



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Hamburg-Nord

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Bezirksamt Hamburg-Nord, Postfach 20 17 44, D-20243 Hamburg

- 1. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer LSBG, S2**
- Herr Bielig -
sven.bielig@lsbg.hamburg.de

- 2. melchior + wittpohl**

kocaaga@mplusw.de

FACHAMT MANAGEMENT DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Kümmellstraße 6
D-20249 Hamburg

☎ (040) 42804 - 6194
☎ (040) 42804 - 0 Zentrale

Ansprechpartner: Tobias Paulke
E-Mail: tobias.paulke@hamburg-nord.hamburg.de

Az.: N/MR 2211

Hamburg, 15.09.2016

Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Nordschleswiger Straße zwischen Eulenkamp und Osterbek inklusive Knotenpunkt Eulenkamp / Nordschleswiger Straße

1. Verschickung

Die Hinweise der einzelnen Fachabteilungen des Bezirksamts Hamburg-Nord zur o.g. Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 19.08.2016 sind im Folgenden aufgeführt.

Es wird um die Prüfung der Sachverhalte und ggf. eine Berücksichtigung bei der weiteren Planung gebeten.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Tiefbau (N/MR 22 und 23):

Allgemeines:

- a) Die aus der Planung resultierenden Änderungen der Radverkehrsführung sind an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage geleitet wird und diese ordnungsgemäß befahren kann. Eine sichere und eindeutige, nicht unterbrochene Führung des Radverkehrs ist vorzusehen. Ggf. ist die Planungsgrenze dementsprechend zu erweitern.

Sollte dies versehentlich nicht berücksichtigt sein, sind die erforderlichen Anpassungsarbeiten im Nachgang durch und auf Kosten des LSBG auszuführen.

- b) Allgemein und vor allem im Bereich von Baumscheiben soll möglichst der

Einbau von Grand vermieden werden. Im Bereich von Baumscheiben kommen statt der herkömmlichen Befestigung Rechteckpflaster (10x20x6 cm) oder verfüllte Kunststoffwaben als Alternative in Frage.

- c) Sollten die Ansichten der Bordkanten kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.
- d) Der Bezirk Nord verbaut ausschließlich seniorengerechte Sitzbänke. Sollten im Rahmen der Planung Bänke vorgesehen werden, ist auf dem Gebiet des Bezirks Nord entweder die **Bank „Luise“** oder die **Bank via futura, Modell „Duo I“** einzubauen, jeweils als seniorengerechte Ausführung mit geändertem Sitzwinkel, Armlehnen, ortsfest zum Einbetonieren, Sitzfläche und Rückenlehne aus FSC-Harholz natur, Unterkonstruktion aus Stahl, Länge ca. 200 cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von ca. 46 cm.
- e) Hinweis zur Erstellung und Abgabe des Revisionsplans beim Bezirksamt Nord, FA Management des öffentlichen Raumes, N/MR 22:

Herstellung einer Revisions- und Abrechnungszeichnung. Die Zeichnungen sind von einem in Hamburg anerkannten Vermessungsbüro anzufertigen. Die Zeichnungen sind im Maßstab 1:250 in Anlehnung an den „Normierungskatalog zur Erstellung und Bearbeitung digitaler Datenbestände der Verkehrsplanung“ November 2008, sowie des Objektkataloges des AG in der jeweils gültigen Fassung herzustellen. Der Revisions- und Abrechnungsplan ist auf CD in digitaler Form (ACAD 2010, DWG oder DXF Format), sowie einfach in analoger Form (M 1:250) abzugeben. Das Aufmaß muss eine Lagegenauigkeit von +/- 3 cm einhalten. In den Zeichnungen sind zwingend einzutragen: Nordpfeil, Straßen- und Gewässernamen, sowie Autor, Datum und Lagestatus, bei mehreren Plänen muss eine Planübersicht im Stempelfeld gezeigt sein. Die Zeichnungen müssen im Lagestatus 310 (kurz) bzw. dem Koordinatensystem ETRS UTM Zone 32N georeferenziert sein. Der Endbestands- und Abrechnungsplan muss alle neu hergestellten Flächen-Linien- (Linienobjekte mit einer Breite >30cm sollen aus zwei von der jeweiligen Breite abhängigen geschlossen Polylinien hergestellt werden) und Punktobjekte enthalten, (Flächen unterschiedlicher Materialart, Rad- und Gehwege, oberirdische Leitungen, Leitungsmaste, Lichtsignalanlagen, Böschungen, Stützmauern, Hauseingänge, Kasematten, Mauern, Hecken, Zäune, Gräben, Schalt und Verteilerschränke, Schachtabdeckungen, mit Abmessungen, Schieber, Brunnen, Verkehrszeichen, Straßenabläufe, fest verankerte Straßenmöblierung, Gehwegüberfahrten, Fußgängerüberwege, Radwegüberfahrten, Bäume, etc.).

Bäume werden mit Angabe des Stammdurchmessers und der Kronenausdehnungen dargestellt. Straßenbegleitgrünflächen sind vollständig einzutragen.

Einzutragen sind die Stationierungen der Straßenachse, diese ist aus den gültigen Ausführungsplänen zu übernehmen, ist keine Stationierung vorhanden, ist sie im Abstand von 20 bis maximal 25m zu bilden. An den Stationierungen sind Höhenschnitte zu messen (NN Höhen nach DHHN92, an Fahrbahnachse, Fahrbahnrand, Wasserlauf, Bordkante, etc.).

Kanalschachtabdeckungen und Straßenabläufe sind mit einer gesonderten NN Höhe anzugeben. Die Höhen müssen alle neu umgesetzten Maße anzeigen und eine Genauigkeit von + / - 1cm haben. Falls ASCII Höhenpunkte zur Verfügung stehen sind diese in Form einer .xyz Datei mit abzugeben. Der Flächenumfang für die örtliche Aufnahme ist die, durch die ausgeschriebenen Bauarbeiten beanspruchte Straßen- und Wegefläche. Die Informationen des Amtlichen Liegenschaftskatasters sind als externe Referenz zu hinterlegen und können beim AG angefordert werden. Im Bereich des Aufmaßes sind die Informationen des Amtlichen Liegenschaftskatasters zu löschen. Ein Satz Pläne ohne Eintragung der Höhen und ein Satz Pläne mit Eintragung der Höhen sind abzuliefern.

Für AG interne Abrechnungen sind zusätzlich alle Teilflächen der unterschiedlichen Befestigungsarten wie Fahrbahn, Parkflächen, Plattenflächen, Grandwege, Grünflächen, etc. mit geschlossenen Polylinien zu umringen. Die Polylinien dürfen sich nicht überdecken oder überlappen. Es dürfen keine Zwischenräume vorhanden sein. An Kreuzungen sind die Polylinien zu brechen. Die direkte Auslese der Flächen und Längenkennzahlen muss gewährleistet sein. Für die verschiedenen Befestigungsarten sind gesonderte Layer zu bilden mit dem Präfix POLY. Für AG interne weitere Verarbeitung ist ein Layer „Zentroid“ zu erstellen welcher das Oberflächenmaterial enthält. Für jede gebildete Fläche muss ein Zentroid angegeben sein.

Sämtliche Teilflächen sind mit einem allesumschließenden Umring zu versehen, dessen Gesamtfläche muss die Summe aller Einzelflächen ergeben. Kreise sind aus 2 Halbbögen zu zeichnen. Alle Flächen sind in 2D darzustellen.

Lagepläne:

Allgemeines:

- a) Eine Benennung der Straßenbegrenzungslinien und ggf. ein farbiges Hervorheben wären wünschenswert.
- b) Auf Streckenabschnitte mit Radfahr- oder Schutzstreifen sollten nach jeder Einmündung bzw. nach jedem Knotenpunkt Piktogramme eingefügt werden, sodass dem jeweiligen rechtsabbiegenden Kfz- bzw. Radverkehr die Flächennutzung deutlich gemacht wird.
- c) Im Bereich von Auf- und Ableitungen für den Radverkehr muss eine funktionierende Entwässerung gewährleistet sein. Ggf. müssen zusätzliche Maßnahmen, z.B. neue Trümmen, vorgesehen werden, um die Entwässerung sicherzustellen.
- d) Es sind mehrfach bestehende Verkehrszeichen nicht aufgehoben, die in Flächen stehen, die zukünftig genutzt werden sollen, z.B. als Geh- oder Radweg.
- e) Die Ausführungen der Einstiegsfelder (Abstand zum Bord) an den Haltestellen entsprechen z.T. nicht den Vorgaben der PLAST.

- f) An mehreren Knotenpunkten sind die taktilen Leitstreifen zwischen Richtungsfeldern an der Bordkante und den Orientierungsfeldern, von denen zwei Leitstreifen abzweigen, mit Noppenplatten vorgesehen. Statt des Noppenpflasters sollten, gemäß den Regelwerken, Rippenplatten verwendet werden.

Blatt 1:

- a) Nordschleswiger Straße zwischen Hausnummer 1 und Anschluss an EMS-Habichtstraße:
Das neue VZ 240 sollte so platziert werden, dass es nicht unmittelbar im Gehbereich liegt, wie es im Plan der Fall ist.
- b) Nordschleswiger Straße / östliche Einmündung Tondernstraße:
Auf der Südseite sollten die taktilen Elemente an der inneren Leitlinie, d.h. an der Grundstücks-/ Häuserkante beginnen.
An der gegenüberliegenden Einmündung ebenfalls, sofern dies mit der vorhandenen Baumscheibe möglich ist.

Blatt 2:

- a) Nordschleswiger Straße vor Hausnummer 14:
Die Anordnung von Fahrgastunterstand (FGU) und Haltestellenmast schränken die Benutzung des Gehweges im Haltestellenbereich, vor allem für sehbehinderte und blinde sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, stark ein. Diese Ausführung entspricht nicht den Vorgaben der PLAST.
Es wird um einen neuen Standort für den FGU oder um den Entfall gebeten, vorzugsweise vor Hausnummer 16. Sofern der FGU an der inneren Leitlinie platziert wird, sollten Maßnahmen zur taktilen Erkennbarkeit für blinde und sehbehinderte Menschen vorgesehen werden.
- b) Nordschleswiger Straße Westseite / Ecke der Straße Dulsberg-Nord befindet sich ein Aufmerksamkeitsfeld, welches sich auf den ersten Blick nicht erschließt und möglicherweise entfallen kann.
- c) Nordschleswiger Straße vor den Hausnummern 21-25 wäre eine Angabe zur Breite des Gehweges wünschenswert.

Blatt 3:

- a) Nordschleswiger Straße, Ostseite, zwischen Dulsberg-Süd und LSA:
Sofern das Gehwegparken beibehalten werden soll, sollte darauf geachtet werden, dass die zukünftige Ansicht der Bordkante maximal 5 cm beträgt.

Blatt 4:

- a) Nordschleswiger Straße, Bushaltestelle vor Hausnummer 68:
Die Position des Haltestellenmastes schränkt die Benutzung des Gehweges im Haltestellenbereich, vor allem für sehbehinderte und blinde sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, stark ein. Diese Ausführung entspricht

nicht den Vorgaben der PLAST. Der Mast sollte entsprechend versetzt werden oder auf den FGU verzichtet werden.

Des Weiteren ist in diesem Bereich keine klare Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen möglich.

- b) Nordschleswiger Straße, südlich Tiroler Straße:
Der neue Standort für die Werbesäule wird kritisch gesehen, dass sich dieser unmittelbar an der inneren Leitlinie für blinde und sehbehinderte Menschen befindet. Um einen neuen Standort wird gebeten, z.B. in Richtung Süden, zwischen ÖB mit VZ 214-20 und der beginnenden Parkstände.

Blatt 5:

- a) Straßburger Straße, Bushaltestelle vor Hausnummer 76-78:
Die Position des Haltestellenmastes schränkt die Benutzung des Gehweges im Haltestellenbereich, vor allem für sehbehinderte und blinde sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, stark ein. Diese Ausführung entspricht nicht den Vorgaben der PLAST. Der Mast sollte entsprechend versetzt werden oder auf den FGU verzichtet werden.
- b) Straßburger Straße, Nordseite, Bereich zwischen Radfahrstreifen und Schrägparkständen:
Es sollte ein Zwischenstreifen (Breite = 0,75 m) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit markiert werden.
- c) Eulenkamp / Einmündung Tiroler Straße:
Die durch Markierung vorgesehene Ableitung des Radverkehrs sollte hinter der Einmündung in Richtung Eulenkampweg ein Piktogramm „Radfahrer“ ergänzt werden.

Blatt 6:

- a) Eine Beschriftung der Bezirksgrenze wäre wünschenswert.
- b) Im Knotenpunkt Eulenkamp / Nordschleswiger Straße sollten z.T. Markierungen der Radfahrerrfurten im Verlauf des Eulenkamps (Ost-West) ergänzt werden, so wie es auch bei den anderen Knotenpunkten der Fall ist. Alternativ wäre eine Anpassung der Aufstelltaschen für den jeweils linksabbiegenden Radverkehr denkbar.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Stadtgrün (N/MR 3):

Der Streckenabschnitt verfügt über wenig Straßenbegleitgrün. Umso wichtiger ist der Schutz und Erhalt der vorhandenen Straßenbäume.

Laut Planung soll eine Roteiche vor Nr. 80, Straßburger Straße gefällt werden.

2 Neupflanzungen an der Nordschleswiger Straße sind vorgesehen.

Der Erläuterungsbericht geht nicht detailliert auf das Straßenbegleitgrün ein. Dabei resultieren aus der vorgelegten Planung erhebliche Einschränkungen der Baumstandorte.

Blatt 1:

Im Plan ist am südwestlichen Zugang U-Bahn Alter Teichweg eine schraffierte Fläche für barrierefreien Ausbau des Zugangs eingetragen. Die Flächenschraffur überlagert einen Bestandsbaum (Eibe), zu dem keine Aussage getroffen wird. Die Eibe ist zu erhalten.

Aktuell wird auf der Gehwegaußenkante vor den U-Bahneingängen in Längsrichtung geparkt. Die Planung sieht stattdessen die Herstellung von drei einzelnen Längsparkbuchten im Wurzelbereich alter Platanen vor. Dieses Vorhaben könnte nur unter erheblichen Wurzelverlusten realisiert werden und ist daher abzulehnen. Neue Einfassungsborde dürfen nicht in Wurzelräume einschneiden.

Der Ausbau der Asphaltbeläge in Radwegen auf der Westseite hat aufgrund von Wurzelanhaftungen händisch zu erfolgen, Feinwurzelwerk darf nicht abgerissen werden und ist baumpflegerisch zu versorgen. Plattenbeläge in Kronentraufbereichen sind ebenfalls händisch aufzunehmen.

Blatt 2:

An der Einmündung Alter Teichweg soll eine schmale Baumscheibe (Linde) eine neue Einfassung dicht am Stamm erhalten. Derartige Standorte sind vom Baumgutachter zu prüfen, ggf. muss auf den Einbau von Borden verzichtet werden. Eichenspaltpfähle als Einfassung von Bestandsbaumscheiben sind zu erneuern und zu ergänzen.

Blatt 3:

Vor allen Baumscheiben sind Gehwegplatten um die Baumscheiben herum angehoben und Glensanda-Aussparungen im Radweg vorhanden. Dies zeugt von erhöhter Wurzelaktivität und ist bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Für derartige Bereiche hat der Baumgutachter Maßgaben vorzugeben, die von baubegleitender Baumpflege umgesetzt werden müssen. Vor Nr. 41 liegen weit streichende Starkwurzeln in der Baumscheibe oberflächlich frei. Hier ist besondere Sorgfalt geboten.

Für die Herstellung eines Behindertenstellplatzes vor Nr. 57 soll ein neues Bord im Wurzelbereich gesetzt werden. Dies ist baumpflegerisch zu begleiten.

Der Ausbau der Asphaltbeläge in Radwegen auf der Westseite hat aufgrund von Wurzelanhaftungen händisch zu erfolgen, Feinwurzelwerk darf nicht abgerissen werden und ist baumpflegerisch zu versorgen. Plattenbeläge in Kronentraufbereichen sind ebenfalls händisch aufzunehmen.

Die Neupflanzung von zwei Bäumen vor den Nummern 45/47 sowie 56 wird begrüßt.

Blatt 4:

In der Einmündung Straßburger Straße vor Nr. 59 soll im Kronenbereich einer Roteiche (Pflanzjahr 1982) eine neue Rechtsabbiegerspur hergestellt werden. Hier muss der Baumgutachter prüfen, ob und unter welchen Maßgaben der Ausbau baumverträglich zu realisieren ist. Eine Fällung an diesem exponierten Standort wird abgelehnt (vgl. Blatt 5).

Vor Nr. 69 bis 71 Nordschleswiger Straße soll in der Kronentraufe zweier Linden (Pflanzjahre 1950 und 1959) für eine Fahrbahnaufweitung (Herstellung einer Radspur) ca. 1 m vom Stamm entfernt ein neues Bord gesetzt werden. Dadurch ginge bis zu einem Meter durchwurzelter Raum verloren. Hier muss der Baumgutachter ermitteln, ob der Ausbau baumverträglich durchgeführt werden kann. Eine Fällung wird abgelehnt.

Vor Nr. 68, Einmündung Tiroler Straße steht eine Linde (Pflanzjahr 1947) in einer aufgeweiteten Glensandafläche. Der Plan sieht eine stammnahe Bordeinfassung vor. Das ist gänzlich baumunverträglich, die Glensandafläche ist zu erhalten.

Vor Nr. 73 Straßburger Straße soll eine Längsparkbucht im Kronenbereich einer Linde (Pflanzjahr 1995) hergestellt werden. Dies ist ebenfalls gutachterlich zu prüfen. An der Einmündung Oberschlesische Straße wird das Hochbord in die Kronentraufe eines Spitz-Ahorns (Pflanzjahr 1993) reingezogen, auf der Ostseite der Nordschleswiger Straße sind Plattenbeläge im Umfeld der Baumscheiben angehoben. Diese Örtlichkeiten müssen alle gutachterlich in Augenschein genommen werden.

Eichenspaltpfähle als Einfassung von Bestandsbaumscheiben sind zu erneuern und zu ergänzen. Der Ausbau der Asphaltbeläge in Radwegen auf der Westseite hat aufgrund von Wurzelanhaftungen händisch zu erfolgen, Feinwurzelwerk darf nicht abgerissen werden und ist baumpflegerisch zu versorgen. Plattenbeläge in Kronentraufbereichen sind ebenfalls händisch aufzunehmen.

Blatt 5:

Die vorgesehene Fällung der Roteiche (Pflanzjahr 1982) vor Nr. 80 Straßburger Straße wird abgelehnt. Der Baum ist vital und hat eine räumlich prägende Funktion. Vor Nr. 61-63 Straßburger Straße soll in den Kronentraufbereichen von Roteichen (Pflanzjahr 1982) eine neue Rechtsabbiegerspur hergestellt werden. Hier muss der Baumgutachter prüfen, ob und unter welchen Maßgaben der Ausbau baumverträglich zu realisieren ist. Eine Fällung an diesem exponierten Standort wird abgelehnt (vgl. Blatt 4).

Blatt 6:

Auf dem Dreiecksplatz vor Nr. 27 stehen drei Linden (Pflanzjahre 1953/59) in einer Grandfläche. Die vorgesehene Einfassung mit Borden schneidet in Wurzelbereiche ein und muss entfallen. Neue Plattenbeläge müssen auf Bestandshöhen und Wurzelauftreten ausgelegt sein.

Vor den Nr. 73 bis 77 sollen für neue Längsparkbuchten Borde in Wurzelbereichen gesetzt werden. Hier ist der Baumgutachter einzuschalten.

Baumschutzbügel können nicht gezogen werden und verbleiben in den Baumscheiben.

Zum Umbau von Parkbuchten: Beim Ziehen alter Borde ist darauf zu achten, dass keine Baumwurzeln anhaften und beim Ausbau abgerissen oder geschält werden. Neue Borde sind im Plan durchgängig unmittelbar am Stamm oder im Wurzelbereich dargestellt, insbesondere innenliegend zu den Nebenflächen.

Vor Ort sind hingegen die Außenkanten der Bestandsradwege an den Baumscheiben z.T. ohne Einfassungsbord verlegt. Neue Borde schneiden hier zu sehr in die Wurzelhorizonte ein, hier muss eine baumverträgliche Bauweise gewählt werden. Etliche Radweg- und Gehwegbereiche sind durch Wurzeldruck angehoben und mit Glensanda ausgefüllt. Diese Bereiche können nicht ohne weiteres mit Standard-Bauweisen überbaut werden.

Fazit:

Der gesamte Planungs- und Umsetzungsprozess soll durch einen zu beauftragenden unabhängigen Baumgutachter begleitet werden. Ziel ist der verkehrssichere Erhalt des die Straßen prägenden Baumbestandes.

Im gesamten Streckenabschnitt der Entwurfsplanung schneiden Borde für die Neuordnung von Fahrspuren, Parkbuchten, Fahrbahnrändern, Zufahrten und für geplante neue Einfassungen der Baumscheiben in Wurzelbereiche ein. Es ist insbesondere zu berücksichtigen, dass Feinwurzeln in umfangreicher Ausdehnung unter Radweg- und Gehwegbefestigungen streichen können, worauf etliche Glensandauffüllungen verweisen. Diese können nicht beliebig in Standardbauweise überbaut werden.

Hier ist zu prüfen, welche Bauweise/ Schutzmaßnahmen erforderlich sind wie z.B. der Einbau von überbaubaren Vegetationstragschichten.

In Bereichen, wo vorhandene Borde ausgebaut und neu gesetzt werden ist zu prüfen, ob im dafür erforderlichen baumseitigen Arbeitsraum mit Wurzelverlusten zu rechnen ist und welche adäquaten Baumschutzmaßnahmen vorab getroffen werden müssen.

Die Deckenhöhenplanung ist auf die Baumscheiben abzustimmen. Daher ist eine gutachterliche Aussage erforderlich, inwieweit Bestandshöhen baumverträglich verändert werden können.

Die Verträglichkeit aller oben genannten Eingriffe in die jeweiligen Baumstandorte ist in der Summe zu prüfen und zu bewerten. Zielkonflikte sind zu beschreiben (z.B. Herstellung eines Stellplatzes oder Baumerhalt). Die Bestandsbäume sind auf ihre Vitalität hin zu prüfen und zu bewerten. Daraus resultierend sind Vorgaben für die Ausführungsplanung zu erstellen und ein Maßnahmenkatalog/ eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis für erforderliche baubegleitende Baumschutz- und Pflegearbeiten zu erstellen.

Baumschutzmaßnahmen, baubegleitende Baumpflege sowie erforderliche Landschaftsbauarbeiten sind unabhängig von den Tiefbauarbeiten separat zu vergeben.

Die gutachterliche Leistung umfasst somit

- 1.1 Bestandsdatenerhebung aus dem Straßenbaumkataster und, soweit erforderlich, vorbereitende Wurzeluntersuchung (Absaugverfahren)
- 1.2 Erstellung eines Leistungsverzeichnisses für baubegleitende baupflegerische Arbeiten, die unabhängig von den Tiefbaumaßnahmen vergeben werden.
- 1.3 Baubegleitende gutachterliche Tätigkeit sowie Überwachung der Baupflegearbeiten
- 1.4 Abschlussdokumentation zur Abnahme/ Übergabe der Bäume (Bestand/ Neupflanzung nach dreijähriger Entwicklungspflege) an den Bezirk

Zu berücksichtigen als sonstige Vertragsbedingungen sind:

- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (2006)
- Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)

Die Leistungsverzeichnisse sind inhaltlich mit dem Bezirk abzustimmen.

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (N/SL 1):

Gegen die Planung bestehen grundsätzlich keine Bedenken und der Baumerhalt wird begrüßt.

An zwei Punkten entstehen jedoch für Radfahrer potenziell gefährliche Situationen:

- Radfahrer, die aus dem östlichen Abschnitt des Eulenkamps kommen und nach links, Richtung Norden, in die Nordschleswiger Straße abbiegen wollen, müssen zunächst im Mischverkehr in den Kreuzungsbereich fahren und sich dann auf einer Warteinsel aufstellen, die an drei Seiten vom MIV umfahren wird. Hier sollte eine andere Führung geprüft werden, die Radfahrern eine – auch subjektiv empfundene – größere Sicherheit bietet.
- Radfahrer, die von Süden kommend die Nordschleswiger Straße befahren und nach links, Richtung Westen, in die Straßburger Straße abbiegen wollen, müssen sich ebenfalls auf einer Warteinsel aufstellen, die von drei Seiten vom MIV umfahren wird. Auch hier sollte eine andere, für Radfahrer sicherere und angenehmere Führung des Radverkehrs geprüft werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Paulke

3.) N/MR 20	z.K.	per E-Mail
4.) N/MR 220	z.K.	per E-Mail
5.) N/MR 2210	z.K.	per E-Mail
6.) N/MR 230	z.K.	per E-Mail
7.) N/MR 21	z.K.	per E-Mail
8.) N/MR 3	z.K.	per E-Mail
9.) N/SL	z.K.	per E-Mail
10.) N/MR 2211	z.d.A.	