Bodenschutzes und der Flächensanierung keine Bedenken.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
3. BZA Altona - Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (27.09.2021)	
<p>Generell ist die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur aus Sicht der Stadt- und Landschaftsplanung dringend nötig und zu begrüßen. Die Umwandlung zu Fahrradstraßen kann hierfür ein probates Mittel darstellen. Leider hat nach wie vor an neuralgischen Kreuzungspunkten, trotz der Maßgabe Förderung des Fahrradverkehrs Ausbau der Velorouten, die Fahrradverkehrsführung das Nachsehen und wird nicht priorisiert behandelt.</p> <p>Mit Blick auf den Klimawandel kann nicht nur der Fahrradinfrastrukturausbau das Ziel sein, sondern muss die gleichzeitige Reduzierung des motorisierten Individualverkehr (MIV) priorisiert werden. Dies wird meines Erachtens nur über eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit (in Bezug auf den MIV) verschiedener Verkehrspunkte möglich sein. Aus stadtgestalterischer Sicht sollten die Kreuzungsquerschnitte des MIV reduziert werden, um Platz für mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen zu machen und zudem zu Gunsten einer sichereren Verkehrsführung.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird im Rahmen der gültigen technischen Regelwerke berücksichtigt.</p>
<p>Im Detail: Teilabschnitt 1 Die Anschlussstelle an die Blankeneser Bahnhofstraße sollte sowohl farblich als auch taktil wie die ansonsten Seitlichen Einmündungen in die Fahrradstraße deutlich gemacht und markiert werden. Teilabschnitte 2 Keine Anmerkungen Teilabschnitt 3 Die Übergangsstelle an die Elbchaussee sollte sowohl farblich als auch taktil wie die ansonsten Seitlichen Einmündungen in die Fahrradstraße deutlich gemacht und markiert werden. Auf der südlichen Gärtgenstraßenseite ist damit zu rechnen, dass wie aktuell PKW den Gehweg seitlich beparken werden. Bei der vorgesehenen neuen Gehwegbreite verbleibt dann kein zumutbarer, inklusiv nutzbarer Gehweg, so dass die Maßnahme entweder ordnungspolitisch eng begleitet werden muss oder geeignete bauliche Mittel das widerrechtliche Parken verhindern müssen, um einen sicher nutzbaren Gehweg zu gewährleisten.</p>	<p>Die vorgenannten Punkte der Stellungnahme beziehen sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und werden dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>
<p>Teilabschnitt 4 Auch hier wäre es wünschenswert den Übergang in die Fahrradstraße farblich und durch Pflasterwechsel taktil deutlicher hervorzuheben.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme wurde im Rahmen der 3. Verschickung für den Knotenpunkt berücksichtigt und wird im Rahmen dieser Verschickung nicht weiter betrachtet, da der Übergangsbereich</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
	erst im Rahmen der Umgestaltung des Knotenpunkts final hergestellt wird.
Teilabschnitt 5 und 6 Keine Anmerkungen	Wurde zur Kenntnis genommen
Teilabschnitt 7 Die Einmündung von der südlichen Eichendorferstraße kommend in die Humannstraße sollte aus nutzungspraktischer aber auch stadtgestalterischer Sicht eine Abrundung erhalten. Sie erscheint aus dieser Fahrtrichtung durch den spitzen Winkel schwer mit dem Rad (vor allem breitere Räder, Räder mit Anhänger oder ein dreirädriges Lastenfahrzeug) fließend befahrbar.	Die Humannstraße wird an dem Knoten als unechte Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen für den Kfz-Verkehr eingerichtet. Die Fahrtrichtung Osten ist ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten. Zur Durchsetzung, dass ausschließlich Radverkehr die Fahrtrichtung befahren kann, ist ein Durchlass mit beschränkter Breite und Absperrpoller notwendig. Die Gehwegüberfahrt wird an dieser Stelle rechtwinklig auf die Fahrradstraße geführt. Größere Fahrräder können entsprechend ausholen, um nach rechts in die Humannstraße zu gelangen.
4. BZA Altona - A/MR3 Abteilung Stadtgrün (27.09.2021)	
MR 3 stimmt der Baumaßnahme unter der Bedingung folgender Auflagen im Grundsatz zu. A.) Erforderliche Planänderungen bzw.- Ergänzungen: 1. Teilbauabschnitt 3: Einmündung Gätgensstraße, Pepers Diek, Elbchaussee: Verschiebung des Bordes um >1 m Richtung Norden Richtung Provisorium, hierdurch Aufweitung des Wurzelraumes der Eiche Nr.5 südlich Baum Nr. 1574.	Der vorgenannte Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.
B.) Auflagen und Bedingungen: 1. Schutz der Bäume nach RAS-LP 4, DIN 18920, DWA - M 162. 2. Zur Begleitung der Baumaßnahme ist für den gesamten Zeitraum der Durchführung einschl. Leitungsumlegungen eine Baumpflegefirma zu beauftragen. Die Mitarbeiter der Baumpflegefirma stehen für die jeweiligen Einsätze vor Ort zur Verfügung. Nur diese führen Arbeiten am Baum durch. Die geforderte Qualifikation des Mitarbeiters vor Ort ist mindestens geprüfter Fachagrarwirt Baumpflege oder European Treeworker. 3. Vor den für die Tiefbauarbeiten erforderlichen Leitungsumlegungen sind Wurzelsuchgräben /	Wurde zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Wurzelrückschnitte bei Schachtungen im Wurzelbereich erforderlich. Des Weiteren sind vor und nach den Tiefbauarbeiten Lichtraumprofilschnitte zum Freischneiden des Arbeitsraumes sowie zur Beseitigung von Schäden durch Baumaschinen erforderlich.</p> <p>4. Auf die Notwendigkeit der gutachterlichen Untersuchung von öffentlichen Straßenbäumen, Grenzbäumen und Privatbäumen auf ihre Standsicherheit nach Entfernung von Baumwurzeln wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>5. Vor Ausführung von unvermeidbaren Leitungsquerungen im Baumbestand ist dieser durch ortsfeste Baumschutzeinrichtungen vor Beschädigungen zu schützen.</p> <p>6. Beschädigte Teile von Bäumen sind unverzüglich bei A/MR 3 zu melden. Alle Baumpflegearbeiten sind durch eine Fachfirma der Baumpflege nach ZTV Baumpflege 2017 (aktuelle Fassung) auszuführen.</p> <p>7. Schäden an Bäumen im Zuge der Baumaßnahme werden nach dem Sachwertverfahren Koch (Aktualisierte Gehölzwertermittlungstabellen in der aktuellen Fassung) nach dem Verursacherprinzip mit dessen Versicherung abgerechnet.</p>	
5. A/MR20 (Straßen und Gew.)	
Keine Stellungnahme erhalten	
6. A/MR210 (Verkehrsproj.)	
Keine Stellungnahme erhalten	
7. A/MR218	
Keine Stellungnahme erhalten	
8. A/MR220 (Unterhaltung)	
Keine Stellungnahme erhalten	
9. A/MR230 (Wasserwirtschaft)	
Keine Stellungnahme erhalten	
10. A/MR250 (Mobilität)	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
Keine Stellungnahme erhalten	
11. A/MR50 (Baustellen+GIS)	
Keine Stellungnahme erhalten	
12. A/MR-L	
Keine Stellungnahme erhalten	
13. A/ Fahrradpostfach	
Keine Stellungnahme erhalten	
14. A/D4	
Keine Stellungnahme erhalten	
15. A/Klimaschutz	
Keine Stellungnahme erhalten	
16. A/WBZ 4 (Naturschutz)	
Keine Stellungnahme erhalten	
17. E/MR20 (Techn. Aufsicht)	
Keine Stellungnahme erhalten	
18. A/ Planabstimmungen	
Keine Stellungnahme erhalten	

Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Hamburg, den 15.02.2024
 PN.: 217032

Veloroute 1, Abschnitt 22 Blankenese Süd Manteuffelstraße

„Abwägung der zur Zweitverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 30.08.2021 eingegangenen Stellungnahmen“

Die Abwägung bezieht sich ausschließlich auf den Teilabschnitt Manteuffelstraße. Der Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße sowie der Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße wird gesondert verschickt und abgewogen.

- Externer Verteiler -

1. Landesbetrieb Verkehr LBV (30.08.2021)	3
2. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft W1222 (30.08.2021)	3
3. Stadtreinigung Hamburg (16.09.2021)	3
4. Polizei Hamburg VD52 und PK26 (27.09.2021).....	3
Ergänzung der Stellungnahme vom 03.02.2022.....	5
Stellungnahme zu den neuen Haltestellen in der Schenefelder Landstraße auf Höhe der Frahmstraße vom 12.12.2023.....	9
5. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer GF/IVS1 (27.09.2021)...	13
6. Behörde für Kultur und Medien / Denkmalschutzamt (28.09.2021).....	13
7. Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (29.09.2021) 14	
8. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer - Kost (29.09.2021)	14
9. ADFC (30.09.2021)	14
10. Handelskammer (01.10.2021).....	15
11. VHH Bus (01.10.2021)	15
12. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) W220 (07.10.2021)	19
13. Kompetent Barrierefrei (11.10.2021)	19
14. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) N12 (07.10.2021)	19
15. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende - Amt für Verkehr und Straßenwesen (19.10.2021).....	20

16.	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende - VE (07.02.2023)	21
17.	HVV (19.10.2021)	22
18.	Fuss e.V. (20.10.2021)	23
19.	Feuerwehr Hamburg (22.10.2021)	24
20.	BIS/GEKV (Gefahrenerk.)	25
21.	BIS/Wache 14 (West)	25
22.	BSW/LP (L.- u. Stadtentw.)	25
23.	BUKEA/W1 (Grundwasser)	25
24.	BWFGB/B32 (Anliegerb.)	25
25.	HOCHBAHN	25
26.	SWITCHH	25
27.	Steg Hamburg	25
28.	ADAC	25
29.	Seniorenbeirat Altona	25
30.	VCD Nord	25

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
1. Landesbetrieb Verkehr LBV (30.08.2021)	
<p>Die Parkraumbewirtschaftungszone Blankenese Ortskern muss mit Hinblick auf die zahlreichen Besuchenden des Marktes, Kunden:innen der Geschäfte und Patient:innen bestehen bleiben. Allgemein besteht ein hoher Parkdruck im Ortskern. Dieser soll mit der Gebührenpflicht gelindert werden. Auch die wenigen bewirtschafteten Parkstände in der Godeffroystraße sind Teil des Konzeptes und sollten dementsprechend bewirtschaftet werden mit Hinblick auf die Läden und Praxen an der Straße. Eine Erweiterung über die Hausnr. 31 hinaus (Richtung Ole Hoop) ist mit Hinblick auf die Wohnerschaft nicht zielführend.</p> <p>Die Beschilderung der Fahrradstraße mit dem ZZ „Anlieger frei“ widerspricht nicht dem Ziel Parkraumbewirtschaftung (Sicherheit und Ordnung). Anliegen können neben Bewohnenden ebenfalls die oben genannte Gruppen sein. Die Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung kann damit in der jetzigen Form erhalten bleiben.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>
2. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft W1222 (30.08.2021)	
<p>in Bezug auf die o.g. Straßenbaumaßnahme darf ich Ihnen seitens der BUKEA/W1 eine Fehlanzeige übermitteln</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
3. Stadtreinigung Hamburg (16.09.2021)	
<p>die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Verschickung zum Ausbau der Veloroute1 im Bereich Godeffroystraße, Gätgensstraße, Manteuffelstraße, zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahmen weiterhin zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3. Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Eine rechtzeitige Information wird über die Bauausführung erfolgen.</p>
4. Polizei Hamburg VD52 und PK26 (27.09.2021)	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Baumaßnahme: Veloroute 1, A22 – Blankenese Süd, AZ: A / MR 217</p> <p>- Erste gemeinsame Stellungnahme des PK 26 und der VD 52 zur 2. Verschickung</p> <p>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 23 (PK 23) nimmt die Verkehrsdirektion 52 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde (VD52) wie folgt grundsätzlich Stellung:</p> <p>Vorbemerkung:</p> <p>Von hier aus wird die Neubaumaßnahme der in diesem Streckenabschnitt liegenden Veloroute 1 (VR 1) zur Verbesserung des Verkehrssicherheitsstandards und der Radverkehrsinfrastruktur begrüßt.</p> <p>Grundsätzliches:</p> <p>Hiermit weise ich ausdrücklich auf den von meiner vorgesetzten Dienststelle (BIS, Amt A3) erstellten und den Bezirksämtern und dem LSBG vorliegenden aktuellen Kriterienkatalog (enthält 12 Punkte) hin, der bei allen Neubaumaßnahmen vom Straßenbaulastträger zu beachten ist. Diese Punkte sind von Ihnen in einem Abwägungsvermerk zum Erläuterungsbericht schriftlich kurz zu fixieren. Ich füge den Kriterienkatalog in meiner 2. Anlage hier einmal bei.</p>	<p>Die entsprechenden Punkte wurden im Erläuterungsbericht berücksichtigt.</p>
<p>Hinsichtlich der beiden geplanten Fahrradstraßen „Godeffroystraße“ und „Manteuffelstraße“ müsste vom Straßenbaulastträger zwingend eine belastbare und stichhaltige Verkehrsuntersuchung vor allem mit Angaben über die vorherrschende Verkehrsart oder alsbald zu erwartende Verkehrsart des Radverkehrs (zwingend wäre hier eine aktuelle belastbare Verkehrszählung hinsichtlich dem Verhältnis der Verkehrsmenge MIV zur Verkehrsmenge Radverkehr).</p> <p>Die im Erläuterungsbericht auf Seite 36 getätigte Aussage, wonach nach dem Erlass der Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) zu VZ 244.1 und VZ 244.2 (A32-1 / 641.30-3/01-00044) vom 06.08.2019 die für die Einrichtung von Fahrradstraßen gem. VwV-StVO erforderliche oder zu erwartende Verkehrsart angenommen werden kann, wenn auf der Strecke eine Veloroute verläuft, ist so nicht richtig.</p> <p>Vielmehr wird im 3. Absatz unter „Sonstige Vorgaben zur HRVV (Fahrradstraße)“ aufgeführt, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen dann in Betracht kommt, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Der Radverkehr als „vorherrschende Verkehrsart“ kann durch Prognosen (z.B. Verlegung einer Veloroute) belegt werden.</p>	<p>Auf Basis der Stellungnahme wurden für die geplante Fahrradstraße in der Manteuffelstraße zusätzliche textliche Erläuterungen angefertigt, die als gesondertes Dokument dem Abwägungsvermerk beigelegt ist. Die Anmerkungen zur Godeffroystraße werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Hiernach ergibt sich also zu mindestens eine belastbare stichhaltige und belegbare Prognose der Verkehrsmengen für die beiden Verkehrsarten Radverkehr/MIV der beiden geplanten Fahrradstraßen.</p> <p>Im Weiteren müssten zwingend bei Planungen/Umwidmungen in Fahrradstraßen nachfolgende Themenbereiche vom Straßenbaulastträger geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verteilung der Ziel- und Quellverkehre - Verlagerungseffekte des MIV - Parksuchverkehre - Verkehrsmengen in unmittelbar angrenzenden Straßenzügen - Signifikante Veränderung der Lärm- bzw. Umweltbelastung. <p>Bei einer von beiden Straßenverkehrsbehörden (PK26 / VD52) gemeinsam durchgeführten ersten Sichtung der Lagepläne wurden insbesondere nachfolgender vom Straßenbaulastträger zu prüfende Punkt herausgestellt:</p> <p>Ist es gewollt, zukünftig die Parkraumbewirtschaftung in der Godeffroystraße bestehen zu lassen, wenn diese nur für Anliegerverkehr bzw. abschnittsweise nur für den HVV-Busverkehr frei zugelassen wird (Zusatzzeichen 1020-30 bzw. Zusatzzeichen 1026-32)?</p> <p>Zu den einzelnen Lageplänen wird in dieser ersten gemeinsamen Stellungnahme hinsichtlich der noch im Vorwege vom Straßenbaulastträger zu prüfenden o.a. aufgeführten Punkte von hier aus noch nicht Stellung genommen.</p> <p>Die VD 52 (AR LZA) kann zu den vorliegenden Planungen in den LZA-Bereichen erst später und nach Prüfung der verkehrstechnischen Unterlagen eine abschließende Stellungnahme erteilen.</p>	
<p>Ergänzung der Stellungnahme vom 03.02.2022</p>	
<p>Die Straßenverkehrsbehörden (PK 26 u. VD 52/AR Fahrradverkehr) begrüßen grds. die Einrichtung der Fahrradstraße gem. VZ 244.1 im Teilabschnitt Manteuffelstraße zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit nach jetzigem Stand. Einfluss hierzu könnte noch die in Abstimmung befindliche neue HRVV „Fahrradstraßen/Fahrradzonen“ nehmen, die zurzeit auf die bereits neu eingeführte VwV-StVO behördenintern abgestimmt wird.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Einfahrtsbereiche der Fahrradstraße (insbesondere Kreuzungen/Einmündungen) müssen baulich deutlicher gestaltet (inkl. der Blechbeschilderung VZ 244.1 sowie Fahrrad-Piktogrammen/Pfeilen) und als Gehwegüberfahrt hergestellt werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Die einmündenden Straßen werden in der Manteuffelstraße alle mit Gehwegüberfahrten ausgestattet. Bzgl. der Einfahrt in die Manteuffelstraße wird auf die dritte Verschickung der Teilbaumaßnahme A022.2 verwiesen.</p>
<p>Die in der textlichen Erläuterung erwähnten hinnehmbaren Zeitverluste für den Linienbusverkehr (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h) dürften nicht valide und demzufolge real größer sein, da ein langsames ausdrücklich erlaubtes Nebeneinanderfahren von Rad Fahrenden das Geschwindigkeitsniveau hier noch weiter senken könnte. Auf jeden Fall sollte ein häufiges oder gefährliches Überholen von Rad Fahrenden vermieden werden. Aus diesen Gründen sollte nochmals Kontakt mit den Busbetrieben aufgenommen werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Die Busbetriebe wurden im Rahmen der Planung eingebunden.</p>
<p>Die Planung der an der Kreuzung Manteuffelstraße/Humannstraße/Eichendorffstraße baulichen Diagonalsperre müsste der obersten Landesbehörde BIS (A3) vorgestellt und mit ihr abgestimmt werden, da grds. von Sperrungen zum Zwecke der Verkehrsberuhigung (hier betreffend: Humannstraße) in der Regel abzusehen ist (s.a. HRVV, Kapitel: Verkehrsberuhigung, Stand: 23.11.2021). Im Übrigen wird hiermit diesbezüglich nochmals auf das Schreiben von BIS (A3) vom 14.10.2021 verwiesen, wonach „Modale Filter/Diagonalsperren“ in Fahrradstraßen im Rahmen eines Verkehrsgutachtens umfassend abgewogen werden sollten.</p>	<p>Die HRVV Verkehrsberuhigung bezieht sich auf die VZ 242, 239, 325 und 274. Gem. HRVV A32-1 / 641.30-3/01-00044 dient das VZ 244 nicht der allgemeinen Verkehrsberuhigung. Das Thema Diagonalsperre wird in der aktuell gültigen Fassung der HRVV-Fahrradstraße (A32-1 / 641.30-3/01-00044) mit Stand vom 06.08.2019 nicht behandelt. Eine aktualisierte HRVV mit dem Kapitel 244.1 und 244.2 wurde nach hiesigem Kenntnisstand noch nicht erlassen. Nach Rückmeldung der BIS/A4 ist für die Einrichtung einer Diagonalsperre eine qualifizierte Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 1 sowie § 45 Abs. 9 StVO erforderlich.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurde im Zuge der weiteren Planung nochmal geprüft, ob die Diagonalsperre im Sinne der Verhältnismäßigkeit zwingend erforderlich ist oder ob die Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in der Fahrradstraße durch quartiersfremden motorisierten Durchgangsverkehr aufgrund erhöhter Nichtbefolgung der angeordneten Verkehrszeichen mit mildereren Mitteln unterbunden werden kann.</p> <p>Aufgrund der unechten Einbahnstraße am Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/Manteuffelstraße in Fahrtrichtung Osten sind Schleichverkehre in Fahrtrichtung Westen verkehrsrechtlich bereits unterbunden. Somit ist nur noch die Unterbindung von Schleichver-</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort AMR2
	<p>kehren in Fahrtrichtung Osten erforderlich. Hierzu wurde neben der geplanten Diagonalsperre eine Einbahnstraßenregelung geprüft. Es wurde festgestellt, dass mit einer zusätzlichen unechten Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorferstraße/Humannstraße die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in der Fahrradstraße ausreichend sichergestellt werden kann, sofern die Verkehrsregelung von den Verkehrsteilnehmenden befolgt wird. Insofern wird in der weiteren Planung die Einrichtung der unechten Einbahnstraße vorgesehen, da diese ein milderes Mittel im Vergleich zu einer Diagonalsperre dargestellt.</p>
<p>LP 04-04: Die Radverkehrsführungen im lichtsignalisierten Knoten sollten nochmals bewertet werden, da es aufgrund der Unübersichtlichkeit der Kreuzung häufig Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung (z.B. Einmündungsbereich Schenefelder Landstr./Manteuffelstr.) gibt.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Der Knotenpunkt wird als Teilbaumaßnahme A022.2 gesondert betrachtet und verschickt.</p>
<p>LP 04-04: Die anschließenden Nebenflächen in der Schenefelder Landstraße in Richtung Bockhorst werden als „Servicelösung“ (VZ 239 i.V.m. ZZ 1022-10, Radverkehr frei) beschildert, damit viele Rad fahrende Schulkinder die im nahen Umfeld befindlichen Schulen u.a. sozialen Einrichtungen sicher erreichen können. Fußgängerverkehre finden auf den Nebenflächen verhältnismäßig selten statt. Außerdem trägt dann eine Stetigkeit der Verkehrsführung in der Nebenfläche zur Verkehrssicherheit bei.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Der Knotenpunkt wird als Teilbaumaßnahme A022.2 gesondert betrachtet und verschickt.</p>
<p>LP 04-04: Abschließend muss dieser komplexe lichtsignalisierte Knoten im Rahmen des gesonderten Neubauplanungsabschnittes bewertet/geprüft werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Der Knotenpunkt wird als Teilbaumaßnahme A022.2 gesondert betrachtet und verschickt.</p>
<p>LP 04-04: Der Einfahrtsbereich der Fahrradstraße Manteuffelstraße muss durch VZ 244.1 mit ZZ - Krafräder und Kraftwagen frei- ggf. beidseitig ausgeschildert werden.</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Abstimmung wurde seitens VD52 in einem Abstimmungstermin am 12.12.23 gefordert die Fahrradstraße zwischen fünfarmigen Knoten und Schanzkamp nur für Anlieger freizugeben, da auf diese Weise gebietsfremder Durchgangsverkehr mit den negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in der Fahrradstraße rechtlich unterbunden wird und der Schanzkamp rückwärtig über Staufenbergstraße erreichbar ist, wenn die Fahrradstraße dort für den Kfz-Verkehr freigegeben wird.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort AMR2
<p>LP 04-04: Ist die Verkehrsführung auch für die nahe gelegene Grundstückszufahrt zur Tiefgarage Manteuffelstr./Elbchaussee 502 miteinbezogen worden (auch hinsichtlich der zukünftig richtigen Beschilderung in Höhe der ersten nördl. gelegenen Privatausfahrt in Richtung des LZA-Knotenpunktes ?</p>	<p>Die Zufahrt zu den Grundstückszufahrten wird mittels Sonderzeichen wie im Bestand ermöglicht. Die vorhandene Fahrstreifenbegrenzung wird unterbrochen.</p>
<p>LP 04-05: Hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Verbesserung des Verkehrsflusses sollte die Mindestfahrbahnbreite im Bereich der beiden Bushaltestellen auf etwa 6,50m verbreitert werden, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen.</p>	<p>In einer nachträglichen Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben, PK und VD wurde eine Durchfahrtsbreite von 6,00m festgelegt. Darüber hinaus wurden die Haltestellenbereiche in Ihrer Lage angepasst.</p>
<p>LP 04-05: Die VZ 224 (Haltestelle für den Busverkehr) sowie Z 299 (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot) und die Markierung BUS sollten hier ebenfalls verwendet werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und umgesetzt.</p>
<p>LP 04-05: Die Beschilderungen Gefahrenstellen für Senioren / Kinder (VZ 101 m. ZZ 1012-54 / VZ 136) müssten ggf. angepasst oder geändert werden.</p>	<p>Die Beschilderung wurde in Abstimmung mit dem PK26 an den Knoten Stauffenbergstraße platziert.</p>
<p>LP 04-05: Um Linksabbiegebeziehungen in/aus dem Schanzkamp sowie in/aus der Manteuffelstraße Nord zu ermöglichen, müssen in diesem Bereich die Verkehrsinseln/Grünflächen baulich verändert werden. Auch sollten die Verkehrsinseln mit einer Leittafel (VZ 626) oder Leitmal (VZ 627) kenntlich gemacht werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und die Verkehrsinseln mit Leittafeln ausgestattet.</p>
<p>LP 04-06: Die Widmung (öffentlich oder privat) bezüglich der Schrägparkstände Manteuffelstraße ggü. Hs.-Nr. 9 müsste noch geklärt werden. Sollte der Parkplatz öffentlich gewidmet sein, so müsste dieser mit VZ 314 u. ZZ 1010-58 (Pkw) beschildert werden.</p>	<p>Die Parkstände befinden sich im AGV und sind gewidmet. Nach Rücksprache mit dem Flächeneigentümer wird die Parkplatzbeschilderung beibehalten und die Zusatzzeichen ergänzt.</p>
<p>LP 04-07: Die Ausfahrt vom Bundeswehrgelände sollte aus Verkehrssicherheitsgründen ebenfalls mit VZ 244.1 sowie ZZ 1022-1000-30 (beide Richtungen) und ZZ -Krafträder u. Kraftwagen frei- beschildert werden.</p>	<p>Die Beschilderung wird ergänzt und im Beschilderungs- und Markierungsplan aufgenommen.</p>
<p>LP 04-07: Im Einmündungsbereich Stauffenbergstraße/ Manteuffelstraße sollte die Fahrbahnbreite in der Stauffenbergstraße</p>	<p>Die Fahrbahn in der Stauffenbergstraße beträgt sowohl im Bestand an der Einmündung als auch im weiteren Verlauf nur ca. 5,60m. Aufgrund der begrenzten</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort AMR2
<p>fenbergstraße auf über 6m bezüglich ausreichender Schleppekurven- und Schwenkbereiche größerer Kfz. aufgeweitet werden.</p>	<p>Straßenraumbreite lässt hier keine breitere Fahrbahn realisieren. Im Einmündungsbereich wird die Gehwegüberfahrt analog zur jetzigen Tulpe ausgebildet.</p>
<p>LP 04-07:</p> <p>In diesem Bereich (in der Manteuffelstraße sowie auch schon in der Stauffenbergstraße) sollten bereits zwei VZ 357-50 (sog. unechte Sackgassenbeschilderung) in Richtung stadtauswärts installiert werden.</p>	<p>Die Beschilderung wird ergänzt und im Beschilderungs- und Markierungsplan aufgenommen.</p>
<p>LP 04-07:</p> <p>Auf die Zustimmung der geplanten Diagonalsperre durch A3 im Knotenbereich Manteuffelstraße/ Humannstraße/Eichendorffstraße wurde bereits unter Punkt Grundsätzliches hingewiesen.</p> <p>Sollte eine Diagonalsperre eingebaut werden, ist zu berücksichtigen, dass diese auch bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen von allen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden kann/muss (ggf. könnte auch eine abschließbare Schranke in der Planung betrachtet werden).</p> <p>Sollte eine Diagonalsperre eingebaut werden, muss auch die Beschilderung in diesem Bereich angepasst werden (z.B. VZ 357-50 an der Einmündung Humannstraße/Ferdinand-Ancker-Straße evtl. Wendemöglichkeit schaffen, im Einmündungsbereich zur südlichen Eichendorffstraße Anpassung der Vorfahrtsbeschilderung (VZ 307 sowie VZ 205).</p>	<p>Anstelle der Diagonalsperre wird eine unechte Einbahnstraße eingerichtet (s. oben). Die Verkehrszeichen wurden entsprechend angepasst.</p>
<p>Stellungnahme zu den neuen Haltestellen in der Schenefelder Landstraße auf Höhe der Frahmstraße vom 12.12.2023</p>	
<p>Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Übermittlung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von VD 52 angeordnet. Gegebenenfalls sind zukünftige Detailänderungen im Signallageplan der verkehrstechnischen Unterlage bindend und gegenüber den Plänen zur Schlussverschickung priorisiert.</p> <p>Belange der Wegweisung werden von VD 51 gesondert bearbeitet.</p> <p>Veränderte Standorte für Verkehrszeichen müssen der Straßenverkehrsbehörde PK 26 rechtzeitig zur Zustimmung vorgelegt werden.</p> <p>Die vorgelegte Planung der Bushaltestellen Schenefelder Landstraße / Frahmstraße enthalten eine Reihe gewünschter Änderungen der Verkehrsführungen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung der Planung der FLSA wird in Abstimmung mit dem LSBG erfolgen. Wegweisende Beschilderung ist im Planungsgebiet des TBA 8 nicht vorhanden. Das PK26 wurde für die Anordnung der VZ mit einbezogen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Die Bushaltestellen sollen ein Angebot für Fahrgäste besonders in Bezug auf die in der Frahmstraße befindliche Stadtteilschule erweitern. Die zurückzulegenden Wege sind hierbei kurzgehalten und sollen zum einen dem Konzept des sicheren Schulweges Rechnung tragen, andererseits aber auch eine gesicherte Querungsmöglichkeit für die Kindertagesstätte in den Räumlichkeiten der Michaelis Kirche gewährleisten. Die Einrichtung der Bushaltestellen sind am vorhandenen Straßenraum ausgerichtet.</p> <p>Insbesondere die Lagen der beiden neu einzurichtenden Bushaltestellen in Kombination mit dem geplanten Fußgängerüberweg (FGÜ) birgen aus Sicht der VD52 eine Gefahrenstelle und entsprechen weder den einschlägigen Regelwerken, noch den zwischen den Bedarfsträgern des ÖPNV und den zuständigen Behörden abgestimmten Vorgaben zur Gestaltung von Verkehrsflächen.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden sehen in diesem planerischen Detail eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit mit weitreichenden Auswirkungen, welche den positiven Nutzen der vorhandenen Nebenflächen nicht rechtfertigt.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Die Lage des ursprünglich geplanten FGÜ ergab sich aus den straßenräumlichen Gegebenheiten (Lage von Einmündungen, Grundstückszufahrten und Wegebeziehungen). Die in den technischen Regelwerken hinterlegten Abstände und Sichtweiten wurden eingehalten.</p> <p>Gem. Abstimmung vom 08.01.2024 zwischen VD52, PK26, A/ MR und dem Planungsbüro wurden die Bedenken noch einmal spezifiziert und zur Steigerung der Verkehrssicherheit anstelle eines FGÜs die Einrichtung einer FLSA abgestimmt.</p>
<p>Die geplante Lage des Fußgängerüberweges soll eine kurze Zugangsmöglichkeit zur Kindertagesstätte in dem Gebäudekomplex der Michaelis Kirche generieren.</p> <p>Hierzu ist auszuführen, dass Querungsmöglichkeiten gemäß den einschlägigen Regelwerken versetzt zu den Zugängen von Einrichtungen anzulegen sind, um ein direktes Betreten der Querungsmöglichkeit aus dem Gebäude oder den Zugängen heraus aus Verkehrssicherheitsgründen zu verhindern.</p> <p>Dieser aus Sicherheitsgründen erforderliche Versatz scheint bei den Planungen nicht gegeben.</p>	<p>Der ursprünglich geplante FGÜ hatte einen Versatz zu dem Zugang der Kindertagesstätte von 3,00m. Ein Mindestwert ist in den technischen Regelwerken nicht vorgegeben. Mit der Entscheidung zu einer FLSA ist der Punkt der Stellungnahme obsolet, da bei FLSA kein Versatz nötig ist, da hier das Betreten der Fahrbahn durch die LSA gesichert wird.</p>
<p>Des Weiteren wird durch die Lage der östlichen Bushaltestelle das erforderliche Sichtfeld gemäß der R-FGÜ auf die Querungsmöglichkeit oder den dazugehörigen Warteflächen bei wartendem Busen derart stark eingeschränkt, dass eine verkehrssichere Situation verneint werden muss. Die Sichtbarkeit auf den FGÜ sowie deren Warteflächen liegt bei 30 Km/h unter 30 m.</p>	<p>Im Rahmen der Planung wurde versucht, die Bushaltestelle weitestmöglich von der Querungsstelle abzusetzen. Gemäß der RAST 06 wären bei Tempo 30 und nicht vorgezogenen Seitenräumen ein Abstand von 10m freizuhalten und es muss aus 30m Entfernung Sicht auf die Warteflächen bestehen. Die Halteposition wurde in einem Abstand von 15m platziert. Das Überholen sollte durch eine durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung verboten werden. Für nicht regelkonformes Verhalten wurde nachgewiesen, dass aus 30m Entfernung auf den FGÜ geblickt werden kann.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
	<p>Mit der Entscheidung zu einer FLSA ergeben sich anderen Vorgaben zur Haltestellenlage. Die Halteposition wurde wieder zur Querungsstelle unmittelbar vor die Haltlinie gezogen. Bei haltendem Bus kann vom nachfolgenden Verkehr im Gegensatz zum FGÜ über die Signale auch bei nicht regelkonformem Verhalten zum Überholverbot erkannt werden, wann ein Passieren der Querungsstelle möglich oder gesperrt ist. Demnach ist ein Abrücken der Halteposition nicht erforderlich.</p>
<p>Dem Einwand, dass das Queren der Hauptverkehrsstraße Schenefelder Landstraße gerade für die jüngsten Verkehrsteilnehmer (hier: den Kindergartenkindern) mittels FGÜ deutlich erleichtert wird, steht die Situation der verkehrlichen Belastung diametral gegenüber.</p> <p>Bei den vom Bezirksamt Altona angegebenen Verkehrszahlen von 1026 KFZ/h bzw. 966 KFZ/h werden die in der R-FGÜ genannten Verkehrszahlen deutlich übertroffen.</p> <p>Zusätzlich werden die Haltestellen am Fahrbahnrand von rund 20 Bussen/h angefahren, was die verkehrliche Situation aufgrund der beengten Örtlichkeit weiter verschärft.</p> <p>Dabei unberücksichtigt bleiben die Querungszahlen, die weder seitens des Bezirksamtes noch vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Baulastträger erhoben wurden. In den vorliegenden Planungsunterlagen wird von einer deutlichen Steigerung der unbekannt vorhandenen Querungszahlen ausgegangen.</p> <p>Die Anmarschzeit zum Kindergarten fällt mit den Verkehrsspitzenzeiten gleich. Von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (PK 26) wurde auf Nachfrage mitgeteilt, dass es sich um eine nicht unerhebliche Zahl von Kindergartenbesucher handelt.</p>	<p>Die Verkehrsbelastung der Schenefelder Landstraße liegt über den empfohlenen Belastungen gem. R-FGÜ. Bei Heranziehung der RAS06 wird deutlich, dass bei Tempo 30 und den vorhandenen Belastungen sowie den erwarteten Querungszahlen ein FGÜ theoretisch möglich ist. Auch die R-FGÜ schließen höhere Belastungen nicht aus.</p> <p>Mit der FLSA wird dem Kritikpunkt mit der verkehrlichen Belastung der Hauptverkehrsstraße entsprochen.</p>
<p>Gleichzeitig erfüllt die Schenefelder Landstraße als Hauptverkehrsstraße die Aufgabe der Zubringerstraße zur Bundesautobahn. Dies führt dazu, dass in den Spitzenzeiten zu Fuß Gehende den Verkehrsfluss aufgrund der sogenannten Sofort-Grün-Regelung an FGÜ den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen.</p> <p>Die durch den somit entstehenden Verkehrsstau aufgehaltenen Fahrzeugführer werden erfahrungsgemäß versuchen, diese Engstelle schnellstmöglich zu passieren, was zur Missachtung der geltenden Verkehrsregeln und somit für die Querenden zu gefährdenden Situationen führt.</p> <p>Diese Gefahrenmomente werden durch die Sichtbehinderung aufgrund der an den Fahrbahnrandhaltestellen stehenden Bussen verstärkt.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Im Abstimmungstermin wurde von der VD52 konkretisiert, dass die Hauptverkehrsstraße als Autobahnzubringer einzustufen ist, da entsprechende Wegweisung in Richtung Autobahn vorhanden ist.</p> <p>Aufgrund der Abstimmung einer FLSA ist eine Prüfung möglicher Stauerscheinungen durch den FGÜ entbehrlich.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Gleiches gilt für die Busfahrgäste, welche an der Haltestelle Frahmstraße den Bus verlassen, um die in der Nähe gelegene Stadtteilschule zu erreichen. Auch diese werden den FGÜ nutzen und aufgrund der Sichtbehinderung durch wartende Busse von Fahrzeugführern zu spät wahrgenommen.</p>	
<p>Grundlage für die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten sind zu erhebende Verkehrszahlen. Hieraus ergeben sich Bedarfe möglicher Querungsmöglichkeiten, welche dann im Sinne einer sicheren Verkehrsführung gegeneinander abgewogen werden müssen.</p> <p>Aufgrund der vorhandenen Aussagen zu den Verkehrsmengen kann einer Einrichtung des geplanten FGÜ aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zugestimmt werden.</p> <p>Insbesondere im Sinne sicherer Schulwege sollte eine andere Verkehrsführung als die Geplante eingerichtet werden.</p> <p>Es wird gebeten, verkehrssichere Lösungen zu erarbeiten.</p>	<p>Im Rahmen des Abstimmungstermin am 8.1.2024 wurde anstelle des FGÜ die Einrichtung einer FLSA abgestimmt.</p>
<p>Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung erfordert zu jederzeit die Abwägung aller verkehrlichen und verkehrsrechtlichen Belange und insbesondere auch eine Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Einhaltung planerischer Zielwerte und aufwändiger Beteiligungsverfahren darf dabei nie zu Lasten einer verkehrssicheren Planung ausfallen. Insofern regt VD 52 eine Prüfung folgender Verkehrsführung an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vollsignalisierung des Knotenpunktes Schenefelder Landstraße / Frahmstraße mit integrierter Fußgängerführung. <input type="checkbox"/> Verlegung der östlichen Bushaltestelle am Fahrbahnrand hinter den Knotenpunkt. <input type="checkbox"/> Überprüfung der Standorte der Verkehrszeichen mit anschließender Anpassung der Verkehrsführung. <p>Der derzeit vorgelegten Planung kann aus vorherstehenden Gründen seitens VD 52 nicht zugestimmt werden.</p> <p>Die VD 52 wird den Planungsprozess gerne weiterhin begleiten und steht für Fragen zur Verfügung.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Abstimmungstermines am 8.1.2024 wurden die Alternativvorschläge noch einmal diskutiert. Die Einrichtung einer Vollsignalisierung am Knoten Frahmstraße wirft neue Probleme auf, übersteigt die mit den Bushaltestellen erzeugten Notwendigkeit der Schaffung einer sicheren Querungsstelle und ist damit unverhältnismäßig.</p> <p>Die Verlegung der östlichen Haltestelle hinter die Einmündung führt zu Konflikten mit dem sich im Seitenraum befindlichen Radverkehr und würde eine Umgestaltung des Seitenraumes bedingen. Zudem behindert die Lage der Fahrbahnrandhaltestellen hinter der Querungshilfe den Abfluss der nachfolgende Verkehrsströme. Infolgedessen wird auf eine Verschiebung der Halteposition verzichtet.</p> <p>Es wurde festgelegt, dass die Planung soweit aufrechterhalten wird, der FGÜ aber durch eine FLSA substituiert wird.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
5. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer GF/IVS1 (27.09.2021)	
<p>gegen die o.g. Verschickung bestehen keine Einwände.</p> <p>Für die betroffenen Lichtsignalanlage, 549 Elbchaussee/Manteuffelstraße, sind neue verkehrstechnische Unterlagen zu erstellen, da sie durch die Planung verändert werden. Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.</p> <p>Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG GF/IVS 1 haben wir zurzeit leider nicht. Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 5 Monate erforderlich sind.</p> <p>ich möchte meine Stellungnahme um den Hinweis ergänzen, dass die LSA 549 mit einer Busvorrangschaltung zu versehen ist.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Der Knotenpunkt 549 wird gesondert schlussverschickt.</p>
6. Behörde für Kultur und Medien / Denkmalschutzamt (28.09.2021)	
<p>das Denkmalschutzamt hat zur Verschickung folgende Rückmeldung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Veränderungen der Planungen rund um die geschützte Denkmalanlage an der Einmündung der Gätgensstraße in die Elbchaussee werden begrüßt. Die Befestigung des Fahrradweges kann allerdings (wie bereits in der letzten Stellungnahme gefordert) nicht in farbigem Betonpflaster erfolgen, dies würde im direkten Nebeneinander eine wesentliche Beeinträchtigung bedeuten. Wir interpretieren die orangefarbene Markierung mit dem Kürzel „BD“ als Bitumendecke (nicht farbig!, ggf. mit Fahrradsymbol auf der Decke). Dies wäre möglich. 	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der nächsten Verschickung abgewogen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>- Die neuen Fahrradbügel vor dem Baudenkmal Mühlenberg 8 werden wie bereits in unserer Stellungnahme nach wie vor abgelehnt, sie stellen eine Beeinträchtigung des Denkmals dar.</p>	
<p>7. Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (29.09.2021)</p>	
<p>der LIG bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen der 2. Verschickung zur Veloroute 1. Seitens des LIG bestehen keine Bedenken gegen die vorliegenden Planungen. Bitte beachten Sie, dass die Überweisung der 626 m² großen Teilfläche des Flurstückes 2387 der Gemarkung Dockenhuden nur gegen eine entsprechende Werterstattung erfolgen kann.</p>	<p>Die Flächenumschlüsselung inkl. Werterstattung ist erfolgt.</p>
<p>8. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer - Kost (29.09.2021)</p>	
<p>Vielen Dank für die Zusendung der Unterlagen. Aus Sicht der KOST interessiert uns natürlich vor allem der Teilbauabschnitt 4 (Elbchaussee/Schenefelder Landstraße/Mühlenberg/ Manteuffelstraße), da dort eine Hauptverkehrsstraße gekreuzt werden soll. Da in den Unterlagen die Verkehrsführung während der Durchführung der Bauarbeiten nicht dargestellt wird, können wir hierzu nur eingeschränkt antworten.</p> <p>Ich möchte daher nur kurz darauf hinweisen, dass zum geplanten Beginn der Arbeiten im Frühjahr 2022 noch auf dem 1. Bauabschnitt der Elbchaussee gearbeitet wird und sich die geplanten Arbeiten an der Veloroute 1 in unmittelbarer Nähe und auf der Ausweichroute dieser Maßnahme befinden.</p> <p>Sobald weitere Planungen zur Verkehrsführung während der Durchführung der Bauarbeiten vorliegen, bitte ich Sie uns diese zukommen zu lassen.</p>	<p>Der Bereich des Knotenpunkts (Teilbauabschnitt 4) wird gesondert schlussverschickt. Die Baustellenablaufplanung muss infolge der Bauterminverschiebung neu vorgenommen werden. Dabei wird die Maßnahme auf umliegende Projekte abgestimmt.</p>
<p>9. ADFC (30.09.2021)</p>	
<p>Aus Zeitgründen können wir als ADFC Bezirksgruppe Altona diesmal leider nur kurz und formlos zur 2. Verschickung Veloroute 1, A22 – Blankenese Süd Stellung nehmen.</p> <p>Ausführlich hatten wir bereits die 1. Verschickung im Januar 2020 kommentiert.</p> <p>Unsere Anmerkungen:</p>	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Vielen Dank für die weitere Ausgestaltung der Planung! Die zusätzlichen Verbesserungen für den Fahrradverkehr schätzen wir als wertvoll und ziel führend ein. Wir freuen uns, dass auch einige unserer Vorschläge in die 2. Verschickung eingeflossen sind.</p> <p>Insbesondere möchten wir die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Manteuffelstraße und die Diagonalsperre im Knoten Humannstraße positiv hervorheben. Damit wird deutlich, dass auf der Veloroute tatsächlich der Radverkehr gegenüber dem MIV bevorzugt wird (ohne diesen komplett auszuschließen).</p> <p>Dies gilt nach unserem Eindruck jedoch noch nicht vollständig für die Gätgenstraße. Diese kann vom MIV offenbar weiterhin als Schleich- und Ausweichstrecke genutzt werden, um z.B. in der Rush-hour die stark genutzte Strecke zwischen Dockenhudener Str. und fünfarmiger Kreuzung zu umgehen, wie es zur Zeit täglich zu beobachten ist. Der ADFC befürwortet deshalb Maßnahmen, um die Gätgenstraße für den MIV komplett von der westlichen Elbchaussee abzuriegeln.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Anstelle der in der 2. Verschickung vorgesehenen Diagonalsperre am Knotenpunkt Manteuffelstraße/Eichendorffstraße wird dort eine unechte Einbahnstraße vorgesehen, welche denselben Effekt aufweisen soll.</p> <p>Die Gätgenstraße und der Mühlenberg wird in den Teilbaumaßnahmen A022.2 und A022.3 genauer betrachtet und geplant. Erhaltene Hinweise werden im Rahmen der zugehörigen Verschickungen geprüft.</p>
<p>Insgesamt ist unser Fazit aber durchweg positiv: Durch die geplanten Baumaßnahmen kann die VR 1 im Abschnitt Blankenese Süd trotz der schwierigen Ausgangsbedingungen (kurvige Streckenführung und viele Knoten) zu einem Erfolg werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>10. Handelskammer (01.10.2021)</p>	
<p>vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen. Grundsätzlich befürwortet die Handelskammer Hamburg die angestrebten Maßnahmen im Rahmen des Baus der Veloroute 1 im Bereich Blankenese Süd. Hinsichtlich der Großraum- und Schwertransporte sollte jedoch abschließend geprüft werden, ob Beeinträchtigungen aufgrund der Mittelinsel definitiv auszuschließen sind.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Es wird auf die dritte Verschickung der Teilbaumaßnahme A022.2 verwiesen.</p>
<p>11. VHH Bus (01.10.2021)</p>	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>wir bedanken uns für die Gewährung einer Fristverlängerung und nehmen zur Zweitverschickung wie folgt Stellung:</p> <p>Erläuterungsbericht Die Abbildung 20 auf Seite 25 ist fehlerhaft. Die Linie 588 in Richtung Mühlenberg befährt ab Auguste-Baur-Straße die Elbchaussee in östlicher Richtung und folgt dieser bis zum Fünfarmknoten Schenefelder Landstraße / Mühlenberg, wo sie nach rechts in den Mühlenberg einbiegt. Wir bitten dies anzupassen.</p>	<p>Die Anpassung wird vorgenommen werden. Leider ist dieser Fahrweg weder im Geo-Online Portal hinlegt gewesen und wurde auch nicht bei Abfrage der Linienrouten seitens der VHH im Vorfeld der 2. Verschickung mitgeteilt.</p>
<p>Plan 1 Laut Unterlagen ist der Knoten Godeffroystraße /Ole Hoop so gestaltet, dass Großfahrzeuge von Westen kommen nach Norden abbiegen können, was für den ÖPNV bei Rückstau auf der Blankeneser Bahnhofstraße wichtig ist (siehe auch Stellungnahme zur 1. VS weiter unten). Hierbei bitten wir die Aufpflasterung im nördlichen Knotenarm (Ole Hoop) so flach zu gestalten, dass ein Aufsetzen der Fahrzeugüberhänge von Bussen vor Auffahren auf bzw. nach Verlassen der Aufpflasterung sicher ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>
<p>Plan 3 Die Rampen zur Fahrbahnanhebung im Bereich Elbchaussee zwischen Godeffroystraße und nördlich Gätgensstraße sowie in der Gätgensstraße selber bitten wir so flach zu gestalten, dass ein Aufsetzen der Fahrzeugüberhänge von Bussen vor Auffahren auf bzw. nach Verlassen der Rampen sicher ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>
<p>Wir stellen fest und bedauern, dass mit dieser Planung eine Wiedereinführung des gegenläufigen Busbetriebes in der Gätgensstraße nicht mehr möglich sein wird, obwohl wir in der ersten Verschickung darauf hingewiesen haben und es Planungen hierzu gegeben hat. Umso wichtiger ist die Korrektur des unter dem Punkt Erläuterungsbericht genannten Fehlers in der Darstellung und die weitere Berücksichtigung dieses Linienweges in der Planung. Wir weisen erneut darauf hin, dass wir derzeit mit der 588 über den stark belasteten Knoten Elbchaussee/ Mühlenberg fahren müssen und dass für die Zukunft eine (moderate) Taktverdichtung der Linie vorgesehen ist. Wir möchten vorschlagen zu prüfen, wie eine Einfahrt der Busse aus der westlichen Elbchaussee in die Straße Pepers Diek ermöglicht werden kann, damit der Mühlenberg dann über Pepers Diek erreicht werden kann. Hierbei wäre dann in Fahrtrichtung Mühlenberg die Einrichtung einer Haltestelle erforderlich, da die vorhandene Haltestelle nördlich der Gätgensstraße nicht mehr erreicht würde.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen. Hinsichtlich der Gegenläufigkeit Gätgensstraße ergaben die Neuplanungen am Knoten Elbchaussee/Mühlenberg/Schenefelder Landstraße gem. Drittverschickung, dass mit der Sperrung des Mühlenberg für den Kfz-Verkehr die Gegenläufigkeit in der Gätgensstraße notwendig wird und gleichzeitig die Unterbindung Gebietsfremder Verkehre gewährleistet wird. Es wird auf die Ausführungen der dritten Verschickung zu dem Abschnitt verwiesen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Die Fahrbahnbreite der Gätgensstraße mit 3,90m ist sehr beengt für Busverkehr und entgegenkommenden Radfahrende, denen dann nur noch ein knapper Meter zur vorbeifahrt am Bus verbleibt. Dieses Maß kann und wird sich durch längere und größere Fahrzeuge (wie sie dort gebräuchlich sind), die mit ihrem Heck aus den Schrägparkständen herausragen noch weiter zu Lasten des Radverkehrs einengen. Dies bitten wir im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbreitern.</p> <p>Weiterhin bitten wir um Übermittlung der Schleppkurve zur Befahrung der Relation Gätgensstraße – Elbchaussee (West) mit dem zu Grunde gelegten Bemessungsfahrzeug.</p>	
<p>Plan 4 (Fünfarmknoten) Im Zuge der gesetzlich verankerten Herstellung der Barrierefreiheit sollten die Haltestellen Mühlenberg im Zusammenhang mit dieser Maßnahme entsprechend mit hergestellt werden. Eine spätere, erneute Baumaßnahme in diesem Bereich zieht höhere Kosten und vermeidbare Belastungen nach sich.</p>	<p>Der fünfarmige Knoten wird im Rahmen der Teilbaumaßnahme A022.2 umgebaut. Die Haltestellen wurden dort mit in die Maßnahme einbezogen.</p>
<p>Ebenso bitten wir um eine detaillierte Darlegung der vorgesehenen Fahrwege für den ÖPNV mit Schleppkurvennachweisen (15m-Bus) und dessen Abwicklung im Rahmen der Lichtsignalanlage. Uns ist nicht deutlich, wie das zusätzliche Rot/dunkel-Signal angefordert werden soll, ob es per Schleife, Beeinflussung oder Festzeit geplant ist. Eine bedarfsgerechte Beeinflussung durch herannahende Busse (gilt für den gesamten Knoten) sehen wir zur Förderung des Hamburgtaktes als zielführend an und bitten um deren Berücksichtigung. Wichtig ist auch, dass Busse die Haltestelle Mühlenberg Richtung Osten auch mit dem allgemeinen Verkehr verlassen können und nicht durch ein Sondersignal auf Zeitfenster festgelegt werden. Hier wäre z.B. ein Permissivsignal zielführend.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme ist infolge der erneuten Überplanung des Knotens als Teilbaumaßnahme A022.2 obsolet. Es wird auf die Abwägung der dafür durchgeführten der Drittverschickung verwiesen.</p>
<p>Weiterhin bitten wir wie in der ersten Verschickung um Einkürzung der der weit herausgezogene Bordkantennase zwischen der Manteuffelstraße und der Schenefelder Landstraße auf den derzeitigen Verlauf, da sonst zu erwarten ist, dass aus der Manteuffelstraße nach Westen ausfahrende Busse diese Nase mit den rechten Hinterreifen überfahren werden. Zur Ansteuerung der LSA zur Ausfahrt aus der Manteuffelstraße bevorzugen wir eine Busbeeinflussung, da die vorhandenen Schleifen immer wieder durch parkende PKW nicht sachgerecht angefahren werden können und es dadurch zu Problemen bei der Signalanforderung kommt. Hierdurch kann eine mißbräuchliche Nutzung durch den MIV auch besser verhindert werden. Eine Beibehaltung der Schleifen als technische Rückfallebene bei</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme ist infolge der erneuten Überplanung des Knotens als Teilbaumaßnahme A022.2 obsolet. Es wird auf die Abwägung der dafür durchgeführten der Drittverschickung verwiesen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Ausfall der Funkanforderung erachten wir als sinnvoll.</p>	
<p>Die Anlage einer Haltestelle unmittelbar nach einem Linksbogen ist immer kritisch in ihrer Anfahrbarkeit, vor allem, wenn in Fahrbahnmitte noch eine Insel ist. Hier sind Bordsteinverdrückungen zu erwarten. Wir bitten dies anzupassen. Weiterhin hatten wir in der ersten Verschickung darum gebeten, die Restfahrbahnbreite im Bereich der Haltestellen bei mindestens 6,00m zu belassen, um eine Aneinandervorbeifahrt von Bussen zu ermöglichen. Wenigstens bei der Haltestelle in Fahrtrichtung Othmarschen sollte dies möglich sein. Gerade im Falle von Schienenersatzverkehren, die in dichtem Takt gefahren werden, ist dies wichtig.</p>	<p>Die Lage der Haltestellen wurden gem. den Festlegungen im Behördenabstimmungstermin angepasst und in die Planung eingearbeitet. Die Durchfahrtsbreite wurde auf 6,00m bemessen.</p>
<p>Die Fahrbahneinengungen zusammen mit der Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf einer Strecke von 800m und der geänderten Einmündungssituation an der Eichendorffstraße (Plan 7) werden die zu erwartenden Fahrzeitverluste höher ausfallen als die hier prognostizierten 38s. Dies wird fahrplanrelevant werden und kann sich negativ auf vorhandene Anschlüsse zu weiteren Bus- und Schnellbahnlinien auswirken. Für eine gewollte Mobilitätswende im Sinne des ÖPNV als einzig inklusivem Verkehrsmittel können wir hier keine Förderung erkennen.</p>	<p>Die prognostizierten 38s bezogen sich auf die reine Fahrzeit bei freier Fahrt. Es ist nicht auszuschließen, dass es durch Radverkehr zu weiteren Reisezeitverlusten kommen kann. Allerdings nehmen Radfahrende auch bereits im Bestand Einfluss und können den Busverkehr ausbremsen. Darüber hinaus wurde streckenweise bereits Tempo 30 erlassen, die in der Prognose noch nicht berücksichtigt waren.</p> <p>Die Fahrbahneinengungen werden mit den geforderten Durchfahrtsbreiten nur noch wenig Einfluss nehmen, was aus Sicht der gewünschten gedämpften Geschwindigkeit als ungünstig zu bewerten ist.</p> <p>Die Einmündungssituation am Knoten Eichendorffstraße ergibt zwangsweise aus der neuen Verkehrsführung als Fahrradstraße. Es ist jedoch zu erwarten, dass genügend Zeitlücken vorhanden sind, die vom Bus genutzt werden können. Dabei ist auch mit einem Rückgang der MIV-Belastung zu rechnen. Abknickende Vorfahrtsstraßen sind zudem aus Verkehrssicherheitsgründen für den Radverkehr ungünstig.</p>
<p>Plan 7 (Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/ Humannstraße) Die Rampen zur Fahrbahnanhebung in der südlichen Eichendorffstraße bitten wir so flach zu gestalten, dass ein Aufsetzen der Fahrzeugüberhänge von Bussen vor Auffahren auf bzw. nach Verlassen der Rampen sicher ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>Die geplante Fläche entspricht weitestgehend der Fläche, die auch im Bestand zur Verfügung steht. Im Gegensatz zum Bestand bewirkt die Gehwegüberfahrt in dem Bereich, wo die Situation noch nicht vollständig überblickt werden kann, dass keine einengenden Bordkanten vorhanden sind.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort AMR2
Wir bitten ebenso um einen Schleppkurvennachweis mit 15m-Bussen, dass sich in der Fahrbeziehung Manteuffelstraße – Eichendorffstraße (Süd) zwei Busse berührungsfrei begegnen können, da diese Ecke nicht gut einsehbar ist, hier aber Busbegegnungen nicht ausgeschlossen werden können.	Die Schleppkurven werden mit der Schlussverschickung bereitgestellt.
12. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) W220 (07.10.2021)	
von BUKEA-W22 muss für dieses Projekt keine Stellungnahme abgegeben werden.	Wurde zur Kenntnis genommen.
13. Kompetent Barrierefrei (11.10.2021)	
Generell wird nicht deutlich, wo und wie viele barrierefreie Parkstände für schwerbehinderte Menschen im Gebiet vorgesehen sind. Diese müssen nach Restra/H BVA ausgestattet sein (allseits abgesenkte Borde, kein Großpflaster etc.)	Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen. In der Manteuffelstraße ist ein Neuausbau der Parkstände nicht vorgesehen, sodass sich hier keine Änderungen gegenüber dem Bestand ergeben.
Die Führung des Radverkehrs über die Nebenfläche am Knoten Manteuffelstraße/Elbchaussee ist vor allem für sehingeschränkte Menschen ungünstig. Der Radverkehr sollte hier so geführt werden, dass er in die LSA-Regelung einbezogen werden kann.	Der Punkt der Stellungnahme ist infolge der erneuten Überplanung des Knotens als Teilbaumaßnahme A022.2 obsolet. Es wird auf die Abwägung der dafür durchgeführten der Drittverschickung verwiesen.
Im Verlauf der Manteuffelstraße fehlen gesicherte Querungen durch FGÜ. Fahrradstraßen sind vor allem für Menschen mit Seheinschränkungen, aber auch solche mit kognitiven Einschränkungen schwer zu queren, da sie den Radverkehr nicht sicher orten können. Das Problem tritt auch an anderen Orten auf und wird derzeit mit der BVM und der BIS diskutiert.	Die Anordnungsfähigkeit von FGÜs ergibt sich aus der R-FGÜ, wobei sowohl die Verkehrsbelastung als auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit maßgeblich sind. Gem. dem aktuellen Regelwerk sind in der Manteuffelstraße keine FGÜs anordnungsfähig
14. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) N12 (07.10.2021)	
für N 1 ist es ein besonderes Anliegen, dass bei den geplanten Straßenumbaumaßnahmen – gleich für welchen Zweck - der vorhandene Straßen-Baumbestand vordringlich erhalten wird. Da in diesem Fall die Fällung von 3 Bäumen mit einer Ersatz-	Wurde zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>pflanzung von 8 Bäumen geplant ist, und im Übrigen eine Begleitung der Baumaßnahmen durch einen Baumsachverständigen geplant ist, haben wir keine grundsätzlichen Bedenken. Dieser Umgang mit dem Baumbestand wird begrüßt.</p>	
<p>Wir bitten im Zuge der Bauarbeiten nach Möglichkeit bei betroffenem Baumbestand Verbesserungen in den Wurzelbereichen vorzusehen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird, soweit dies machbar ist, vorgenommen werden.</p>
<p>Für zukünftige Planungen bitten wir um eine entsprechende Erfassung/Kartierung der zu fällenden Bäume in Ergänzung des Erläuterungsberichts, um eine entsprechende Grundlage für die Beurteilung der Maßnahme zu haben. Ohne diese Angaben ist es sehr mühsam, den betroffenen Baumbestand zu identifizieren und dann auch unser Einverständnis mit der Maßnahme zu erklären.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>15. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende - Amt für Verkehr und Straßenwesen (19.10.2021)</p>	
<p>zu oben angegebenen Planverschickung wird seitens der BVM/Amt V folgende Stellungnahme mit der Bitte um Berücksichtigung gesendet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es sollte geprüft werden, den Kurvenradius der Einmündung Ole Hoop (Nordostecke) weiter zu verringern, um niedrige Fahrgeschwindigkeiten beim Abbiegen sicherzustellen und den für Fußgänger zu querenden Bereich weiter zu verschmälern. 2. Die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Elbchaussee und Aufpflasterung des Knotenbereichs mit der Godeffroystraße / Gätgensstraße wird begrüßt. Dies wird die Abbiegebeziehungen entlang der Veloroute deutlich erleichtern. Angesichts der verringerten zul. Höchstgeschwindigkeit erscheint eine weitere Verschmälerung der Fahrbahn in Richtung 6 m auch trotz Busverkehrs möglich. Dies sollte noch einmal geprüft werden. 3. Bei dem Radweg-Durchlass zwischen Gätgensstraße und Elbchaussee sollte durch bauliche Mittel verhindert werden, dass Kfz diesen regelwidrig als Abkürzung nutzen. 4. Die punktuelle Einrichtung weiterer Fahrradbügel sollte geprüft werden. Auch wenn es sich hier um ein aufgelockertes Wohnquartier handelt, sollten auch für zukünftige Bedarfe ausreichend Plätze 	<p>Die Punkte der Stellungnahme beziehen sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und werden dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>vorhanden sein (z. B. entlang der Strecke auf der Godeffroystraße).</p> <p>5. In der Gätgensstraße sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Eine weitere bauliche Anpassung im Vergleich zum geplanten Zustand erscheint dafür nicht notwendig.</p>	
<p>6. Die Notwendigkeit des baulich separierten Rechtsabbiegers in der Schenefelder Landstraße sollte nochmals kritisch geprüft werden. Bei Entfall des Streifens könnte für den Radverkehr ein verlängerter Radfahrstreifen in der Zufahrt auf den Knoten eingerichtet werden.</p> <p>7. Die Radfurt westlich der Fußgängerfurt bzw. der Dreiecksinsel am Knoten Schenefelder Landstraße / Elbchaussee (Fahrtrichtung Westen) sollte ebenfalls rot eingefärbt werden, um die subjektive und objektive Sicherheit für den Radverkehr weiter zu erhöhen.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme ist infolge der erneuten Überplanung des Knotens als Teilbaumaßnahme A022.2 obsolet. Es wird auf die Abwägung der dafür durchgeführten Drittverschickung verwiesen.</p>
<p>8. Die Unterbrechung der Humannstraße / Eichendorffstraße für den Durchgangsverkehr wird unterstützt. Dies wird die Fahrqualität entlang der Veloroute erheblich verbessern, das Wohnquartier weiter beruhigen und die Abbiegesituation übersichtlicher gestalten.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>9. Im Rahmen der beschriebenen LSA-Planung sollte die Leistungsfähigkeit des Knotens Elbchaussee/Manteuffelstraße/Mühlenberg im Blick behalten werden.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung der durchgeführten Drittverschickung zum Knotenpunkt verwiesen.</p>
<p>16. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende - VE (07.02.2023)</p>	
<p>aus unserer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Einrichtung der Fahrradstraße, da die Verkehrsbedeutung der Manteuffelstraße als untergeordnet eingestuft wird. Dies zeigt sich auch an den genannten Verkehrsstärken.</p> <p>Gegen die Diagonalsperre spricht aus unserer Sicht auch nichts, da die im FHH-Atlas zur Verfügung stehenden Zählungen im Umfeld (Zst. 7268 – Jahr 2018 und Zst. 7381 – Jahr 2019) eine geringe Tagesbelastung aufweisen und sich verlagernde Verkehre auch von den umliegenden Straßen aufgenommen werden können.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
17. HVV (19.10.2021)	
<p>wir bedanken uns für die Gewährung einer Fristverlängerung und nehmen zur Zweitverschickung wie folgt Stellung:</p> <p>Plan 3 Wir bedauern, dass mit dieser Planung eine Wiedereinführung des gegenläufigen Busbetriebes in der Gätgensstraße nicht mehr möglich sein wird, obwohl es ursprüngliche Planungen hierzu gegeben hat. Wir weisen darauf hin, dass mit der Linie 588 über den stark belasteten Knoten Elbchaussee/ Mühlenberg gefahren wird und dass für die Zukunft eine Taktverdichtung der Linie vorgesehen ist.</p> <p>Um einen kundenfreundlichen und wirtschaftlichen ÖPNV zu gewährleisten, bitten wir zu prüfen den Buslinienverkehr in Richtung Mühlenberg über die Straße Pepers Diek zu führen. Hierbei wäre dann in Fahrtrichtung Mühlenberg die Einrichtung einer Haltestelle im Einmündungsbereich Pepers Diek/Mühlenberg erforderlich. Die vorhandene Haltestelle nördlich der Gätgensstraße könnte damit entfallen. Zur weiteren Verkehrsberuhigung schlagen wir vor die Straße Pepers Diek analog zur Gätgensstraße zu einer Einbahnstraße in Richtung Mühlenberg zu erklären. Wegen der auf 3,90 m reduzierten Fahrbahnbreite der Gätgensstraße sollte der Radverkehr der VR1 aus Gründen der Verkehrssicherheit in Richtung Mühlenberg ausschließlich über die Straße Pepers Diek geführt werden. In der Straße Pepers Diek wäre zu den Zeiten mit Busverkehr ein beidseitiges Halteverbot anzuordnen oder entsprechende Haltezonen auszuweisen.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p> <p>Hinsichtlich der Gegenläufigkeit Gätgensstraße ergaben die Neuplanungen am Knoten Elbchaussee/Mühlenberg/Schenfelder Landstraße gem. Drittverschickung, dass mit der Sperrung des Mühlenbergs für den Kfz-Verkehr die Gegenläufigkeit in der Gätgensstraße notwendig wird und gleichzeitig die Unterbindung Gebietsfremder Verkehre gewährleistet wird. Es wird auf die Ausführungen der dritten Verschickung verwiesen.</p>
<p>Plan 4 Im Rahmen der Planungen sehen wir einen vollständigen barrierefreien Ausbau der beiden Haltestellenbereiche Mühlenberg aus Gründen des wirtschaftlichen Umgangs mit öffentlichen Mitteln als unbedingt erforderlich an.</p> <p>Die Signalisierung ist so zu gestalten, dass Bussen in Richtung Osten ein ungehindertes Ausfahren aus dem Haltestellenbereich Mühlenberg vor dem Individualverkehr ermöglicht wird.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme ist infolge der erneuten Überplanung des Knotens als Teilbaumaßnahme A022.2 obsolet. Es wird auf die Abwägung der dafür durchgeführten der Drittverschickung verwiesen.</p>
<p>Plan 5 Die Lage der Haltestellenbereiche Domizil am Hirschpark lehnen wir ab. Die Haltestelle in Richtung Blankenese ist aus unserer Sicht nach der</p>	<p>Die Positionierung der Haltestellenbereiche wurde wie in der nach Eingang der Stellungnahmen stattgefundenen Behördenabstimmung in die Planung übernommen. Die Haltestellenbereiche werden in</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Kurve verkehrsunsicher. Gegenverkehr ist für überholende Verkehrsteilnehmer nicht einsehbar. Die Vorbeifahrt an einem haltenden Bus sollte für andere Fahrzeuge in der Manteuffelstraße möglich sein. Wir schlagen vor den Haltestellenbereich in Richtung Blankenese vor Hausnummer 60 einzuplanen. Die Haltestelle in Richtung Othmarschen wäre im Bereich der Hausnummer 43 richtig verortet. Unter Hinzunahme des Bereichs der dortigen Parkbuchten wäre auch ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen möglich. Ein FGU ist auch in Richtung Blankenese einzuplanen.</p>	<p>Fahrtrichtung jeweils vor den Kurvenbereich verschoben. Eine Ausstattung mit FGU ist planerisch berücksichtigt.</p>
<p>Stellungnahmen unserer Verbundpartnerunternehmen Hochbahn und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH werden von uns vollumfänglich unterstützt.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18. Fuss e.V. (20.10.2021)</p>	
<p>Unsere Stellungnahme zur 2. Verschickung VR1 - A22 Blankenese Süd: Wir begrüßen die Einrichtung von Fahrradstraßen. Allerdings stellen wir immer wieder fest, dass die Querung für Fußgänger*innen oft schwierig ist - vor allem, wenn die Straße ein Gefälle hat. Deshalb müsste der sichere Übergang durch Zebrastreifen gesichert werden. Das betrifft im TBA1 die Kreuzung mit Ole Hoop, im TBA2 die Einmündung des Verbindungswegs zur Dockenhuder Straße, im TBA3 alle Überwege an der Einmündung der Godeffroystraße in die Elbchaussee und die Einmündung der Gätgensstraße in den Mühlenberg, im TBA 5 an der Einmündung des Schanzkamps, im TBA 7 im Bereich an der Einmündung der Stauffenbergstraße</p>	<p>Der Wunsch nach zusätzlichen Fußgängerüberwegen kann nachvollzogen werden. Die Anordnungsfähigkeit von FGÜs ergibt sich aus der R-FGÜ, wobei sowohl die Verkehrsbelastung als auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Anzahl an Fahrstreifen maßgeblich sind. Die vorhandenen Kfz-, Rad- und Fußverkehrsstärken liegen außerhalb der Mengen, die eine Anordnung rechtfertigen. Infolge dessen kann diese Forderung nicht berücksichtigt werden, solange die Regelwerke bzw. Anordnungsvoraussetzungen für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen nicht überarbeitet werden.</p>
<p>Weitere Anmerkungen: im TBA 3 eine bauliche Abgrenzung der Schrägparkplätze zum Gehweg, da wir immer wieder erleben, dass Schrägparker*innen zu weit auf den Gehweg fahren.</p>	<p>Der Punkt der Stellungnahme bezieht sich auf den Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße und wird dort im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt bzw. in der nächsten Verschickung abgewogen.</p>
<p>im TBA 4 sind wir nicht einverstanden mit der Service-Lösung in der Schenefelder Landstraße. Jede gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr ist nachteilig für Fußgänger*innen. Auch die Führung des Radwegs an der Ecke Schenefelder Landstraße/Manteuffelstraße und auf der Mittelinsel über den Gehweg ist schlecht und führt zu absehbaren Konflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung der durchgeführten Drittverschickung der Teilbaumaßnahme A022.2 verwiesen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>im TBA 6 ist ebenfalls eine Sicherung des Gehwegs im Bereich der Schrägparkplätzen notwendig.</p>	<p>Eine Sicherung des Gehwegs auf Straßenverkehrsfläche könnte nur zulasten der nutzbaren Gehwegfläche erfolgen. Dies wird als nicht zielführend zur Förderung des Fußverkehrs erachtet. Für Maßnahmen auf den Schrägparkständen wäre der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) zuständig, da sich der Parkplatz im Verwaltungsvermögen des LIG befindet.</p>
<p>Ferner bitten wir noch einmal, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege vor allem im Bereich der Bäume zu achten.</p>	<p>Seitens HHVA ÖB wurde ein Beleuchtungskonzept zugearbeitet, dass in die Schlussverschickung übernommen worden ist.</p>
<p>Auch wiederholen wir unseren Wunsch, dass an geeigneten Stellen Bänke werden.</p>	<p>Soweit es platztechnisch möglich war, wurden Bänke im Planungsgebiet verteilt. Eventuell wurden die Symbole nicht als Bänke erkannt. Es handelt sich hierbei um die mit Kleinpflaster (gelbe Schraffur) eingefassten Bereiche.</p>
<p>19. Feuerwehr Hamburg (22.10.2021)</p>	
<p>in Bezug auf Ihr Schreiben vom 07.10.2021 übermitteln wir Ihnen die Stellungnahme zu o.g. Baumaßnahme. Vielen Dank für die Zusendung der Informationen zur Baumaßnahme 2. Verschickung VR1 - A22 Blankenese Süd. Sobald Ihnen weitere Informationen bezüglich straßenbaulicher Belange sowie die Verkehrsführungs- und Bauzeitenpläne vorliegen, senden Sie uns diese bitte zur weiteren Bewertung und Steuerung im eigenen Bereich zu.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vorab möchten wir Ihnen bereits jetzt schon mitteilen, dass die Erreichbarkeit der Wohnhäuser und deren Anleiterbarkeit sowie der Feuerwehrzufahrten jederzeit gewährleistet sein muss.</p> <p>Wenn möglich, stellen Sie bitte eine Zweispurigkeit der Fahrbahn sowie eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m sicher, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Einschränkungen sind bitte mit unserer Fachabteilung abzustimmen.</p>	<p>Die Belange der Feuerwehr für die bauzeitliche Verkehrsführung werden im Rahmen der Verkehrsbesprechung abgestimmt.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
20. BIS/GEKV (Gefahrenerk.)	
Keine Stellungnahme erhalten	
21. BIS/Wache 14 (West)	
Keine Stellungnahme erhalten	
22. BSW/LP (L.- u. Stadtentw.)	
Keine Stellungnahme erhalten	
23. BUKEA/W1 (Grundwasser)	
Keine Stellungnahme erhalten	
24. BWFG/B32 (Anliegerb.)	
Keine Stellungnahme erhalten	
25. HOCHBAHN	
Stellungnahme über VHH/HVV	
26. SWITCHH	
Keine Stellungnahme erhalten	
27. Steg Hamburg	
Keine Stellungnahme erhalten	
28. ADAC	
Keine Stellungnahme erhalten	
29. Seniorenbeirat Altona	
Keine Stellungnahme erhalten	
30. VCD Nord	
Keine Stellungnahme erhalten	

Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Hamburg, den 15.02.2024
 PN.: 217032

Veloroute 1, Abschnitt 22 Blankenese Süd Manteuffelstraße

„Abwägung der zur Zweitverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 30.08.2021 eingegangenen Stellungnahmen“

Die Abwägung bezieht sich ausschließlich auf den Teilabschnitt Manteuffelstraße. Der Teilabschnitt Godeffroystraße/Gätgensstraße sowie der Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße wird gesondert verschickt und abgewogen.

- Leitungsträger -

1.	GTT GmbH (30.08.2021)	3
2.	Wärme Hamburg (30.08.2021).....	3
3.	Verizon (30.08.2021).....	3
4.	GLH Auffanggesellschaft (31.08.2021).....	3
5.	LWLcom GmbH (31.08.2021).....	3
6.	ImmoMediaNet GmbH & Co. KG (31.08.2021).....	3
7.	Gasnetz Hamburg (31.08.2021)	4
8.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (03.09.2021)	4
9.	Dataport (03.09.2021)	4
10.	EUNetworks (07.09.2021)	4
11.	Colt (09.09.2021)	5
12.	DB.KT (14.09.2021)	5
13.	GlobalConnect (14.09.2021)	6
14.	Hamburger Verkehrsanlagen ÖB (16.09.2021)	6
15.	HWW (24.09.2021)	7
16.	HSE (24.09.2021)	8
17.	Telekom (30.09.2021)	10
18.	Vodafone (30.09.2021).....	11
19.	Stromnetz Hamburg (04.10.2021)	11
20.	Hamburger Verkehrsanlagen LSA (05.10.2021).....	11
21.	Wall GmbH (06.10.2021).....	12
22.	HanseWerk Natur (07.10.2021).....	13
23.	Gasline Open Grid (08.10.2021)	13

24.	Wilhelm Tel GmbH (20.10.2021)	14
25.	Giftge Consult GmbH (28.10.2021)	14
26.	1&1 Versatel GmbH (30.11.2021)	14
27.	CenturyLink+Level3	15
28.	Gasunie Deutschland Services	15
29.	Geneff	15
30.	Hamburg Gas Consult.....	15
31.	PKV Projektleitung und Kabelverl.....	15
32.	PYUR.....	15
33.	Telia Carrier Germany.....	15
34.	Getec	16

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
1. GTT GmbH (30.08.2021)	
<p>durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich keine Anlagen von i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH betroffen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
2. Wärme Hamburg (30.08.2021)	
<p>in dem angefragten Bereich sind keine Fernwärmeleitungen vorhanden oder geplant.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
3. Verizon (30.08.2021)	
<p>in dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen keine Anlagen der Verizon Deutschland GmbH.</p> <p>Es sind von der Verizon Deutschland GmbH z. Zt. keine Baumaßnahmen in dem Bereich geplant.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
4. GLH Auffanggesellschaft (31.08.2021)	
<p>die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im angefragten Bereich. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant.</p> <p>Sollten sich vorort Verdachtsmomente ergeben, bitte wir Sie, die Bauarbeiten sofort einzustellen und uns zu kontaktieren. Teilen Sie uns auch rechtzeitig Planänderungen mit.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
5. LWLcom GmbH (31.08.2021)	
<p>In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
6. ImmoMediaNet GmbH & Co. KG (31.08.2021)	
<p>in dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

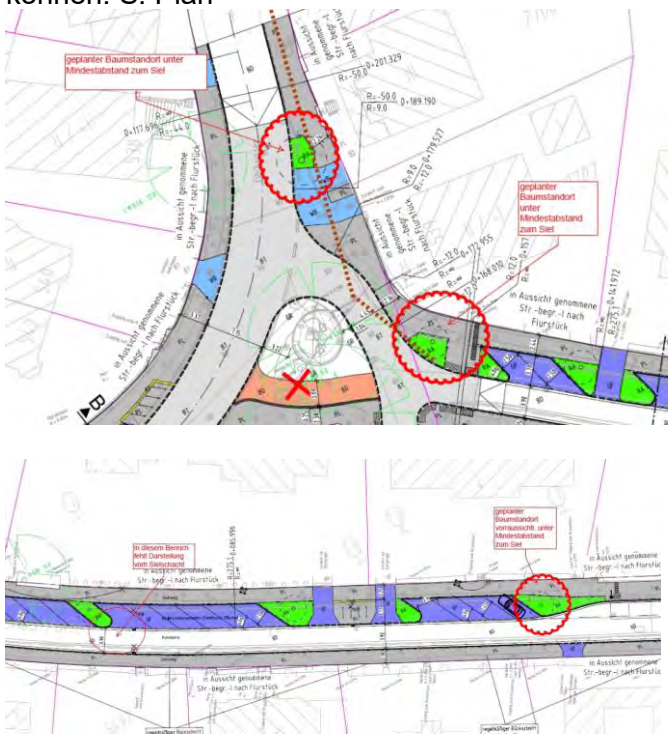
Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
7. Gasnetz Hamburg (31.08.2021)	
<p>Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH. Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung bitten wir um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird in der Leitungsträgerkoordinierung näher betrachtet werden.</p>
8. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (03.09.2021)	
<p>ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BüMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
9. Dataport (03.09.2021)	
<p>wir haben die Verschickungsunterlagen zur VR1 - A22 Blankenese Süd erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können sind wir in mehreren Bereichen Anpassungen und Umlegungen betroffen. Wir bitten um Anweisung einer, an die Planung angepassten Trasse und Beteiligung im weiteren Verfahren. Wir weisen darauf hin, dass je nach Umfang unserer Arbeiten mit mehreren Monaten Bauzeit für evtl. Umlegungen zu rechnen ist.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird in der Leitungsträgerkoordinierung näher betrachtet werden.</p>
10. EUNetworks (07.09.2021)	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
die euNetworks GmbH betreibt im Bereich der Anfrage keinerlei Versorgungsleitungen oder sonstige Einbauten.	Wurde zur Kenntnis genommen.
11. Colt (09.09.2021)	
<p>wir danken für Ihre Anfrage vom 30.08.2021 und bearbeiten diese im Auftrag der COLT Technology Services GmbH.</p> <p>Für das o. g. Bauvorhaben ist kein Leitungsbestand von COLT Technology Services GmbH vorhanden.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass von unserer Seite auch kurzfristige Leitungsverlegungen im Zuge von weiteren Kundenanbindungen möglich sind. Es liegt in Ihrem Interesse, unmittelbar vor Beginn Ihrer Maßnahme nochmals in unserem Hause den aktuellen Leitungsbestand zu erheben.</p> <p>Seit 1998 ist die COLT Technology Services GmbH im Besitz von stillgelegten Gasleitungen. Wir weisen insbesondere darauf hin, dass stillgelegte Gasrohre nicht ausgebaut werden dürfen. Sollten Sie im Zuge der Baumaßnahme auf stillgelegte Gasleitungen stoßen, die die Baumaßnahme behindern, nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf.</p> <p>Ihr Ansprechpartner ist Herr [REDACTED].</p>	Wurde zur Kenntnis genommen.
12. DB.KT (14.09.2021)	
<p>Im Auftrag der DB Netz AG und der Vodafone GmbH erteilt die DB Kommunikationstechnik GmbH Betreiberankünfte zu TK-Kabeln und TK-Anlagen im Nutzungsumfeld der DB Netz AG.</p> <p>Im Auftrag der DB Netz AG „Fachbereich TK“ geben wir folgende Stellungnahme ab.</p> <p>Der angefragte Bereich enthält keine TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG.</p> <p>Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH betroffen sein könnten.</p> <p>Bitte konsultieren Sie daher das evtl. Vorhandensein von TK-Kabeln oder Anlagen im Webportal "externe Webauskunft" der Vodafone GmbH.</p>	Wurde zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
13. GlobalConnect (14.09.2021)	
<p>Wir bestätigen den Eingang Ihrer Anfrage vom 30.08.2021.</p> <p>Wir teilen Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich keine Anlagen vorhanden sind und derzeit auch keine geplant sind. Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestehen unsererseits keine Bedenken.</p> <p>Anbei senden wir Ihnen zu Ihrer Information und für zukünftige Anfragen unsere Nutzungsbedingungen.</p> <p>Diese Auskunft ist 3 Monate gültig</p> <p>Zur Bearbeitung Ihrer Anfrage wurden Ihre Daten gespeichert</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
14. Hamburger Verkehrsanlagen ÖB (16.09.2021)	
<p>im Anhang sende ich Ihnen die Stellungnahme der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH für die 2. Verschickung der Baumaßnahme Veloroute 1 - A22 Blankenese Süd.</p> <p>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umstellen von einem GM 12,5m mit zwei Koffeleuchten. - Umstellen von drei AM 6,0m mit Ansatzleuchte. - Neu stellen von sechs AM 6,0m mit Langfeldleuchte. - Punktueller Tauschen von vier AM 6,0m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Umstellen von zwei AM 9,5m mit Ansatzleuchte. 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Es werden die Vorgaben der beigefügten Planung in die Straßenplanung übernommen.</p>
<p>Hinweis zu den Maststandorten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lageplan 4: Die Lichtmaste, Lp258/258A und Lp257, auf der Verkehrsinsel können nur in Zusammenhang mit dem LSA-Umbau geändert werden. 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planung für den Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße berücksichtigt.</p>
<p>Hinweis zu den Schutzabständen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</p>	
<p>15. HWW (24.09.2021)</p>	
<p>Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p> <p>Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird in der Leitungsträgerkoordinierung näher betrachtet werden.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Unsere Leitung liegt in der Nähe des Bordsteins(< 30cm). Wenn Sie eine Verschiebung des Bordsteins planen, prüfen Sie bitte vorher, ob Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen.</p> <p>Während der Straßenbaumaßnahme müssen diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierungen der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma .Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: [REDACTED]</p>	
<p>16.HSE (24.09.2021)</p>	
<p>Für HSE: im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Blankenese sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>zu geplanten Baumstandorten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • einige neu geplante Bäume liegen unter dem von der HSE geforderten Mindestabstand von 3,0 m ab Achse, teilweise direkt über einem Siel, sh. Anlage scan. 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen. Der Bereich Gätgensstraße ist kein Bestandteil der Verschickung. Die Abwägung der Punkte erfolgt im Rahmen der nächsten Verschickung zur Gätgensstraße.</p>


Stellungnahme TÖB	Antwort AMR2
<p>Es ist zu prüfen, ob und welche Baumstandorte verändert und wo die Abstände vergrößert werden können. S. Plan</p>  <p>The image contains two technical site plans. The top plan shows a curved sewer line (Siel) with several planned tree locations (green) and their minimum distances to the sewer line (red dashed lines). Two red circles highlight specific tree locations. The bottom plan shows a straight sewer line with one red circle highlighting a tree location. Text boxes on the plans provide details about tree planting and distances.</p>	
<p>Verschickung zur Gätgensstraße.</p> <ul style="list-style-type: none">• die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.• Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.• Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.• Sielanschlussleitungen die während der Ausubarbeiten 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.	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<ul style="list-style-type: none"> Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen. <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
<p>17. Telekom (30.09.2021)</p>	
<p>Auf Blatt 04_03 liegt im Bereich des rot markierten Radweges (Abbiegung von der Elbchaussee auf die Gätgensstraße) ein Schacht von uns mit 2 Einstiegen.</p> <p>Dieser Schacht mit den Maßen 5,80x2,00x2,00m (LxBxH) muss bleiben. Er ist nicht verschiebbar. Arbeiten am Körper würden eine große Baugrube erfordern und die Standfestigkeit umliegender Bäume ggf. gefährden.</p> <p>Er hat einen Hals von 45 cm.</p> <p>Wäre es daher hier möglich die Kurve des Radweges (Bord) etwas vorher zu beginnen? So daß beide Einstiege komplett im Radweg liegen würden.</p>	<p>Der Bereich Gätgensstraße ist kein Bestandteil der Verschickung. Die Abwägung der Punkte erfolgt im Rahmen der nächsten Verschickung zur Gätgensstraße.</p>
<p>Unser Kabelschacht an der Ecke Mühlenberg/Elbchaussee 55b wird im Zuge der Straßensanierung der Elbchaussee so ausgewechselt, dass er kein Konflikt mehr mit dem Bord hat.</p> <p>Diese Arbeit werden ausgeführt sobald wir eine Genehmigung dafür haben.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Ansonsten sind nach jetzigem Stand keine weiteren Arbeiten im betroffenen Bereich geplant.</p>	
<p>18. Vodafone (30.09.2021)</p>	
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.</p> <p>Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird im Rahmen der Leitungsträgerkoordination näher betrachtet.</p>
<p>19. Stromnetz Hamburg (04.10.2021)</p>	
<p>Aufgrund der Veränderung der Straßenführung müssen diverse Kabel und Leerrohre angepasst bzw. erneuert werden. In dem Kreuzungsbereich Godeffroystr./Ole Hoop sind neue Straßenkreuze notwendig. Gleiches gilt für die Kreuzungsbereiche Elbchaussee/Gätgensstraße und Manteufelstraße/Eichendorfstraße. Im Einmündungsbereich Schanzkamp in die Manteufelstraße ist ebenfalls ein neues Straßenkreuz erforderlich. Der Bereich Elbchaussee/Schenefelder Landstraße ist im Zuge der Planung nochmals genauer zu betrachten. Stromnetz Hamburg ist bei der weiteren Planung mit einzubeziehen.</p> <p>Des Weiteren verläuft in der Manteufelstraße im nördlichen Bereich ein außer Betrieb befindliches Hochspannungskabel. Dies ist bei der späteren Ausführung zu beachten.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wurde im Rahmen der Leitungsträgerkoordination näher betrachtet.</p>
<p>20. Hamburger Verkehrsanlagen LSA (05.10.2021)</p>	
<p>vielen Dank für Ihre Anfrage, gern möchten wir Sie bei Ihrem Vorhaben unterstützen. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf Lichtsignalanlagen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>Nach aktuellem Stand ist bei Ihrer Maßnahme eine Lichtsignalanlage betroffen:</p> <p>LSA-Knoten 0549 (Elbchaussee/Manteuffelstraße)</p> <p>Um Ihre Termine nicht zu gefährden stimmen Sie die Bautermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Bitte liefern Sie bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Baetermin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten im Kreuzungsbereich empfehlen wir im Zuge des zentralen Bauvorhabens etwaig erforderliche Kabelleerrohre für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern.</p> <p>Bei Umgestaltung der Nebenflächen bittet die Polizei die LSA-Schaltschränke durch einen passiven Anfahrtschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.</p> <p>Aus den Verschickungsunterlagen geht derzeit kein geplanter Umsetzungstermin hervor. Bitte teilen Sie uns diesen frühestmöglich mit.</p> <p>Sollten Sie zur weiteren Bearbeitung Unterstützung benötigen, melden Sie sich jederzeit gerne bei uns.</p>	
<p>21. Wall GmbH (06.10.2021)</p>	
<p>vielen Dank für die Übersendung Planungsunterlagen. Zur Zeit sind wir von der Verschickung nicht betroffen.</p> <p>Wir bitten jedoch um Beachtung, dass - im Falle einer vorübergehenden Demontage im Bauverlauf – wir mittlerweile eine Vorlaufzeit von mindestens 12 Wochen benötigen!</p> <p>Grundsätzlich sind wir mit der Installation von neuen Fahrgastunterständen einverstanden, ob die Haltestellen - wie in den Lageplänen 05, 06, und 07 (Manteuffelstraße) dargestellt- mit FGUs ausgestattet werden, entscheidet abschließend die Hamburger Hochbahn.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen</p>	<p>Die Leitungspläne wurden im Rahmen der Leitungs koordinierung übersandt.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Über- sendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>	
<p>22. HanseWerk Natur (07.10.2021)</p>	
<p>die HanseWerk Natur GmbH ist von dem Vorhaben nicht betroffen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23. Gasline Open Grid (08.10.2021)</p>	
<p>Gemäß dem Lageplan – Teilbauabschnitt 6 sind im Bereich der KSR-Anlage zunächst keine Umbau- bzw. Umgestaltungsmaßnahmen ersicht- lich. Wir erheben hierzu keine grundsätzlichen Einwände, wenn im Bereich der KSR-Anlage die nachfolgenden Auflagen eingehalten werden:</p> <p>Vor Baubeginn ist die Lage der im Projektbereich liegenden KSR-Anlage durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Suchschlitze in Handschachtung) zu ermitteln. Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich der KSR-Anlage sind nur nach vorheriger Absprache statthaft. Die vorhandene Überdeckung der KSR-Anlage ist im Projektbereich nach Möglichkeit beizubehalten, wobei eine Regeldeckung von 1,0 m nicht unter- schritten werden sollte. Ausgekofferte bzw. abgeschobene Flächen im Schutzstreifen dürfen nicht mit schweren Bau- oder Transportfahrzeugen befahren werden. Ein Einsatz von Maschinen innerhalb des Schutz- streifenbereichs ist nur nach vorheriger Absprache und unter Aufsicht erlaubt. Das Aufstellen von Baucontainern und auch eine vorübergehende Lagerung von Erdaushub, Baumaterialien und Maschinen sind im Schutzstrei- fenbereich nicht erlaubt. Neuanpflanzungen von Bäumen, Hecken und tief- wurzelnden Sträuchern sollten grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches erfol- gen, um eine gegenseitige Beeinträchtigung zu vermeiden Weitergehende Sicherungs- und bzw. Anpas- sungsmaßnahmen, die erst an Ort und Stelle</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>geklärt werden können, behalten wir uns ausdrücklich vor. Die vorgenannten Hinweise / Auflagen sowie die Auflagen der Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG sind einzuhalten. Spätestens zwei Wochen vor Aufnahme der Arbeiten im Bereich der KSR-Anlage bitten wir um Kontaktaufnahme und terminliche Abstimmung mit dem Maintenance Management Center (MMC), https://einweisung.mmc-portal.de, [REDACTED] Dieses Schreiben und die zugehörigen Unterlagen sind auf der Baustelle vorzuhalten.</p>	
<p>24. Wilhelm Tel GmbH (20.10.2021)</p>	
<p>23. Wilhelm Tel GmbH (20.10.2021) wilhelm.tel hat durch die Elbchaussee, bis zur Mantuffelstr. eine Trasse geplant. Diese wird im Zuge der Sanierung Elbchaussee mitverlegt.</p> 	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird im Rahmen der Leitungsträgerkoordinierung näher betrachtet.</p>
<p>25. Giftge Consult GmbH (28.10.2021)</p>	
<p>Leitungen, die von der Giftge Consult GmbH betreut werden - insbesondere die LWL-Leitung Groningen- Hamburg (Ziggo / EWE-Tel) sind von der von Ihnen gemeldeten Baumaßnahme "2. Verschickung VR1 - A22 Blankenese Süd" nicht betroffen.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p>26. 1&1 Versatel GmbH (30.11.2021)</p>	
<p>bezugnehmend ihrer E-Mail vom Donnerstag, 7. Oktober 2021 14:04, besitzt die 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Bereich A22 Blankenese Süd</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird im Rahmen der Leitungsträgerkoordinierung näher betrachtet.</p>

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
<p>keine eigene Rohrtrasse und nutzt zu 90% im Bereich nur Kabel des Netzbetreiber Dataport. Wie sie unserer Leitungsauskunft vom Freitag, 8. Oktober 2021 entnehmen können. Ob unser Kundenanschluss (Manteuffelstraße Höhe HNr.9a) betroffen ist, kann nach jetzigem Plan- und Planungsstand nicht ermittelt werden.</p>	
<p>Ihre Maßnahme wird bei uns unter der Sachnummer:“ BV-HH0119-21 VR1 - A22 Blankenese Süd“ weiter betreut.</p> <p>Mit bitte um Zusendung des aktuellen Leitungsplanes, nach Eintrag aller Daten der Leitungsträger und anstehenden Umbauten im Planungsbereich, zur weiteren Bearbeitung ihrer Anfrage. Falls sich Planungsänderungen ergeben oder Sie Rückfragen haben, melden Sie sich gern bei uns.</p>	<p>Die Leitungspläne wurden im Rahmen der Leitungs koordinierung versandt.</p>
27. CenturyLink+Level3	
Keine Stellungnahme erhalten	
28. Gasunie Deutschland Services	
Keine Stellungnahme erhalten	
29. Geneff	
Keine Stellungnahme erhalten	
30. Hamburg Gas Consult	
Keine Stellungnahme erhalten	
31. PKV Projektleitung und Kabelverl.	
Keine Stellungnahme erhalten	
32. PYUR	
Keine Stellungnahme erhalten	
33. Telia Carrier Germany	
Keine Stellungnahme erhalten	

Stellungnahme TÖB	Antwort A/MR2
34. Getec	
Keine Stellungnahme erhalten	

Kontrakt-Nr.: _____
PSP-Nr.: 2-21203010-00020.22 - investiv
3-21203010-000020.22 - konsumtiv
Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona

Planungs- und Bezirksamt Altona
Entwurfsdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Altona
Fachamt MR - Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Veloroute 1

Teilbaumaßnahme: A22 – Blankenese Süd

2. Verschickung

Baulänge: 1,66 km
Länge der Anschlüsse: 0,45 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Textliche Erläuterung zur Einrichtung der Fahrradstraße Manteuffelstraße

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	3
2	Rechtliche Grundlagen für die Anordnung einer Fahrradstraße.....	4
3	Kriterium hohe Fahrradverkehrsdichte.....	7
4	Kriterium Netzbedeutung.....	9
5	Kriterium Belange des Kfz-Verkehrs.....	9
6	Fazit.....	11

1 Allgemeines

Im Rahmen der Baumaßnahme Veloroute 1 – Abschnitt 22 Blankenese Süd ist vorgesehen, die Manteuffelstraße als Fahrradstraße einzurichten, um die Bedingungen im Radverkehr auf der Veloroute 1 nachhaltig zu verbessern, eine Sammelfunktion für den Radverkehr zu entfalten, den Stellenwert des Radverkehrs auf der Veloroute gegenüber den Kfz-Verkehr zu steigern und damit der Netzplanung für den Radverkehr entsprechend zu ertüchtigen. Außerdem soll dem Radverkehr damit auf der gesamten Strecke der Manteuffelstraße Vorfahrt eingeräumt werden. Zum Ausschluss von gebietsfremden Durchgangsverkehr soll am Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße/Humannstraße eine Diagonalsperre eingerichtet werden. Die Konstellation mit den Stichstraßen Schanzkamp und Manteuffelstraße Nord bedingt, dass die Fahrradstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben wird. Eine Begrenzung des Kfz-Verkehrs auf den Kreis der Anlieger über die Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ ist deswegen nicht möglich.

Für die Anordnung einer Fahrradstraße müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein, deren rechtlicher Rahmen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) abgesteckt sind. In Hamburg finden zudem die Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) Anwendung. Im Rahmen dieser textlichen Ausführung sollen die Bedingungen für eine Fahrradstraße geprüft und deren Machbarkeit bewertet werden.

Zu diesem Zweck wird zunächst der rechtliche Rahmen betrachtet, der für die Anordnung einer Fahrradstraße erfüllt sein muss, bevor anschließend eine Abwägung der vorliegenden Randbedingungen gegenüber den zu erfüllenden Kriterien vorgenommen wird.

2 Rechtliche Grundlagen für die Anordnung einer Fahrradstraße

Den rechtlichen Rahmen für die Anordnung einer Fahrradstraße bilden die Straßenverkehrsordnung StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift VwV-StVO. Für die Anordnung einer Fahrradstraße ist zunächst der §2 der StVO als Fundament in Ansatz zu bringen. Dieser regelt die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge und gibt vor, dass Fahrzeuge grundsätzlich die Fahrbahn zu benutzen haben. Dem Radverkehr wird im Rahmen dieses Paragraphen die Mitbenutzung der Fahrbahn gestattet. Ein direktes Nutzungsrecht wird ihm dabei allerdings nicht eingeräumt. Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße nach §45 Abs. 9 S.4 Nr.2 StVO soll dieser Umstand geändert werden. Fahrradstraßen definieren sich dabei als Sonderweg für Radfahrende, sodass andere Verkehrsteilnehmer wie der Kfz-Verkehr diesen regulär nicht benutzen dürfen, sofern die Mitbenutzung nicht durch entsprechende Zusatzbeschilderung erlaubt ist.

Der Verwaltungsakt zur Anordnung der Fahrradstraße wird an der Örtlichkeit über die Beschilderung der Fahrradstraße mit VZ 244.1 bekannt gegeben. Zu Zeichen 244.1 führt die StVO in Anlage 2 zu §41 Abs. 1 StVO nachfolgendes Ge- oder Verbot aus:

- "1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt."

Für die Anordnung der Fahrradstraße kann sich auf den §45 Abs. 1, S.1 StVO berufen werden, nach dem die Benutzung bestimmter Straßen und Streckenabschnitte aus Sicherheitsgründen und zur Verkehrsordnung beschränkt oder verboten und der Verkehr umgeleitet werden kann.

Eine Beschränkung der Straßennutzung aus Sicherheitsgründen setzt dabei die Abwehr einer Gefahrenlage voraus, die sich ungünstig auf das Unfallgeschehen und damit auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Für die Feststellung einer potentiellen Gefahrenlage ist eine Prüfung des Einzelfalls erforderlich, bei der die örtlichen Randbedingungen und Faktoren untersucht und abgewogen werden. Neben der Beschränkung der Benutzung aus Sicherheitsgründen kann diese zur Ordnung des Verkehrs, d.h. der Sicherstellung der Flüssigkeit und

Leichtigkeit des Verkehrs bzw. zum Regeln des ruhenden Verkehrs, vollzogen werden. Ziel dabei ist es, die Vielzahl an Verkehrsmengen möglichst in einer homogenen Weise zu bewältigen.

Für die Anordnung und Aufstellung von Verkehrszeichen, die für die Einrichtung der Fahrradstraße erforderlich sind, ist der §45 Abs. 9 der StVO heranzuziehen. In diesem Paragraphen ist geregelt, in welchen Fällen Verkehrsregelungen und Beschränkungen bzw. Verbote des fließenden Verkehrs vorgenommen werden dürfen. Von den dort beschriebenen strengen Auflagen, die in der Regel der besonderen Gefahrenabwehr dienen, sind Fahrradstraßen jedoch ausdrücklich als Ausnahmefall genannt. Infolge dessen ist es gemäß der StVO möglich, eine Fahrradstraße anzuordnen, ohne dass eine besondere Gefahrenlage abgewehrt werden muss.

Infolge dessen gilt es im nächsten Schritt für die Anordnung einer Fahrradstraße die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zu beachten. Hier sind die Ausführungen der VwV-StVO zu VZ 244.1 und 244.2 anzuwenden. In diesen war bis November 2021 geregelt, dass Fahrradstraßen in Erwägung gezogen werden können, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart bildet oder dies kurzfristig zu erwarten ist.

Am 15. November 2021 wurde über den Bundesanzeiger die Änderung der VwV-StVO bekannt gemacht. Die Änderungen betreffen dabei auch die Ausführungen zu den Zeichen 244.1 und 244.2. Mit dem Erlass der neuen VwV-StVO kommt die Anordnung einer Fahrradstraße bereits auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartend hohen Fahrradverkehrsdichte, mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen mit einer untergeordneten Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht. Die Erfüllung dieser Kriterien setzen dabei nicht voraus, dass der Radverkehr vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich auch dann begründen, wenn diese erst mit Einrichtung der Fahrradstraße geschaffen wird. (vgl. Banz AT 15.11.2021 B1, S.9, Punkt f) Absatz 1)

Darüber hinaus soll Fahrzeugverkehr in Fahrradstraßen nur in Ausnahmefällen über zugehörige Zusatzzeichen zugelassen werden. Infolge dessen sind die Ansprüche des Kfz-Verkehrs umfangreich zu berücksichtigen und das Vorhandensein von alternativen Verkehrsführungsrouten zu prüfen.

Eine ergänzende Definition, wann diese Vorgaben als erfüllt zu bewerten sind, ist in den Ausführungen der VwV-StVO bisher nicht enthalten, sodass hier Einzelfallentscheidungen zu treffen sind.

Darüber hinaus geben die VwV-StVO zu §45 unter Punkt XII vor, dass mit der für Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären ist, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist, was immer dann geboten ist, wenn eine Verkehrsart auf Dauer auf einer ursprünglich für sie gewidmeten Verkehrsfläche ausgeschlossen werden soll. Mit Einziehung der Widmung darf kein Verkehr zugelassen werden, der über diese hinaus geht.

Die Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen befinden sich infolge der Änderung der VwV-StVO ebenfalls in Überarbeitung. In der bisherigen Fassung ergänzen sie zu VZ 244.1 und VZ244.2, dass Fahrradstraßen die Möglichkeit geben, dem Radverkehr in Erschließungsstraßen und Nebenfahrbahnen eine attraktive Führung anzubieten. Sie werden als geeignetes Element definiert, Fahrradrouten im Rahmen der Netzplanung für den Radverkehr zu schaffen. Ihnen wird dabei eine Sammelfunktion des Radverkehrs übertragen. Zur Verkehrsberuhigung werden Fahrradstraßen als Maßnahme allerdings ausgeschlossen. Neben dem Bezug zur StVO und VwV StVO konkretisieren die HRVV, dass das Prinzip der selbsterklärenden Straßen gilt und keine baulichen Elemente vorgesehen werden dürfen, die die Fahrradstraße als solches in Frage stellen. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße konkretisieren die HRVV, dass der Radverkehr als vorherrschende Verkehrsart über Prognosen, wie dem Verlegen einer Veloroute, belegt werden kann. Für die Ausnahmsweise Zulassung von Kfz-Verkehr führen die HRVV aus, dass grundsätzlich nur Anlieger über das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ zugelassen werden dürfen. Einzig in den Fällen, in denen angrenzende Straßen mit der Einrichtung der Fahrradstraße nicht mehr erschlossen werden, wird eine Zulassung des allgemeinen Kfz-Verkehr über ein Zusatzzeichen mit den Sinnbildern „Kraftwagen und Krafträder frei“ gestattet (vgl. Sonstige Vorgaben auf S.2ff, HRVV). Darüber hinaus geben die HRVV umfassende Vorgaben, wie die Gestaltung von Fahrradstraßen auszusehen hat. Die Gestaltungselemente sind für die Anordnungsfähigkeit von Fahrradstraßen an sich weniger von Belang, sind aber bei Anordnung einzuhalten.

Es gilt deswegen in den nachfolgenden Betrachtungen in erster Linie zu klären, ob der Radverkehr in der Manteuffelstraße eine hohe Radverkehrsdichte aufweist bzw. gar die vorherrschende Verkehrsart ist oder ob dies in naher Zukunft zu erwarten ist sowie ob die Manteuffelstraße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr aufweist. Darüber hinaus gilt es zu analysieren, ob bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der Manteuffelstraße ausreichend Alternativmöglichkeiten bestehen, die Abwicklung und Belange des Kfz-Verkehrs sicherzustellen.

3 Kriterium hohe Fahrradverkehrsdichte

Zur Ermittlung, ob der Radverkehr in der Manteuffelstraße die vorherrschende Verkehrsart ist bzw. eine hohe Radverkehrsdichte aufweist, wurden im Jahr 2018 Verkehrserhebungen durchgeführt. Zum einen wurde von der Behörde für Wirtschaft, Innovation und Verkehr (BWVI, mittlerweile in die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende BVM umgewandelt) der Querschnitt Manteuffelstraße Höhe Stauffenbergstraße erhoben. Dabei wurden die Verkehrsmengen getrennt nach Pkw-, Schwer- und Radverkehr erfasst. Zum anderen hat das Bezirksamt Altona zusätzliche Erhebungen an den Knotenpunkten der Manteuffelstraße veranlasst. Auch bei diesen Zählungen wurden die Verkehrsarten unterschieden. Die Zählung der BWVI fand am 17.05.2018 statt, die des Bezirksamtes Altona wurden am 21.06.2018 durchgeführt.

Die Verkehrserhebungen zeigen in der Manteuffelstraße eine Gesamtquerschnittsbelastung im Kfz-Verkehr von ca. 1.100 Kfz/24h direkt hinter dem fünfarmigen Knotenpunkt Elbchaussee/Schenefelder Landstraße bis hin zu 2.150Kfz/24h im Abschnitt zwischen Stauffenbergstraße und Eichendorffstraße auf. Die Besonderheit der Manteuffelstraße liegt darin, dass die Zufahrt zum fünfarmigen Knotenpunkt über VZ267 für den allgemeinen Kfz-Verkehr untersagt und nur für den ÖPNV zugelassen ist. Infolge dessen ergibt sich im Abschnitt zwischen Elbchaussee und Stauffenbergstraße im weitesten Sinne die Situation einer unechten Einbahnstraße, die sich auch in der Verkehrsbelastung widerspiegelt. Die Fahrtrichtung Eichendorffstraße ist in dem genannten Abschnitt in etwa 10-mal so stark belastet, wie in der Gegenrichtung. Zwischen Stauffenbergstraße und Eichendorffstraße ist die Verkehrsbelastung mit 1.200 Kfz/ 24h in Fahrtrichtung Osten und knapp über 900 Kfz/24h in Richtung Westen im Verhältnis 60:40. In der Knotenstrombelastung Stauffenbergstraße ist ein sehr großer Anteil an Linksabbiegenden von der östlichen Manteuffelstraße in die Stauffenbergstraße festzustellen, was ebenfalls ein starkes Indiz bezüglich Schleichverkehren von der Humannstraße in Richtung fünfarmigen Knoten ist. Dieser muss infolge der Zufahrtsbeschränkung an der Zufahrt Manteuffelstraße bereits über die Stauffenbergstraße wieder zur Elbchaussee gelangen. Auch in Fahrtrichtung Osten ist die konstante Verkehrsbelastung 1.000-1.200 Kfz/24h ein Anzeichen dafür, dass hier ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Im Radverkehr wurden in der Erhebung der BWVI von 06:00-19:00 Uhr im Gesamtquerschnitt 775 Rf/13h erfasst. Dies entspricht bereits ca. 70% des Tages-Kfz-Verkehrs zwischen Elbchaussee und Stauffenbergstraße und 37% zwischen Stauffenbergstraße und Eichendorffstraße. Es ist anzunehmen, dass außerhalb des Zählzeitraums weitere Radfahrer aufgetreten sind und die Größen des Kfz-Verkehrs und Radverkehrs noch näher beieinander gelegen haben. Werden im Kfz-Verkehr ebenfalls nur die 13 Stunden betrachtet, in denen die Radverkehrsmengen erhoben worden sind, zeigt sich, dass der Radverkehr im Vergleich zu den zwischen 6:00 und 19:00 Uhr erfassten 972 Kfz/13h ca. 80% der Kfz-Verkehrsmengen umfasst.

In den Erhebungen des BZA Altona wurden im Gesamtquerschnitt ca. 400 Radfahrer/ende/24h gezählt. Die starken Abweichungen zwischen den beiden Erhebungen resultieren voraussichtlich daraus, dass der Radverkehr eine sehr witterungsabhängige Verkehrsart ist und die Wetterlage an beiden Erhebungstagen unterschiedlich gewesen ist. Während es am 17.5.2018 überwiegend sonnig und trocken war und Temperaturen zwischen 7°C und 20°C zu verzeichnen gewesen sind, war es am 18.6.2018 wechselhaft und es traten immer wieder Schauer auf. Die Wetterstationen haben eine Niederschlagsmenge von 20mm erfasst. Die Temperatur schwankte zwischen 12°C und 18°C. Infolge des Niederschlags sind an diesem Erhebungstag witterungsbedingt weniger Radfahrer unterwegs gewesen. Der Anteil im Vergleich der Tagesverkehrsmenge betrug hier 37% im Abschnitt Elbchaussee-Stauffenbergstraße und 20% zwischen Stauffenbergstraße und Eichendorffstraße. Wird dieser Vergleich ebenfalls auf den Zeitraum von 06:00-19:00 Uhr begrenzt, ergibt sich beim Gesamtquerschnitt westlich der Stauffenbergstraße mit ca. 1.160 Kfz/13h und etwas weniger als 360 Rf/13h ein Anteil von 31%.

Angesichts der erfassten Zahlen, insbesondere denen von der BWVI, ist hier bereits eine vergleichsweise hohe Radverkehrsdichte festzustellen, die sich mit der Einrichtung zur Fahrradstraße weiter steigern lassen wird. Obwohl hier durch die Stichstraßen Schanzkamp und Manteuffelstraße (Nord) eine „Kfz-Verkehr frei“-Regelung notwendig ist, die allgemein den Kfz-Verkehr zulässt, ist mit der Einrichtung der geplanten Diagonalsperre nach Ablauf der Eingewöhnungsphase ein Rückgang im Kfz-Verkehr zu erwarten, mit dem der Anteil der Radfahrenden im Vergleich zum Kfz-Verkehr weiter ansteigt. Eine hohe Radverkehrsdichte ist damit in der Manteuffelstraße zu erwarten, die bis hin zur vorherrschenden Verkehrsart aufsteigen kann. Infolge dessen ist in der Manteuffelstraße das hier betrachtete Kriterium als erfüllt anzusehen.

4 Kriterium Netzbedeutung

Die Manteuffelstraße ist Bestandteil der Veloroute 1 und damit Bestandteil eines stadtweiten Hauptnetzes für den Radverkehr in Hamburg. Somit kommt der Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr zu. Infolge dessen ist dieses Kriterium ebenfalls als erfüllt anzusehen.

5 Kriterium Belange des Kfz-Verkehrs

Mit der Anordnung und Einrichtung einer Fahrradstraße ergeben sich Beeinträchtigungen und Einschnitte im Kfz-Verkehr, die sich einerseits in der Reduzierung der Routenwahlmöglichkeiten und andererseits Auswirkungen für den ruhenden Verkehr abbilden. Infolge dessen, dass der Kfz-Verkehr Fahrradstraßen nur in den Ausnahmefällen „Anliegerverkehr“ oder bei alternativloser Erschließung angrenzender Straßen befahren können dürfen soll, ist es erforderlich, dass alternative Routenmöglichkeiten bestehen, die die Herausnahme der zur Fahrradstraße werdenden Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr kompensieren. Es gilt deswegen das Blankeneser Verkehrsnetz dahingegen zu analysieren, inwieweit die Manteuffelstraße Verbindungsfunktion übernimmt, wodurch die Einrichtung zur Fahrradstraße nicht zumutbar und umsetzbar wäre.

Außerdem bedingen Fahrradstraßen, dass innerhalb der Fahrgasse grundsätzlich nicht geparkt werden darf, sofern keine extra Parkstände markiert sind. Mit dem Verbot des Fahrbahnparkens ist es notwendig zu überprüfen, ob der Straßenzug Manteuffelstraße weiterhin ein ausreichendes Angebot für den ruhenden Verkehr bereithält.

Die Manteuffelstraße ist mit ihrer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 Km/h und ihrem Straßencharakter mit relativ breiter und geradliniger Fahrbahn als Bezirksstraße zu kategorisieren, die gegenwärtig sowohl Erschließungs- als auch eine aus verkehrsplanerischer Sicht nicht gewünschte Verbindungsfunktion übernimmt. Die Achse Manteuffelstraße in Verlängerung Humannstraße, die wiederum vom Straßencharakter und der Zugehörigkeit zu einer Tempo 30 Zone mehr dem Charakter einer Wohnstraße entspricht, bilden aktuell eine Routenverbindung vom fünfarmigen Knotenpunkt Schenefelder Landstraße/Elbchaussee in Richtung Nienstedtener Straße/Langelohstraße zu den Gebieten Klein Flottbek bzw. Osdorf. Diese Verbindung wird momentan sehr häufig als Alternativroute zur Elbchaussee genutzt, wenn diese eine stärkere Verkehrsnachfrage aufweist. Diese Belastung durch so genannte Schleichverkehre steht der eigentlichen Funktion der Straßen Manteuffelstraße und Humannstraße entgegen.

Aufgrund des Anschlusses der Stichstraßen Schanzkamp und Manteuffelstraße (nördlicher Ast) ist es erforderlich, die geplante Fahrradstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr freizugeben, sodass die Manteuffelstraße im Allgemeinen durch den Kfz-Verkehr befahrbar ist. Damit bleiben sämtliche Anliegerbedürfnisse gewahrt. Mit der Einrichtung der vorgesehenen Diagonalsperre am Knoten Manteuffelstraße und Eichendorffstraße ergibt sich eine Trennung der durch Schleichverkehre genutzten Verbindung. Als Alternativen stehen die Fahrwege über die Hauptverkehrsstraßen Elbchaussee weiter über die Sieberlingstraße –

Nienstedtener Straße und Langelohstraße südlich der Manteuffelstraße sowie über die Schenefelder Landstraße, Isfeldstraße und die B431 nördlich der Manteuffelstraße zur Verfügung.

Im öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich mit der Einrichtung der Manteuffelstraße und der Errichtung einer Diagonalsperre im Knoten Manteuffelstraße/Eichendorffstraße zwar ebenfalls Auswirkungen, diese sind allerdings als weitestgehend zumutbar einzustufen. Infolge der geplanten Fahrradstraßenregelung verringert sich die zulässige Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Hiermit ergibt sich auf dem ca. 780m langen Streckenabschnitt eine Fahrzeiterhöhung von ca. 37s. Die geplante Diagonalsperre beeinflusst den regulären Linienbetrieb nicht, da die Fahrtrichtung entlang der Diagonalsperre verläuft. Einzig Schienenersatzverkehre der S-Bahn nutzen in Fahrtrichtung Osten die Verbindung von der Manteuffelstraße gerade in die Humannstraße. Es ist deswegen geplant die Diagonalsperre sowohl für Einsatzfahrzeuge als auch den SEV durchlässig zu gestalten, indem die Absperrpoller mittels Funktionsschlüssels geöffnet werden können.

Für den ruhenden Verkehr befinden sich in der Manteuffelstraße im Bereich der Zufahrt zum fünfarmigen Knotenpunkt Längsparkstände. Darüber existiert zwischen Schanzkamp und Stauffenbergstraße eine Parkplatzanlage mit Schrägparkständen als Nebenfahrbahn. Anliegergrundstücke haben überwiegend die Möglichkeit ihre Fahrzeuge auch direkt auf dem Grundstück abzustellen. Es wird vermutet, dass lediglich aus Bequemlichkeit auf der Fahrbahn geparkt wird. Die einzigen Grundstücke, die keine Möglichkeit zum Parken auf dem eigenen Grundstück haben, befinden sich gegenüber der Parkplatzanlage, sodass auch hier die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sichergestellt sind. Da die Anfahrbarkeit der Parkstände über die Nebenfahrbahn erfolgt, widerspricht das Vorhandensein der Schrägparkstände auch nicht den Vorgaben, die für die Einrichtung der Fahrradstraße zu beachten sind.

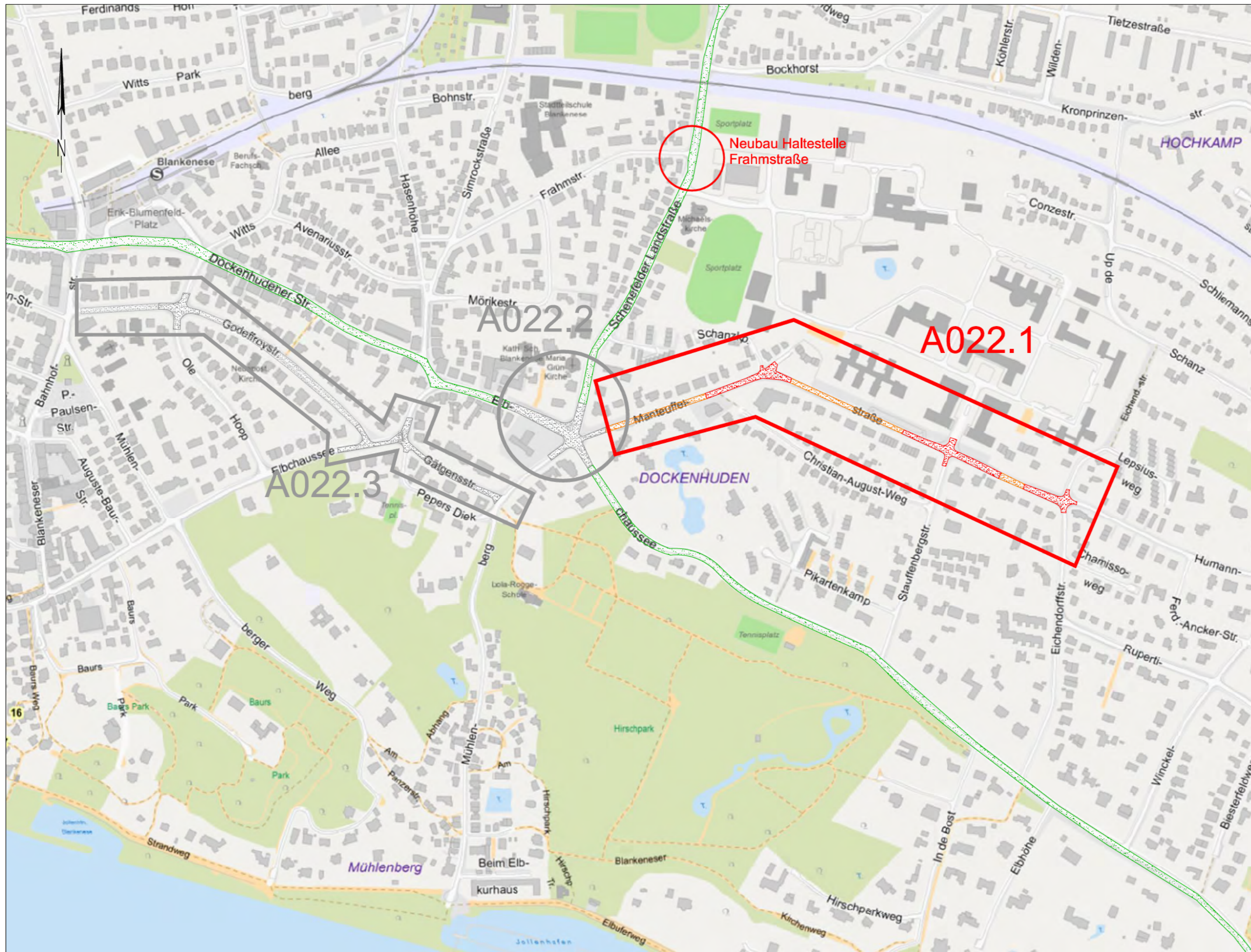
Es ist damit zu resümieren, dass auch bei der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Manteuffelstraße die Belange des Kfz-Verkehrs gewahrt werden. Infolge der größeren Ausnahmeregelung für die Zulassung des Kfz-Verkehr sind zudem immer noch alle Ziele mit dem Kfz erreichbar. Mit der Unterbrechung der gebietsübergreifenden Wegeverbindung soll zum Schutz der Radfahrenden sichergestellt werden, dass die Kfz-Belastung mit Blick auf die Funktion, die die Straße übernimmt, einen angemessenen Wert erreicht und begrenzt bleibt. Dabei werden die Ansprüche von Einsatzfahrzeugen und Schienenersatzverkehren gewahrt, indem die Diagonalsperre für diese Verkehrsarten durchlässig gestaltet wird.

6 Fazit

Die Prüfung der nach VwV-StVO einzuhaltenden Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradstraße zeigt für die Manteuffelstraße auf, dass diese in der Manteuffelstraße erfüllt werden. Es ist mit Blick auf die erhobenen und die nach Einrichtung der Fahrradstraßen zu erwartenden Verkehrsbelastung festzustellen, dass sich eine hohe Radverkehrsdichte ergeben wird, die bis hin zur vorherrschenden Verkehrsart reichen kann. Zudem ist die Manteuffelstraße Bestandteil eines Haupttroutennetzes für den Radverkehr und besitzt damit eine hohe Netzbedeutung. Hinsichtlich der Straßenfunktion ist für die Manteuffelstraße zu resümieren, dass sie gegenwärtig viel mehr als Alternativrouten zum Hauptverkehrsstraßennetz genutzt wird, um die Hauptverkehrsstraßen bei stärkerer Verkehrsnachfrage zu meiden. Infolge dessen stehen ausreichend Alternativmöglichkeiten zur Verfügung, die die Belange des fließenden Kfz erfüllen. Beim ruhenden Verkehr sind in der Manteuffelstraße Parkstände außerhalb der Fahrgasse vorhanden, die weiterhin die Möglichkeit bieten, Fahrzeuge abzustellen. Darüber hinaus haben die anliegenden Grundstücke weitestgehend die Möglichkeit Fahrzeuge auf dem eigenen Gelände abzustellen. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraumes ist deswegen nicht notwendig. Insoweit es sich nicht um Gebietsfremde Parker handelt, die ihr Fahrzeug dort abstellen und dann das Quartier im Zuge anderer Nutzungen verlassen ist, ist zu mutmaßen, dass hier Anlieger überwiegend aus Bequemlichkeit im öffentlichen Straßenraum parken. Durch das Zusatzzeichen mit Sinnbild „Kraftwagen und Krafträder frei“ werden Anliegerbedürfnisse gewahrt.

In Summe wird deswegen eingeschätzt, dass die Voraussetzungen zur Anordnung der Fahrradstraße gegeben sind und es wird empfohlen, diese im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1 umzusetzen. Da weiterhin Kfz-Verkehr in den Fahrradstraßen auftreten wird und dieser über Zusatzbeschilderung legalisiert werden muss, ist keine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich und möglich.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	IPO	Verfasst	24.01.2022	<i>i. V.</i> [Redacted]



LEGENDE

- überplanter Straßenabschnitt
- Deckschichtsanierung/Markierungsarbeiten
- Bundesstraße
- Hauptverkehrsstraße

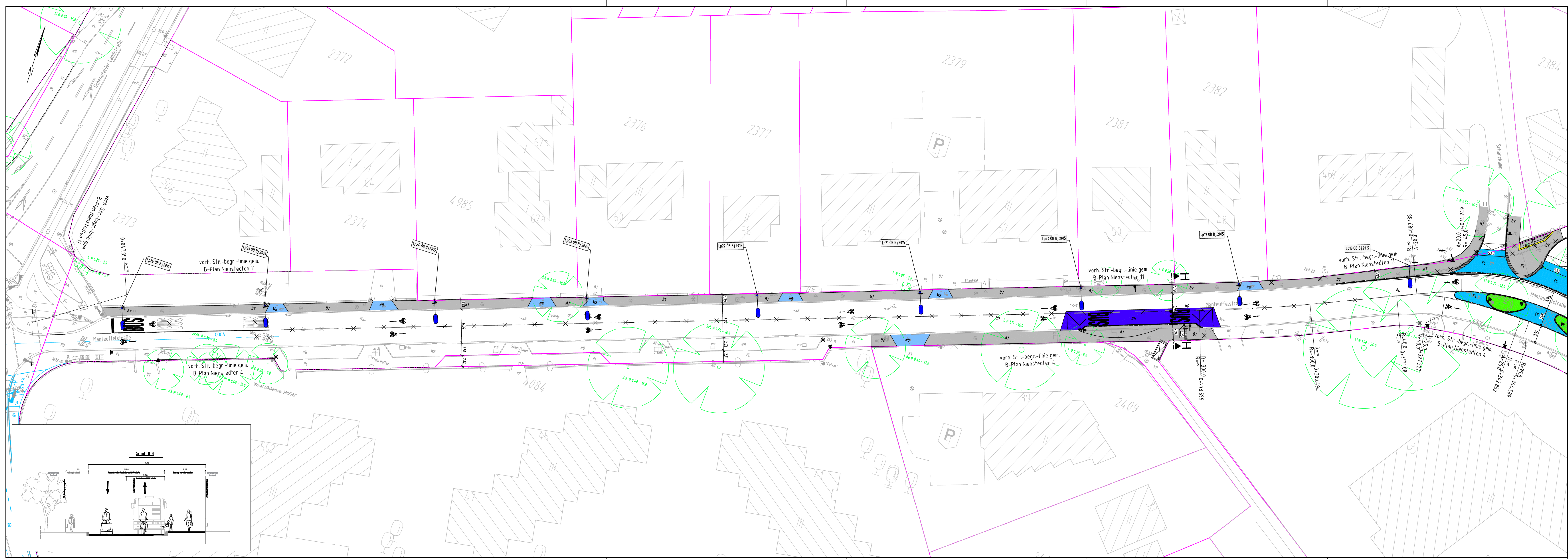
Planverfasser: IPO Hamburg GmbH INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION c/o Marienthaler Straße 147 • 20535 Hamburg i. A. IPO Unternehmensgruppe GmbH	Datum	Name	
	bearbeitet	Jan. 2024	
	gezeichnet	Jan. 2024	
	geprüft	Jan. 2024	

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

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

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

Baumaßnahme:	Veloroute 1	Bearbeitet: Datum: 20.02.2024 gez. V. Koch Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme:	A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße Schlussverschickung	Fachtechnisch geprüft: Datum: Unterschrift, MR 210
Planinhalt:	Übersichtskarte	Aufgestellt: Datum: Unterschrift, MR 20
Geprüft: Datum:	Zeichnungs-Nr.: 17-0293-01-01 Maßstab: 1:10.000	Zugestimmt: Datum: Unterschrift, MR-L



Legende Verkehrsplanung

— Betonhochbord, 12/15/30 cm	— Straßenbegrenzungslinie
— Betonhochbord, abgesenkt	— Grenze Grunderwerb
— Betonhohe Bord	— gepfl. Fahradfahrstreifen
— Sonderbord für Bussysteme, 16/18/29/33/31 cm	— gepfl. Beleuchtung
— Hochbord als Anfahrband	— gepfl. Trümmen
— gepfl. Baum	— TR10 Nummerierung gepfl./best. Trümmen
— vorh. Baum	— gepfl. LSA-Haft mit Signalgeber
— vorh. Baum entfällt	— Abbruch
— vorh. AM 7,5m LPH	— Bank mit Abfallbehälter
— Hella Park 16W	— Leistungsstufe A

Legende Befestigungsarten

BT Gehweg	WB Überfahrten	ES Gehwegbefestigung
BT Fahrbahn, grau, 25/25/1	WB Verkehrsfläche aus Beton	ES Verkehrsfläche aus Beton
BT TIE Verkehrsflächen	GP Verkehrsfläche aus Granulatschutt	ES Verkehrsfläche aus Granulatschutt
WB Parkstand	WB Verkehrsfläche aus Asphalt	ES Verkehrsfläche aus Asphalt
WB Verkehrsfläche aus Beton (Nebenstapel)	WB Verkehrsfläche aus Asphalt	ES Verkehrsfläche aus Asphalt
WB Verkehrsfläche aus Beton	WB Verkehrsfläche aus Asphalt	ES Verkehrsfläche aus Asphalt
ES Gehwegbefestigung	BT Pflastersteine, grau, 23/19/8	ES Verkehrsfläche aus Asphalt
ES Pflastersteine, grau, 23/19/8		



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH INGENIEURPLANUNGS&ORGANISATION Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg Telefon: +49 (0)30 11690-15 • Fax: +49 (0)30 3309906 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH	Datum	Name	
	bearbeitet	Feb. 2024	
	gezeichnet	Feb. 2024	
	geprüft	Feb. 2024	

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

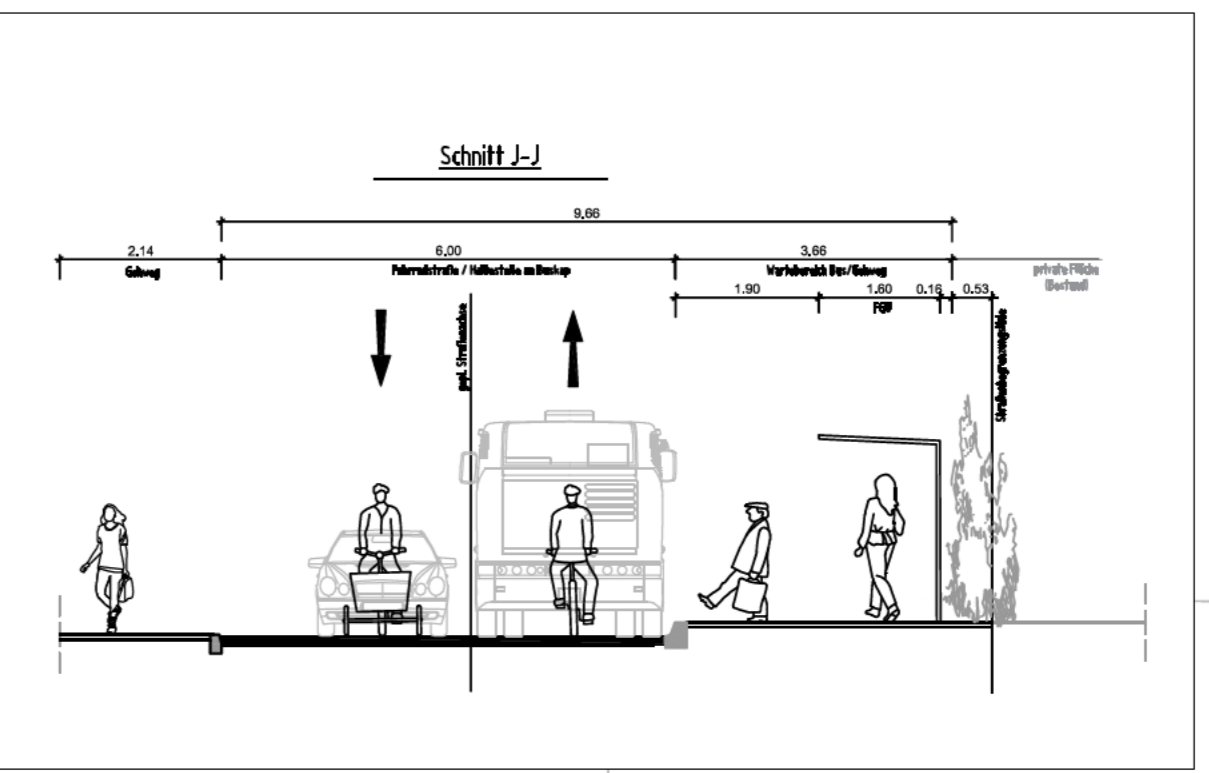
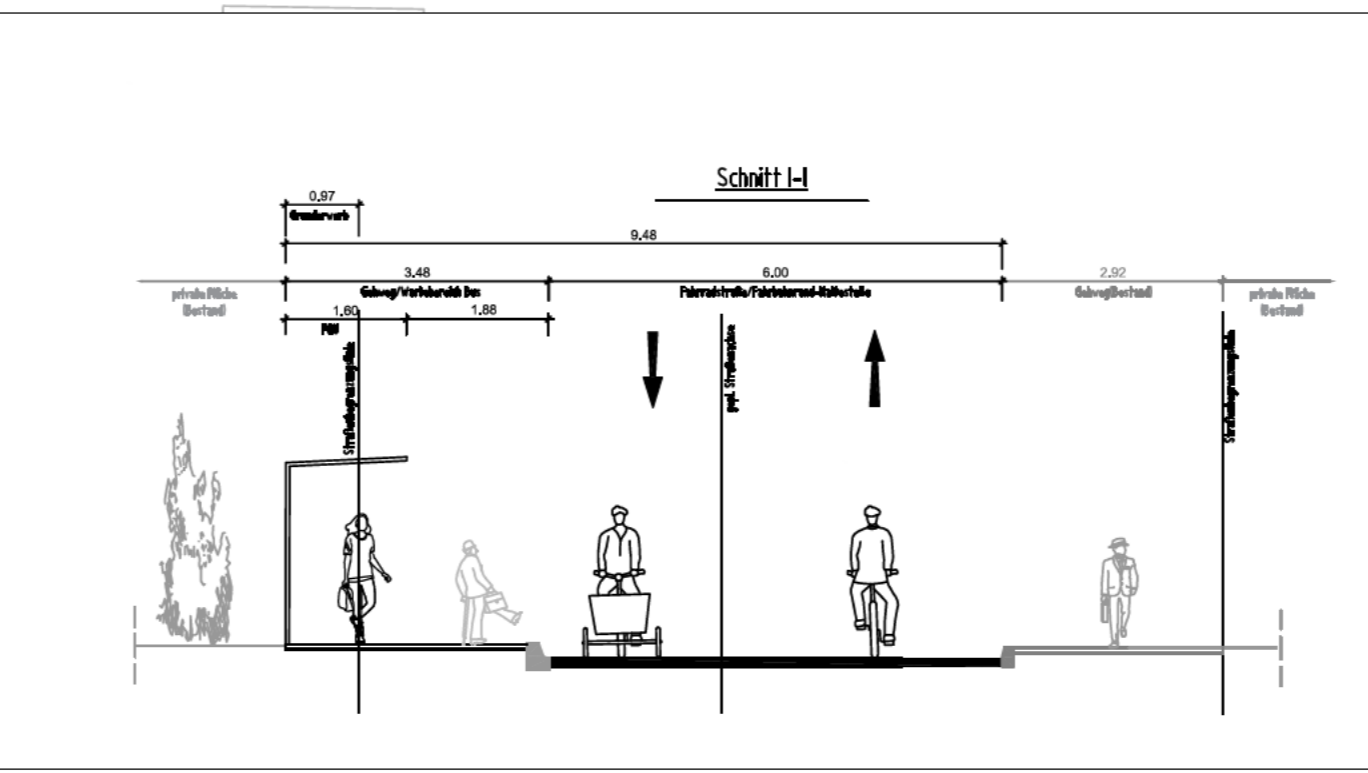
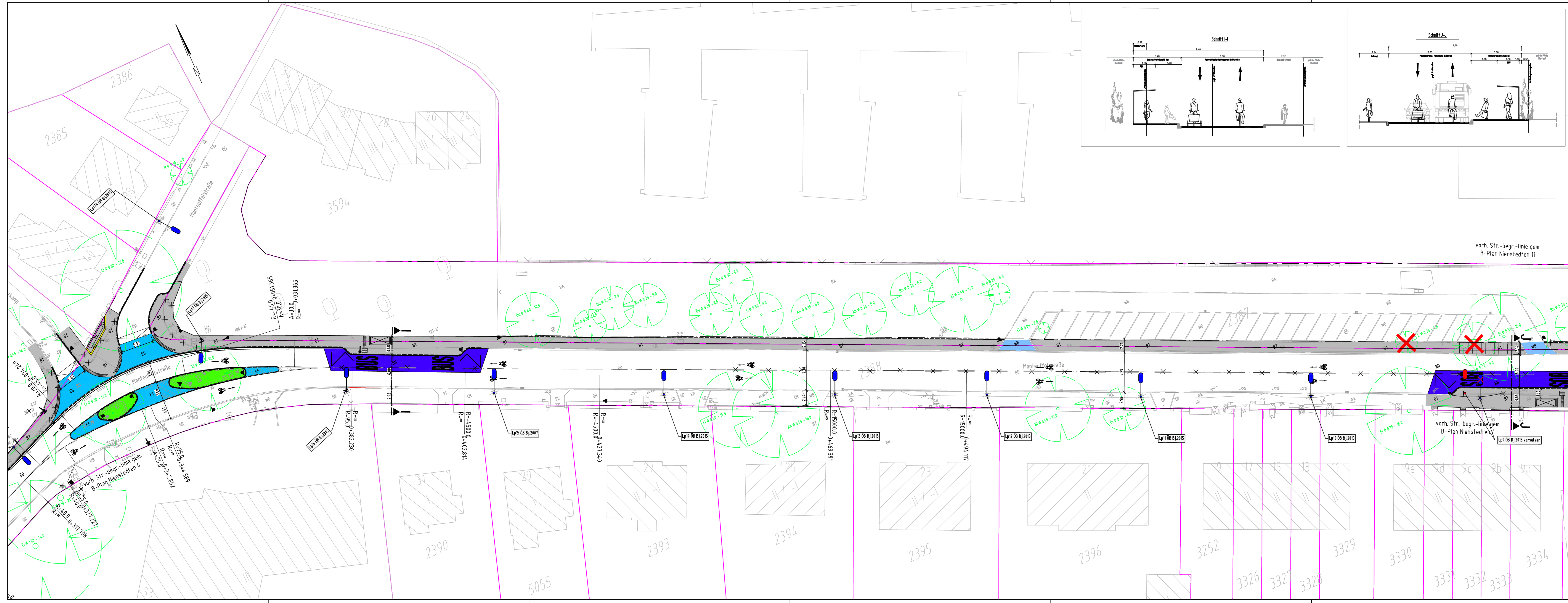
Bedarfsprüfer:

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

Realisierungsträger:

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

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeiter: Datum: 22.02.2024 gez. V. Koch Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme: A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft: Datum: 22.02.2024 gez. Hahn Unterschrift, MR 210
Schlussverschickung	Aufgestellt: Datum: 22.02.2024 gez. Wincierz Unterschrift, MR 20
Planinhalt: Lageplan - Teilbauabschnitt 5 Manteuffelstraße/Schanzkamp	Zugestimmt: Datum: 22.02.2024 gez. Ridders Unterschrift, MR4
Geprüft: Datum: _____ Unterschrift, Technische Aufsicht EMR20	Zeichnungs-Nr.: 17-0293-04-05 Maßstab: 1:250



Legende Verkehrsplanung

— Betonbord, 12/15/30 cm	— Straßenbegrenzungslinie
— Betonbord, abgesenkt	— Grenze Grunderwerb
— Betonliefbord	— gepl. Fahrradlehnbügel
— Sonderbord für Bussysteme, 16/18/29/33/31 cm	— gepl. Beleuchtung
— Hochbord als Anfahrbord	— gepl. Trummen
— gepl. Baum	— TR10
— vorh. Baum	— gepl. LSA-Mast mit Signalgeber
— vorh. Baum entfällt	— Abbruch
— vorh. AM 7,5m LPH	— Bank mit Abfallbehälter
— Hella Park 16W	— Leuchtstufe A

Legende Befestigungsarten

BT Gehweg Vahnestufe aus Beton, 25/15/7	WB Überfahrten Vahnestufe aus Beton	ES Gehwegüberfahrten Pflanzsysteme DHT/ST	BT Bord Pflanzschuhe, grau, 20/10/8
BT TTE Vorzeichenüberfahrten	GP Verkehrsfläche aus Granitfester	ES Sperrfeld (SP), Rippenplatte, kontrastreich	
WB Parkstreifen Vahnestufe aus Beton Nebenanlage	GR Grünfläche Oberboden/Rasen		
WB Bechahnestufe aus Beton	YP Begrenzungsstreifen aus Alufestfester		

Bodenindikatoren

Autofahrstreifen (AS), Hoppelplatte, kontrastreich	
Lehrstreifen (LS), Rippenplatte, kontrastreich	
Begrenzungsstreifen, Hoppelplatte, kontrastreich	
Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastreich	
Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastreich	
Sperrfeld (SP), Rippenplatte, kontrastreich	
Autofahrstreifen (AF), Hoppelplatte, kontrastreich	



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH INGENIEURPLANUNG & ORGANISATION Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg Telefon: +49(40)611690-16 • Fax: +49(40)53306906 LA der IPO Unternehmensgruppe GmbH	Datum	Name	
	bearbeitet	Feb. 2024	
	gezeichnet	Feb. 2024	
	geprüft	Feb. 2024	

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

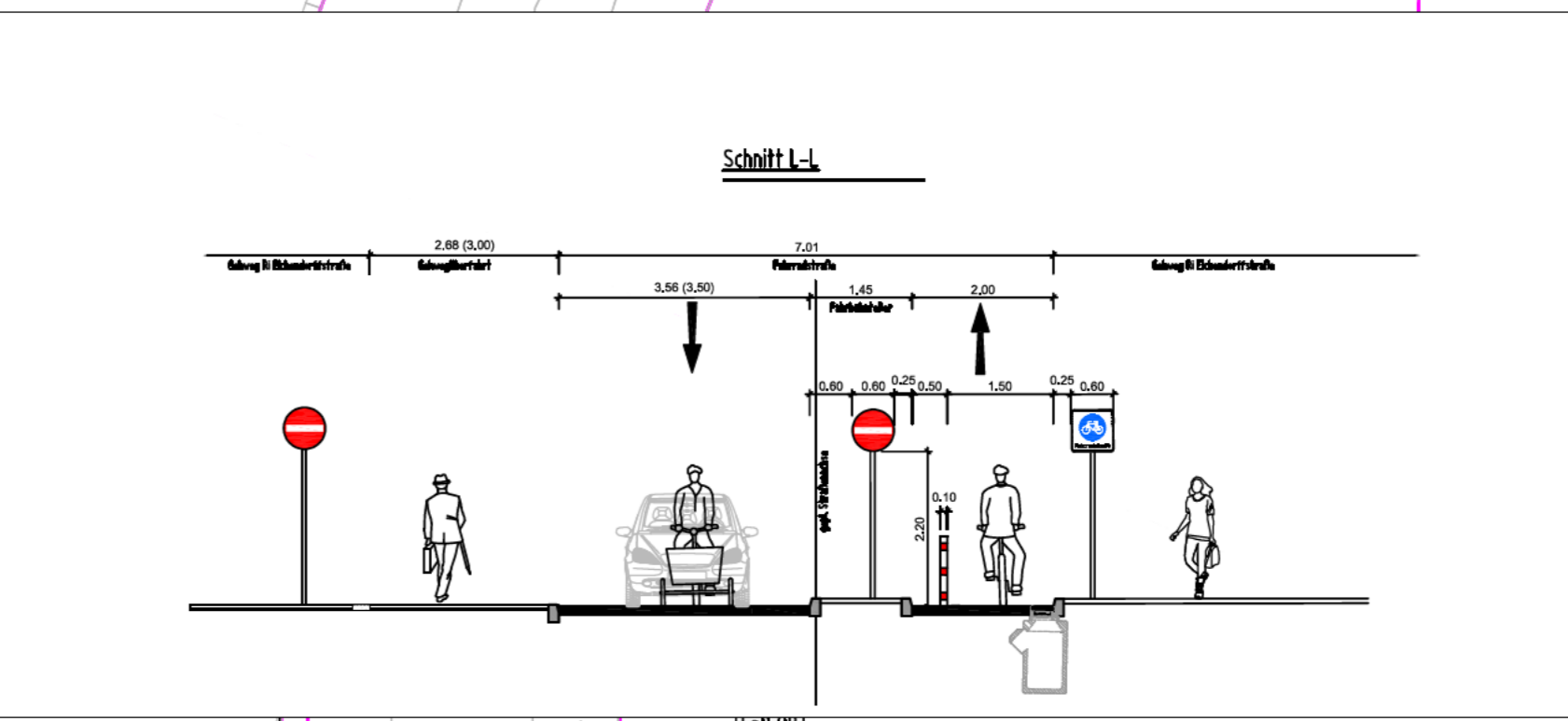
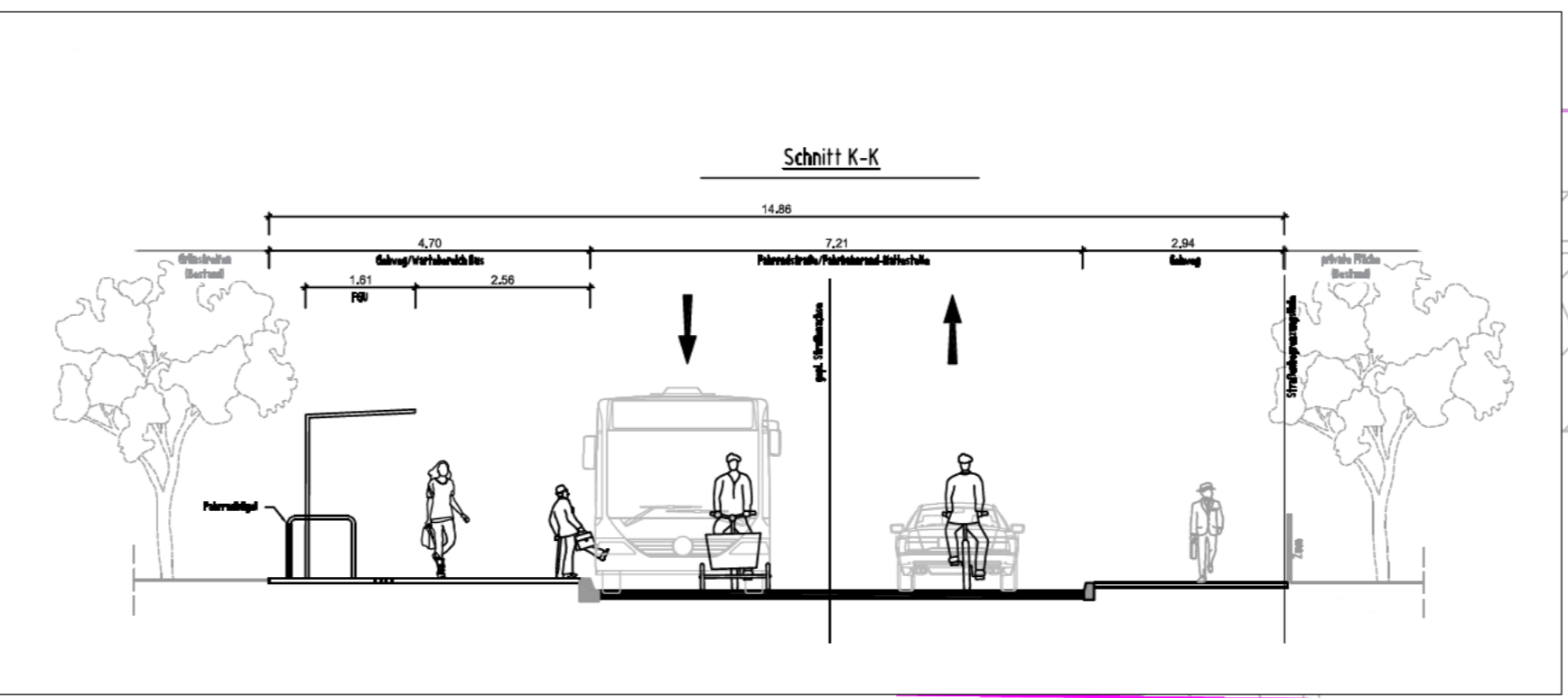
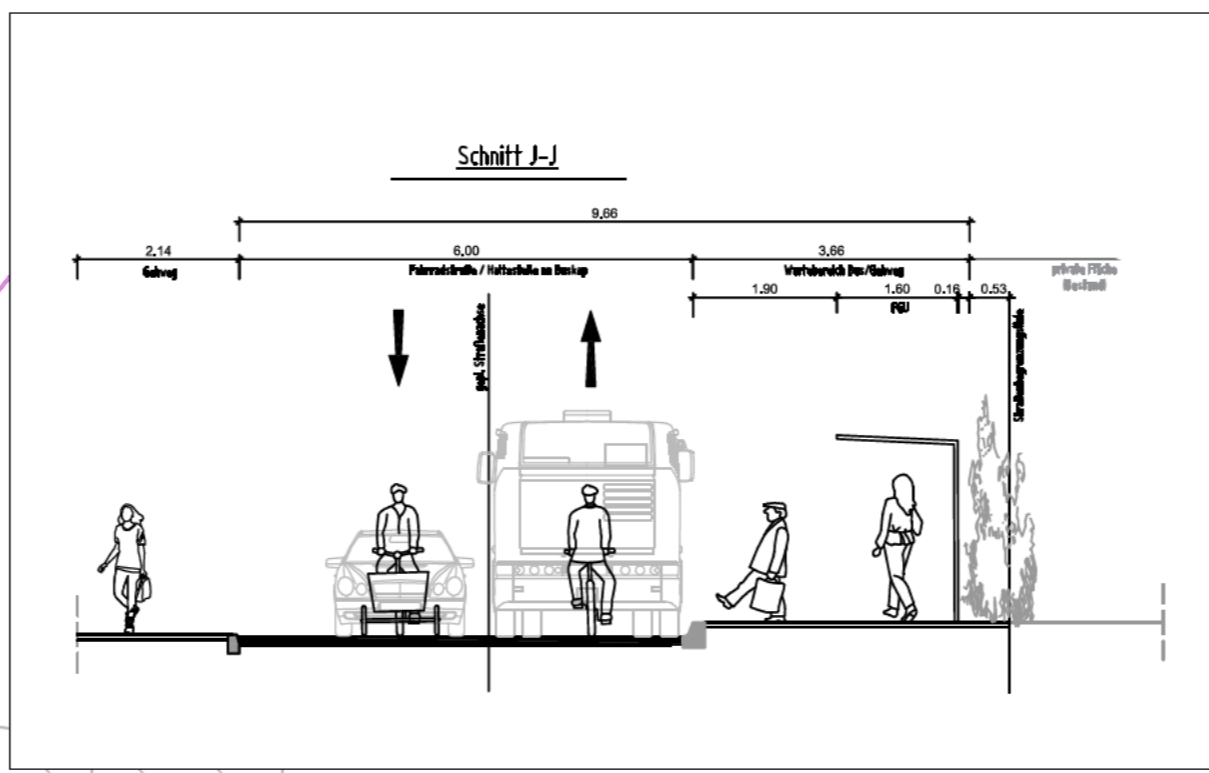
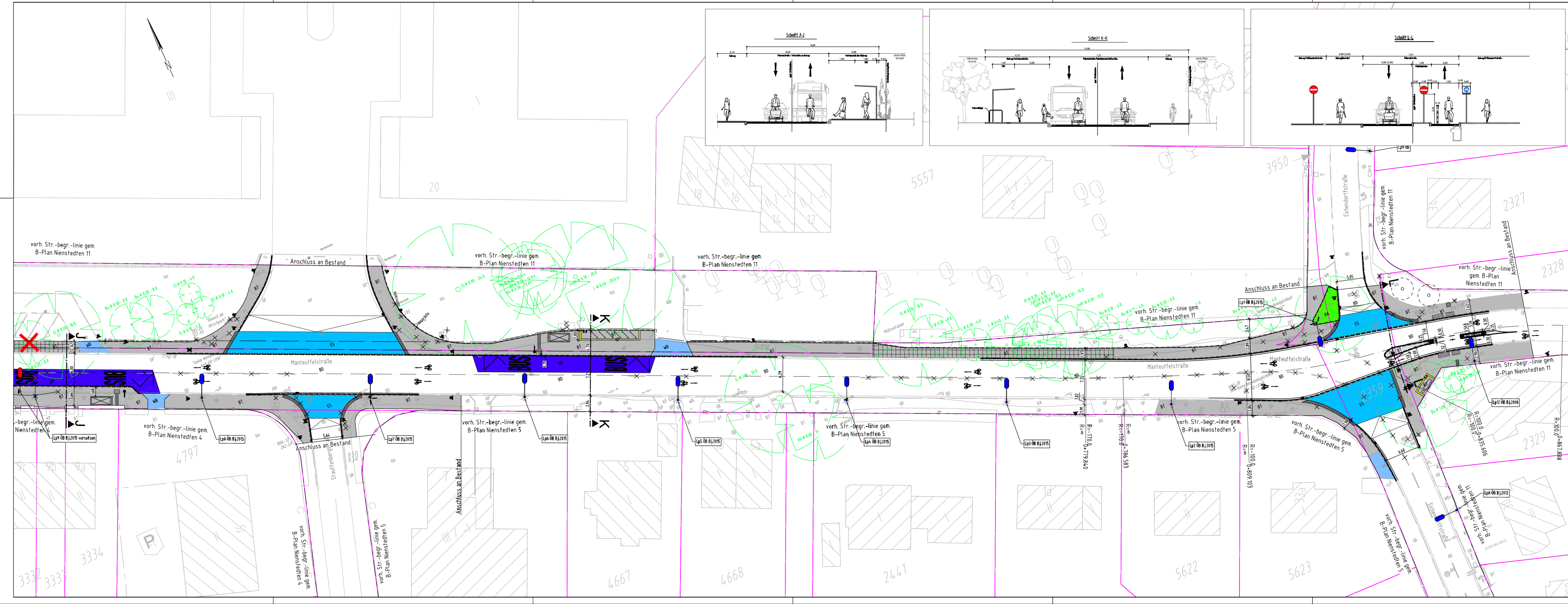
Bedarfsträger:

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

Realisierungsträger:

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

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeitet:	Datum: 21.02.2024 gez. V. Koch
Teilbaumaßnahme:	A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 22.02.2024 gez. Hahn
Schlussverschickung		Aufgestellt:	Datum: 22.02.2024 gez. Wincierz
Planinhalt:	Lageplan - Teilbauabschnitt 6 Manteuffelstr./Stauffenbergstr./Schanzkamp	Zugestimmt:	Datum: 22.02.2024 gez. Ridders
Geprüft:		Zeichnungs-Nr.:	17-0293-04-06
Datum:		Maßstab:	1:250
Unterschrift, Technische Aufsicht EMR20		Unterschrift, MR-L	



Legende Verkehrsplanung

—	Betonbord, 12/15/30 cm	—	Straßenbegrenzungslinie
—	Betonbord, abgesenkt	—	Grenze Grunderwerb
—	Betonliefbord	—	gepl. Fahrradlenkbügel
—	Sonderbord für Bussysteme, 16/18/19/33/31 cm	⊙	gepl. Beleuchtung
—	Hochbord als Anfahrbord	⊙	gepl. Trümmen
⊙	gepl. Baum	TR10	Nummerierung gepl./best. Trümmen
⊙	vorb. Baum	⊙	gepl. LSA-Mast mit Signalgeber
⊙	vorb. Baum entfällt	⊙	Abbruch
⊙	vorb. AM 7,5m LPH	⊙	Bank mit Abfallbehälter

Legende Befestigungsarten

BT	Gehweg Befestigung: grau, 25/15/7	WB	Überfahrten Versteife aus Beton	—	Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Hoppelplatte, kontrastreich
BT	Gehweg TTE Verzweckelsteinen	GP	Verkehrsfäche aus Granitfester	—	Lehrstreifen (LS), Rippplatte, kontrastreich
WB	Parkstand Versteife aus Beton	GR	Grünfläche Oberboden/ Rasen	—	Begrenzungstreifen, Hoppelplatte, kontrastreich
EN	Beckenschwelle aus Beton	YP	Begrenzungstreifen aus Metallfester	—	Richtungsfeld (RF), Rippplatte, kontrastreich
ES	Gehwegüberfahrten Pflanzsystem (DSTEN)	BT	Bord Pflanzschwelle, grau, 20/10/6	—	Richtungsfeld (RF), Rippplatte, kontrastreich
				—	Sperrfeld (SP), Rippplatte, kontrastreich
				—	Aufmerksamkeitsstreifen (AF), Hoppelplatte, kontrastreich



Planverfasser:

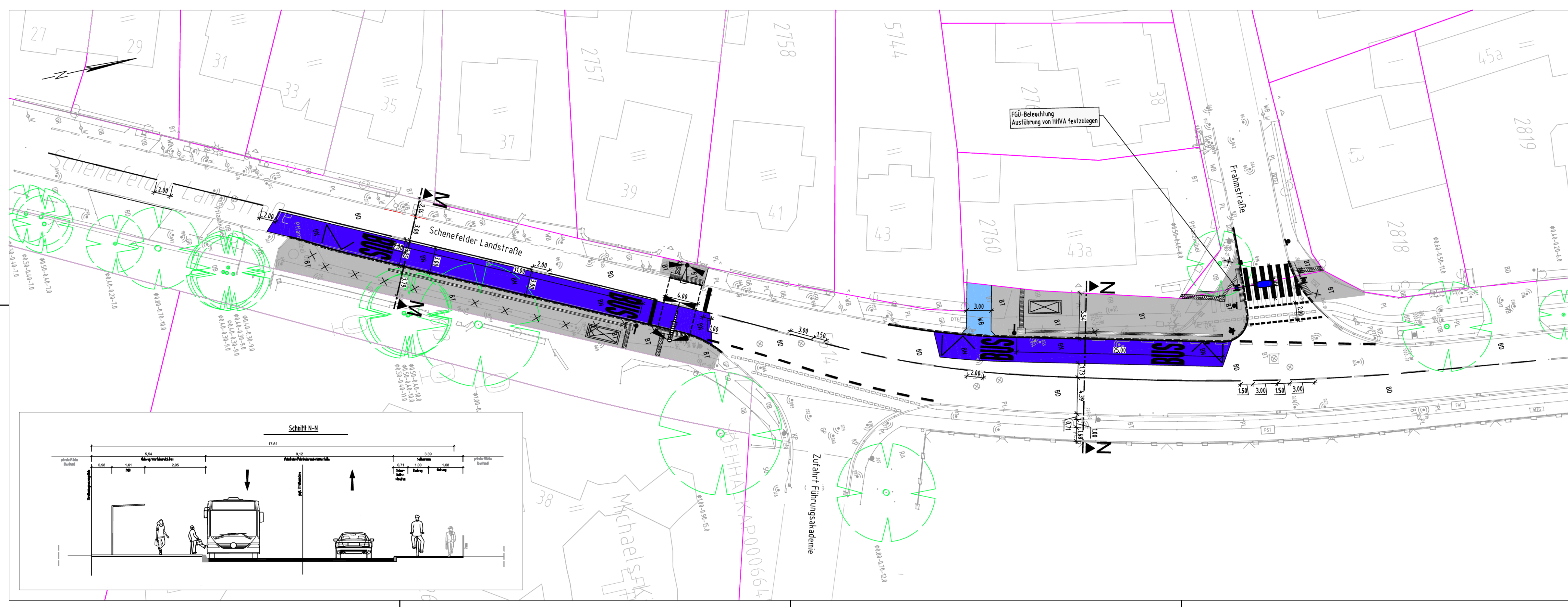
IPO Hamburg GmbH INGENIEURPLANUNG & ORGANISATION Mantelthaler Str. 147 • 20535 Hamburg Telefon: +49(0)4101690-16 • Fax: +49(0)4101690-16 LA der IPO Unternehmensgruppe GmbH	Datum	Name
	bearbeitet	Feb. 2024
	gezeichnet	Feb. 2024
	geprüft	Feb. 2024

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Letzt. Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

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

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

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeitet:	Datum: 21.02.2024 gez. V. Koch Unterschrift: MR 217
Teilbaumaßnahme:	A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 27.02.2024 gez. Hahn Unterschrift: MR 210
Planinhalt:	Lageplan - Teilbauabschnitt 7 Manteuffelstr./Eickendorffstr./Humannstr.	Aufgestellt:	Datum: 28.02.2024 gez. Wincierz Unterschrift: MR 20
Geprüft:	Datum: _____	Zugestimmt:	Datum: 28.02.2024 gez. Ridders Unterschrift: MR 2
Gezeichnet:	17-0293-04-07	Maßstab:	1:250



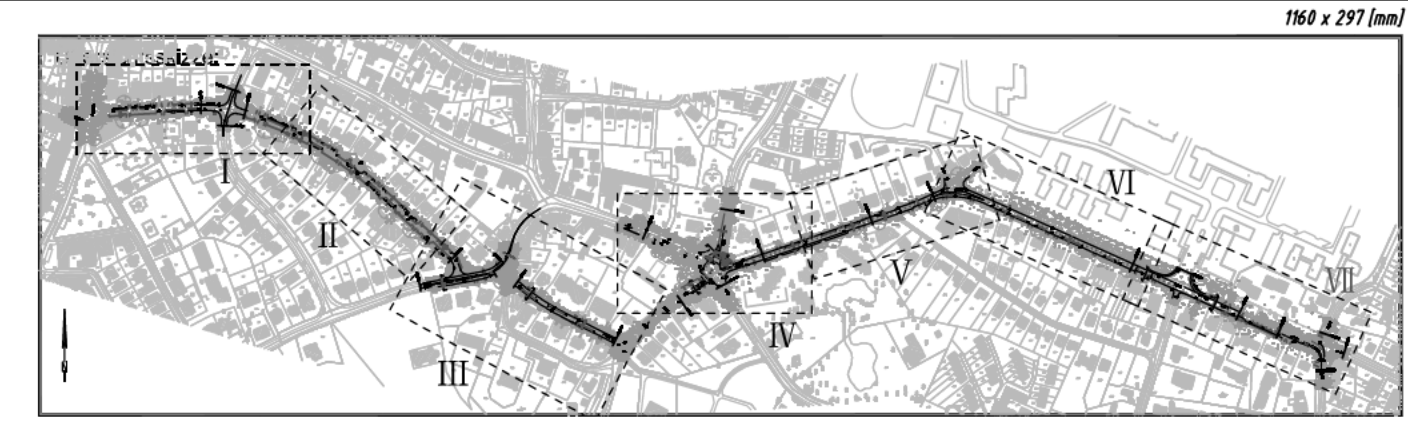
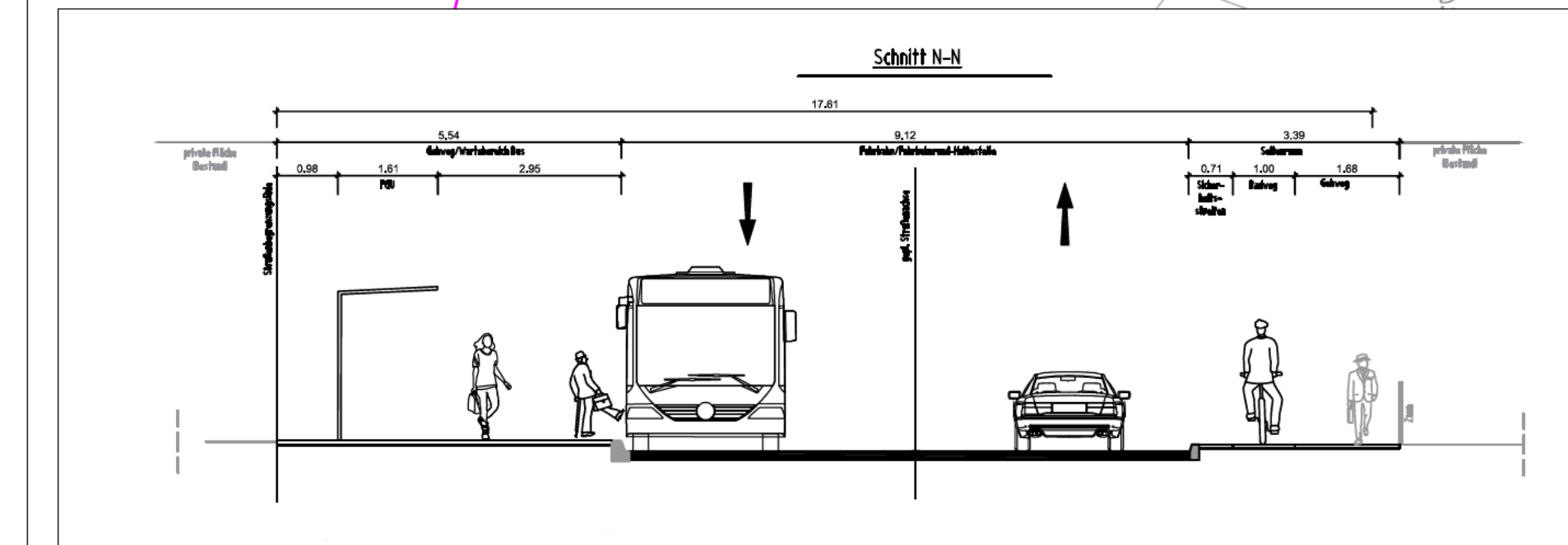
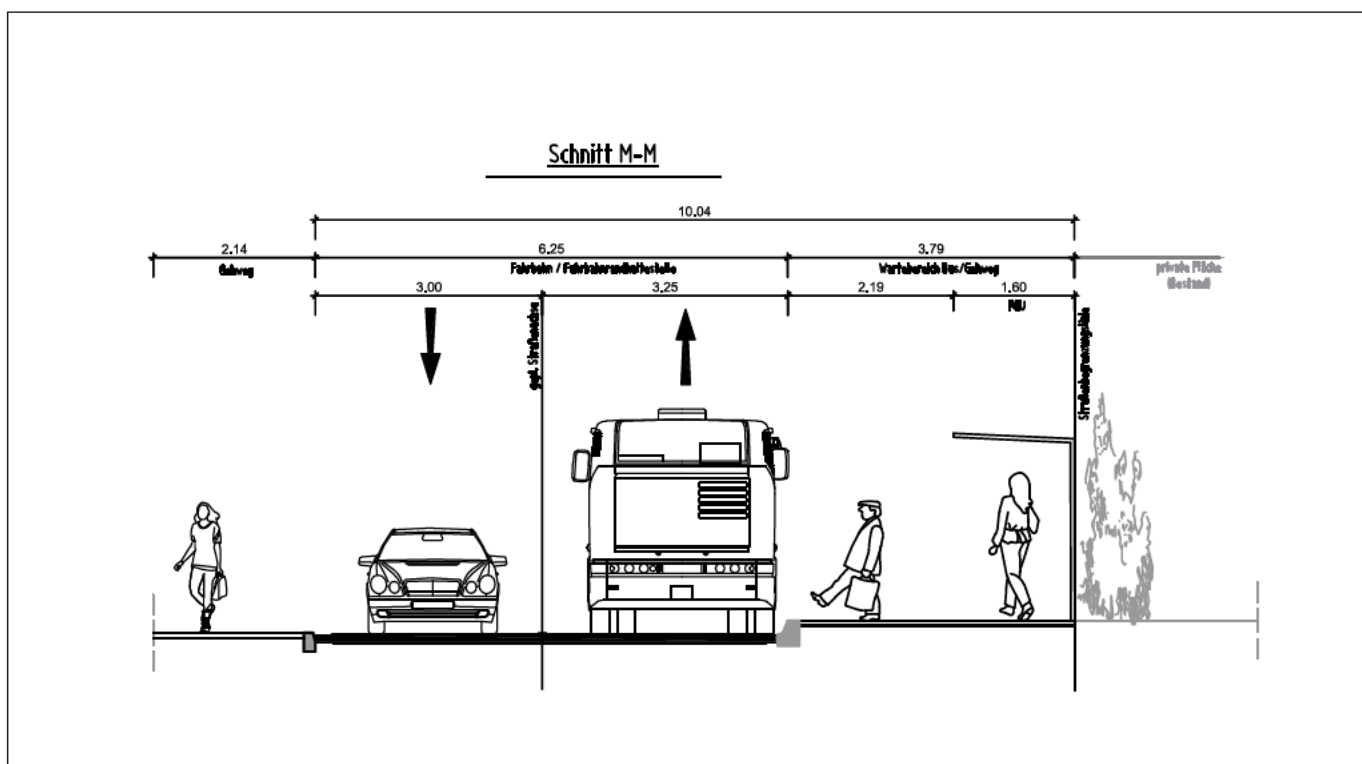
Legende Verkehrsplanung

— Betonhochbord, 12/15/30 cm	— Straßenbegrenzungslinie
— Betonhochbord, abgesenkt	— Grenze Grunderwerb
— Beton tiefbord	— gepl. Fahrradlenkbügel
— Sonderbord für Bussysteme, 16/18/29/33/31 cm	⊕ gepl. Beleuchtung
— Hochbord als Anfahrbord	■ gepl. Trümmen
⊙ gepl. Baum	TR10 Nummerierung gepl./best. Trümmen
⊙ vorh. Baum	⊙ gepl. LSA-Mast mit Signalgeber
⊗ vorh. Baum entfällt	⊗ Abbruch
⊙ vorh. AM 7,5m LPH Hella Park 16W Leistungsstufe A	⊗ Bank mit Abfallbehälter

Legende Befestigungsarten

BT Gehweg Betonsteine, grau, 25/25/7	WB Überfahrten Wabensteine aus Beton	AS Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte, kontrastreich
BT Gehweg TPE Wurzelschutzrücken	GP Verkehrsfäche aus Großpflaster	LS Leitstreifen (LS), Rippenplatte, kontrastreich
WB Parkstand Wabensteine aus Beton (Nebenanlage)	OB Grünfläche Oberboden/ Rasen	RF Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastreich
BN Bushaltestelle aus Beton	KP Begrenzungstreifen aus Hauptpflaster	RF Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastarm
ES Gehwegüberfahrten Pflastersystem ENSTEN	BT Insel Pflastersteine, grau, 20/10/8	SP Sperrfeld (SP), Rippenplatte, kontrastreich
		AS Aufmerksamkeitsfeld (AF), Noppenplatte, kontrastreich

Bodenindikatoren



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH
 INGENIEURPLANUNG & ORGANISATION
 Marienthaler Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(40)611690-16 • Fax: +49(40)53306906
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

	Datum	Name
bearbeitet	Feb. 2024	
gezeichnet	Feb. 2024	
geprüft	Feb. 2024	

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

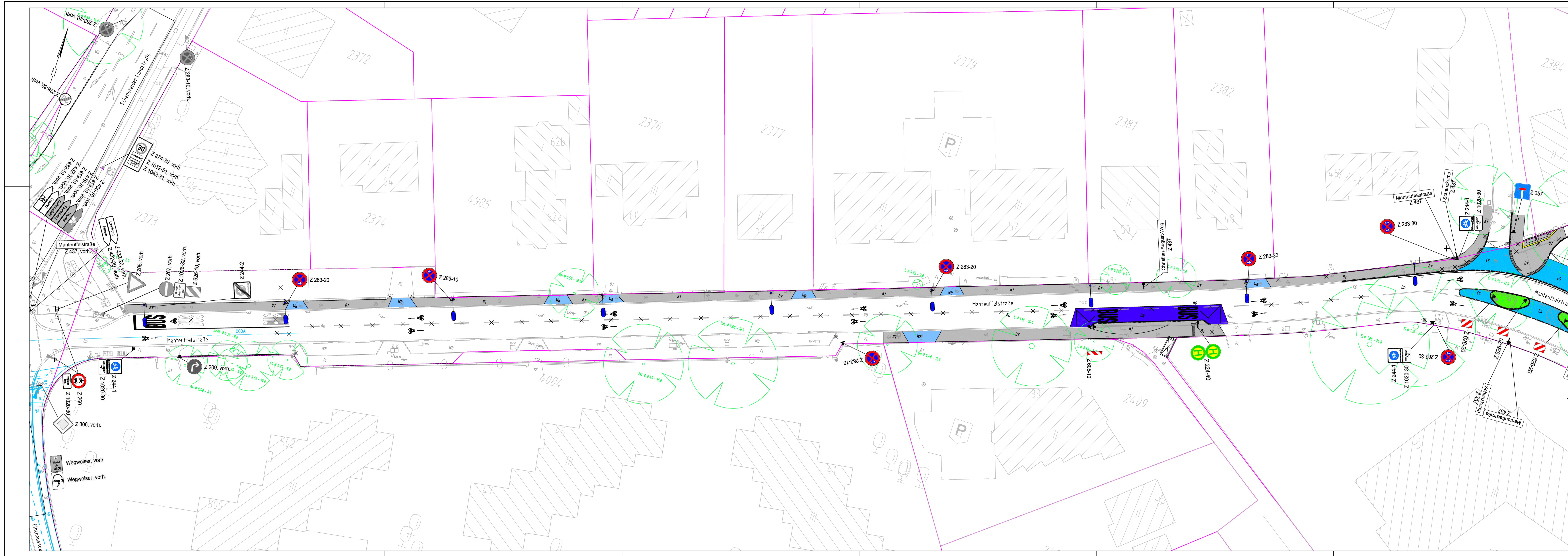
Bedarfsfräger:

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


Realisierungsträger:


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

Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeitet:	Datum: 23.02.2024 gez. V. Koch
Teilbaumaßnahme:	A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 23.02.2024 gez. Hahn
	Schlussverschickung	Aufgestellt:	Datum: 23.02.2024 gez. Wincierz
Planinhalt:	Lageplan - Teilbauabschnitt 8 Schenefelder Landstraße	Zugestellt:	Datum: 23.02.2024 gez. Ridders
Geprüft:			
Datum:			
Unterschrift, Technische Aufsicht EMR20			

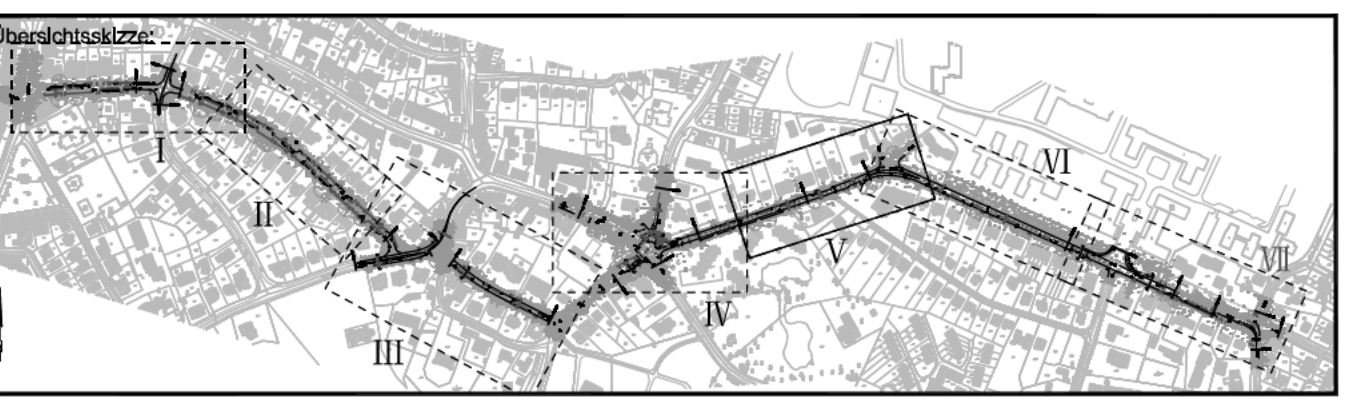


Legende der Beschilderung

vorhandene Beschilderung  Z 306, vorh.

geplante Beschilderung  Z 306

Alle im Planbereich nicht dargestellten vorh. Verkehrszeichen entfallen ersatzlos.



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH
 INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
 Martenfelder Str. 147 • 20335 Hamburg
 Telefon +49 (0) 611 690-16 • Fax +49 (0) 530 690-95
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

Bearbeitet	Datum	Name
gezeichnet	Feb. 2024	
geprüft	Feb. 2024	

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

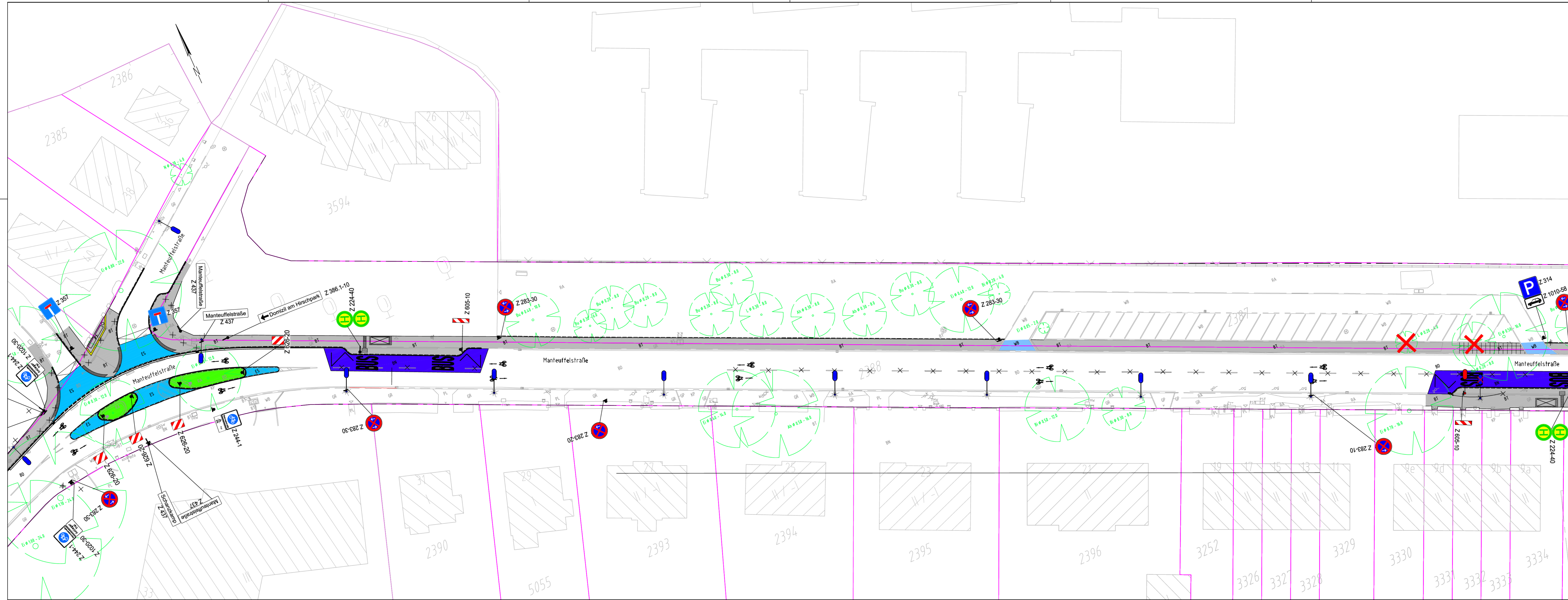
Besteller:

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


Realisierungsleiter:


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

Baunahme:	Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeitet:	Datum: 28.02.2024 gez. V. Koch
Teilbaunahme:	A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 27.02.2024 gez. Hahn
Schlussverschickung:		Aufgestellt:	Datum: 28.02.2024 gez. Wincierz
Planinhalt:	Beschilderungs- und Markierungsplan - TBA 5 Manteuffelstraße/Schanzkamp	Zugesimmt:	Datum: 28.02.2024 gez. Ridders
Geprüft:	Zeichnungs-Nr.: 17-0293-10-05	Maßstab:	1:250
Datum:			



Legende der Beschilderung

vorhandene Beschilderung  Z 306, vorh.

geplante Beschilderung  Z 306

Alle im Planbereich nicht dargestellten vorh. Verkehrszeichen entfallen ersatzlos.



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH
 INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
 Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(40)611690-16 • Fax: +49(40)5330906
 LA der IPO Unternehmensgruppe GmbH

Datum	
bearbeitet	Feb. 2024
gezeichnet	Feb. 2024
geprüft	Feb. 2024

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Letz. Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsgeber:

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

Realisierungsgeber:

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

Baumaßnahme:

Bündnis für den Radverkehr
 Veloroute 1

Tollbaumaßnahme:

A22 - Blankenese Süd
 A022.1 Manteuffelstraße

Schlussverschickung

Planinhalt:

Beschilderungs und Markierungsplan - TBA6
 Manteuffelstr./Stauffenbergstr./Schanzkamp

Geprüft:

Datum: _____ Zeichnungs-Nr.: 17-0293-10-06
 Maßstab: 1:250

Bearbeitet:

Datum: 28.02.2024
 gez. V. Koch
 Unterschrift, MR 217

Fachtechnisch geprüft:

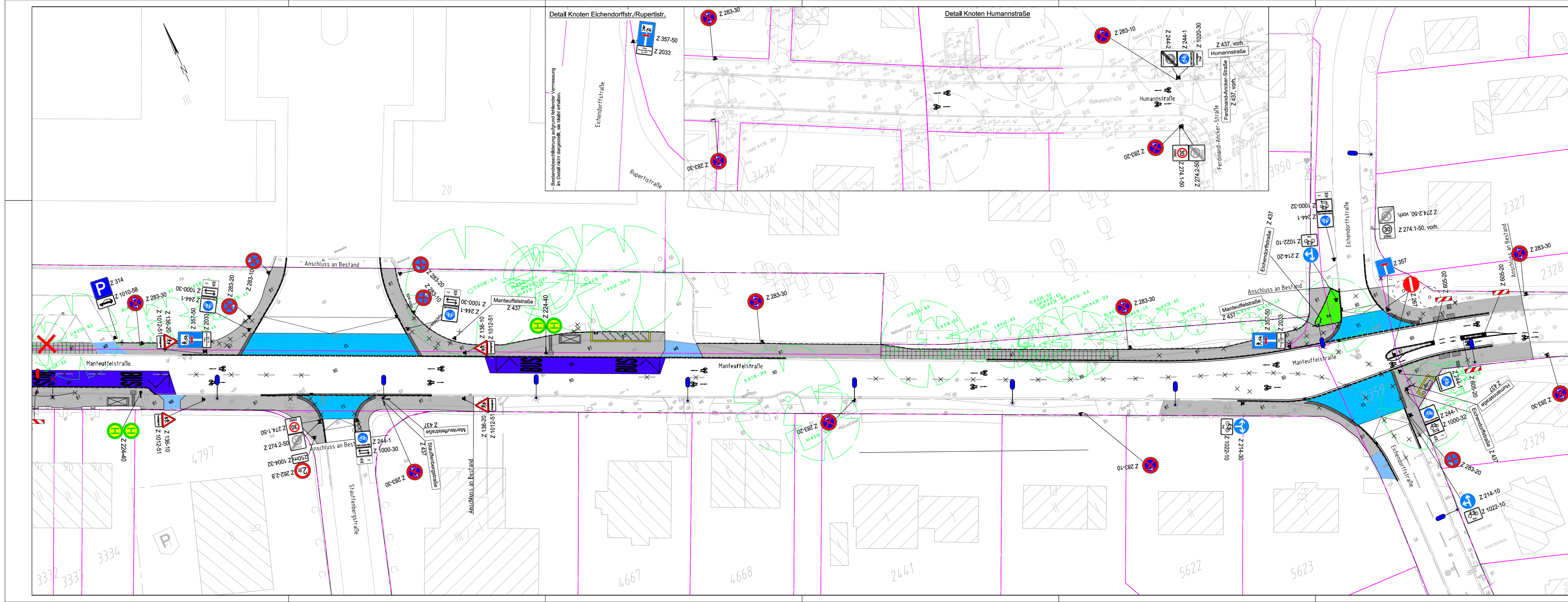
Datum: 27.02.2024
 gez. Hahn
 Unterschrift, MR 210

Aufgestellt:

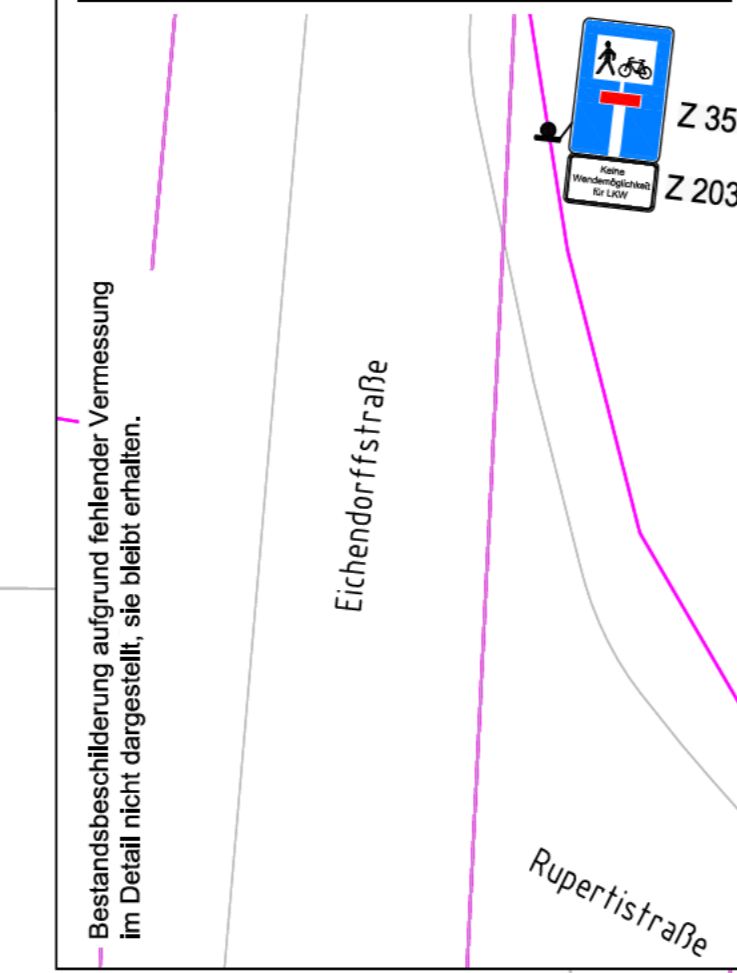
Datum: 28.02.2024
 gez. Wincierz
 Unterschrift, MR 20

Zugestimmt:

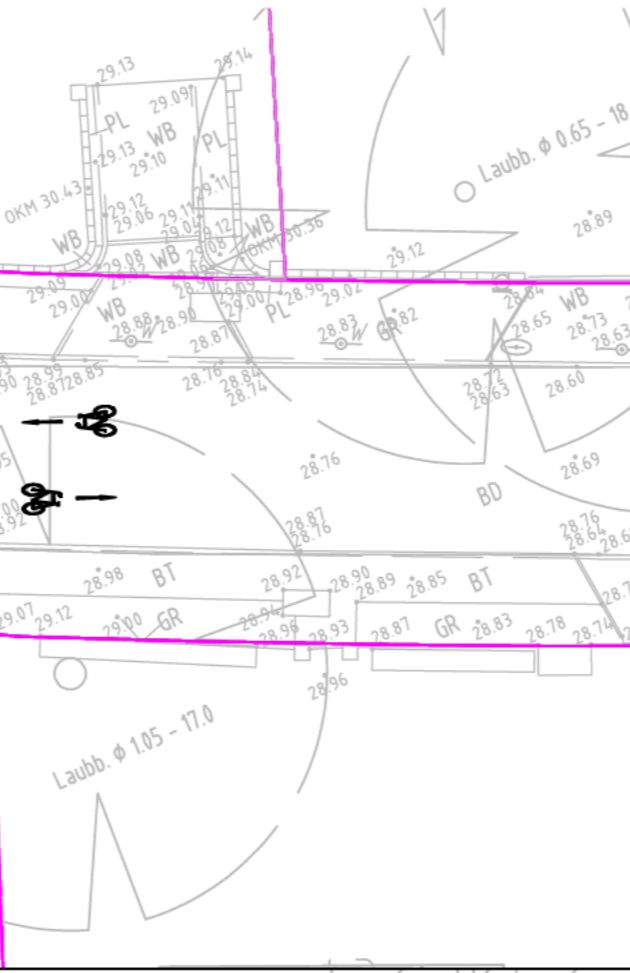
Datum: 28.02.2024
 gez. Ridders
 Unterschrift, MR-L



Detail Knoten Eichendorffstr./Rupertistr.



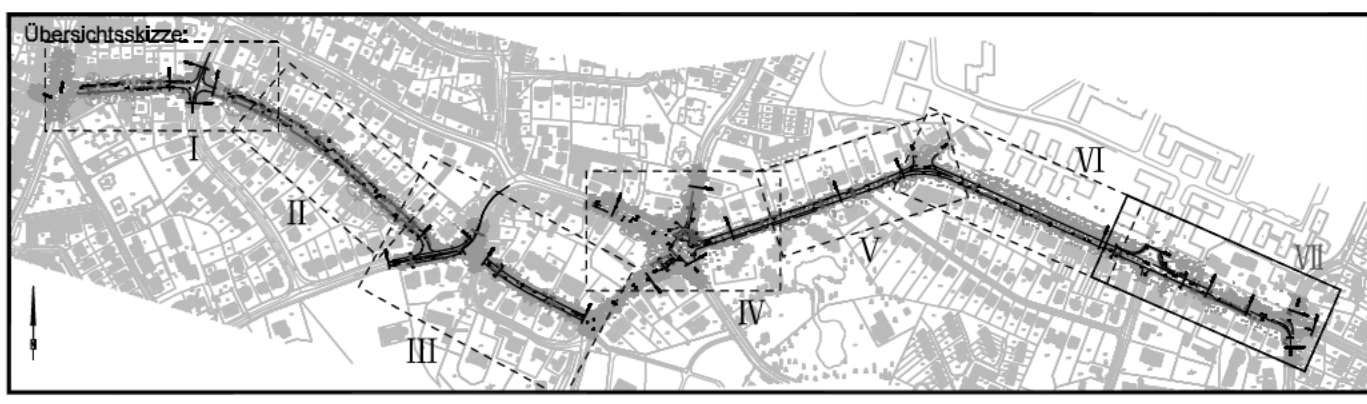
Detail Knoten Humannstraße



Legende der Beschilderung



Alle im Planbereich nicht dargestellten vorh. Verkehrszeichen entfallen ersatzlos.



Planverfasser:

ipo **IPO Hamburg GmbH**
 INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
 Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(0)611690-16 • Fax: +49(0)53306906
 LA der IPO Unternehmensgruppe GmbH

Datum	bearbeitet	Feb. 2024	Datum	
	gezeichnet	Feb. 2024		
	geprüft	Feb. 2024		

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Letzt- Kurztzettel und Unterschrift	Datum

Bedarfsgeber:

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

Realisierungsgeber:

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

Baumaßnahme:

Bündnis für den Radverkehr
 Veloroute 1

Tollbaumaßnahme:

A22 - Blankenese Süd
 A022.1 Manteuffelstraße

Schlussverschickung

Bearbeitet:
 Datum: 28.02.2024
 gez. V. Koch
 Unterschrift, MR 217

Fachtechnisch geprüft:
 Datum: 27.02.2024
 gez. Hahn
 Unterschrift, MR 210

Aufgestellt:
 Datum: 28.02.2024
 gez. Wincierz
 Unterschrift, MR 20

Planinhalt:

Beschilderungs und Markierungsplan - TBA 7
 Manteuffelstr./Eichendorffstr./Humannstr.

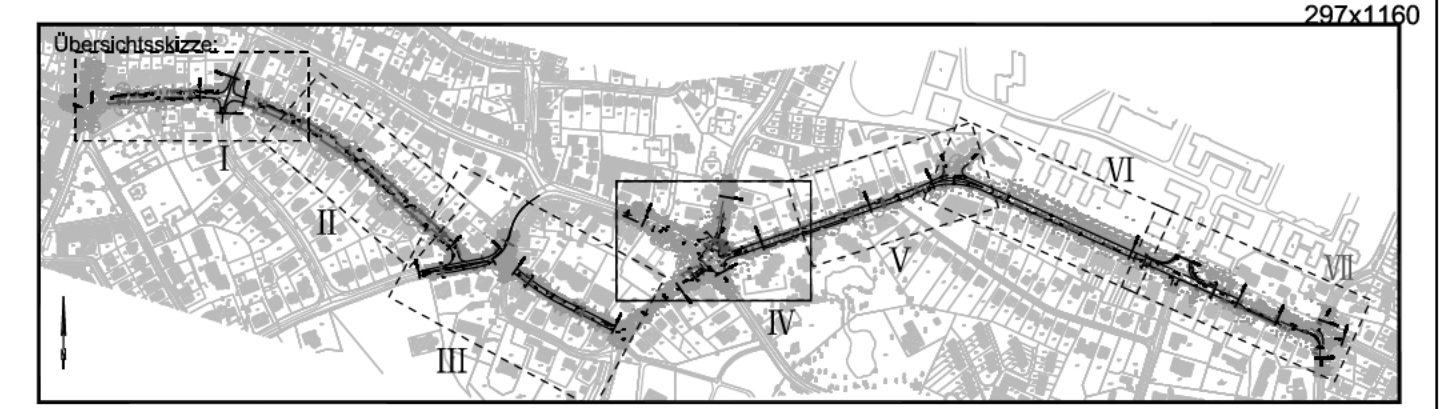
Geprüft:
 Datum: 28.02.2024
 Zeichnungs-Nr.: 17-0293-10-07
 Maßstab: 1:250
 Datum: 28.02.2024
 gez. Ridders
 Unterschrift, MR-L



Legende der Beschilderung

- vorhandene Beschilderung  Z 306, vorh.
- geplante Beschilderung  Z 306

Alle im Planbereich nicht dargestellten vorh. Verkehrszeichen entfallen ersatzlos.



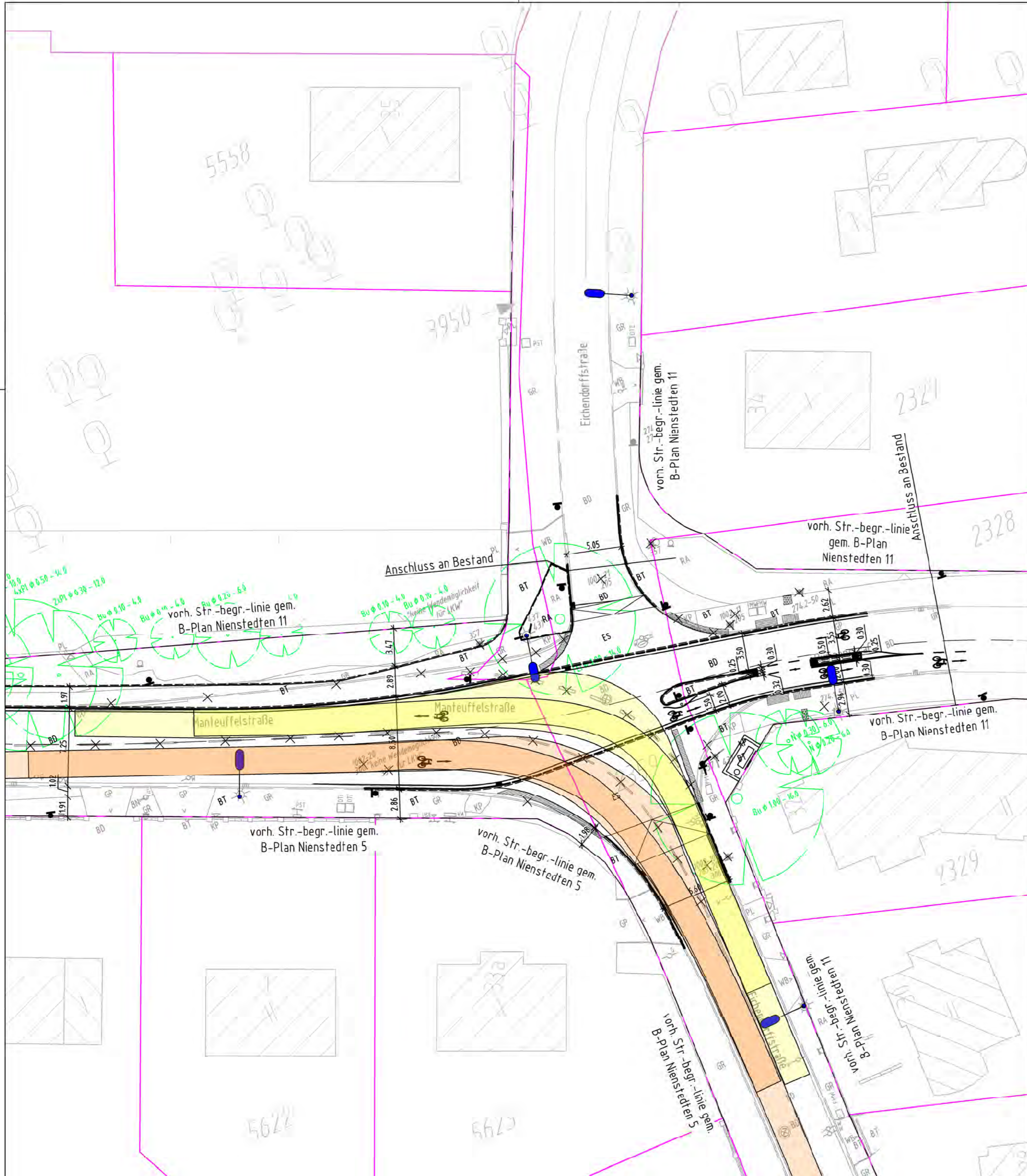
Planverfasser: IPO Hamburg GmbH INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION Marienholter Str. 147 • 20535 Hamburg Telefon: +49(40)611690-16 • Fax: +49(40)53306906 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH		
bearbeitet	Datum	Name
gezeichnet	Feb. 2024	Tf
geprüft	Feb. 2024	Hg

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

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

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

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1	Bearbeitet: Datum: 21.02.2024 gez. V. Koch
Teilbaumaßnahme: A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße	Fachtechnisch geprüft: Datum: 22.02.2024 gez. Hahn
Schlussverschickung	Aufgestellt: Datum: 22.02.2024 gez. Wincierz
Planinhalt: Beschilderungs und Markierungsplan - TBA 8 Schenefelder Landstraße	Zugestellt: Datum: 22.02.2024 gez. Ridders
Geprüft: Datum: _____	Zeichnungs-Nr.: 17-0293-10-08
Unterschrift, Technische Aufsicht EMR20	Maßstab: 1:250



Legende Verkehrsplanung

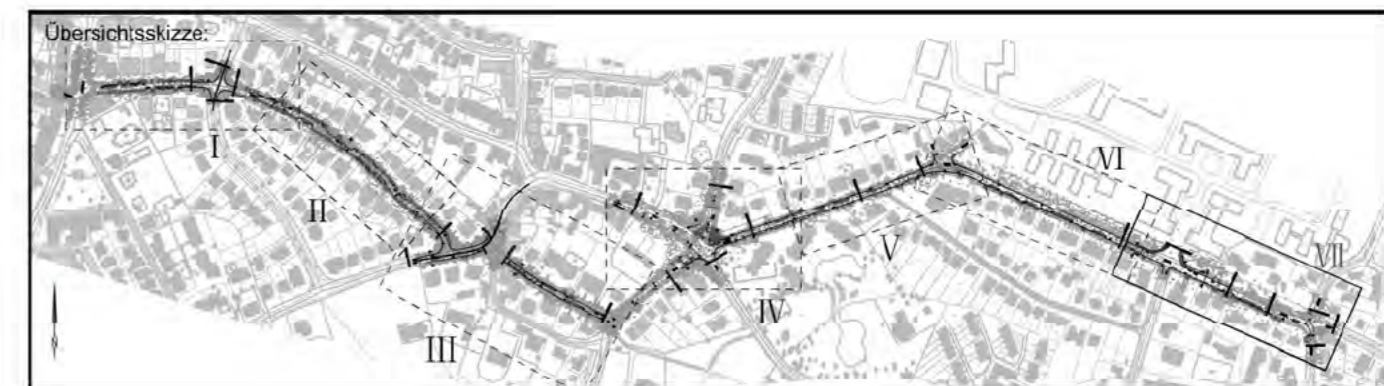
- Betonhochbord, 12/15/31 cm
- Betonhochbord, abgesenkt
- Betoniefbord
- Sonderbord für Bussysteme, 16(18)/29/33(31) cm
- Hochbord als Anfahrbord
- ⊙ gepl. Baum
- ⊙ vorh. Baum
- ✗ vorh. Baum entfällt
- ⬮ vorh. AM 7,5m LPH
- Straßengrenzungsline
- Grenze Grunderwerb
- gepl. Fahrradlennbügel
- ⊕ gepl. Beleuchtung
- ⬮ gepl. Trummen
- TR10 Nummerierung gepl./best. Trummen
- ⊙ gepl. LSA-Mast mit Signalgeber
- ✗ Abbruch
- ⊙ Bank mit Abfallbehälter

Legende Befestigungsarten

- BT Gehweg Betonsteine, grau, 25/25/7
- BT Gehweg TTE Wurzelschutzbrücken
- WB Parkstand Wabensteine aus Beton (Nebenanlage)
- WB Bushaltestelle aus Beton
- ES Gehwegüberfahrten Pflastersystem ENSTEIN
- WB Überfahrten Wabensteine aus Beton
- GP Verkehrsfläche aus Großpflaster
- GR Grünfläche Oberboden/ Rasen
- KP Begrenzungsstreifen aus Kleinpflaster
- BT Insel Pflastersteine, grau, 20/10/8

Bodenindikatoren

- ⊞ Aufmerksamkeitsstreifen (AS), Noppenplatte, kontrastreich
- Leitstreifen (LS), Rippenplatte, kontrastreich
- ⊞ Begrenzungsstreifen, Noppenplatte, kontrastreich
- ⊞ Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastreich
- ⊞ Richtungsfeld (RF), Rippenplatte, kontrastarm
- ⊞ Sperrfeld (SF), Rippenplatte, kontrastreich
- ⊞ Aufmerksamkeitsstreifen (AF), Noppenplatte, kontrastreich



Planverfasser:

IPO Hamburg GmbH
 INGENIEURPLANUNG & ORGANISATION
 Marienthaler Str. 147 • 20535 Hamburg
 Telefon: +49(40)01 1090-10 • Fax: +49(40)53306900
 i.A. der IPO Unternehmensgruppe GmbH

	Datum	Name
bearbeitet	Jan. 2024	
gezeichnet	Jan. 2024	
geprüft	Jan. 2024	

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

Bedatsträger:

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

Realisierungsträger:

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

<p>Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr Veloroute 1</p> <p>Teilbaumaßnahme: A22 - Blankenese Süd A022.1 Manteuffelstraße</p> <p>Schlussverschickung</p> <p>Planinhalt: Schleppkurve - Teilbauabschnitt 7 Manteuffelstr./Eichendorffstr./Humannstr.</p>	<p>Bearbeitet:</p> <p>Datum:</p> <p>Unterschrift, MR 217</p> <p>Fachtechnisch geprüft:</p> <p>Datum:</p> <p>Unterschrift, MR 210</p> <p>Aufgestellt:</p> <p>Datum:</p> <p>Unterschrift, MR 30</p> <p>Zugestimmt:</p> <p>Datum:</p> <p>Unterschrift, MR-L</p>
<p>Geprunt:</p> <p>Datum:</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17-0293-14-07</p> <p>Maßstab: 1:250</p> <p>Unterschrift, Technische Aufsicht EMR20</p>	<p>Datum:</p>



POLIZEI
Hamburg

PK262-StVB, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Bezirksamt
Altona / MR 2
Jessenstraße 1 - 3
22767 Hamburg

Dienststelle Straßenverkehrsbehörde
PK262-StVB
Blomkamp 23
22549 Hamburg

Telefon [REDACTED]
[REDACTED]

Zimmer R. 108

Datum 26.01.2024
Aktenzeichen **026/8V/0396392/2023**
Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

STRASSENVERKEHRSBEHÖRDLICHE ANORDNUNG

Manteuffelstraße, Elbchaussee bis Humannstraße , Veloroute 1 Teilbauabschnitt 5-7
Straßenbauliche Maßnahme

1 Anordnung

Das PK262-StVB als zuständige Straßenverkehrsbehörde ordnet gemäß § 45 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs für die

Manteuffelstraße, Elbchaussee bis Humannstraße , Veloroute 1 Teilbauabschnitt 5-7

folgendes an:

Anordnung von den verzeichneten Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und Absperrerelementen

2 Durchzuführende Maßnahmen

Zur Realisierung der o.a. Anordnung sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Aufstellung der Verkehrszeichen und Absperrerelemente, Aufbringen der Fahrbahnmarkierungen gemäß dem beigefügten Lageplänen 17-0293-10-05, 17-0293-10-06 und 17-0293-10-07.

3 Begründung

Die aufgeführten Maßnahmen sind erforderlich, um den Verkehr zu regeln.
Es wurden bestehende Anordnungen der StVB übernommen.

4 Anhörung

Die vorstehende Anordnung wird zur Anhörung übersandt. Einwände sind der anordnenden Dienststelle umgehend schriftlich mitzuteilen.

5 Ausführung

Bestehen aus Sicht des Straßenwegebausträgers keine Einwände, wird um Durchführung der Anordnung unter Beteiligung der anordnenden Dienststelle gebeten.

Die beigefügte Erledigungsmeldung ist der anordnenden Dienststelle nach Ausführung zu übersenden.

[REDACTED] PP010815

Anlage(n)

1 Lageplan

Verteiler

Ablage

Dienststelle Bezirksamt

Datum
Telefon

ERLEDIGUNGSMELDUNG

Manteuffelstraße, Elbchaussee bis Humannstraße , Veloroute 1 Teilbauabschnitt 5-7 Straßenbauliche Maßnahme

Die durch das PK262-StVB am 26.01.2024 unter dem Aktenzeichen **026/8V/0396392/2023** angeordneten straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen wurden am

- gemäß Anordnung durchgeführt.
- mit folgenden Abweichungen durchgeführt:
- nicht durchgeführt, weil

Datum, Name, Unterschrift