

- BIS – Polizei PK 31
[REDACTED]
- BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)
[REDACTED]
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:
[REDACTED]
- BIS – F 02 (Feuerwehr)
[REDACTED]
- BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)
[REDACTED]
- LSBG
- LSBG – GF / IVS 1 (Verkehrssteuerung - LSA)
 - LSBG – S 1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)
 - LSBG – S 2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)
 - LSBG –F (Geschäftsbereich Fernstraßen)
 - LSBG –G1 (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)
 - LSBG – K (Ingenieurbauwerke)
 - LSBG – Brückenbetrieb
 - LSBG – Bauwerksunterhaltung
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
[REDACTED]
mit der Bitte um Weiterleitung an:
- BVM – VE 1 (ITS und Datenmanagement)
 - BVM – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
 - BVM – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
 - BVM – MF (Fuß- und Radverkehr)
 - BVM – MV (Verkehrsoptimierung)
 - BVM – VI 1 (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)
 - BVM – VI 2 (Stadtstraßen)
 - BVM – VM 1 (Öffentlicher Verkehr)
 - Kost – BVM
- BSW
- WSB – A (für W b. Stadtern. + Bodenordn.)
 - LP – A (für L d. d. Landschaftsplanung)
- BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)
- BUKEA – W1 (Wasserwirtschaft/Oberflächengewässer/GW)
 - BUKEA – W2 (Abwasserwirtschaft/Entwässerung)
 - BUKEA –W3 (Geologisches Landesamt)
 - BUKEA – N (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)
 - BUKEA – I (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)
 - BUKEA – E (Energie und Klima)
 - BUKEA – A2 (Bodenschutz und Altlasten)
- BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge
[REDACTED]
- LIG – FB 4 Erschließungsstraßen
[REDACTED]
- LIG – 434 (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)
[REDACTED]
- LBV (Parkraummanagement, nur bei größeren Wohnungsbauvorhaben)
[REDACTED]
- Kulturbehörde – Denkmalschutzamt
[REDACTED]
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (ÖB/LSA)
[REDACTED]
- Dataport Planwerkaukunft
[REDACTED]
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
Steindamm 94, 20099 Hamburg
[REDACTED]
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
[REDACTED]
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)
[REDACTED]
- Stromnetz Hamburg
[REDACTED]
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)
Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)
[REDACTED]
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)
Bullerdeich 19, 20537 Hamburg
[REDACTED]
- Handelskammer G-V/2 [REDACTED]
- Handwerkskammer [REDACTED]
- HAMBURG WASSER
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
[REDACTED]
 Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)
 Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- ADFC Hamburg [REDACTED]
- Fuß e.V. Hamburg [REDACTED]
- Bezirks-Seniorenbeirat, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg
[REDACTED]
- Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
Paul-Stritter-Weg1, 22297 Hamburg
[REDACTED]
- Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement
Kehrwieder 8-9, 20457 Hamburg
[REDACTED]
- Wall GmbH - Niederlassung Hamburg
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg
[REDACTED]
- Taxi Verbände
[REDACTED]
- DBAG – DB Immobilien Region Nord
Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg
** mit der Bitte um Weiterleitung**
[REDACTED]
- N/VS [REDACTED]
- N/WBZ [REDACTED]
- N/SL [REDACTED]

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 3
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> | N/D4 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 1
[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> | RegA BUHD über N/IS11
[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 21 [REDACTED] | <input type="checkbox"/> | Stadteilrat |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 22 [REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> | W/MR2
[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 23 [REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> | über N/MR 20, N/MR 240, N/MR 2410
v.A.z.K., dann N/MR 2411 z.d.A. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 24 [REDACTED] | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 5 [REDACTED] | | |

Betr.: **2. Planverschickung**

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 6 – Hartwicusstraße (Hartwicusstraße 17a und Immenhof 10)

Anlagen: Erläuterungsbericht
Übersichtskarte = 1:5000 RF-2019-007-ÜK-01
Lageplan = 1:250, Blatt 01 RF-2019-007-LP-01
Abwägungsvermerk

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan voraussichtlich im 1. Quartal 2025 durchzuführen.

Sie werden um Stellungnahme bis zum **02.04.2024** gebeten.

Die Maßnahme wurde am 21.05.2021 erstverschickt. Nach Sichtung der Stellungnahmen zur 1. Verschickung haben uns sehr viele kritische Stellungnahmen erreicht, dessen Themen in mehreren Abstimmungsrunden mit den Trägern öffentlicher Belange diskutiert wurden. Es wurden viele Planungsinhalte angepasst, bspw. wurden die Flächen des Rad- und Fußverkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht und die Anschlüsse an die Hartwicusstraße und an den Immenhof sind durch eine einheitliche Ausgestaltung übersichtlicher geworden, wodurch die Vorfahrtsregelungen eindeutig sind. Aufgrund der genannten Punkte und vor dem Hintergrund der vor drei Jahren verschickten Straßenbaumaßnahme, besteht die Notwendigkeit die Maßnahme ein zweites Mal zu verschicken.

Die Ergebnisse der eingegangenen Stellungnahmen wurden weitestgehend in die Planung eingearbeitet.

Es wurde im Vorwege zur Verschickung mit Vertretern des Bezirks, des Denkmalschutzamtes, der BVM und des planenden Ingenieurbüros über eine Verlegung der Veloroute diskutiert. Einer Verlegung wurde jedoch u.a. aufgrund der zu erwartenden geringen Akzeptanz nicht zugestimmt. Die Parkanlage wird bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden frequentiert. Es wird davon ausgegangen, dass auch wenn Alternativen zur Verfügung stehen, die attraktivste Route durch die Parkanlage genutzt wird. In einem weiteren Abstimmungstermin am 05.07.2023 mit der Verkehrsdirektion, dem zuständigen Polizeikommissariat, der Fachbehörde BVM und Vertretern des Bezirks HH-Nord wurde einstimmig beschlossen, dass die Veloroutenföhrung durch den Kuhmühlenteichpark aus Sicherheitsgründen beibehalten werden kann, wenn einige Anpassungen der erstverschickten Planung durchgeführt werden. Dieses ist erfolgt.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme per E-Mail an [REDACTED]

und zusätzlich an [REDACTED]

Sollten eine Kalenderwoche nach Termin keine Stellungnahme eingegangen sein, gehen wir davon aus, dass keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

N/MR 1 wird gebeten, alle Sondernutzungen aufzugeben und für den vorgesehenen Bauzeitraum nur in Absprache mit MR 24 Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

N/WBZ wird gebeten, genehmigte Flächen für die Zuwegungen bzw. Anfahr-, Bewegungs- und Anleitemöglichkeiten für die Feuerwehr sowie weitere Informationen zur Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr (z. B. zweiter Rettungsweg) innerhalb der Planungsgrenzen mitzuteilen.

HHVA-ÖB wird erneut gebeten, die Standorte der ÖB-Standorte zu überprüfen und ggf. einen aktualisierten Lageplan zur Verfügung zu stellen, da die Planung an einigen Stellen angepasst wurde.

[REDACTED]

Unterschrift

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

**Betr.: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
Veloroute 6 – Hartwicusstraße
(von Hartwicusstraße 17a bis Immenhof 10)**

hier: 2. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation.....	3
3	Untersuchung verschiedener Alternativen für die Veloroutenführung	5
4	Geplanter Zustand	7
4.1	Planungsansatz	7
4.2	Einzelheiten der Planung	7
5	Planungsrechtliche Grundlagen	10
6	Umsetzung der Planung	10
6.1	Grunderwerb.....	10
6.2	Kosten, Nutzen und Finanzierung	11
6.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
6.4	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	11

1 ANLASS DER PLANUNG

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) in den 2020er Jahren auf 25% zu steigern. Zur Zielerreichung ist der Ausbau der Veloroute 6 als komfortable, schnell befahrbare und sichere Wegeverbindung eine prioritäre Aufgabe.

Die Veloroute 6 führt vom Stadtzentrum über Hohenfelde, Dulsberg und Farmsen-Berne nach Volksdorf und ist insgesamt 19,6 km lang.

Der heutige Veloroutenverlauf sieht eine Führung von der Hartwicusstraße 17a, durch die Grünanlage, bis zur Straße Immenhof 10 vor. Daran anschließend verlaufen im Westen die Velorouten 5 und 6 im Mundsburger Damm und im Osten die Veloroute 6 aus der Uferstraße, bei der eine bauliche Umgestaltung für 2024 geplant ist.

Der überplante Bereich ist eine schon heute oft von Radfahrenden benutzte Wegeverbindung, die jedoch Optimierungsbedarf aufweist, da es oft zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden kommt.

In der Parkanlage befinden sich im aktuellen Zustand keine Radverkehrsanlagen. Trotzdem wird die Parkanlage stark von Radfahrenden frequentiert. Die Parkanlage bietet weder die nötige Verkehrssicherheit, noch den Komfort, um dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage und Funktion im Straßennetz

Die betrachteten Abschnitte der Hartwicusstraße, des Immenhofs und des Kuhmühlenteichparks liegen im Stadtteil Uhlenhorst im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord.

Die Straße Immenhof geht in westlicher Richtung von der Straße Lerchenfeld (B5) ab und verläuft dann weiter in Richtung Westen bzw. Nordwesten bis zum Uhlenhorster Weg. Der Immenhof wird von den beiden Hauptverkehrsstraßen Schürbeker Straße und dem Mundsburger Damm gekreuzt.

Die Hartwicusstraße geht in westlicher Richtung von der Schürbeker Straße ab und verläuft weiter in Richtung Westen bis zum Schwanenwik an die Außenalster. Die Hartwicusstraße wird vom Mundsburger Damm und der Papenhuder Straße gekreuzt. Der Abschnitt zwischen Mundsburger Damm und Papenhuder Straße ist als Einbahnstraße in Richtung Westen eingerichtet.

Der Kuhmühlenteichpark liegt im Dreieck zwischen der Schürbeker Straße, dem Immenhof und dem Kuhmühlenteich. Es gibt eine Wegeverbindung zwischen dem Immenhof und der Hartwicusstraße, welche durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke entlangführt.

Der Immenhof zwischen Lerchenfeld und Schürbeker Straße inkl. des Areals der St.-Gertrud-Kirche sowie der Kuhmühlenteichpark inkl. des Kuhmühlenteichs und im weiteren Verlauf der Mundsburger Kanal inkl. der Böschungsbereiche, befinden sich in einem denkmalgeschützten Ensemble.

Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung der Hartwicusstraße zwischen dem Mundsburger Damm und der Schürbeker Straße beträgt 384 Kfz / 06:00 Uhr – 19:00 Uhr mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 1,0% (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Der Gehweg durch den Kuhmühlenteichpark wird von 414 Zufußgehende / 06:00 Uhr – 19:00 Uhr genutzt (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Die Wegeführung durch den Kuhmühlenteichpark wird von 1.333 Radfahrenden / 06:00 Uhr – 19:00 Uhr genutzt (Verkehrszählung vom 29.05.2018).

Die Verkehrsbelastung des Knotens Schürbeker Straße / Immenhof / Ulmenau beträgt 36.957 Kfz / 24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 3,6%. Die Knoten wird von 2.419 Radfahrern /24 h genutzt (Verkehrszählung vom 16.01.2020).

Es liegen keine Unfallhäufungsstellen vor. Im Anschlussbereich Immenhof gab es in den Jahren 2021 – 2023 5 Verkehrsunfälle, wobei einer sich im Längsverkehr und vier im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr ereigneten. Es gab keine Personenschäden. Im Anschlussbereich Hartwicusstraße gab es im gleichen Zeitraum einen Verkehrsunfall, bei dem ein Radfahrer aufgrund eines Defektes abgelenkt war und infolgedessen mit einem parkenden Pkw kollidierte. Der Radfahrer erlitt leichte Verletzungen.

Nutzung der anliegenden Grundstücke / Bebauung

Im Planungsbereich befindet sich hauptsächlich mehrgeschossige Wohnbebauung.

Im Immenhof befindet sich die evangelische St.-Gertrud-Kirche.

Im Einmündungsbereich Schürbeker Straße / Hartwicusstraße befinden sich ein Gastronomiebetrieb und ein Tattoostudio.

2.2 Verkehrssituation

Immenhof

Die Fahrbahn des Immenhofs ist in einer Breite von ca. 5,0 m bituminös befestigt und beidseitig mit Granithochborden zu den Nebenflächen abgegrenzt. Es ist jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden. An insgesamt drei Stellen wird die Fahrbahn beidseitig auf ca. 3,5 m eingeengt, was zum einen der Verkehrsberuhigung dient und zum anderen das Queren erleichtert.

Nördlich schließen sich an die Fahrbahn mehrere Schrägparkstände an, welche ebenfalls bituminös befestigt und auf der Fahrbahn abmarkiert sind. Der sich anschließende Grünstreifen mit Baumbestand hat eine Breite von ca. 1,5 m. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 1,5 m und ist mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. In Baumbereichen ist der Gehweg mit Grand befestigt.

Die südlichen Nebenflächen bestehen aus einem ca. 3,4 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand, einem ca. 1,5 m breiten mit Gehwegplatten aus Beton befestigtem Gehweg und einem ca. 2,65 m breiten Grünstreifen, welcher ebenfalls Baumbestand aufweist. Südlich der Straßenbegrenzungslinie befindet sich der Kuhmühlenteich.

Gegenüber dem Immenhof 10 befindet sich ein Zugang zum Kuhmühlenteichpark.

Der Immenhof befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Hartwicusstraße

Die Hartwicusstraße ist in einer Breite von ca. 8,5 m bituminös befestigt und beidseitig mit Granithochborden eingefasst. Hiervon entfallen ca. 4,5 m auf die Fahrbahn. Es ist jeweils ein Fahrstreifen pro Richtung vorhanden. Die Hartwicusstraße ist über eine Gehwegüberfahrt an die Schürbeker Straße angeschlossen.

Nördlich der Fahrbahn schließt sich ein Längsparkstreifen an. Es wird halb auf der Fahrbahn und halb auf den Nebenflächen geparkt, sodass ca. 0,75 m des Parkstandes sich noch auf der bituminös befestigten Fahrbahn befindet. Die Nebenflächen sind in einer Breite von ca. 3,0 m bituminös befestigt. Etwa 1,3 m sind für den Längsparkstand abmarkiert, sodass der Gehweg eine Breite von ca. 1,7 m aufweist.

Südlich der Fahrbahn wird halb auf der Fahrbahn, halb auf den Nebenflächen schräg zwischen den Bäumen geparkt. Etwa 3,3 m des Parkstandes befinden sich auf der bituminös befestigten Fahrbahn. Im Abschnitt zwischen der Zuwegung des Parks und der Schürbeker Straße befinden sich in den südlichen Nebenflächen eine ca. 3,9 m breite Grünfläche mit Baumbestand, ein ca.

1,5 m breiter mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg und eine weitere ca. 2,2 m breite Grünfläche mit Baumbestand. Im übrigen Bereich befinden sich in den südlichen Nebenflächen eine ca. 2,9 m breite Grünfläche mit Baumbestand, ein ca. 3,3 m breiter mit Grand befestigter Gehweg sowie eine weitere ca. 1,5 m breite Grünfläche mit Baumbestand. Der Übergang zwischen den Grünflächen und dem Gehweg aus Grand sind im Bestand fließend. Im gesamten Abschnitt schließen sich südlich jeweils Böschungen an, welche am Mundsburger Kanal enden.

Die Hartwicusstraße ist zwischen dem Mundsburger Damm und der Schürbeker Straße als Fahrradstraße ausgewiesen, der Radverkehr findet entsprechend auf der Fahrbahn statt. Dem motorisierten Verkehr ist es nicht gestattet, vom Mundsburger Damm kommend in die Hartwicusstraße Richtung Osten abzubiegen.

Kuhmühlenteichpark

Zwischen dem Immenhof und der Hartwicusstraße gibt es eine Wegeverbindung, welche durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke verläuft. Diese Verbindung wird bereits heute gern von Radfahrenden und Zufußgehenden genutzt, um die LSA Schürbeker Straße / Immenhof zu umgehen.

Der Zugang zur Parkanlage befindet sich gegenüber dem Immenhof 10. Zwischen dem Zugang und der Station 0+120 ist der Weg in einer Breite zwischen ca. 2,75 m und 3,5 m mit Grand befestigt angelegt. Westlich bzw. nördlich schließt sich eine Grünfläche mit Baumbestand an. Südlich bzw. östlich befindet sich die Böschung, welche zum Kuhmühlenteich führt.

Auf Höhe der Station 0+120 kommt ein Radweg hinzu, welcher am Radweg der Schürbeker Straße endet. Dieser ist ca. 2,1 m breit und mit Betonsteinpflaster befestigt. Im weiteren Verlauf ist die Wegeverbindung zwischen Rad- und Gehweg aufgeteilt. Der Gehweg hat eine Breite zwischen ca. 1,6 m (Brückenbereich) und ca. 2,1 m und ist mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Südlich an den Gehweg schließen sich der Mundsburger Kanal bzw. Böschungsflächen an, welche am Mundsburger Kanal enden.

Der Radweg ist in einer Breite von ca. 1,65 m bituminös befestigt und endet an der Hartwicusstraße. Hier wird der Radverkehr über eine Bordsteinabsenkung auf die Fahrbahn geleitet. Der Radverkehr muss dem Verkehr aus der Schürbeker Straße Vorfahrt gewähren.

Auf Höhe der Station 0+60 und 0+115 befinden sich jeweils Treppenanlagen, welche die Wegeverbindung im Kuhmühlenteichpark mit der Schürbeker Straße bzw. der Hartwicusstraße verbinden.

Im Dreieck zwischen dem Radweg von der Schürbeker Straße, dem Immenhof und der Wegeverbindung im Park, befindet sich eine Hundenauslaufzone.

Im gesamten Kuhmühlenteichpark befindet sich erhaltenswerter Baumbestand. Es sind mehrere Sitzgelegenheiten (Betonbank mit Holz Sitzfläche) vorhanden.

Rad- und Fußgängerverkehre

Im Immenhof und der Hartwicusstraße können Zufußgehende Gehwege nutzen, welche zwischen ca. 1,5 m und 1,7 m breit sind und teilweise bituminös (Hartwicusstraße), teilweise mit Gehwegplatten aus Beton (Immenhof) befestigt sind. In den südlichen Nebenflächen der Hartwicusstraße ist ein ca. 3,3 m breiter Grandweg vorhanden.

Im Kuhmühlenteichpark sind die Gehwege zwischen ca. 1,6 m (Brückenbereich) und ca. 3,5 m breit und teilweise mit Gehwegplatten aus Beton, teilweise mit Grand befestigt.

Zwischen der Hartwicusstraße und der Station 0+120 ist ein separater Radweg vorhanden, welcher zwischen ca. 1,65 m und 2,1 m breit und teilweise mit Betonsteinpflaster, teilweise bituminös befestigt ist. Der Radweg führt weiter bis zum Radweg an der Schürbeker Straße.

In der Hartwicusstraße und im Immenhof findet der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Ruhender Verkehr

In der Hartwicusstraße wird nördlich der Fahrbahn halb auf der Fahrbahn, halb auf den Nebenflächen längs geparkt (ca. 32 Parkstände). Südlich der Fahrbahn wird ebenfalls halb auf der Fahrbahn, halb in den Nebenflächen schräg geparkt (ca. 68 Parkstände). Diese Parkstände sind durch Markierungen gekennzeichnet.

Im Immenhof wird nördlich der Fahrbahn schräg geparkt (ca. 65 Parkstände).

ÖPNV

Der ÖPNV ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Über das Plangebiet (speziell über dem Kuhmühlenteichpark) fährt die U-Bahn-Linie 3.

Straßenbegleitgrün

Im gesamten Planungsgebiet ist erhaltenswerter Baumbestand vorhanden.

Barrierefreiheit

Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leitelemente vorhanden. Das Planungsgebiet ist nicht barrierefrei nutzbar.

Öffentliche Beleuchtung

In der Hartwicusstraße und im Immenhof erfolgt die Beleuchtung über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche in den südlichen (Immenhof) bzw. nördlichen (Hartwicusstraße) Nebenflächen stehen.

Im Kuhmühlenteichpark erfolgt die Beleuchtung über Standleuchten. An der Unterführung der Kuhmühlenbrücke ist die Beleuchtung an der Brückendecke befestigt.

Leitungen und Straßenentwässerung

Im Immenhof und der Hartwicusstraße erfolgt die Entwässerung über beidseitig der Fahrbahn angeordnete Trummen im Fahrbahnbereich, welche das Oberflächenwasser in ein Mischwasserseil der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) leiten.

Im Kuhmühlenteichpark sind ebenfalls Trummen vorhanden. Diese leiten in das anschließende Gewässer ein. Es wird auf die zwischen Station 0+120 und 0+130 vorhandene Auslassleitung 3000/1700 hingewiesen.

Sonstiges

Derzeit wird die Fläche zwischen den Stationen 0+180 und 0+200 im Kuhmühlenteichpark als Umschlagplatz für die Uferwandsanierung genutzt.

Im Immenhof direkt vor der St.-Gertrud-Kirche findet zweimal wöchentlich (Dienstag zwischen 14:00 Uhr und 18:00 Uhr, Freitag zwischen 08:30 Uhr und 13:00 Uhr) ein Wochenmarkt mit durchschnittlich 20 Marktständen statt.

3 UNTERSUCHUNG VERSCHIEDENER ALTERNATIVEN FÜR DIE VELOROUTENFÜHRUNG

Für die Festlegung des Verlaufs der Veloroute wurden mehrere Alternativen betrachtet, welche im Folgenden näher beschrieben werden.

Alternative 1 – Veloroute durch Parkanlage (heutiger Veloroutenverlauf)

Die Führung des Radverkehrs verläuft in beiden Richtungen durch den Kuhmühlenteichpark und unter der Kuhmühlenbrücke.

In der Hartwicusstraße und dem Immenhof entsteht jeweils eine Auf- bzw. Ableitung für den Radverkehr, welche auf einen Zweirichtungsradweg führt. Radfahrende, die vom Zweirichtungsradweg kommend auf die Fahrbahn fahren möchten, müssen dem Kfz- und Radverkehr in der Hartwicusstraße bzw. dem Immenhof Vorfahrt gewähren.

Die Breite des in beide Richtungen befahrbaren Radwegs beträgt 3,0 m, der sich anschließende Gehweg hat eine Breite von 2,0 m.

Im Bereich der Kuhmühlenbrücke wird der Radweg auf ca. 2,0 m reduziert, der Gehweg hat in diesem Bereich eine Breite von 1,88 m. Bei der Untersuchung der Alternativen wurde auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Bereich der Kuhmühlenbrücke in Erwägung gezogen, jedoch aufgrund enormer Sicherheitsbedenken verworfen.

Pro:

- Radfahrende können die Veloroute in beide Fahrtrichtungen nutzen ohne anzuhalten. Lediglich im Bereich des Immenhofs kann es vorkommen, dass Radfahrende warten müssen, um den Gegenverkehr vorbeizulassen. Die Verkehrsstärke im Immenhof ist jedoch sehr gering, sodass dies kein Problem darstellt.
- Hohe Akzeptanz, da Radfahrende schon jetzt bevorzugt durch den Kuhmühlenteichpark fahren.
- Geringer Kostenaufwand für hohen Nutzen

Contra:

- Reduzierung auf Mindestmaße im Bereich der Kuhmühlenbrücke auf einer Länge von ca. 25 m.
- Umwidmung im Bereich des Kuhmühlenteichparks notwendig.
- Eingriff in denkmalgeschütztes Ensemble.

Alternative 2 – Zusätzliche LSA im Bereich Hartwicusstraße / Schürbeker Straße

Es wurde geprüft im Bereich der Einmündung Hartwicusstraße / Schürbeker Straße eine weitere LSA aufzustellen, die es Radfahrenden ermöglicht, die Veloroute ohne Umwege zu nutzen. Die Radwege in der Schürbeker Straße weisen bereits im Bestand eine ausreichende Breite auf. Im Immenhof muss eine richtlinienkonformer Auf- bzw.- Ableitung für Radfahrende entstehen.

Pro:

- Nutzung der Veloroute ohne Umwege möglich.

Contra:

- Radfahrende werden durch LSA in ihrem Fahrfluss unterbrochen.
- Niedrige Akzeptanz, da die Nutzung der Parkanlage attraktiver ist.
- Standorte der LSA Immenhof / Schürbeker Straße, Hartwicusstraße / Schürbeker Straße und Eilenau / Schürbeker Straße nah beieinander.
- Hoher Kostenaufwand für geringen Nutzen

Alternative 3 – Zweirichtungsradweg Schürbeker Straße

Der Radverkehr wird über den Knoten Immenhof / Schürbeker Straße auf einen Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen der Schürbeker Straße geleitet, von wo Radfahrende in die Hartwicusstraße gelangen.

Die westlichen Nebenflächen in der Schürbeker Straße verfügen über eine ausreichende Breite, um sowohl den Geh- als auch den Zweirichtungsradweg im Regellaß herzustellen. Im Immenhof muss eine richtlinienkonforme Auf- bzw. Ableitung für Radfahrende hergestellt werden.

Pro:

- Nutzung der Veloroute ohne Umwege möglich.

Contra:

- Radfahrende werden durch LSA in ihrem Fahrfluss unterbrochen.
- Hohes Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmern.
- Niedrige Akzeptanz, da die Nutzung der Parkanlage attraktiver ist.

Zusammenfassung

	Alternative 1 Parkanlage	Alternative 2 LSA	Alternative 3 Zweirichtungsradweg
Akzeptanz	+	-	-
Fahrfluss	+	-	-
Konfliktpotential	0	-	-
Kosten - Nutzen	+	-	0
Zusammenfassung	+3	-4	-3

Aufgrund der Akzeptanz, des Fahrflusses sowie der im Vergleich zu den anderen Alternativen geringen Kosten für einen hohen erwarteten Nutzen wurde sich dafür entschieden, die Alternative 1 (Führung durch den Kuhmühlenteichpark) weiter zu verfolgen. Da hierbei in das denkmalgeschützte Ensemble eingegriffen wird, gab es im Vorwege dieser Verschickung enge Abstimmungen mit dem Denkmalschutzamt über die Gestaltung der Planung.

4 GEPLANTER ZUSTAND

4.1 Planungsansatz

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Radfahrende sollen auf den Streckenabschnitten der Velorouten zügig, sicher, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Diese Maßnahme wird im Rahmen des „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ gefördert.

4.2 Einzelheiten der Planung

Zukünftig nutzen Radfahrende einen insgesamt 3,0 m breiten Zweirichtungsradweg, welcher durch den Kuhmühlenteichpark führt. Die Radwege werden im gesamten Planungsbereich mit eingefärbtem Asphalt befestigt. Der Asphalt soll in der Farbigkeit etwa dem Grand entsprechen. Die Details der Farbigkeit und technischen Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf eng mit der BVM und dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Hieran schließt sich ein 2,0 m breiter Gehweg an, welcher im Abschnitt zwischen dem Immenhof und der Kuhmühlenbrücke mit Grand befestigt wird. Im Abschnitt zwischen der Kuhmühlenbrücke und der Hartwicusstraße wird der Gehweg mit grauen Betonsteinpflaster 25/25 cm befestigt. Zu den Grünflächen sowie als Abgrenzung zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem Gehweg ist jeweils ein Betontiefbord (8/20 cm) vorgesehen. Zusätzlich zum Bordstein ist zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem Gehweg ein etwa 0,25 m breiter taktile Streifen aus Granitkleinpflaster vorgesehen.

Im Abschnitt zwischen der Kuhmühlenbrücke und dem Immenhof wurde sich bewusst dafür entschieden die Wegeverbindung etwas vom Ufer des Kuhmühlenteichs abzurücken, da sich in diesem Bereich sehr alter erhaltenswerter Baumbestand befindet, welchem ausreichend Platz eingeräumt werden soll. Aufgrund dessen ist es erforderlich zwei Bäume im Bereich der Hundenauslaufzone zu fällen, was bereits intern mit dem Fachbereich Stadtgrün, N/MR3 (Bezirk Hamburg-Nord) abgestimmt wurde. Diese werden im unmittelbaren Umfeld durch Ersatzpflanzungen zu Lasten der Maßnahme ausgeglichen.

Im Bereich der Kuhmühlenbrücke müssen die Breiten des Zweirichtungsradwegs und des Gehwegs aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche deutlich verschmälert werden. In diesem etwa 25 m langen Abschnitt weist der Gehweg zukünftig eine Breite von ca. 1,85 m bis 1,90 m auf. Der Radweg wird auf 2,0 m verschmälert, was 1,0 m pro Fahrtrichtung entspricht.

Als Trennung der Fahrtrichtungen wird auf gesamter Länge des Zweirichtungsradweges mittig eine Schmalstrichmarkierung aufgebracht. Zudem werden in regelmäßigen Abständen Piktogrammgruppen markiert.

Der Radweg, welcher zur Schürbeker Straße führt, bleibt in seiner Lage, Breite, Funktionalität und Materialität erhalten. Der Bestandsbaum im Eckbereich Gehweg zur Schürbeker Straße und

Zweirichtungsradweg soll gefällt werden und etwas eingerückt nachgepflanzt werden. Hier wurde im Vorwege dieser Planung eine Vitalitätsprüfung durchgeführt, welche ergeben hat, dass Stammschäden mit gleichzeitigem Befall mit einem holzzeretzendem Pilz (wulstiger Lackporling) vorhanden sind.

Die Anschlüsse des Zweirichtungsradwegs an den Immenhof bzw. die Hartwicusstraße erfolgt über einen abgesenkten Hochbordstein. Der Radverkehr muss dem Verkehr auf dem Immenhof bzw. der Hartwicusstraße entsprechend Vorrang gewähren. Diese Vorfahrtsregelung wurde im Vorwege dieser 2. Verschickung in mehreren Terminen sowohl mit der Verkehrsdirektion 52 als auch mit dem zuständigen PK abgestimmt. Im Bereich des Immenhofs führt der geplante Radweg so zwischen den Bäumen durch, dass auf Bäumfällungen verzichtet werden kann. Es muss jedoch eine Einengung zurückgebaut werden. Im Bereich der Hartwicusstraße sind für den neuen Verlauf des Zweirichtungsradweges zwei Bäumfällungen vorgesehen. Vorab zu dieser Verschickung wurden von der Firma Das Grünwerk Wurzelsuchgräben durchgeführt. Im Gutachten wurde dazu geraten zwei Baumstandorte aufzugeben, damit sowohl der Radverkehr an dieser Stelle verkehrssicher geführt werden kann als auch die anderen Bestandsbäume möglichst gute Bedingungen erhalten. Im Bereich der Hartwicusstraße entfallen außerdem drei der vorhandenen Schrägparkstände ersatzlos. Die Gehwege werden sowohl im Bereich Immenhof als auch im Bereich Hartwicusstraße mit grauem Betonsteinpflaster befestigt. Im Bereich der Querungsstellen Fußweg / Radweg sind taktile Leitelemente vorgesehen. Im Anschlussbereich des Zweirichtungsradweges und des Gehweges in der Hartwicusstraße wird eine getrennte, ungesicherte Querung über die Hartwicusstraße vorgesehen. Diese wird mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Ob im Immenhof eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann, hängt von mehreren Faktoren ab, wie beispielsweise der Umgang mit dem Wochenmarkt sowie der Parkstandssituation (Schrägparken). Die Entscheidung, ob im Immenhof eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann, wird zurückgestellt, da dies eine Folgemaßnahme darstellt. Für die Gestaltung der Veloroute hat dies keine Auswirkungen und es werden die aktuellen Planungsgrenzen eingehalten.

Rad- und Fußverkehre

Die Zufußgehenden können weiterhin die vorhandenen Gehwege im Planungsgebiet benutzen. Zukünftig wird es einen zwischen 1,88 m und 2,0 m breiten Gehweg zwischen der Kuhmühlenteichbrücke und dem Immenhof geben. Dieser wird nach Vorgabe des Denkmalschutzamtes mit Grand befestigt. Sollte die Grandbefestigung unter der künftigen Nutzung zu einer erhöhten Gefahrensituation führen, ist die Fläche unter dem Aspekt der Widmung nach HWG neu zu bewerten. Ggf. wird im Rahmen der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht eine spätere Befestigung mit Pflaster vorzunehmen sein.

Auf dem Abschnitt zwischen der Hartwicusstraße und der Kuhmühlenteichbrücke bleibt der Gehweg befestigt, wie im Bestand bereits vorhanden. Hier werden die Betongehwegplatten lediglich gegen Betonsteinpflaster getauscht.

In der Hartwicusstraße und im Immenhof findet der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Die Veloroute wird zukünftig durch den Kuhmühlenteichpark geführt. Hier wird ein 3,0 m breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen, welcher im Bereich der Kuhmühlenbrücke auf 2,0 m eingeengt wird. Die Radwege werden im gesamten Planungsbereich mit eingefärbtem Asphalt befestigt. Der Asphalt soll in der Farbigkeit etwa dem Grand entsprechen. Die Details der Farbigkeit und technischen Ausführung werden im weiteren Planungsverlauf eng mit der BVM und dem Denkmalschutzamt abgestimmt.

Ruhender Verkehr

Im Anschlussbereich Hartwicusstraße entfallen zukünftig vier Schräg- sowie zwei Längsparkstände aufgrund der neuen Querungsmöglichkeit über die sowie des neuen Anschlusses der Veloroute an die Hartwicusstraße.

Im Immenhof bleiben alle Parkmöglichkeiten erhalten.

Art des ruhenden Verkehrs	Bestand	Planung	Bilanz
Kfz Parkstände	165	159	-6
Fahrrad Anlehnbügel 1 Bügel = 2 Fahrräder	0 Bügel 0 Fahrräder	4 Bügel 8 Fahrräder	+4 +8

ÖPNV

Der ÖPNV ist auch zukünftig nicht von dieser Maßnahme betroffen.

Straßenbegleitgrün

Vorab zur Erstellung der Verschickungsunterlagen fand eine Begehung des Kuhmühlenteichparks mit Vertretern der Grün- und Tiefbauabteilung des Bezirks sowie des planenden Ingenieurbüros statt. Im Zuge dessen wurde sich darauf geeinigt zwei Bäume im Bereich der Hundeauslaufzone zugunsten der Bäume im Uferbereich zu fällen. Die Ersatzpflanzungen sollen im unmittelbaren Umfeld der gefälltten Bäume stattfinden.

Der Baum im Bereich Gehweg zur Schürbeker Straße / Wegeverbindung durch den Kuhmühlenteichpark ist gemäß des beauftragten Baumgutachtens nicht mehr vital genug und wird im Zuge der Maßnahme gefällt und durch eine Ersatzpflanzung in unmittelbarer Nähe ersetzt.

Im Bereich der Hartwicusstraße sollen zwei Bäume gefällt werden, um sowohl eine verkehrssichere als auch baumverträgliche Lösung für die verbleibenden Bäume zu realisieren. Diese Vorgehensweise begründet sich durch die Ergebnisse des beauftragten Baumgutachtens.

Es müssen maximal sechs Bäume gefällt werden. Es sind fünf Standorte für Ausgleichspflanzungen vorgesehen.

Bestand	Fällungen	Neupflanzungen	Bilanz
30	6	5	-1

Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in die Parkanlage werden im weiteren Planungsverlauf mit den entsprechenden Dienststellen abgestimmt.

Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt.

Die Straßenmöblierung (Pfosten, Verkehrszeichen, Papierkörbe etc.) wird so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Die Anzahl der Sitzbänke erhöht sich gegenüber dem Bestand. Es müssen teilweise neue Standorte gefunden werden.

Bestand	Ausbau	Neuplanung	Bilanz
6	6	14	+8

Kampfmittel

Gemäß Bescheid der Feuerwehr (Gefahrenerkundung / Kampfmittel) vom 10.03.2020 besteht für den Großteil des Planungsgebiets nach Luftbildauswertung / Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. In diesen Bereichen sind keine weiteren Maßnahmen notwendig. In den Flächen neben der Kuhmühlenbrücke besteht

allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer ehemaligen Wasserfläche. Zudem befindet sich punktuell im Kuhmühlenteichpark eine Fläche mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht aufgrund eines Bombentrichters. In diesen Bereichen sind baubegleitende Kampfmittelondierungen notwendig.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Zuge dieser Baumaßnahme an die neue Planung angepasst. Gemäß Stellungnahme von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) sind hierfür fünf Masten zu demontieren, neun Masten neu zu stellen und zwei Masten inkl. Leuchte zu tauschen.

Im Zuge dieser Maßnahme sollten ebenfalls die Leuchten unter der Kuhmühlenbrücke getauscht werden. Dazu sind ggf. Anpassungen am Taubenschutzgitter erforderlich.

Die Standorte für die öffentliche Beleuchtung befinden sich innerhalb der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinie.

Leitungen und Straßenentwässerung

Die Ver- und Entsorgungsleitungen bleiben erhalten.

Im Planungsbereich befinden sich mehrere Trummen, die in den Kuhmühlenteich entwässern. Eine Trummenuntersuchung liegt vor. Das Oberflächenwasser soll im Bereich der Parkanlage jedoch zukünftig über die Längs- und Querneigung flächig in die angrenzenden Grünflächen geleitet werden. Im Bereich der Unterführung sollen die vorhandenen Trummen genutzt werden, damit es keine Pfützenbildung gibt. Gemäß Aussage der Stadtreinigung werden auf Rad- und Fußverkehrsflächen keine tausalzhaltigen Streumittel verwendet.

Sonstiges

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

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Durchführungsplan D22, festgestellt am 08.07.1952
- Durchführungsplan D172, festgestellt am 10.07.1956
- Baustufenplan Barmbek-Sued-Uhlenhorst, festgestellt am 10.09.1954

6 UMSETZUNG DER PLANUNG

6.1 Grunderwerb

Zukünftig wird es notwendig sein, Grunderwerb zu tätigen mit einem anschließenden Widmungsverfahren, da sich die Veloroutenplanung zum Teil auf Stadtgrünfläche befindet und zukünftig als Tiefbaufläche ausgewiesen werden muss, damit u.a. das zuständige Polizeikommissariat und die Verkehrsdirektion anweisungsbefugt sind. Dieses Verfahren wird parallel zum Planungsprozess durchgeführt.

6.2 Kosten, Nutzen und Finanzierung

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer 5.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirk Hamburg-Nord v. 01.03.2023. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-22003010-20009.22 (investiv) und 3-22003010-200031.26 (konsumtiv).

Gemäß der Kostenschätzung vom 15. Februar 2024 betragen die Gesamtkosten (Brutto) ca. 1.317.000,00 €.

6.3 Entwurfs- und Baudienststelle

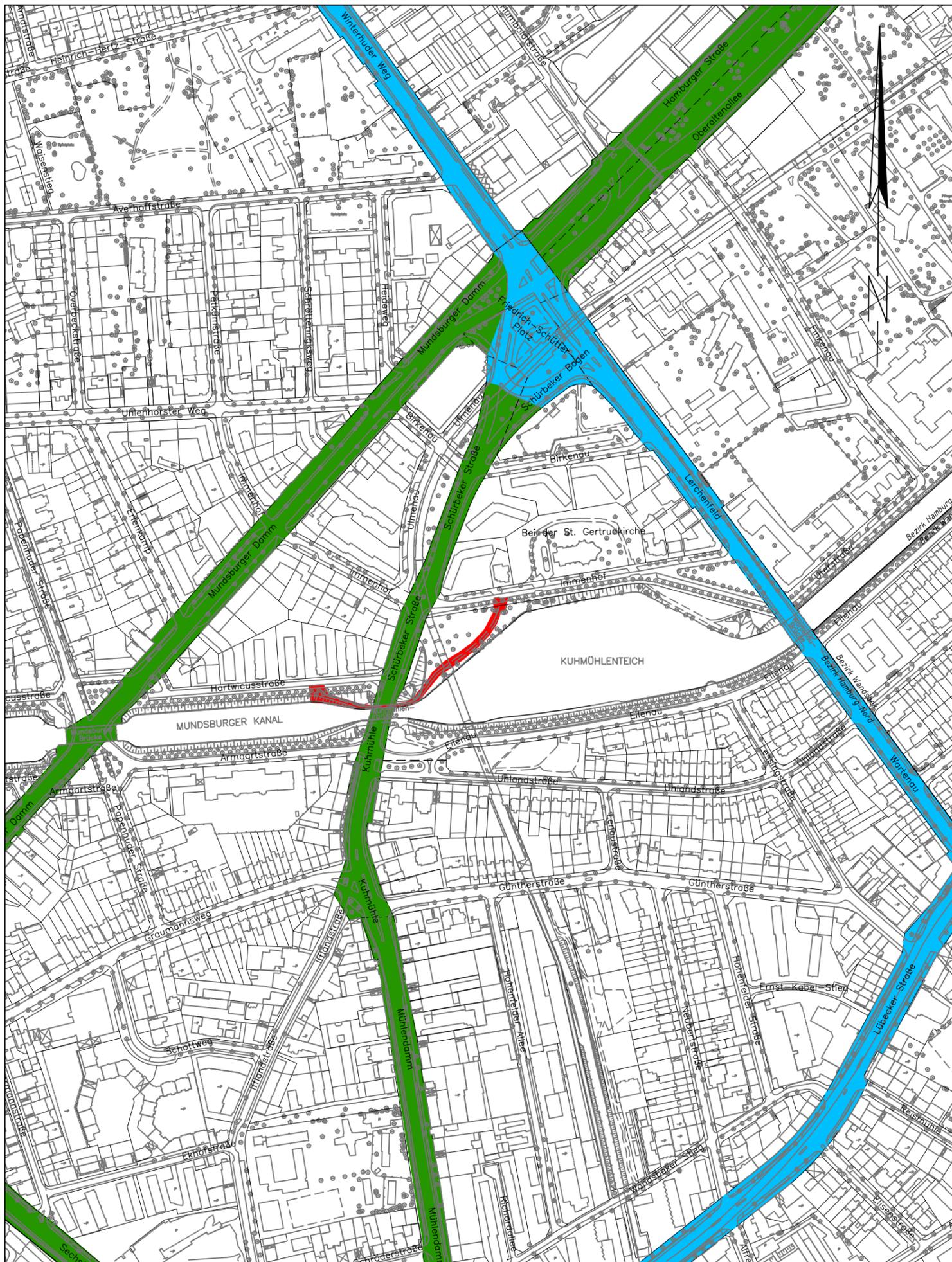
Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau – Nachhaltige Mobilität – N/MR24.

Mit der Bearbeitung ist das [REDACTED]

6.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Aufgrund der bezirklichen Maßnahme der Uferwandsanierung des Eilbekkanals (vom LSBG durchgeführt), kann die Veloroutenplanung, in Absprache mit der BVM, erst im 1. Quartal 2025 baulich umgesetzt werden. Grund hierfür ist der Umschlagplatz zwischen den Stationen 0+180 und 0+200. Dieser wird für die Lagerung von Baumaterial und -geräten benötigt und wird sowohl wasserseitig als auch landseitig über die Straße Immenhof angefahren.

Verfasst: Februar 2024 [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Legende

- Baustrecke
- Bundesstraßen
- Hauptverkehrsstraßen

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

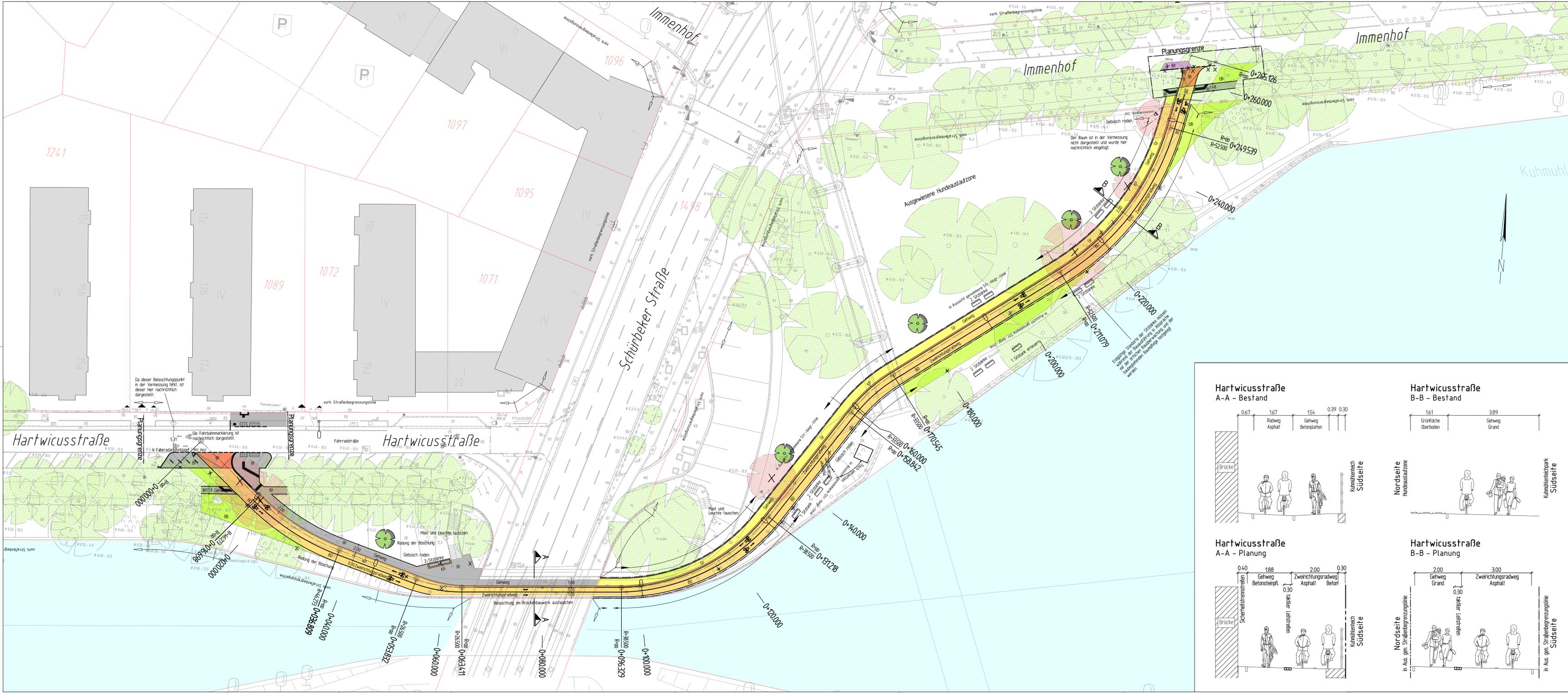
Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau



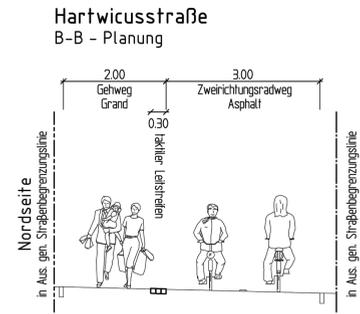
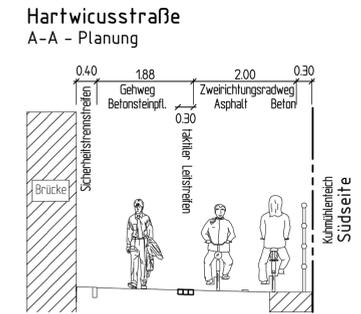
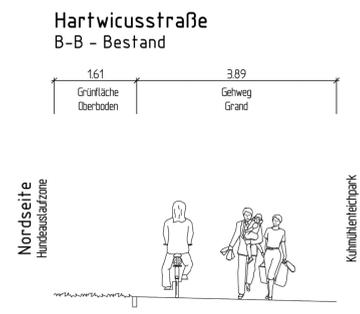
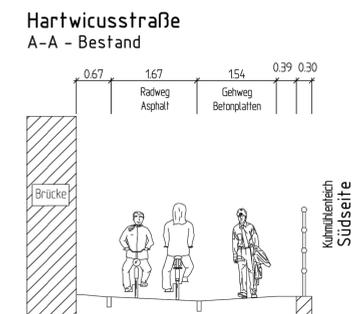
Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau



Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr		<div style="background-color: black; width: 100px; height: 40px; margin-bottom: 5px;"></div> Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, N/MR 240
Teilbaumaßnahme: Veloroute 6 - Hartwicusstraße (von Hartwicusstraße 17a bis Immenhof 10)		
Planinhalt: Übersichtskarte		Datum: Aufgestellt: Unterschrift, N/MR 20
Zeichnung Nr: RF-2019-007-ÜK-01	Maßstab: 1 : 5.000	Datum: Freigegeben: Unterschrift, N/MR-L
Datum: Geprüft:	Unterschrift, Technische Aufsicht	



- Legende:**
- gepl./ vorh./ aufz. Baum
 - Hochbord
 - abgesenkter Hochbord
 - Tiefbord 10/25
 - Tiefbord 8/20
 - Flurstücksgrenze
 - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
 - gepl./ vorh./ aufz. Beleuchtung
 - gepl./ vorh./ aufz. Straßenabl.
 - gepl. Straßenabl. in vorh. Lage
 - gepl./ vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
 - gepl./ vorh. Bank
 - geplanter Fahrradlehnbügel
 - taktile Leitelemente
 - Gr = Grاند
 - BD = Asphalt, gefärbt
 - Bit = Asphalt
 - Bf = Betonsteinpflaster, grau
 - Br = Betonsteinpflaster, rot
 - KP = Kleinpflaster
 - OB = Oberboden



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

Bedarfsgeber: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirksamt Hamburg - Nord
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 6 - Hartwicusstraße (von Hartwicusstraße 17a bis Immenhof 10)

Planinhalt: Lageplan 1/1

Zeichnung Nr.: RF-2019-007-LP-01 **Maßstab:** 1 : 250

Datum: **Geprüft:** **Freigegeben:**

Unterschrift, Technische Aufsicht: **Unterschrift, NMR-L:**

2. V e r s c h i c k u n g

Abwägung der zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 07.05.2021 eingegangenen Stellungnahmen

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
1.	BIS – VD52 / PK 31 Vom 11.06.2021	<p>Die Verkehrsdirektion stimmt der o.g. Planung grundsätzlich zu. Nachfolgende Anmerkungen wurden in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde am Polizeikommissariat 31 (PK 31) abgestimmt. Wir bitten um Beachtung und Berücksichtigung. Zunächst ist zu klären, um welche Flächen und Widmungen es sich bei dem überplanten Bereich handelt. Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen können nur auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorgenommen werden. Die Tatsache, dass lediglich eine öffentliche Fläche vorliegt, reicht hierfür nicht aus. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass alle Wege und Flächen, die mit Markierungen und Verkehrszeichen vorgesehen sind, auch über die entsprechende Widmung für die jeweiligen Verkehrsarten verfügen. Nach hiesigen Erkenntnissen, ist z.B. die gesamte Parkfläche ab Kuhmühlenbrücke bis Immenhof derzeit nicht nutzungsgerecht gewidmet. Solange dies und der Punkt bezüglich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen ungeklärt bleibt, ist die Straßenverkehrsbehörde nicht zuständig und anordnungsbefugt. Wir bitten daher um Übersendung des Inhaltes der betreffenden Widmungen und einer Mitteilung, aus der zweifelsfrei hervorgeht, welche Bereiche genau die öffentlichen Straßenverkehrsflächen umfassen. Für den Fall, dass die Straßenverkehrsbehörde zuständig ist, haben wir im Einzelnen folgendes festgestellt:</p> <p>1. Hartwicusstraße – Anschluss an die VR 6; Auf- und Ableitung:</p> <p>Hierbei wurde lediglich der Radverkehr beachtet, der die Fahr-</p>	<p>Dies wird in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt. Zukünftig wird der Bereich des Zweirichtungsradweges und Gehweges im Kuhmühlenteichpark (gem. Straßenbegrenzungslinie im Lageplan) als Tiefbaufläche umgewidmet. Dementsprechend ist Grund-erwerb erforderlich.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>radstraße in Richtung Osten befährt. Der Verkehr, der in westliche Richtung unterwegs ist und in die Veloroute einbiegen möchte, fährt entweder in die Gegenverkehrsspur ein oder wenn er diese rechtzeitig erkennen sollte (was unwahrscheinlich ist) – findet in richtiger Fahrtrichtung einen sehr ungünstigen spitzen Winkel vor. Um das Einfahren entgegen der Fahrtrichtung zu verhindern, wäre z.B. ein VZ 267 StVO denkbar, wobei dies nur für Fahrbahnen gilt und nicht für selbständig geführte Radverkehrsanlagen.</p> <p>Die schwalbenschwanzförmige Auf- und Ableitung müsste unseres Erachtens nach zweifach identisch und ohne bauliche Trennung ausgestaltet werden (hierzu Stichwort Fahrdynamik und Kurvenradius = zu eng und unfallträchtig). Im Lageplan ist lediglich die als Ableitung gekennzeichnete Anbindung an die Hartwicusstraße – abgesehen von der baulichen Mitteltrennung und der Beschilderung – geometrisch korrekt ausgebildet.</p> <p>Weiterhin ist die Radwegauf- und ableitung baulich falsch bzw. nicht den Regelwerken entsprechend dargestellt. Diese müssen als Gehwegüberfahrt mittels Tiefboard (Hochboard-Absenker-Tiefbord-Aufsteiger) klar erkennbar ausgestaltet und bis zum Ende mit dem gleichen Belag durchgepflastert werden. Zeichen 205 StVO entfällt durch diese Ausgestaltung. Das Zeichen 237 StVO im Bereich der Richtungstrennung ist zu entfernen. Radwegebenutzungspflicht besteht dort keine. Senkrechte Pfeile in Verbindung mit dem Sinnbild Radverkehr sind schon seit der StVO-Novelle im Jahr 2017 entfallen. Der Richtungspfeil (3 Richtungen - Hellebarde) vor dem Radfahrer-</p>	<p>Die Anschlüsse der Hartwicusstraße und des Immenhofs wurden gemäß des 2. Abstimmungstermins nach der 1. Planverschickung am 05.07.2023 gemeinsam mit dem Fachbereich Stadtgrün, dem PK 31 und der VD 52 diskutiert und abgestimmt. Die Gründe für die Umgestaltung der Einmündungsbereiche liegen unter anderem darin, dass der Baumbestand, welcher gehalten werden kann, besser geschützt werden kann. Zudem wurde sich in Abstimmungen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf diese Variante geeinigt, da diese die Vorfahrt klar regelt und es somit voraussichtlich nicht zu Verwirrung und damit einhergehenden Konflikten kommt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>piktogramm in Richtung Fahrradstraße ist verwirrend und falsch (überbeschildert) und muss entfallen. Die westliche Nebenfläche neben der Radwegaufleitung muss gegen verkehrswidriges Abstellen von Fahrzeugen gesichert werden (Fahrradbügel?)</p> <p>Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass der Radweg mit 1,50 m lediglich die Mindestbreite aufweist und somit nicht dem Veloroutenstandard entspricht.</p> <p>2. VR 6 – Planungen im Bereich der Parkanlage zwischen Hartwicusstraße und Kuhmühlenbrücke:</p> <p>Das VZ 237 StVO in Richtung Kuhmühlenbrücke ist ersatzlos zu entfernen. Sämtliche gegenläufig Pfeile sind schon seit der StVO-Novelle 2017 entfallen (hier betr. ZZ 1000-33). Die Gegenläufigkeit ergibt sich schon aus der baulichen Ausgestaltung und braucht nicht mehr angezeigt zu werden.</p> <p>Auch wenn im Erläuterungsbericht nachvollziehbare Gründe aufgeführt sind, handelt es sich hier um eine Prioritätenentscheidung. Auf Grund der Tatsache, dass es sich hier um eine Veloroutenplanung handelt, an die erhöhte Anforderungen zugunsten des Radfahrers aber auch an den Fußverkehr (siehe aktuellen Koalitionsvertrag und das Bündnis für den Rad und Fußverkehr) gestellt werden müssen, erschließt es sich der Straßenverkehrsbehörde nicht, wieso der Radweg mit 3,0 m breiter als der danebenliegende Gehweg mit 2,0 m ist. Dies widerspricht zudem dem Planungsgrundsatz: Radwege sollen nicht breiter als danebenliegende Gehwege sein.</p> <p>Auf Grund der Attraktivität der Örtlichkeit ist hier wetter- und zeitabhängig mit erhöhtem Fußgängeraufkommen zu rechnen. Unter Berücksichtigung der mobilitätseingeschränkten Personen und Personen mit Kinderwagen, Rollatoren usw. ist eine Breite von 2,0 m</p>	<p>Die Ausgestaltung der Auf- und Ableitung wird angepasst. Die Markierungen werden an die Vorgaben von VD / PK angepasst. Fahrradanhlenbügel werden vorgesehen.</p> <p>Auf Grundlage des uns vorliegenden Baumgutachtens werden in diesem Bereich Baumfällungen vorgesehen, sodass der Zweirichtungsradweg an dieser Stelle nicht getrennt werden muss und 3,0 m beträgt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Es wurde, nach intensiven Gesprächen, einer Befestigung in einer Gesamtbreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regelmaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regelmaß nicht zu unterschreiten.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>unzureichend. Hier besteht die Gefahr eines Ausweichens auf den Radweg und damit zu Behinderung und Gefährdungen von zu Fuß Gehenden. Darüber hinaus würde dies eine Verschlechterung zum derzeitigen Bestand bedeuten.</p> <p>In Höhe 0+027 (in Richtung Hartwicusstraße) muss ein Hinweis erfolgen, dass der in dieser Richtung fahrende Radverkehr nicht in die Radwegeableitung (Gegenverkehr) fährt.</p> <p>Außerdem ist das Zeichen 295 StVO von 0+031 bis 0+056 durchzuziehen, um Überholvorgänge von Rad Fahrenden untereinander und ggf. das Fahren in den Gegenverkehr zu verhindern.</p> <p>Letztlich ist es nach hiesiger Ansicht unverständlich, warum ein Radweg, welcher sich zudem im Verlauf einer Veloroute befindet, nicht normengerecht in rotem Pflaster ausgestaltet wird. Glensanda ist kein geeigneter Oberflächenbelag für eine Radverkehrsführung, sorgt für Irritationen und läuft dem Grundsatz der Erkennbarkeit und einheitlichen Ausgestaltung zuwider.</p> <p>3. VR 6 – Planungen unter der Kuhmühlenbrücke:</p> <p>Hierzu erfolgt wiederholt der Hinweis, dass bei einer Veloroute erhöhte Anforderungen an Breite und Ausgestaltung gestellt werden und die gegenläufige Radverkehrsführung Mindestmaße aufweist. Auch der Gehweg ist mit 1,88 m untermässig, auch wenn das Brückenfundament verständlicherweise keine größeren Breiten zulässt.</p> <p>4. VR 6 – Planungen im Park zwischen Kühmühlenbrücke und Immenhof:</p> <p>Zeichen 239 StVO entfällt, da es sich erkennbar um einen Gehweg</p>	<p>Die klare Trennung mittels Kleinpflasterstreifen zwischen Rad- und Fußverkehr, die im Bestand nicht vorhanden ist, führt aus unserer Sicht trotzdem zu einer Steigerung der Attraktivität der Parkanlage für alle Nutzer.</p> <p>Der Anschlussbereich wurde umgestaltet, s. Antwort von N/MR2 auf Stellungnahme von PK31/VD52 auf S. 2.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die Planung sieht vor, dass der Zweirichtungsradweg mit eingefärbtem Asphalt in „Glensanda-Optik“ befestigt wird. Der Gehweg soll mit Glensanda befestigt werden. Auch dies ist Vorgabe des Denkmalschutzamtes.</p> <p>Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs werden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und einer Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrenden ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>handelt. 1022-10 StVO kann alleinstehend angeordnet werden (StVO-Novelle 2017 – Reduzierung des „Schilderwaldes“). Zum Verhältnis Radweg – Gehweg siehe Punkt 2.)</p> <p>5. VR 6 – Anschluss Immenhof; Auf- und Ableitung:</p> <p>Hier ist eine Auf- und Ableitung analog des Anschlusses an die Hartwicusstraße ohne bauliche Mitteltrennung und als eindeutig erkennbare Gehwegüberfahrt mit durchgängigem Belag herzustellen.</p> <p>Die Pfeilgruppe (alle Richtungen) entfällt. Siehe hierzu die Ausführungen zu Punkt 1.</p> <p>Zeichen 237 StVO und des Zusatzzeichens 1000-33 entfällt. Siehe hierzu Ausführungen zu Punkt 2.</p> <p>Zur Ausgestaltung des Auf- und Ableitungsbereichs in Form einer Gehwegüberfahrt siehe ebenfalls Punkt 1.</p> <p>Zeichen 205 StVO ist zu entfernen, da baulich korrekte Radwegab- und aufleitungen geschaffen werden müssen.</p> <p>Die Gehwegbreite im Immenhof von 1,52m entspricht in keinsten Weise der ERA/ReStra und ist zu verbreitern.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Der Anschlussbereich wurde umgestaltet, s. Antwort von N/MR2 auf Stellungnahme von PK31/VD52 auf S. 2. Hier wird lediglich an den Bestand angeschlossen. Die Gehwegbreiten können aufgrund des vorhandenen und erhaltenswerten Baumbestandes nicht erhöht werden.</p>
2.	BIS – F 02	Keine Stellungnahme eingegangen.	
3.	LSBG IVS 1 vom 21.05.2021	Der LSBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht betroffen und hat keine Einwände gegen die Planung.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
4.	LSBG S2	Keine Stellungnahme eingegangen.	
5.	LSBG G1 Vom 31.05.2021	<p>Der auf Seite 5 aufgeführte Umschlagplatz im Kuhmühlenteichpark wird schon seit Jahren für Uferwanderneuerungen am Eilbekkanal genutzt und auch noch für weitere Maßnahmen am Eilbekkanal benötigt.</p> <p>Die derzeitige Sondernutzung gilt bis Ende Juni 2021 und bezieht sich auf den 3. Bauabschnitt am Eilbekkanal: nördliche Uferwand zwischen Richardstraßenbrücke und Wagnerstraßenbrücke. Diese Maßnahme wird bis Mitte des Jahres abgeschlossen sein.</p> <p>Der nächste Bauabschnitt (4. BA) befindet sich ebenfalls auf der Nordseite zwischen der Wagnerstraßenbrücke und der von-Essen-Straßenbrücke. Der 5. Bauabschnitt schließt sich östlich der von-Essen-Straßenbrücke an (Park Lortzingstraße).</p> <p>Bauwerksprüfungen haben für beide Abschnitte einen sehr schlechten baulichen Zustand ermittelt, so dass die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit nur noch unzureichend gegeben sind.</p> <p>Der Entwurf zum 4. BA ist fast abgeschlossen, für den 5. Abschnitt ist noch keine Planung erfolgt.</p> <p>Der Neubau der Uferwand im 4. Abschnitt zwischen der Wagnerstraßenbrücke und der von-Essen-Straßenbrücke ist ab Anfang 2022 bis Anfang 2023 geplant.</p> <p>Es wird von einem Bauablauf wie nachfolgend beschrieben ausgegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baustelleneinrichtung und vorbereitende Arbeiten (Rodungen, Kampfmittelerkundung...) • Schlickberäumung/Räumung Schüttung 	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweiser Rückbau der bestehenden Uferwand • Bauzeitliche Sicherung der bestehenden Uferwand • Rückbau der bestehenden Schrägpfähle • Einbringen der Spundwand • Hinterfüllung der Spundwand • Herstellung des Betonoberbaus • Herstellung des Verblendmauerwerks • Ausrüstung der Uferwand • Räumen der Baustelle <p>Hierbei sollte der Umschlagplatz für mindestens folgende Bautätigkeiten genutzt werden können (in Klammern jeweils die Dauer der Ausführung):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kampfmittelerkundung (etwa 1-2 Monate zu Baubeginn) • Schlickberäumung, Beräumung Geröll (etwa 4 Wochen nach Abschluss Kampfmittelerkundung) • Teilweiser Rückbau der bestehenden Uferwand (etwa 4 Wochen nach Abschluss Kampfmittelerkundung) • Baustelleneinrichtung für das Einbringen der Spundwände und der Mikropfähle (1-2 Wochen nach Abschluss der Schlickberäumung) • Lieferung Spundwandbohlen und Materialien Mikropfähle (1-2 Wochen nach Baustelleneinrichtung) • Räumen der Baustelle nach Fertigstellung der Gründungselemente (2 Wochen etwa 2 Monate nach dem Einrichten der Baustellen für das Einbringen der Spundwände und der Mikropfähle). <p>Die vorgenannten Bautätigkeiten werden in etwa in der Anfangshälfte der Gesamtmaßnahme ausgeführt (etwa 5 bis 6 Monate ab Anfang 2022).</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:	
	<p>Steht der Umschlagplatz am Kuhmühlenteich die gesamte Bauzeit zur Verfügung, vereinfacht dies den Bauablauf für die weiteren Bau-tätigkeiten, reduziert die Kosten und senkt das Ausführungsrisiko. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die E-Mail von [REDACTED] [REDACTED] vom 27.04.2021, in der die Wichtigkeit des Umschlagplatzes zur Abwicklung der Uferwandmaßnahmen verdeutlicht wurde.</p> <p>Für die Durchführung des anstehenden 4. Bauabschnittes wäre ein späterer Baubeginn der Veloroute 6 sinnvoll. Die Umsetzung des 5. Bauabschnittes ist zeitlich noch nicht termi-niert, sollte aber zeitlich im Anschluss an den 4. BA erfolgen, um die Maßnahmen am Eilbekkanal insgesamt abzuschließen. Hier müssten dann Vorkehrungen getroffen werden, um die neu hergestellte Velo-route nicht zu beeinträchtigen (ggfs. Lastverteilungsplatten).</p>	<p>Mit dem LSBG und der BVM wurde hinsichtlich des Bauzeitfensters abgestimmt, dass die Veloroutenmaß-nahme zwischen den beiden Bauabschnitten 4 und 5 der Uferwandsanierung baulich hergestellt wird. Dies wird voraussichtlich im 1. Quartal 2025 erfolgen. Dar-über hinaus stimmt sich der Bezirk in der Ausführungs-planung mit dem LSBG ab.</p>	
6.	LSBG Kost Vom 17.06.2021	<p>Seitens der Kost unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses ist die Alternative 1 Parkanlage naheliegend. In unmittelbarer Nähe befindet sich die Maßnahme Schwanenwik / Hohenfelder Bucht M-KOST20-175 (09.03.3030 – 30.04.2025), die erhebliche Auswirkung auf die Gegend hat. Eine zusätzliche langfristige Beeinträchtigung der Schürbeker Straße ist im oben genannten Zeitraum aus Sicht der Kost schwer vorstellbar.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Schürbeker Straße wird im Zuge der Bauausführung der hier vor-liegenden Veloroutenmaßnahme nicht beeinträchtigt, da die Arbeiten sich auf die Hartwicusstraße, den Im-menhof und den Kuhmühlenteichpark beschränken.</p>
7.	LSBG Ingenieur- bauwerke Vom 26.05.2021	<p>Für den LSBG, Geschäftsbereich Konstruktive Ingenieurbauwerke melde ich Fehlanzeige.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
8.	LSBG Brücken- betrieb	<p>Keine Stellungnahme eingegangen.</p>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
9.	LSBG B310 Vom 21.05.2021	Mit Ihrer Planung greifen Sie in das Brückenbauwerk BwNr. 30, Kuhmühlenbrücke ein. Alle Eingriffe sind mit dem LSBG, B31 abzustimmen. Sofern sich durch die verkehrlichen Änderungen geänderte Belastungssituationen für das Bauwerk ergeben oder Geländehöhen für den Radverkehr angepasst werden müssen (Geländehöhe min 1,30m!) sind wir als LSBG mit dem Umbau zu beauftragen. Ich bitte darum, dass alle weiteren Planungen das Bauwerk betreffend mit uns frühzeitig abgestimmt werden.	Dies wird berücksichtigt.
10.	BVM Amt V Vom 22.06.2021	Aus der Planzeichnung wird nicht deutlich, ob der Gehweg unter der Schürbeker Straße ebenfalls mit Grand befestigt werden soll. Aus Gründen der Haltbarkeit bzw. des Unterhaltungsaufwandes wird empfohlen, den Gehweg im Bereich der Unterführung sowie die Rampe zur Hartwicusstraße mit Gehwegplatten zu befestigen. Gerade auf der Gefällestrecke kommt es sonst schnell zu Auswaschungen und Erosion.	Dies wird berücksichtigt. Da der Gehweg zwischen der Kuhmühlenbrücke und der Hartwicusstraße auch im Bestand mit Gehwegplatten aus Beton befestigt ist und das Gefälle in diesem Bereich sehr stark ist, wird dieser Abschnitt auch zukünftig mit grauem Betonsteinpflaster befestigt.
11.	BWFGB vom 26.05.2021	Die Hartwicusstraße ist bereits erstmalig endgültig hergestellt, sodass keine weiteren Erschließungsbeiträge erhoben werden können.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
12.	Kulturbehörde Denkmalschutz- amt	Keine Stellungnahme eingegangen.	
13.	HHVA (ÖB) vom 17.06.2021	Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. <ul style="list-style-type: none"> - Demontage von fünf GM 3,15m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von acht GM 4,0m mit Aufsatzleuchte. - Punktueller Tausch von zwei GM 4,0m einschließlich Leuchte, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von einem AM 7,5m mit Langfeldleuchte. 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Hinweis zu Beleuchtungsstandorten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der neue Auslegermast in der Hartwicusstraße verbessert die Beleuchtung im Gehwegbereich für die neue Veloroute. - Im Zuge dieser Maßnahme sollten ebenfalls die Leuchten unter der Kuhmühlenbrücke getauscht werden. Dazu sind ggf. Anpassungen am Taubenschutzgitter erforderlich. <p>Hinweis zu Schutzabständen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßgabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65 m - Schutzabstand (lichte Maßgabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25 m - Schutzabstand (lichte Maßgabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0 m <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung wurden gemäß der Stellungnahme von HHVA-ÖB übernommen. Durch die Anpassung der Planung kann es jedoch zu Abweichungen kommen. Daher bitten wir um erneute Überprüfung und Zusendung eines aktualisierten ÖB-Lageplans auf Basis des Lageplans aus der 2. Planverschickung. Zudem wird darauf hingewiesen, dass es aufgrund starker Wurzelaktivität der Bestandsbäume in der Parkanlage zu starken Eingriffen in Wurzelbereiche beim Einbau von der öffentlichen Beleuchtung kommen wird.</p>
14.	<p>HHVA (LSA) vom 04.06.2021</p>	<p>Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand keine Lichtsignalanlagen betroffen.</p> <p>Sofern sich die Planungsgrundlage ändern sollte, benötigen wir für den Umbau von Lichtsignalanlagen alle angeordneten Unterlagen sowie eine unterzeichnete Kostenübernahmeerklärung ca. 15 Wochen vor Baubeginn.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>
15.	<p>Dataport vom 21.05.2021</p> <p>Dataport</p>	<p>Für eine mögliche geplante Erweiterung der Infrastruktur durch den zuständigen Fachbereich Realisierung Linientechnik bei Dataport haben wir Ihre Anfrage dorthin zur endgültigen Prüfung und endgültigen Stellungnahme weitergeleitet.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>vom 21.05.2021</p> <p>Wir haben die Verschickungsunterlagen zur Veloroute 6, Hartwicusstraße zwischen Hartwicusstraße 17a und Immenhof erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können, sind wir von der Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
16. Hamburger Hochbahn (HHA)	Keine Stellungnahme eingegangen.	
17. Stromnetz Hamburg vom 14.06.2021	Die Stromnetz Hamburg GmbH plant aktuelle in dem von Ihnen überplanten Gebiet keine eigeninitiierten Maßnahmen. Auch sind bedingt durch Ihre Maßnahmen keine Anpassungen an unserem Bestandsnetz notwendig.	Dies wird zur Kenntnis genommen
18. SRH vom 16.06.2021	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat den Ausbau der Veloroute im Bereich Hartwicusstraße zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.</p> <p>Für das maschinelle Streuen und Räumen des Radfahrweges im Rahmen des Winterdienstes ist jedoch eine Durchfahrtsbreite von ca. 1,70 erforderlich. Wir bitten um Prüfung.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Die Breite wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
19. Handelskammer vom 17.06.2021	Wir haben zur vorgelegten Planung keine Anmerkungen oder Bedenken.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
20.	Handwerkskammer	Keine Stellungnahme eingegangen.	
21.	HSE vom 04.06.2021	<p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Es wird auf die zwischen Stat. 0+120 und 0+130 vorhandene Auslassleitung 3000/1700 hingewiesen.</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 Leitungen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles). - Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150 kN 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 Aushubarbeite 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. 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. 	Diese Hinweise werden berücksichtigt.
22.	HWW vom 04.06.2021	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <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 (██████████) 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 Netzbetrieb Mitte, ██████████</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, sind in dem von Ihnen geplanten Bereich keine Armaturen und Leitungen von uns vorhanden.</p>	<p>Diese Hinweise werden berücksichtigt.</p>
<p>23. Hamburg Energie vom 04.06.2021</p>	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>24. servTEC vom 04.06.2021</p>	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der servTEC dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern. 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 maß-</p>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		stabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	Diese Hinweise werden berücksichtigt.
25.	ADFC vom 15.06.2021	<p>Wir begrüßen, dass hier ein Lückenschluss für die Veloroute 6 geplant wird. Allerdings sehen wir bei der nun ausgewählten Alternative nicht, dass eine leistungsfähige Radverkehrsverbindung geschaffen werden kann, die rund um die Uhr und im jeweils eigenen Tempo von allen Radfahrenden genutzt werden kann.</p> <p>Die Führung durch die sehr unübersichtliche Engstelle unter der Brücke bewerten wir als inakzeptabel für eine Veloroute auf einem so zentrumsnahen Abschnitt. Hier fehlen Sichtbeziehungen, was den Ort noch mehr zu einem Angstraum macht und die Maße sind kritisch für Begegnungsverkehr.</p> <p>In der gewählten Alternative gibt es enormes Konfliktpotential, dem in der vorliegenden Planung nicht ausreichend begegnet wird. Eine angrenzende Hundeauslaufzone und eine wassergebundene Decke des Gehweges sorgen nicht für ungestörtes Radeln, auf einer Breite von 3 m ist Überholen bei Gegenverkehr kaum möglich. Die Abwägung der Alternativen kommt zur Schlussfolgerung, dass es im Park weniger Konflikte gibt, dem widersprechen wir ausdrücklich.</p>	<p>Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrende ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p> <p>Gemäß der Vorgaben des Denkmalschutzamtes darf die Hundeauslaufzone nicht eingefriedet oder eingezäunt werden. Zudem muss der Gehweg in Grand hergestellt werden, da die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche Teil eines denkmalgeschützten Ensembles sind. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Es wurde nach intensiven Gesprächen, einer Befestigung in einer Gesamtbreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regelmaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regelmaß nicht zu unterschreiten.</p> <p>Es wurde im Vorwege zur Verschickung mit Vertretern</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>An Markttagen werden Radfahrende über Eilenau - Armgartstraße geleitet. Wir sehen auch in dieser Führung eine geeignete Alternative, die hier nicht einmal untersucht wurde, obwohl man damit auch eine einheitliche Führung für jeden Tag erreichen könnte. Die Fahrbahn in Eilenau ist mindestens im hier relevanten Abschnitt westlich Lerchenfeld überdimensioniert, dort wäre Platz für eine geeignete Radverkehrsplanung. Da das Lerchenfeld jetzt durch den LSBG überplant wird, wäre mit entsprechender Absprache sogar eine Berücksichtigung von Radverkehr stadtauswärts im Knoten Eilenau/Lerchenfeld einplanbar. An der Mundsburger Brücke verschwenkt die VR sowieso zur Armgartstraße. Also könnte mit der Führung Lerchenfeld - Eilenau - Armgartstraße eine geradlinigere Lösung geschaffen werden. Bei dieser Alternative würde an der Papenhuder Straße dann eine Querung eingespart.</p> <p>Insgesamt favorisieren wir also eine gute, leistungsfähige und wochentagsunabhängige Führung der VR über einen entsprechenden Ausbau auf der Route Lerchenfeld – Eilenau - Armgartstraße. Diese ist stadteinwärts auf jeden Fall realistisch und brauchbarer als die hier geplante Führung durch die Parkanlage. Stadtauswärts ginge die Führung über Harwicusstraße, eine neue LSA über die Schürbeker Straße und weiter über Immenhof, falls in der Armgartstraße – Eilenau zunächst keine Lösung für die Gegenrichtung geschaffen wird.</p> <p>Zur konkret vorgelegten Planung haben wir die hier aufgelisteten Anregungen und Kritikpunkte, die im Folgenden unter 2. ausführlich dargestellt und begründet werden:</p>	<p>des Bezirks, des Denkmalschutzamtes, der BVM und des planenden Ingenieurbüros über eine Verlegung der Veloroute diskutiert. Einer Verlegung wurde jedoch aufgrund der zu erwartenden geringen Akzeptanz nicht zugestimmt. Die Parkanlage wird bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden frequentiert. Es wird davon ausgegangen, dass auch wenn Alternativen zur Verfügung stehen, die attraktivste Route genutzt wird (Parkanlage). Die Festlegung der Veloroutenverläufe durch die BVM hat zudem bereits vor Jahren stattgefunden. Wenn im weiteren Planungsverlauf die Veloroutenführung durch die Parkanlage verworfen wird, müssen Umlaufsperrern oder ähnliches implementiert werden, um Radfahrende davon abzuhalten durch die Parkanlage zu fahren. Auch die Untersuchung von Alternativrouten hat gezeigt, dass die Vorteile, die Route durch die Parkanlage zu legen, den Nachteilen überwiegen, nähere Informationen dazu im Kapitel 3.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>1. Anbindung Hartwicusstraße 2. Engstelle unter der Brücke 3. Radwegbreite 4. Anbindung Immenhof 5. Führungsalternative unabhängig vom Park 6. Gehwegoberfläche und -breite 7. Anbindung der Treppen an den Gehweg 8. Hundeauslaufzone 9. Winterdienst 10. Fahrradparken</p> <p>2. Detaillierte Analyse und Bewertung 2.1 Anbindung Hartwicusstraße a) Die zu Alternative 1 im EB beschriebene Anbindung, quasi eine in den Park abbiegende Fahrradstraße, sehen wir als deutlich geeigneter an. Es bleibt unklar, warum die Planung an der Stelle angepasst wurde. Die Planung, die nun der derzeitigen Situation nahezu entspricht, zwingt Radfahrende zu einer deutlichen Reduktion der Geschwindigkeit. Der Verkehr, auch Autos auf der Fahrradstraße Hartwicusstraße haben weiterhin Vorfahrt gegenüber Radfahrenden auf der Veloroute. Wünschenswert und angebracht wäre es genau andersherum, dass also die Veloroute bevorrechtigt verläuft.</p> <p>b) Bei der Aufleitung aus Hartwicusstraße in die Parkanlage werden Radfahrende aus Hartwicusstraße Ost nicht berücksichtigt, die Aufleitung ist nur schräg Richtung Mundsbürger Brücke ausgerichtet. Hier ist zu befürchten, dass Radfahrende den Radweg der Gegen-</p>	<p>Die Anschlüsse der Hartwicusstraße und des Immenhofs wurden gemäß des 2. Abstimmungstermins nach der 1. Planverschickung am 05.07.2023 gemeinsam mit dem Fachbereich Stadtgrün, dem PK 31 und der VD 52 diskutiert und abgestimmt. Es wurde sich für diese Variante entschieden, da die Vorfahrt durch den Anschluss des Radweges an die Fahrbahnen der Hartwicusstraße und des Immenhofs über einen abgesenkten Bordstein klar geregelt ist. Der Radverkehr muss dem Verkehr auf der jeweiligen Straße Vorfahrt gewähren.</p> <p>Die Anschlüsse an die Hartwicusstraße wurden komplett angepasst. Es wurde darauf geachtet, dass Rad-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>richtung nutzen werden. Eine entsprechende trichterförmige Aufweitung der westlicheren Aufleitung würde hier Abhilfe schaffen.</p> <p>c) In dem Bereich, wo die Radwege nach Fahrtrichtung getrennt sind, sollten diese in 2 m Breite angelegt werden. Wir bitten außerdem zu prüfen, ob die Radwege auch im Bereich der Bäume (unter Beachtung des Baumschutzes) durchgängig in 2 m Breite geführt werden können. Andernfalls sollte nur in dem Bereich eine kurze Einengung erfolgen.</p> <p>d)Für eine gute Sichtbeziehung müssen mindestens die Inseln zu beiden Seiten der Aufleitungen freigehalten werden von parkenden Autos, besser wäre es, den Bereich noch etwas breiter zu gestalten. Auf den „Nasen“ sollte das Parken baulich verhindert werden, z. B. durch weitere Fahrradabstellbügel.</p> <p>e) Wo Zufußgehende die Hartwicusstraße überqueren können, ist nicht ersichtlich. Die Radverkehrsanlage ist die einzige Stelle, an der keine Autos parken, daher sollte unbedingt eine separate Möglichkeit geschaffen werden, die Fahrbahn vom Gehweg aus zu erreichen.</p> <p>2.2 Engstelle unter der Brücke</p> <p>Die unübersichtliche Engstelle unter der Brücke und in einer Kurvensituation entspricht nicht dem Standard, den eine Veloroute so zentrumsnah haben sollte. Die Probleme sind offensichtlich: Unter der Brücke ist der Radweg von beiden Seiten kommend erst im letzten Moment einsehbar, bei bestimmten Lichtverhältnissen (tief stehende Sonne, unten am Kanal auch mal Nebel) ist die Sicht nochmals eingeschränkt. Zweirichtungsverkehr auf nur 2 m Breite zu führen ist daher hier besonders konfliktträchtig, besonders, da auch der für einen Park recht schmale Gehweg kaum reichen wird und Zufußgehende den Radweg bei Bedarf mit nutzen.</p>	<p>fahrende aus allen Fahrtrichtungen in die Parkanlage einbiegen bzw. aus der Parkanlage ausfahren können.</p> <p>Dies wird angepasst.</p> <p>Auf Grundlage des uns vorliegenden Baumgutachtens werden in diesem Bereich Baumfällungen vorgesehen, sodass der Zweirichtungsradweg an dieser Stelle breiter und zusammengeführt werden kann.</p> <p>Eine ungesicherte, getrennte Quermöglichkeit (Bordansichten 0 cm bzw. 6 cm) wird vorgesehen.</p> <p>Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrende ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>Die zwei Jahre alte Verkehrszählung der Radfahrenden im Park gibt nicht einmal die aktuelle Situation wieder. Außerdem erfolgte sie vor Fertigstellung der VR6-Querung über das Lerchenfeld, wo bei Uferstraße – Immenhof ohne die LSA und über eine durchgezogene Linie nur ein geringer Teil der Radfahrenden gequert hat. Eine weitere deutliche Steigerung der Radverkehrszahlen wird zudem angestrebt, dieser Bereich ist dafür nicht ausreichend ausgelegt. Bei einer Führung auf 1 m Breite je Richtung ist Überholen nicht möglich, bei Radfahrenden mit Lastenrädern oder Anhängern wird schon eine einfache Begegnung zum Problem.</p> <p>a) Wenn hier an der Planung festgehalten werden soll, schlagen wir vor, eine Verbreiterung wasserseitig als eine Art angehängte Brücke vorzusehen.</p> <p>b) Der Radweg sollte so bald wie möglich beidseitig der Brücke wieder verbreitert werden, nicht über eine unnötig lange Strecke (Kurvenbereich östlich der Unterführung) so untermaßig sein.</p> <p>c) Richtungspfeile und auch Fahrradpiktogramme sollten häufiger wiederholt werden, um Radfahrende und Zufußgehende „in ihrer Spur“ zu halten und damit Konflikte vorzubeugen.</p> <p>2.3 Radwegbreite Der Zweirichtungsradweg im Park sollte eine Breite von 4 m aufweisen, mindestens aber 3,5 m. Auf einer Veloroute, besonders in einem Park, sollte man auch mal nebeneinander fahren können, zumindest bei einfachem Gegenverkehr und es sollten sich auch entspannt Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern begegnen können.</p>	<p>Es wurde nach intensiven Gesprächen mit dem Denkmalschutzamt, einer Befestigung in einer Gesamtbreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regemaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regemaß nicht zu unterschreiten.</p> <p>Eine Verbreiterung des Bereichs unter der Kuhmühlenbrücke wurde während der Planung bereits diskutiert, jedoch verworfen, da viele Dampfer den Kanal befahren und dieser entsprechend nicht eingengt werden kann.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Es wurde nach intensiven Gesprächen mit dem Denkmalschutzamt, einer Befestigung in einer Gesamtbreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regemaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regemaß nicht zu unterschreiten.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>2.4 Anbindung Immenhof</p> <p>a) Die Einmündung in den Immenhof sollte etwas trichterförmig aufgeweitet werden. Ein größerer Innenradius hilft, dass Radfahrende sich besser auf die Fahrbahn einordnen können.</p> <p>b) Wir schlagen vor, hier eine Vorfahrt für die Veloroute einzurichten, möglicherweise mit einer Art Gehwegüberfahrt westlich der Aufleitung als Schutz. Ein Beispiel zur Bevorrechtigung einer reinen Radverkehrsführung gegenüber einer Straße findet sich in der Restra als Beispiel 29 (Plangleiche Querungsstelle).</p> <p>2.5 Führungsalternative unabhängig vom Park</p> <p>Stadteinwärts ist mit der Führung an Marktagen über Armgartstraße bereits eine Alternative für den Park nutzbar. Auch kann man problemlos über Immenhof – Schürbeker Straße fahren, wenn man z. B. nachts die unübersichtliche Situation unter der Brücke und den Park meiden möchte. Stadtauswärts fehlt so eine Möglichkeit. Wir schlagen vor, über Schürbeker Straße eine LSA auf Höhe Hartwicusstraße vorzusehen, die mit der LSA Armgartstraße gemeinsam geschaltet wird, um auch stadtauswärts eine Lösung zu schaffen und damit dem Geisterradeln in Armgartstraße - Eilenau oder Schürbeker Straße vorzubeugen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>In gemeinsamen Gesprächen mit dem zuständigen Polizeikommissariat 31 und der VD 52 wurde sich für den Anschluss der Radverkehrsanlagen an den Immenhof bzw. die Hartwicusstraße über abgesenkte Hochbordsteine geeinigt. Hier ist die Vorfahrt klar geregelt, und zwar so, dass die Radfahrenden aus der Parkanlage dem Verkehr auf der jeweiligen Straße Vorfahrt gewähren müssen. Es wurden auch alternative Lösungen, die eine Bevorrechtigung der Veloroute vorsehen (z.B. abknickende Fahrradstraße, siehe Erläuterungsbericht) diskutiert und aufgetragen. Da diese Lösung jedoch nicht einheitlich an beiden Anschlüssen umgesetzt werden kann, wurde sich für die Einheitlichkeit auf beiden Anschlussseiten entschieden, damit es nicht zu unnötigen Verwirrungen und Konfliktpunkten kommt.</p> <p>Es wurde im Vorwege zur Verschickung mit Vertretern des Bezirks, des Denkmalschutzamtes, der BVM und des planenden Ingenieurbüros über eine Verlegung der Veloroute diskutiert. Einer Verlegung wurde jedoch aufgrund der zu erwartenden geringen Akzeptanz nicht zugestimmt. Die Parkanlage wird bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden frequentiert. Es wird davon ausgegangen, dass auch wenn Alternativen zur Verfügung stehen, die attraktivste Route genutzt wird (Parkanlage). Die Festlegung der Veloroutenverläufe</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>2.6 Gehwegoberfläche und -breite</p> <p>a) Ein Gehweg mit einer Grandoberfläche neben einem asphaltierten Radweg lädt Zufußgehende praktisch dazu ein, den Radweg zu nutzen: Bei oder nach Regen sind Grandwege leicht matschig und werden auch von Zufußgehenden gemieden. In der Uferstraße wird häufig die Fahrbahn genutzt. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle etc. lassen sich bereits bei trockenen Wegen auf Grand erheblich schwerer bewegen. Daher sollte auch der Gehweg aus nicht-wassergebundener Oberfläche sein (ebenes Betonpflaster oder ebenfalls Asphalt, wie im Eilbekpark).</p> <p>b) Die gleiche Färbung der Wege für Fuß und Rad und ein Verzicht auf einen taktilen Leitstreifen zwischen den Wegen sollen laut Erläuterungsbericht dafür sorgen, dass die Veloroute kaum ausfällt. Genau darin sehen wir ein Problem, weil Zufußgehenden und spielenden Kindern suggeriert wird, dass alles ein breiter Parkweg ist. Natürlich müssen Radfahrende Rücksicht nehmen, aber der Verlauf der Veloroute sollte sehr deutlich erkennbar sein.</p> <p>c) Wie die Erfahrung aus dem Eilbekpark zeigt, können die Bereiche für Fuß und Rad kaum deutlich genug gekennzeichnet werden, daher schlagen wir auch für den Gehweg Fußgänger*innen-Piktogramme vor.</p>	<p>durch die BVM hat zudem bereits vor Jahren stattgefunden. Wenn im weiteren Planungsverlauf die Velorutenführung durch die Parkanlage verworfen wird, müssen Umlaufsperrern oder ähnliches implementiert werden, um Radfahrende davon abzuhalten durch die Parkanlage zu fahren. Auch die Untersuchung von Alternativrouten hat gezeigt, dass die Vorteile, die Route durch die Parkanlage zu legen, den Nachteilen überwiegen, nähere Informationen dazu im Kapitel 3.</p> <p>Eine Befestigung des Gehwegs mit bspw. Betonsteinpflaster wurde seitens des Denkmalschutzamtes abgelehnt.</p> <p>Zwischen Geh- und Zweirichtungsradweg ist ein Kleinpflasterstreifen als taktile Trennung geplant. Die Färbung des Asphalts in einem grandähnlichem Ton war bereits ein Kompromiss zwischen dem Bezirk und dem Denkmalschutzamt. Ursprünglich war die Forderung des Denkmalschutzamtes, dass auch der Zweirichtungsradweg mit Grand befestigt wird.</p> <p>Da der Gehweg größtenteils mit Grand befestigt wird, lassen sich hier Piktogramme nicht anordnen. Die bauliche Trennung zwischen dem Gehweg und dem Zweirichtungsradweg mittels Kleinpflaster wird als ausrei-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>d) Die Breite von 2 m ist für den Gehweg in einer Parkanlage sehr gering. Wenn sich jeweils nebeneinander gehende Personen begegnen, müsste man im Gänsemarsch gehen – oder weicht auf den Radweg aus.</p> <p>2.7 Anbindung der Treppen an den Gehweg Zufußgehende müssen am Fuß der Treppen westlich der Brücke den Radweg queren. Hier ist die Situation unübersichtlich. Die Planung sollte das berücksichtigen. Radfahrende stadteinwärts wollen den Schwung nutzen und dort nicht fast anhalten müssen.</p> <p>2.8 Hundeauslaufzone Fast entlang der gesamten Führung der Veloroute durch den Park befindet sich eine Hundeauslaufzone. Diese soll offenbar erhalten bleiben. Durch die verbesserte Oberfläche wird sich die Geschwindigkeit des Radverkehrs deutlich erhöhen und wir sehen auch hier Konfliktpotential. Wenn möglich, sollte eine Alternative für die Fläche gefunden werden.</p> <p>2.9 Winterdienst</p>	<p>chend eingeschätzt.</p> <p>Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Es wurde, nach intensiven Gesprächen, einer Befestigung in einer Gesamtreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regelmaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regelmaß nicht zu unterschreiten.</p> <p>Die Lage des Rad- und Gehweges wurde getauscht, sodass Zufußgehende hier nun ohne Querung des Radwegs zu den Treppen gelangen können.</p> <p>Gemäß der Vorgaben des Denkmalschutzamtes darf die Hundeauslaufzone nicht eingefriedet oder eingezäunt werden. Zudem muss der Gehweg in Grand hergestellt werden, da die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche Teil eines denkmalgeschützten Ensembles sind. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<p>Da der offizielle Verlauf der Veloroute durch den Park führt und es hier deutliche Höhenunterschiede gibt, sollte unbedingt Winterdienst mit geplant werden, da die Route sonst bei Glätte schnell unbenutzbar wird. Hier ist bereits früh morgens nennenswerter Berufsverkehr unterwegs.</p> <p>2.10 Fahrradparken</p> <p>Im Bereich von Hartwicusstraße und Immenhof könnten noch einige weitere Bügel zum Fahrradparken hilfreich sein. Es bietet sich an, dort das Rad zu parken, um den Park zu Fuß zu nutzen. Bügel können auch unterstützen, die nötigen Sichtbereiche von Falschparkenden freizuhalten.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>An geeigneten Stellen werden weitere Fahrradanhänger vorgesehen.</p>
26.	<p>Fuss e.V. vom 15.06.2021</p>	<p>Wir finden die geplante Führung der Veloroute durch die Grünanlage sehr unbefriedigend. Vor allem stört uns, dass der Gehweg und der Radweg direkt nebeneinander liegen. Da uns beide unterdimensioniert erscheinen, sind die Konflikte vorprogrammiert. Der Gehweg ist ein Spazierweg, auf dem Menschen z.B. mit Kinderwagen unterwegs sind, nebeneinander gehen, stehen bleiben, wenn sie Bekannte treffen. Für diese Bedarfe sind 2 m Breite nicht ausreichend, besonders wenn direkt daneben Radfahrer*innen mit hoher Geschwindigkeit vorbeibrettern. Deshalb lehnen wir die derzeitige Planung ab.</p>	<p>Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Es wurde, nach intensiven Gesprächen, einer Befestigung in einer Gesamtbreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem Gehweg wird ein Sicherheitstrennstreifen aus Kleinpflaster verlegt, der zusätzlich die Trennung der beiden Verkehrsträger baulich visualisieren soll.</p>
27.	<p>Bezirks-Seniorenbeirat vom 16.06.2021</p>	<p>Wir begrüßen die weitere Herstellung der Veloroute 6. Allerdings lehnen wir die Routenführung durch den Park unter der Brücke entschieden ab.</p> <p>Schon heute besteht ein extrem hohes Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Fußgängern, insbesondere Senioren, (Groß-)Eltern mit Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen. Es ist völlig unangemessen, hier von einer hohen Akzeptanz zu sprechen und missachtet die Gefährdung der Menschen.</p> <p>Ein gemeinsamer Ortstermin, insbesondere Am Wochenende, hätte</p>	<p>Dass von einer hohen Akzeptanz gesprochen wird, liegt daran, dass Radfahrende bereits heute überwiegend durch die Parkanlage fahren und die Alternativen (z.B. über den Knoten Immenhof / Schürbeker Straße) nicht nutzen. Dies wird auch zukünftig so sein, auch wenn die Veloroute einen anderen Verlauf hat oder Alternativen angeboten werden. Viele Radfahrende suchen sich die attraktivste und kürzeste Strecke durch den Kuhmühlenteichpark aus. Wenn im weiteren Planungsver-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>deutlich gemacht, dass diese Planung mit minimalsten Breiten bei höchster Frequentierung unmöglich ist. Wir erwarten, dass ernsthafte Alternativen geprüft werden. Dazu gehört auch die Alternative über Eilenau – Armgartstraße, die schon heute an Wochenmarkttagen als Veloroute genutzt wird. Im übrigen kann Radfahrern durchaus zugemutet werden, auch mal an einer Ampel halten zu müssen.</p>	<p>lauf die Veloroutenführung durch die Parkanlage verworfen wird, müssen Umlaufsperrern oder ähnliches implementiert werden, um Radfahrende davon abzuhalten durch die Parkanlage zu fahren. Dazu kommt, dass die Festlegung der Verläufe der Velorouten bereits vor mehreren Jahren stattgefunden hat, sodass die Strecke durch den Kuhmühlenteichpark durch die BVM mit unterschiedlichen Dienststellen bereits vorabgestimmt wurde.</p> <p>Die Befestigung der Wege- und Radwegflächen sowie die dazugehörigen Breiten, sind eine Vorgabe des Denkmalschutzamtes. Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Es wurde, nach intensiven Gesprächen, einer Befestigung in einer Gesamtreite von maximal 5,0 m zugestimmt. Gemäß ERA beträgt das Regelmaß eines Zweirichtungsradweges bei einseitiger Führung 3,0 m. Da es sich um eine Veloroute handelt und davon ausgegangen wird, dass diese sehr stark frequentiert wird, wurde sich dafür entschieden, dieses Regelmaß nicht zu unterschreiten.</p> <p>Aufgrund der Rahmenbedingungen und Vorgaben durch das Denkmalschutzamt, kann keine breitere Führung für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden. Bzgl. der aufgeführten und zu erwartenden Konflikte folgt N/MR2 der Stellungnahme und sieht diese auch kritisch. Trotzdem sehen wir durch die klare und auch taktile</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
			Trennung des Fuß- und Radverkehrs eine Verbesserung zur vorhandenen Situation.
28.	Kompetent Barrierefrei vom 18.06.2021	<ul style="list-style-type: none"> - Die Ableitung des Radweges in der Hartwicusstraße ist aus Sicht der Barrierefreiheit äußerst kritisch zu bewerten. Auf dem Gehweg befinden sich in kurzen Abständen zwei Querungen von Radwegen, die in Lage und Geometrie absolut ungewöhnlich sind. Ein sicheres Queren dieser Radwege ist vor allem für Menschen mit einer Seheinschränkung unmöglich, da der Radverkehr akustisch nicht sicher geortet werden kann. - Die Verwendung von Grand als Oberflächenmaterial ist auf eine so lange Strecke für einen Gehweg nicht anzuraten. Es kommt es zu einer starken Verschmutzung von Rollstühlen, Gehhilfen etc., vor allem führt dieser Belag durch Erosion etc. schnell zu einer unebenen Wegeoberfläche. - Der Geh- und Radweg unter der Brücke zwischen Stat. 0+065 und 0+096 ist sehr schmal. Hier besteht zudem die Befürchtung, dass ein Angst- und Meideraum entsteht. 	<p>Auf Grundlage des uns vorliegenden Baumgutachtens werden in diesem Bereich Baumfällungen vorgesehen, sodass der Zweirichtungsradweg an dieser Stelle anders gestaltet werden kann und Zufußgehende nur noch einmal queren müssen.</p> <p>Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Die Befestigung des Gehweges mit Grand wurde vom Denkmalschutzamt vorgegeben, um den Eingriff in die Parkanlage so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Aufgrund des Brückenbauwerkes ist die geringe Breite vorgegeben und kann daher nicht verbreitert werden. Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrenden ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		<ul style="list-style-type: none"> - Insgesamt ist die Breite des Gehweges mit 2,00 m ohne nennenswerten Sicherheitstrennstreifen zum Radweg nicht ausreichend. - Die Abzweigung des Gehweges bei Stat. 0+120 ist mit einer Querung des Radweges verbunden, die wiederum mit Gefahren vor allem für blinde und sehbehinderte Menschen verbunden ist, zumal auch hier die Geometrie Probleme mit sich bringt. Außerdem fehlen hier taktile Hinweise auf die Quermöglichkeit des Radweges und den weiteren Verlauf der Fußwegebeziehungen. - Der Einbau von zusätzlichen Sitzbänken wird grundsätzlich begrüßt, nur sollten diese auch z.B. mobilitätseingeschränkten und kleinwüchsigen Menschen zur Verfügung stehen (unterschiedliche Sitzhöhen, Armlehnen zum Aufstützen etc.) - Bei der Aufleitung des Radweges auf den Immenhof (Stat. 0+260) entstehen für den Fußverkehr ähnliche Probleme wie in der Hartwicusstraße. Auch hier sind Lage und Geometrie ungewöhnlich sind. Ein sicheres Queren dieser Radwege ist vor allem für Menschen mit einer Seheinschränkung auch hier unmöglich. <p>Ich muss Sie daher bitten, die Planung in ihren Grundzügen nochmals zu überdenken und ggf. die Verbände der Interessenvertretung behinderter Menschen in die Planung einzubeziehen.</p>	<p>Die Trennung zwischen Rad- und Gehweg findet durch einen Kleinpflasterstreifen statt, welcher taktil erfasst werden kann.</p> <p>Die Lage des Rad- und Gehweges wurde getauscht, sodass Zufußgehende hier nun ohne Querung des Radweges zu den Treppen gelangen können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord baut ausschließlich seniorengerechte Sitzbänke ein, jeweils mit seniorengerechter Ausführung mit geändertem Sitzwinkel und Armlehnen. Diese wird auch hier in der Maßnahme eingebaut.</p> <p>Die Aufleitung wurde nach der 1. Planverschickung angepasst.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
29.	Taxiverbände	Keine Stellungnahme eingegangen.	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
30.	N/VS	Keine Stellungnahme eingegangen.	
31.	N/WBZ	Keine Stellungnahme eingegangen.	
32.	N/SL 11 vom 20.09.2021	<p>Die Trassenführung durch die denkmalgeschützte Parkanlage wird städtebaulich und freiraumplanerisch <u>nicht befürwortet</u>. Der Ausbau der Veloroute zur Stärkung der Fahrradmobilität stellt einen wesentlichen Bestandteil der Mobilitätswende dar und wird seitens SL vollauf unterstützt.</p> <p>Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und den dazugehörigen Freianlagen nicht verringert, sondern aufgewertet werden. Die Grünflächen in der dichter werdenden Stadt sollen geschützt und eine hohe Nutzungsqualität gewährleistet werden. Die geplante Veloroutenführung zerschneidet in ihrer Lage und zu erwartender Frequenz die Parkanlage am Kuhmühlenteich. Der Stadtteil Hohenfelde verfügt trotz der wassernahen Lage ohnehin über eine eher geringe Versorgung mit attraktiven Grünflächen. Zudem wird die von Fußgängern stark frequentierte Unterführung durch die Radfahrer bereits im schmalen Bestand eingeschränkt. Bei einer Verbreiterung als Veloroute würde die Unterführung ggf. stärkere Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern verursachen.</p> <p>Auch die damit einhergehende wesentliche Veränderung des Denkmalensembles Kuhmühlenteich, Kuhmühlenpark und St.Gertrud ist aus städtebaulicher Sicht nicht wünschenswert.</p> <p>Weiterhin ist der „Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ betroffen, wonach eine derartige Grünfläche besonders geschützt bzw. nicht bebaubar ist.</p>	<p>Durch die Veloroutenmaßnahme werden die Grünflächen nicht wesentlich verkleinert. Durch den Einbau von zusätzlichen Sitzbänken, besonders an der Uferseite, wird die Aufenthaltsqualität gesteigert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrenden ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
		Insofern plädiert SL für die bereits in den Vorgesprächen erwähnte Variante der oberirdischen Querung der Schürbeker Straße durch eine fahrradbevorzugende Ampelregelung.	Der Verlauf der Veloroute wurde bereits vor mehreren Jahren festgelegt und im Zuge dessen mit allen Dienststellen abgestimmt.
33.	N/MR 3 Vom 18.06.2021	<p>Bereits zur der Vorabstimmung der die Grünanlage Kuhmühlenteich in Anspruch nehmenden Planungen für Veloroute 6 zwischen Hartwicusstraße 17a und Immenhof 10 hat Stadtgrün eine Vielzahl von Bedenken und Risiken gegen den gewählten Verlauf aufgezeigt und diese detailliert begründet.</p> <p>Die Stellungnahme zur nun vorgelegten 1. Verschickung erfolgt daher reduziert auf die wichtigsten Punkte und begründet diese, obgleich meistens ohnehin selbsterklärend, im Interesse der besseren Lesbarkeit nur kurz. Ergänzende Ausführungen können selbstverständlich zeitnah nachgeliefert werden.</p> <p><u>Ausweitung der Grünanlagenunterversorgung:</u> Durch die notwendige Aus-Parzellierung der für die Trasse erforderlichen Grundstücke verliert der bereits jetzt signifikant unterversorgte Stadtteil weitere, dringend benötigte Grünflächenanteile, die ortsnahe nicht kompensiert werden können.</p> <p><u>Vertrag für Hamburgs Stadtgrün, Kompensation der Flächenverluste</u> Es muss geprüft werden, ob nach dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün für diese Flächenverluste Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden. Es ist zu erwarten, dass eine derartige Kompensation eine fachliche Herausforderung ist, sie müsste inkl. Grunderwerbs-, Herrichtungs- und Personalkosten zu Lasten der Maßnahme erfolgen.</p> <p><u>Reduzierung der Erholungsnutzung:</u> Die gewählte Trasse trennt die Grünanlage vom Kuhmühlenteich</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Dies wird im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.</p> <p>Die Ausgestaltung der Veloroute wird baulich so herge-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>und reduziert damit auch die Nutzbarkeit und Wertigkeit der verbleibenden Fläche erheblich.</p> <p><u>Nutzungskonflikt Hunderauslaufzone</u> Die gewählte Trasse nimmt auch Teile der gegenwärtigen, bereits 2018 auf politischen Beschluss verkleinerten Hunderauslaufzone in Anspruch. Eine erneute Verkleinerung wird fachlich abgelehnt, da im Umfeld keine Kompensationsmöglichkeit zur Verfügung steht. Da zudem das DA eine dann erforderliche Einzäunung ablehnt, sind unfallträchtige Rollenkonflikte Hund – Radfahrer vorprogrammiert. Sie müssen klar als Folge der Planung kommuniziert werden.</p> <p><u>Nutzungskonflikt Wildtiere</u> Die Uferbereiche und insbesondere die offenen Rasenflächen werden von Wildtieren als Auslauf- und Weideflächen genutzt. Verkehrshinderliche und unfallträchtige Nutzungskonflikte Wildtier – Radfahrer sind vorprogrammiert. Sie müssen klar als Folge der Planung kommuniziert werden</p> <p><u>Nutzungskonflikt Wassersport</u> Der Kuhmühlenteich wird intensiv für Wassersport genutzt, zudem wird in Öffentlichkeit und Politik zunehmend die Errichtung eines Steges zur festen Verortung dieser Nutzung an dieser Stelle gefordert. Verkehrshinderliche und unfallträchtige Nutzungskonflikte Wassersportgerät – Radfahrer sind vorprogrammiert. Sie müssen klar als Folge der Planung kommuniziert werden.</p>	<p>stellt, dass es sich verträglich in den übrigen Bereich der Flächen einfügt. Die Wahl des Materials ist durch das Denkmalschutzamt so vorgegeben, dass sich die Führung des Rad- und Fußverkehrs nicht von seiner Umgebung abhebt. Durch das Aufstellen von zusätzlichen Sitzbänken wird die Aufenthaltsqualität der Grünanlage gesteigert.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Wir folgen der Stellungnahme, können aber aufgrund einiger auferlegter Regularien keinerlei bauliche Maßnahmen vorsehen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p><u>Nutzungskonflikt Erholungsnutzung</u> Auch bei der ‚normalen‘ Nutzung der Grünanlage zu Erholungszwecken sind unfallträchtige Nutzungskonflikte insbesondere mit Kindern, älteren Menschen und mobilitätsbeschränkten Menschen zu erwarten. Sie müssen klar als Folge der Planung kommuniziert werden.</p> <p><u>Zielkonflikt Grillzone</u> Es besteht der politische Auftrag, die betroffene Grünanlage als Grillzone auszuweisen. Durch den Flächenverlust für die Trasse würde sich die bereits jetzt erkennbare Flächenkonkurrenz verschärfen, sodass die Ausweisung fachlich abgelehnt werden müsste. Dieser Zielkonflikt der Planung muss klar auch in den politischen Raum kommuniziert werden.</p> <p><u>Risikofaktor Gefällestrecken</u> Die gewählte Trasse weist Längsgefälle von 3% (Ostseite) bis zu 5% (Westseite) auf. In Verbindung mit der gewählten Asphaltbauweise, mangelnden Sichtverbindungen und teilweise verengten Fahrspuren ist davon auszugehen, dass die dargestellten Nutzungskonflikte zu einem deutlich erhöhten Unfallrisiko führen.</p> <p><u>Entwässerungseinrichtungen</u> Aufgrund des zu erwartenden Salzeintrags durch Winterdienst ist eine Entwässerung der zukünftigen Tiefbauflächen in Grünanlage oder Gewässer nicht möglich. Vielmehr sind umfangreiche technische Anlagen erforderlich, die bei Bau und Betrieb die Grünanlage</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da die Beibehaltung der Veloroutenführung mit der Fachbehörde und Verkehrsdirektion abgestimmt wurde, kann die Grillzone gemäß politischem Auftrag nicht weiter verfolgt werden. Dieses Ergebnis sollte von N/MR3 an die Politik getragen werden und ist nicht Bestandteil dieser Planung.</p> <p>Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrenden ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht.</p> <p>Gemäß Aussage von der Stadtreinigung Hamburg wird im Bereich von Geh- und Radwegen nicht mit tausalzhaltigen Mitteln gestreut, sodass das Oberflächenwasser über die Längs- und Querneigung flächig in die</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>zusätzlich erheblich belasten werden.</p> <p><u>Beleuchtung</u> Gegenwärtig ist die Grünanlage im Bereich der gewählten Trasse bereits beleuchtet. Durch die geplante Umrüstung der Beleuchtung auf den aktuellen Stand der Technik werden aufgrund der Verdoppelung der Mastenstandorte und umfangreichen Kabelverlegungen starke Eingriffe in Wurzelbereiche der Parkbäume notwendig</p> <p><u>Eingriffe in Gestaltung und Baumbestand der Grünanlage</u> Die gewählte Trasse greift, sowohl mit den erwähnten Nebeneinrichtungen als auch mit dem Wegekörper selbst, stark in den Lebensraum der teilweise aus den 20er Jahren stammenden Bestandsbäume ein, mindestens zwei vitale Großbäume müssten gefällt werden, der Grad der Versiegelung wird deutlich erhöht, das Landschaftsbild des Kuhmühlenteiches erheblich beeinträchtigt.</p> <p><u>Eingriffe in das Straßenbegleitgrün</u> Die nun gewählte Trasse weicht deutlich von der baumverträglichen Vorplanung ab. An der Hartwicusstraße sind etliche Bäume der denkmalgeschützten, Raum- und Stadtbild prägenden Lindenallee der Uferpromenade unmittelbar durch verschiedene Eingriffe in Böschungen und Nebenflächen betroffen. Ein Verlust mehrerer Bäume ist zu erwarten, ein derart umfassender Eingriff wird abgelehnt.</p>	<p>angrenzenden Grünflächen geleitet werden kann. Im Bereich der Unterführung sollen die vorhandenen Trummen genutzt werden, damit es keine Pfützenbildung gibt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund starker Wurzelaktivität der Bestandsbäume in der Parkanlage kommt es voraussichtlich zu starken Eingriffen im Wurzelbereich beim Einbau der öffentlichen Beleuchtung. Hamburg Verkehrsanlagen wurde darüber in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich wird in der Bauausführung die baubegleitende Baumpflege die Arbeiten vor Ort begleiten.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Baumfällungen wurden intensiv mit N/MR3 und dem beauftragten Baumgutachterabgestimmt. Ausgleichspflanzungen werden in der Maßnahme umgesetzt. Die gesamte Maßnahme wird in der Bauausführung durch eine baubegleitende Baumpflege begleitet.</p> <p>Die Anschlüsse der Hartwicusstraße und des Immenhof wurden gemäß des 2. Abstimmungstermins nach der 1. Planverschiebung am 05.07.2023 gemeinsam mit dem Fachbereich Stadtgrün, dem PK31 und der VD52 diskutiert und abgestimmt. Grundlage hierfür war u.a. das Baumgutachten der beauftragten Grünfirma, welches sich im Anschlussbereich Hartwicusstraße für die Fällung zweier Bäume ausspricht, um die anderen Bäume</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p><u>Sondernutzung des LSBG (Löschplatz)</u> Der LSBG verfügt gegenwärtig über eine Sondernutzung der Grünanlage als Löschplatzplatz für verschiedene Maßnahmen im Gewässer. Da es hieraus bereits jetzt ein erheblicher Nutzungs- und Zielkonflikt herrührt, beabsichtigt MR diese SN möglichst kurzfristig zu beenden. Bis dahin sind jedoch auch hier erhebliche Nutzungskonflikte Veloroute – Löschplatz (-zufahrt) zu erwarten.</p> <p>Schlussbemerkung: Die vorgelegte Trassenführung greift massiv in den Bestand und die Funktion der historischen, für den Stadtteil sehr wichtigen Grünanlage Kuhmühlenteich ein. Zudem würden zahlreichen Nutzungs- und Zielkonflikte entstehen, die auch die Nutzbarkeit der Veloroute deutlich beeinträchtigen werden. Zudem erzeugt eine derartig konfliktbeladenen Trasse einen erheblichen Kommunikationsbedarf, der weder inhaltlich noch personell von Stadtgrün geleistet werden kann. Sie wird daher von Stadtgrün aus den dargestellten Gründen abgelehnt. Alternativ wird in Übereinstimmung mit DA, den übrigen Dienststellen des BA-Nord und zahlreichen TÖP, darunter dem ADFC, eine Führung der Veloroute über die Straßen Immenhof, Schürbeker</p>	<p>zu schützen. In gemeinsamen Gesprächen mit dem zuständigen Polizeikommissariat 31 und der VD 52 wurde sich für den Anschluss der Radverkehrsanlagen an den Immenhof bzw. die Hartwicusstraße über abgesenkte Hochbordsteine geeinigt. Hier ist die Vorfahrt klar geregelt, und zwar so, dass die Radfahrenden aus der Parkanlage dem Verkehr auf der jeweiligen Straße Vorfahrt gewähren müssen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Es besteht bereits Kontakt zum LSBG. Die Planungen werden in der Bauausführung untereinander abgestimmt.</p> <p>In den vorangegangenen Abstimmungsrunden zum Ausbau der Veloroute im Bereich der Grünanlage wurden zahlreiche kritische Aspekte angesprochen und intensiv diskutiert. Als Reaktion darauf wurden Anpassungen und Verbesserungen in der Planung vorgenommen. Anschließend erfolgte erneut eine Abstimmung mit der Fachbehörde und der Verkehrsdirektion um sicherzustellen, dass eine verkehrssichere und gut angeordnete Planung vorliegt.</p> <p>Die alternativen Routenverläufe wurden im Erläuterungsbericht, Kapitel 3, präsentiert und detailliert beschrieben. Dabei wurden sowohl die Vor- als auch die Nachteile der jeweiligen Variante ausführlich erläutert.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	Straße und Hartwicusstraße bevorzugt.	Bei der Veloroutenführung durch den Kuhmühlenteichpark hat sich gezeigt, dass die Vorteile die Nachteile überwiegen.
34. N/MR 1	Keine Stellungnahme eingegangen.	
35. N/MR 21 vom 31.05.2021	MR 21 meldet Fehlanzeige.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
36. N/MR 23 vom 11.06.2021	<p>Grundsätzlich bestehen von Seiten N/MR 23 keine Bedenken gegen die Maßnahme „Veloroute 6, Hartwicusstraße zwischen Hartwicusstraße 17a und Immenhof“.</p> <p>Durch die geplante Befestigung des Gehweges in Glensanda besteht für N/MR 23 ein erhöhter Unterhaltungsaufwand. In Glensanda-Gehwegen entstehen häufiger Versackungen, die durch Unterhaltungsmittel instandgesetzt werden müssen. Aus diesem Grund wäre es wünschenswert, eine Befestigung des Gehweges in Betonpflaster 25/25/7 vorzusehen.</p> <p>Die Einfärbung des Asphaltweges in Glensanda-Optik wird von Seiten N/MR 23 kritisch gesehen. Durch die bevorstehende Verschmutzung der dortigen Bäume wird die Erkennbarkeit des Radwe-</p>	<p>Die Parkanlage sowie Teile des Immenhofs inkl. des Geländes der St.-Gertrud-Kirche sind Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Aufgrund dessen ist eine enge Absprache mit und die Einhaltung der Belange des Denkmalschutzamtes von hoher Bedeutung. Die Befestigung des Gehweges mit Grand wurde vom Denkmalschutzamt vorgegeben, um den Eingriff in die Parkanlage so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Darüber hinaus sieht N/MR 2 die Ausgestaltung mit Grand auch kritisch und folgt der Stellungnahme, jedoch kann die Fläche aufgrund zuvor genannter Rahmenbedingungen und Vorgaben nicht anders gestaltet werden.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	ges stark eingeschränkt. Auch hier entsteht ein erhöhter Unterhaltungsaufwand. Die Einfärbung des Asphalt es sollte in Rot erfolgen. Alternativ könnte der Radweg mit rotem Betonpflaster 25/25/7 hergestellt werden.	Die Planung sieht vor, dass der Zweirichtungsradweg mit Asphalt in Glensanda-Optik befestigt wird. Dies ist ebenfalls Vorgabe des Denkmalschutzamtes. Davon kann nicht abgewichen werden.
37. N/MR 5 vom 21.05.2021	Da der Abschnitt ausschließlich durch die Grünfläche verläuft und den MIV nicht betrifft, gibt's von uns keinerlei Einwände.	Dies wird berücksichtigt.
38. N/D4	Keine Stellungnahme eingegangen.	
39. Grüne vom 29.06.2021	<p>Die Fraktionen sind um Stellungnahme zur oben genannten Maßnahme gebeten worden. Die vorgelegte Planung steht im Zusammenhang mit dem Verlauf der Veloroute 6 über die Straße Immenhof, auf der zwei Mal pro Woche ein Markt stattfindet. Die Route führt unter der Kuhmühlenbrücke hindurch, dort ist wenig Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende. Wir halten grundsätzlich den Verlauf der Veloroute 6 über Eilenau und Armgartstraße auf der Fahrbahn mit einem markierten Radweg für wesentlich geeigneter und im Hinblick auf die erwünschte Zunahme des Radverkehrs zukunftssträchtiger.</p> <p>Die GRÜNE Fraktion nimmt wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Immenhof und Hartwicusstraße werden von vielen Radfahrenden und wenigen Autos genutzt. Beide Straßen sollten als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, um die wichtige Funktion der Veloroute zu stärken. 	<p>Gemäß Vorgaben der BVM wurde die Veloroutenführung nördlich der Armgartstraße und Eilenau, durch den Kuhmühlenteichpark, festgelegt. Aufgrund zu erwartender Konflikte, wurde sich dazu entschieden insgesamt drei Alternativen in dem Umkreis zu untersuchen.</p> <p>Die Hartwicusstraße ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Ob im Immenhof eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann, hängt von mehreren Faktoren ab, wie beispielsweise der Umgang mit dem Wochenmarkt sowie die Parksituation (Schrägparken). Die Entscheidung, ob im Immenhof eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann, wird zurückgestellt, da dies eine Folgemaßnahme darstellt. Für die Gestaltung der Veloroute</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>2. Beim Übergang von der Veloroute auf die Hartwicusstraße gilt rechts vor links, somit sind Radfahrende ausgerechnet am Ende einer Steigung und an schlecht einsehbarer Stelle zum Anhalten gezwungen. Die Veloroute 6 soll daher geschützt durch eine Gehwegüberfahrt östlich der Einmündung auf die Hartwicusstraße geleitet werden, damit die Veloroute Vorfahrt gegenüber der von rechts kommenden Hartwicusstraße erhält.</p> <p>3. Die Anordnung von Radweg und Gehweg soll so geändert werden, dass der Radweg direkt am Wasser entlanggeführt wird. Fußgänger*innen zwischen der Treppe an der Hartwicusstraße und dem Gehweg müssen dann nicht von außerhalb des Sichtfeldes die Veloroute kreuzen. Nach jetzigem Stand der Planung ist diese Situationen beiden Enden der Brücke ein Problem.</p> <p>4. Fußgänger*innen, die die Hartwicusstraße queren wollen, um zum Beispiel auf den befestigten Gehweg auf der Nordseite zu gelangen, haben dazu derzeit genau zwei reguläre Möglichkeiten: am Mundsburger Damm und an der Kuhmühle. Dazu kommt die Anbindung des Radwegs, der unter der Brücke durchführt, an die Hartwicusstraße. Wird</p>	<p>hat dies keine Auswirkungen und es werden die aktuellen Planungsgrenzen eingehalten.</p> <p>In gemeinsamen Gesprächen mit dem zuständigen Polizeikommissariat 31 und der VD 52 wurde sich für den Anschluss der Radverkehrsanlagen an den Immenhof bzw. die Hartwicusstraße über abgesenkte Hochbordsteine geeinigt. Hier ist die Vorfahrt klar geregelt, und zwar so, dass die Radfahrenden aus der Parkanlage dem Verkehr auf der jeweiligen Straße Vorfahrt gewähren müssen. Es wurden auch alternative Lösungen, die eine Bevorrechtigung der Veloroute vorsehen (z.B. abknickende Fahrradstraße, siehe Erläuterungsbericht) diskutiert und aufgetragen. Da diese Lösung jedoch nicht einheitlich an beiden Anschlüssen umgesetzt werden kann, wurde sich für die Einheitlichkeit auf beiden Anschlussseiten entschieden, damit es nicht zu unnötigen Verwirrungen und Konfliktpunkten kommt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>diese nun noch weiter ausgebaut, wird es hier tendenziell zu noch mehr Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Rädern kommen. Sinnvoll wäre daher, eine zusätzliche barrierefreie Querungsstelle über die Hartwicusstraße einzurichten – mit Abstand zur Mündungssituation Veloroute/Hartwicusstraße.</p> <p>5. Geprüft werden soll, ob die Beleuchtung unter der Brücke ausreichend ist oder nachgebessert werden muss.</p> <p>6. Der geplante Gehweg von der Schürbeker Straße zum Fuß- und Radweg am Kuhmühlenteich soll begradigt werden, sodass er im rechten Winkel auf Veloroute und Fußweg trifft. Dadurch kann der Baum erhalten bleiben. Außerdem haben Radfahrende und Fußgänger*innen sich so besser im Blick.</p> <p>7. Der Weg unter der Kuhmühlenbrücke wird nach jetziger Planung mit 3,88 Meter ausgewiesen und ist damit schmaler als bisher angegeben. Die Wege sollten maximale Breite haben, ggf. durch ein zusätzliches Tragbauwerk wasserseitig, um Fußgänger*innen und Radfahrenden so viel Platz wie möglich zu geben.</p> <p>8. Radfahrenden und Fußgänger*innen soll in geeigneter Weise deutlich gemacht werden, dass der Weg unter der Brücke schmaler wird, beispielsweise durch Warnschilder.</p>	<p>Eine ungesicherte, getrennte Querungsmöglichkeit (Bordansichten 0 cm bzw. 6 cm) wird vorgesehen. HHVA-ÖB wird an dieser Planung beteiligt und plant die ÖB nach derzeitigem Stand der Technik.</p> <p>Gemäß vorheriger Abstimmung mit N/MR 3 kann die Hainbuche auch unabhängig von dieser Planung aufgrund eines Lackporlingbefalls und Einfaulung im Stammfußbereich nicht gehalten werden. Eine weitere Verkleinerung ist nicht akzeptabel, da es nicht ausreichend gleichwertige Flächen im näheren Umfeld gibt.</p> <p>Eine Verbreiterung des Bereichs unter der Kuhmühlenbrücke aufs Wasser wurde während der Planung bereits diskutiert jedoch verworfen, da viele Dampfer den Kanal befahren und dieser entsprechend nicht eingengt werden kann.</p> <p>Die Flächen des Rad- und Fußverkehrs wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit im gesamten Veloroutenverlauf der Grünanlage getauscht. Das hat den Vorteil, dass gerade an der Engstelle unter der Kuhmühlenbrücke ein größerer Blickwinkel und eine Verbesserung der Sichtachsen geschaffen wird, welches dem Radfahrenden ein frühzeitiges Reagieren im Begegnungsfall ermöglicht. Weitere Maßnahmen wie bspw. die Anbringung von Beschilderung ist hier nicht notwendig.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort N/MR 2:
	<p>9. In der Planung ist an der Einmündung der Veloroute auf den Immenhof ein Baum grün dargestellt, aber mit einem „x“ für „Fällung“ markiert. Wir gehen davon aus, dass das ein Fehler ist und der Baum erhalten bleibt.</p> <p>10. Die letztlich noch notwendigen Baumfällungen sollen im Verhältnis 1:2 (Fällung: Ausgleich) ausgeglichen werden.</p>	<p>Der Baum bleibt erhalten.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht berücksichtigt. Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 wird jeder gefällte Straßenbaum 1:1 ersetzt.</p>