

„Private Erschließung Wittenkamp“

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Stand: 08.09.2017

Inhalt

PK 36 / VD 52.....	2
VD 513.....	4
BIS F 046.....	4
LSBG - S2.....	4
LSBG - S4.....	5
BWVI.....	7
BSW - LP.....	7
BUE.....	8
FB – 634.....	8
LIG - FB 4.....	8
LIG - 434.....	8
SRH.....	8
Hamburg Wasser.....	8
ADFC.....	11
Fuß e.V. Hamburg.....	14
Seniorenbeirat.....	14
Hamburger LAG für behinderte Menschen e.V.....	15
Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.....	15
Ströer DSM.....	15
N/WBZ.....	16
N/D4.....	16
N/SL.....	16
N/MR 3.....	16
N/MR 1.....	16
N/MR 21.....	16
N/MR 23.....	19
N/MR 20, 220, 2210.....	19

Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
1.	PK 36 / VD 52 05.07.2017 [REDACTED]	<p>Die Stellungnahme von PK 362.21 Straßenverkehrsbehörde erfolgt in Absprache mit der VD 52. Grundsätzlich begrüßt die Straßenverkehrsbehörde des PK 36 den Neubau des Quartiers Barmbek-Nord 11. Der Neubau in der Steilshooper Straße / Wittenkamp stellt den ersten Bauabschnitt des Quartiers Barmbek-Nord 11 dar. Geplant sind insgesamt vier Bauabschnitte mit 675 Wohneinheiten. Schon jetzt besteht in diesem Gebiet erheblicher Parkdruck, der sich durch das entstehende Quartier noch verstärken wird. Der Wittenkamp ist im Bereich des Neubaus eine Einbahnstraße von der Steilshooper Straße in Richtung Ivensweg und ist als Tempo - 30 Zone ausgewiesen. Zurzeit wird rechtsseitig auf dem Gehweg und am linken Fahrbahnrand halbachtig auf dem Gehweg jeweils in Längsaufstellung geparkt. Die Parkstände sind durch die VZ 315-ff StVO ausgewiesen. Geparkt wird aber auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt außerhalb der ausgewiesenen Parkstände, so dass im Wittenkamp in gesamter Länge beidseitig am Fahrbahnrand/Gehweg geparkt wird. Soweit eine Restfahrbahnbreite von 3,0 m eingehalten wurde, war hier seitens der Polizei ein Einschreiten bisher nicht erforderlich. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs wurde nach Bekanntwerden des Bauvorhabens zunächst seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht weiter verfolgt.</p> <p>Gemäß der Planung sind drei Feuerwehrezufahrten vorgesehen. Zwei im Wittenkamp, von denen eine über die Tiefgarageneinfahrt geführt wird und eine weitere in der Steilshooper Straße. Auf den verkehrstechnischen Lageplan für den Straßenbau sind für die Feuerwehr keine Schleppkurven eingezeichnet, so dass insbesondere im Wittenkamp nicht erkennbar ist, ob die Feuerwehr ohne zusätzliche Haltverbote gegenüber den Einfahrten auskommt. Dieses würde unweigerlich zu einem Parkraumverlust führen. Aus diesem Grunde hatten wir auch Pläne mit Schleppkurven für die Feuerwehr angefordert, die wir jedoch nicht erhalten haben.</p> <p>Unter günstigsten Voraussetzungen werden 9 neue Parkstände hergestellt. Für etwas mehr als die Hälfte der Wohnungen, steht ein Tiefgaragenstellplatz zur Verfügung. Erfahrungen aus anderen Quartieren haben jedoch gezeigt, dass die Tiefgaragenstellplätze nur zum Teil genutzt werden und häufig leer stehen. Die anderen Bewohner und Besucher müssen sich im öffentlichen Verkehrsraum Parkstände suchen. Aus unserer Sicht wird sich die Parksituation noch extrem verschärfen und durch straßenverkehrsbe-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Pläne mit den geprüften Feuerweherschleppkurven wurden am 10.07.2017 per E-Mail an Herrn Larisch vom PK36 gesendet. Die Feuerwehrezufahrten können ohne Parkraumverluste angefahren werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

**Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen**

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>hördliche Maßnahmen bzw. polizeiliche Überwachung nicht zu regeln sein.</p> <p>Hinsichtlich der Ausgestaltung der Radverkehrsführung, gab es keinerlei Gespräche bzw. Stellungnahmen seitens der Straßenverkehrsbehörde des PK 36. In der ersten Stellungnahme zum Bebauungsplan, wurde explizit noch mal darauf hingewiesen, dass wir ohne erforderliche Pläne zur Erschließung im öffentlichen Grund keine Stellung nehmen werden. In der Planung wurden die Radverkehrsanlagen in die Nebenflächen als sog. „anderer Radweg“ gelegt. In der Steilshooper Straße besteht keine Radwegbenutzungspflicht. Das heißt, schon jetzt hat der Radfahrer die Möglichkeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit zu fahren. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoller ein Radfahrstreifen herzustellen. Zum einen bleibt es nicht bei dem jetzigen Bauabschnitt, sondern ein weiterer wird sich bis zur Habichtstraße anschließen. So könnte man vom Knoten Steilshooper Straße/ Habichtstraße bis zum Wittenkamp ein Radfahrstreifen integrieren, was auch der jetzigen Radfahrstrategie entsprechen würde. Zum anderen wird vom Bezirk Wandsbek die Steilshooper Straße von der Richeystraße bis zur Steilshooper Allee im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umgebaut und ein Radfahrstreifen hergestellt. Eine Fortführung im südlichen Bereich durch den Bezirk Nord wäre sinnvoll.</p>	<p>Durch Herrn Okrongli vom PK 36 wurde am 13.03.2017 der Radweg-Variante (ohne Benutzungspflicht) zugestimmt, wenn in absehbarer Zeit keine Änderung der Radverkehrsführung vorgesehen ist.</p> <p>Die bisher geplante Führung des Radverkehrs auf einem nicht benutzungspflichtigen Radweg orientiert sich an der Bestandssituation. Durch die geplante Verbreiterung des Radweges (1,625 m) steht den Fahrradfahrern künftig mehr Platz zur Verfügung als heute. Der Radweg ist optisch und taktil durch rote Radwegplatten und einen Begrenzungsstreifen (Noppenplatten) vom Gehweg separiert.</p> <p>Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist gem. den ERA bei den vorliegenden Verkehrsbelastungen (DTV 12.400 Kfz) nicht zulässig.</p> <p>Die alternative Radverkehrsführung mit beidseitigen Schutz- oder Radfahrstreifen würde aufgrund der im Bestand vorliegenden zu schmalen Fahrbahn (Breite von ca. 7,20 m) eine Umstrukturierung des kompletten Straßenquerschnittes nach sich ziehen. So müssten die östlich gelegenen Längsparkstände versetzt werden. Die westlich gelegenen Nebenflächen müssten ebenfalls baulich umstrukturiert werden. Diese Maßnahmen wären mit einem erheblichen Anstieg der Baukosten verbunden, welche nicht vom privaten Investor der Erschließungsmaßnahme sondern von der FHH Hamburg zu tragen wäre.</p> <p>Eine Kostenbeteiligung durch die BWVI käme nach Angaben von Herrn Böhm nur bei einer mittelfristig auf längere Abschnitte der Steilshooper Straße bezogene und konsistente Radverkehrsführung in Frage. Derzeit</p>

Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
			sind keine weiteren Änderungen der Radverkehrsführung entlang der Steilshooper Straße vorgesehen.
2.	VD 513 08.06.2017 [REDACTED]	Die Verkehrsdirektion/VD513 hat die übersandten Unterlagen mit Hinblick auf die Anpassung verkehrslenkender Beschilderungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass Maßnahmen an verkehrslenkenden Beschilderungen nach derzeitigem Stand der Planung nicht betroffen und nicht vorgesehen sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.	BIS F 046 13.06.2017 [REDACTED]	Zum jetzigen Zeitpunkt kann auf der von Ihnen abgefragten Fläche das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder vergrabenen Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bei Bauvorhaben oder Eingriffen in den Baugrund muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person im Vorfeld die Kampfmittelfrage klären. Für eine Einstufung der Fläche bzgl. ihres Gefährdungspotentials auf Kampfmittel muss nach § 6 der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfmittelVO) ein Antrag bei der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) gestellt werden. Hierfür werden ein Eigentümersnachweis bzw. eine Vollmacht des Grundeigentümers (ausgenommen öffentliche Flächen) und eine Liegenschaftskarte mit eindeutiger Kennzeichnung der Antragsfläche benötigt.	Die Kampfmittelüberprüfung wurde bereits beantragt.
4.	LSBG - S2 16.06.2017 [REDACTED]	<u>Führung des Radverkehrs</u> In der Steilshooper Allee, Höhe Schlicksweg (Bushaltestelle), ist der Radverkehr auf der Fahrbahn in einem auslaufenden Schutzstreifen geführt. Der Radverkehr befindet sich somit bereits auf der Fahrbahn. Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen ist entsprechend fortzusetzen. Die in der Verschickung gewählte Führung des Radverkehrs, als nicht benutzungspflichtiger Radweg, ist daher abzulehnen. Der Bezirk Hamburg-Nord sollte die Lücke zwischen Schlicksweg und der geplanten Erschließung in diesem Zusammenhang ebenfalls mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen überplanen um eine durchgängig einheitliche Radverkehrsführung auf einem rd. 300m langen Teilstück der Steilshooper Allee zu erreichen. Der Vorteil einer eindeutigen und für alle Radfahrenden verpflichtend zu nutzenden Radfahr- oder Schutzstreifens ist die klar zu favorisierende und v.a. zukunftsweisende Führungsform. Auf- und Ableitungen wären dann nicht erforderlich. Am Ende der Ausbaustrecke, an der Einmündung Steilshooper Allee/Wittenkamp, muss eine sog. „Veloweiche“ vorgesehen werden, die dem Radfahrenden die Möglichkeit gibt auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg oder auf der Fahrbahn	Siehe Abwägung zur Stellungnahme Nr. 1.

**Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen**

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>weiter zu fahren.</p> <p><u>Barrierefreiheit</u> Die Querung der Einmündung Steilshooper Allee/Wittenkamp ist ebenfalls mit der getrennten Querung für Fußgänger auszustatten. Durch die Anlage von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen wird in den Nebenflächen ausreichende Breite für eine getrennte Querung erreicht.</p>	<p>Für die Einrichtung einer getrennte Querung (Breite 4,00 m) ist aufgrund des daneben verlaufenden Radweges und der Radverkehrsfurt nicht genügend Platz vorhanden.</p>
5.	<p>LSBG - S4 [REDACTED] (LSA) 18.07.2017</p> <p>[REDACTED] (ÖB) 18.07.2017</p> <p>[REDACTED] (ÖB) 14.08.2017</p>	<p>LSA: Unsere FLSA Steilshooper Straße/Wittenkamp ist in der Planverschickung nicht betroffen. Da auch sonst keine neuen Signalisierungen im Erschließungsgebiet geplant sind, ist der Fachbereich LSBG S4/LSA von der Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>ÖB: Die Baumaßnahme wird bei uns mit der Vorgangsnummer 4175:017 geführt. Im Zuge einer groben überschlägigen Kostenschätzung wurden Baukosten von brutto 36.000,00 € ermittelt.</p> <p>Im Zuge der Wohnbebauung der Flurstücke 6899, 6900 und 6901 ist die öffentliche Beleuchtung an die neuen Örtlichkeiten anzupassen. Gemäß den Unterlagen sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) geplant. (Siehe Planung Beleuchtung Blatt 01)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umstellen von zwei Auslegermasten 9,5m mit Langfeldleuchte 1x58W. Die Maste sind auf Grund ihres Alters abgängig und werden ausgetauscht. - Ein versetzen von Lp 41 ist aus unserer Sicht nicht erforderlich und würde die Längsgleichmäßigkeit erheblich beeinträchtigen und wurde aus diesem Grund nicht kalkuliert. - Auswechsel von zwei Auslegermasten 6,0m gegen Auslegermaste 7,5m aufgrund der neuen Gesamtstraßenbreite. - Neu stellen von einem Auslegermasten 7,5m mit Langfeldleuchte 1x36W. - Der zusätzliche Mast ist für die Ausleuchtung der neuen Fußgänger Querung im Kurvenbereich vom Wittenkamp zum Ivensweg erforderlich. <p><u>Die Stellungnahme wurde überarbeitet:</u></p> <p>als Anlage übersende ich die überarbeitete Stellungnahme des LSBG für</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>den Bereich öffentliche Beleuchtung zur Baumaßnahme „Private Erschließung Wittenkamp, B-Plan Barmbek-Nord 11“. Es wurden jetzt die Schleppkurven im Bereich der Feuerwehrezufahrt mit berücksichtigt. Dadurch muss zusätzlich ein Lichtmast im Ivensweg versetzt werden. Im Zuge einer groben überschlägigen Kostenschätzung wurden Baukosten von brutto 38.500,00 € ermittelt. In diesen Kosten sind auch die Erneuerungen der Lichtmasten enthalten. Im Zuge der weiteren Verschickungen muss geprüft werden, ob ein Teil dieser Kosten aus unserem Grundinstandsetzungstitel vom LSBG zu tragen ist.</p> <p>Im Zuge der Wohnbebauung der Flurstücke 6899, 6900 und 6901 ist die öffentliche Beleuchtung an die neuen Örtlichkeiten anzupassen. Gemäß den Unterlagen sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) geplant. (Siehe Planung Beleuchtung Blatt 01)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umstellen von zwei Auslegermasten 9,5m mit Langfeldleuchte 1x58W. Die Maste sind auf Grund ihres Alters abgängig und werden ausgetauscht. - Ein versetzen von Lp 41 ist aus unserer Sicht nicht erforderlich und würde die Längsgleichmäßigkeit erheblich beeinträchtigen und wurde aus diesem Grund nicht kalkuliert. - Auswechseln von zwei Auslegermasten 6,0 m gegen Auslegermaste 7,5m aufgrund der neuen Gesamtstraßenbreite. - Neu stellen von einem Auslegermasten 7,5m mit Langfeldleuchte 1x36W. - Der zusätzliche Mast ist für die Ausleuchtung der neuen Fußgänger Querung im Kurvenbereich vom Wittenkamp zum Ivensweg erforderlich. Weiterhin ist es daher erforderlich den Lichtmast LP 1 im Ivensweg zu versetzen und zu erneuern. <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></p> <p>Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der zu erneuernde ÖB-Mast Lp 44 liegt außerhalb des Planungsgebietes ist nicht Teil der Erschließungsmaßnahme. Die hierbei zusätzlich entstehenden Kosten werden nicht vom dem privaten Investor der Baumaßnahme getragen. Die Klärung dieses Sachverhaltes erfolgt im Zuge der weiteren Planung.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m <p><u>Hinweis zum Bodenhöhenniveau:</u></p> <p>Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöhenniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigelegt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöhenniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste an das neue Bodenhöhenniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
6.	<p>BWVI 10.07.2017</p> <p>██████████</p>	<p>Die Planung wird bzgl. der geplanten Radverkehrsführung in der Steilshooper Straße sehr kritisch beurteilt. Die derzeitige Radverkehrsführung in der Steilshooper Straße ist sehr inkonsistent: Mischverkehr, zu schmale Radwege und zu schmale Radfahrstreifen wechseln sich ständig ab. Auf Grund des Fehlens bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen bzw. der Unbenutzbarkeit der vorhandenen Radwege (zu schmal, zugeparkt, desolate Oberflächen) fährt ein Großteil des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn und unterliegt dort zu geringen Überholabständen durch Kfz-Verkehr. Ein kleines Stück guter Radweg (wie geplant) könnte im Sinne der Führungskontinuität daher kontraproduktiv sein. Um einen späteren erneuten Umbau zu vermeiden, sollte das Bezirksamt prüfen, welche Radverkehrsführung langfristig im Straßenzug Steilshooper Straße sinnvoll und umsetzbar ist und das Ergebnis im vorliegenden Teilstück bereits umsetzen.</p>	<p>Siehe Abwägung zur Stellungnahme Nr. 1.</p>
7.	BSW - LP	keine Stellungnahme eingegangen	

Private Erschließung Wittenkamp
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
8.	BUE 27.06.2017 [REDACTED]	Gemäß der eingereichten Unterlagen (Erläuterungsbericht, Ziffer 3.2 Entwässerung sowie Lageplan) soll das auf den Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser über neue Straßeneinläufe ins Mischwassersiel eingeleitet werden. Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen kommt (z.B. durch die Vergrößerung abflusswirksamer Flächen).	Wird im Zuge der Ausführungsplanung geprüft und ggf. abgestimmt.
9.	FB – 634 16.06.2017 [REDACTED]	<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u> Die Erschließungsanlage Wittenkamp ist auf dem Abschnitt von Steils- hooper Straße bis Ivensweg beidseitig zum Anbau bestimmt. Sie ist eine erstmalig endgültig hergestellte Erschließungsanlage. Wegebeiträge wer- den nicht mehr erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.	LIG - FB 4	keine Stellungnahme eingegangen	
11.	LIG - 434	keine Stellungnahme eingegangen	
12.	SRH 27.06.2017 [REDACTED]	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die private Erschließung des Wittenkamps und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betriebli- chen 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 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.	Wird berücksichtigt. Wird zur Kenntnis genommen.
13.	Hamburg Wasser 14.06.2017 K 12 - Erschließungen und Baurechtsverfah- ren	<u>Für HWW:</u> In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht einge- zeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständi- gen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaß- nahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu be-	Wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke 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 Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>14.</p>	<p>ADFC 01.07.2017 [REDACTED]</p>	<p>Den geplanten Ersatzbau eines baulichen Radweges in der Steilshooper Straße lehnen wir ab. In dieser Straße wird der Radverkehr Stück für Stück auf die Fahrbahn verlegt, die Baumaßnahme sollte für weiteren Fortschritt genutzt werden. Des Weiteren haben wir Vorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs aus der Einbahnstraße, • gegen Baumfällungen für Parkplätze, • für Fahrradabstellplätze und • zum Gehwegparken auf der Nordseite des Wittenkamp. <p>Diese Punkte werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet:</p> <p><u>Kein Neubau eines Radweges in der Nebenfläche</u> Für die Steilshooper Straße gibt es keine Radwegebenutzungspflicht mehr. Im nördlichen Teil bis zur Steilshooper Allee werden außerdem noch in 2017 Radfahrstreifen markiert. In nördlicher Richtung wird der Radweg an der Bushaltestelle Herbstsweg bereits heute auf die Fahrbahn geleitet. Am Langenfort fand ebenfalls eine Verlegung auf die Fahrbahn statt. Eine Umschaltung der LSA am Ring 2 ist für Anfang 2018 angekündigt, um endlich die Benutzungspflicht für die Zickzack-Radwege über die freien Rechtsabbieger aufzuheben. Auch am Knoten Hellbrookstraße gab es gerade einen Umbau zugunsten einer Fahrbahnlösung im Knoten. Dadurch sind nun südlich des Ring 2 nur noch im kurzen Einbahnstraßenabschnitt zwischen Drosselstraße und Pestalozzistraße Radwege vorhanden. Ein</p>	<p>Die bisher geplante Führung des Radverkehrs auf einem nicht benutzungspflichtigen Radweg orientiert sich an der Bestandssituation. Durch die geplante Verbreiterung des Radweges (1,625 m) steht den Fahrradfahrern künftig mehr Platz zur Verfügung als heute. Der Radweg ist optisch und taktil durch rote Radwegplatten und einen Begrenzungstreifen (Noppenplatten) vom Gehweg separiert.</p> <p>Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist gem. den ERA bei den vorliegenden</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>Radweg im Planungsgebiet erhöht die Verkehrssicherheit nicht. Vielmehr sollte dafür gesorgt werden, dass langfristig eine möglichst einheitliche Linienführung erfolgt. Ein Radwegbau würde den Radfahrenden auf der Fahrbahn gar nicht zugutekommen, sondern eher noch das Aggressionspotenzial mancher Autofahrer erhöhen ("benutz gefälligst den Radweg"). Ein Radweg würde dazu führen, dass auch langfristig keine Stetigkeit der Führung erreicht wird (ständiger Wechsel zwischen Fahrbahnführung und Führung in der Nebenfläche). Das alles erhöht die Unfallwahrscheinlichkeit. Hinzu kommt, dass die Planung an der Einmündung Wittenkamp/ Steilshooper Straße Gefahren für den Radverkehr beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Strecke kaum Sichtmöglichkeit von Kfz-Verkehr auf der Steilshooper Straße auf die dortigen Radfahrer. Folge: "Plötzliches" Zusammentreffen im Bereich der Einmündung. - Wo der neue Radweg an den Bestand anschließt, wird der Radfahrende auf vollkommen unzureichende Wege geleitet. Als übliches Problem von baulichen Radwegen zeigt sich die mangelnde Unterhaltung dieser Wege. Im betrachteten Teilstück sowie im nördlich anschließenden Radweg befindet sich z. B. aktuell ein teilweise 100 % der Breite einnehmender Grünwuchs. Aus der Unfallforschung wird ein weiteres Problem deutlich: Eine einseitig der Fahrbahn vorgenommene Radverkehrs-Baumaßnahme würde dazu führen, dass das schon heute praktizierte Fahren auf der linken Seite verstärkt auftritt. Denn der schmale Radweg in nord-südlicher Richtung befindet sich hier zu 100 % im Dooring-Bereich. Einerlei, ob in der Türöffnungszone oder auf der falschen Straßenseite: Radfahrer, die die Nebenflächen benutzen, werden hier auch zukünftig mehr gefährdet, als mit besserer Verkehrsplanung möglich wäre. All dies sind bekannte und für die Verkehrssicherheit ungünstige Wirkungen eines derartigen Radwegs, die zu einem Umdenken in der Verkehrsplanung geführt haben. Wir erwarten, dass die Baumaßnahmen genutzt werden, um eine Radverkehrsplanung nach dem aktuellen Stand der Technik herzustellen. Deshalb plädieren wir für eine fahrbahnahe Führung. Vorzugsweise werden dazu im betrachteten Abschnitt die gesamte Straßenbreite neu aufgeteilt und Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen geplant. Sollte es dabei nötig sein, die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, so muss das im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit hingenommen werden. 	<p>Verkehrsbelastungen (DTV 12.400 Kfz) nicht zulässig.</p> <p>Die alternative Radverkehrsführung mit beidseitigen Schutz- oder Radfahrstreifen würde aufgrund der im Bestand vorliegenden zu schmalen Fahrbahn (Breite von ca. 7,20 m) eine Umstrukturierung des kompletten Straßenquerschnittes nach sich ziehen. So müssten die östlich gelegenen Längsparkstände versetzt werden. Die westlich gelegenen Nebenflächen müssten ebenfalls baulich umstrukturiert werden. Diese Maßnahmen wären mit einem erheblichen Anstieg der Baukosten verbunden, welche nicht vom privaten Investor der Erschließungsmaßnahme sondern von der FHH Hamburg zu tragen wäre.</p> <p>Eine Kostenbeteiligung durch die BWVI käme nach Angaben von Herrn Böhm nur bei einer mittelfristig auf längere Abschnitte der Steilshooper Straße bezogene und konsistente Radverkehrsführung in Frage. Derzeit sind keine weiteren Änderungen der Radverkehrsführung entlang der Steilshooper Straße vorgesehen.</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p><u>Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs aus der Einbahnstraße Einmündung Steilshooper Straße/Wittenkamp</u> Die Straße ist nach den Vorgaben des § 45 (9) für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar. Die Ausfahrt von Radfahrenden aus Wittenkamp in die Steilshooper Straße sollte abgesichert werden z. B. durch eine aufgeklebte Insel mit Rundbaake. Ein gelungenes Beispiel zeigt die Einmündung Kernerreihe/Rümkerstraße, siehe http://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/einbahnstrasse-zufahrt-und-ausfahrt-sichern/#c10651</p> <p><u>Weniger Baumfällungen für ruhenden Kfz-Verkehr</u> Wir lehnen es ab, dass für die Herstellung von zusätzlichen Autostellplätzen im Wittenkamp eine Vielzahl von Bäumen gefällt wird. Andere Wohngebiete mit Tiefgaragen zeigen uns, dass zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Raum das Problem nicht lösen. Stattdessen werden diese öffentlichen Stellplätze auch von Mietern/Eigentümern der Tiefgaragenstellplätze genutzt, weil es oft als bequemer empfunden wird. Im Ergebnis sind dann zwar Bäume gefällt und mehr Autos stehen draußen, der Tiefgaragenstellplatz bleibt dann allerdings leer. In der Summe ist dann kein Stellplatz gewonnen.</p> <p><u>Mehr Fahrradabstellanlagen</u> Die derzeit geplanten sechs Fahrradbügel im öffentlichen Raum werden dem Bedarf überhaupt nicht gerecht. Für Besucher von 156 Wohneinheiten sollte erheblich mehr vorgesehen werden und zwar nicht nur auf dem Privatgelände. Auf den Plänen sind auf dem Gelände selbst zwar Fahrradkeller, aber keine Stellplätze ersichtlich. Es sollten dezentral Gruppen von Fahrradbügeln untergebracht werden, so dass zielnahe Fahrradparken möglich ist. Dabei sollten Fahrradbügel auch eingesetzt werden, um die Sichtbeziehungen an den Ecken freizuhalten und Gehwege gegen Falschparken zu sichern.</p>	<p>Durch die Lage der Querungsstelle im Bereich der Einmündung Wittenkamp/Steilshooper Straße kann eine Fahrradpforte nur bedingt eingerichtet werden. Der Knotenpunkt ist jedoch vollständig einsehbar und die Freigabe in Gegenrichtung besteht bereits. Daher wird zunächst auf die Einrichtung verzichtet.</p> <p>In Hamburg gelten bezüglich der Straßen- und Parkraumgestaltung Vorgaben, wobei ein Parkraumschlüssel von 20 öffentlichen Parkplätzen je 100 Wohneinheiten eingehalten werden sollte. Deswegen sind zur Einhaltung der Vorgaben die geplanten Schrägparkstände dringend erforderlich und die Baumfällungen aufgrund des Platzbedarfs unausweichlich. Des Weiteren wird der angesprochene Bereich eventuell für die Baudurchführung des Hochbaus benötigt. Zum Ausgleich sind Ersatzpflanzungen innerhalb und außerhalb des Planungsgebiets auf öffentlichem Grund vorgesehen.</p> <p>Weitere Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund sind nachzeitigem Stand aufgrund der begrenzten Flächen nicht realisierbar. Auf Privatgrund sind neben den Eingängen der geplanten Hochbauten Anlehnhalter für insgesamt 22 Fahrräder geplant.</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p><u>Gehwegparken auf der Nordseite des Wittenkamp</u> Der geplante Gehweg erfüllt so nicht die Anforderungen, die heute an Gehwege gestellt werden. Er ist viel zu schmal. Daher sollte mit mind. 2 m breitem Gehweg geplant werden.</p>	<p>Der nördliche Gehweg liegt außerhalb des Planungsgebietes und kann nicht im Rahmen der Erschließungsmaßnahme optimiert werden.</p>
15.	Fuß e.V. Hamburg 19.07.2017 [REDACTED]	<p>Wir konnten jedoch feststellen, dass die Fußwege im Wittenkamp nur 1,56 m bzw. 1,95 m breit geplant sind. Auch ist für Parkplätze die Beseitigung von Bäumen vorgesehen. Wir setzen uns für weniger Parkplätze, mehr Platz für FußgängerInnen und Baumerhalt für Aufenthaltsqualität ein.</p>	<p>Die Breite des südlichen Gehweges gewährleistet den Begegnungsfall von zwei mobilitätseingeschränkten Personen, wobei der vorgegebene Verkehrsraum gem. RASSt bzw. EFA von mind. 1,80 m eingehalten wird.</p> <p>Der nördliche Gehweg liegt außerhalb des Planungsgebietes und kann nicht im Rahmen der Erschließungsmaßnahme optimiert werden.</p>
16.	Seniorenbeirat 08.07.2017 [REDACTED]	<p>Wir begrüßen, dass die Fußgängerquerung am Wittenkamp in der Kurve gemäß Plast-10 als getrennte Querung mit Nullabsenkung und 6cm Kante hergestellt werden sollen. Natürlich muss dies auch bei der Querung an der Einmündung in die Steilshooper- so eingerichtet werden. Die Breite dafür wäre ja durchaus vorhanden, wenn der Radweg nicht den Gehweg einengen würde.</p> <p>Der Radweg gehört wie überall in Hamburg auf die Straße, als Radstreifen bzw. Schutzstreifen. An zahlreichen Stellen in der Steilshooper- ist dies ja auch schon realisiert. Die Aussage ist eindeutig falsch, dass in absehbarer Zeit keine Veränderung der Radwegführung im weiteren Verlauf der Steilshooper Straße geplant ist (siehe Veloroutenplanung). Noch falscher ist es, dass ein baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht sicherer ist (siehe Radfahrstrategie).</p> <p>Dass hier den Parkplätzen in der Steilshooper-Vorrang gegeben wird gegenüber Fußgänger, insbesondere älteren, mobilitätseingeschränkten und auch Kindern, sowie Radfahrern kann von uns nicht akzeptiert werden und muss unbedingt geändert werden.</p>	<p>Für die Einrichtung einer getrennte Querung (Breite 4,00 m) ist aufgrund des daneben verlaufenden Radweges und der Radverkehrsfurt nicht genügend Platz vorhanden (siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 1 und 14).</p> <p>Eine Anpassung der Radverkehrsführung ist derzeit nicht vorgesehen (siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 1 und 14).</p> <p>Die geplante Gehwegbreite an der Steilshooper Straße entspricht den Vorgaben der RASSt bzw. EFA, wobei der für den Begegnungsfall von zwei mobilitätseingeschränkten Personen erforderliche Verkehrsraum von mind. 1,80 m eingehalten wird. Des Weiteren werden die Belange der geh- und sehbehinderten Verkehrsteilnehmer durch Blindenleitstreifen und einer barrierefreien Ausführung berücksichtigt.</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>Das beinhaltet auch die geplante Neuanpflanzung des Baumes an der Ecke zum Wittenkamp. Hiermit wird die Planung eines Radstreifen in der Steilhooper- (bewusst oder unbewusst ?) be(ver)hindert.</p> <p>Durch die neuen Parkplätze im Wittenkamp muss das halbseitige Gehwegparken auf der nördliche Seite unbedingt unterbunden werden und auch dort ein Plast-gerechter Gehweg eingerichtet werden.</p> <p>Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrbahnen, sondern insbesondere die Nebenflächen ausreichend beleuchtet werden, ggf. durch separate Lampen.</p> <p>Man kann bei dieser Planung den Eindruck bekommen, es geht hier um die Maximierung von Parkplätzen, und nicht um den Schutz und die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer.</p>	<p>Eine Anpassung der Radverkehrsführung ist derzeit nicht vorgesehen (siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 1 und 14).</p> <p>Der nördliche Gehweg liegt außerhalb des Planungsgebietes und kann nicht im Rahmen der Erschließungsmaßnahme optimiert werden.</p> <p>Die öffentliche Beleuchtung ist mit dem LSBG abgestimmt.</p>
17.	Hamburger LAG für behinderte Menschen e.V.	Keine Stellungnahme eingegangen	
18.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. 28.06.2017 [REDACTED]	<p><u>Wir schlagen folgendes vor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus unserer Sicht ist auch auf 3 m Breite eine getrennte Querung möglich, wenn das Richtungsfeld lediglich 1 m statt 1,5 m Breite nach PLAST-10 aufweist. Der Abstand zur Nullabsenkung darf jedoch nicht reduziert werden. <p><u>Weiter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der südliche Auffindestreifen an der Querung Wittenkamp sollte nicht geknickt ausgeführt werden. - Die Fahrradbügel an der südlichen Querung Wittenkamp behindern den Querungsverkehr. - Die Tiefgaragenzufahrt sollte taktil deutlich erkennbar ausgeführt werden, die üblichen Wabensteine sind dafür nicht geeignet, sie lassen sich nur unter erheblicher Konzentration und bei optimalen Umweltbedingungen (kein Schnee, Splitt) erkennen. 	<p>Für die Planung einer getrennten Querung gem. HBVA ist eine Furtbreite von mind. 4,00 m erforderlich (siehe Abwägung zu Stellungnahmen Nr. 16).</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich der TG-Zufahrt haben die Fußgänger Vorrang vor den querenden Kfz. Die erforderlichen Sichtfelder im Bereich der TG-Zufahrt werden eingehalten.</p>
19.	Ströer DSM 09.06.2017	Wir sind in dieser Baumaßnahme nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
	██████████		
20.	N/WBZ	Keine Stellungnahme eingegangen	
21.	N/D4	Keine Stellungnahme eingegangen	
22.	N/SL 06.07.2017 ██████████	Von Seiten der Abteilung Landschaftsplanung gibt es keine Änderungsanforderungen an die Straßenplanung. In Hinblick auf die straßenbegleitende Gehölzgruppe aus Weißbuchen, vermutlich eine ehemalige Hecke, die durchgewachsen ist und für die im Erläuterungsbericht 28 Einzelbäume erfasst sind, wird empfohlen sich über die Art und den Umfang der Ersatzpflanzung mit der zuständigen Abteilung Stadtgrün (MR3) im Fachamt Management des öffentlichen Raumes zu verständigen und Einvernehmen herzustellen. Die Biotopkartierung zum Bebauungsplan hat hier ebenfalls eine Gehölzgruppe erfasst und nur wenige Einzelbäume.	Erfolgt im Zuge der weiteren Planung.
23.	N/MR 3	Keine Stellungnahme eingegangen	
24.	N/MR 1	Keine Stellungnahme eingegangen	
25.	N/MR 21 05.07.2017 ██████████	Zu der eingegangenen Verkehrsplanung teilt der Abschnitt Hoheitliche Technische Angelegenheiten des Fachbereiches Tiefbau Folgendes mit: <u>Steilshooper Straße 208/216 und Wittenkamp 22/28:</u> Die Verkehrsplanung resultiert aus einem Bauvorhaben für die o. g. Hausnummern. Im Rahmen eines hochbaulichen Wettbewerbsverfahrens war seinerzeit festgeschrieben worden, dass im Bereich der Straßen Wittenkamp (von Steilshooper Straße bis Ivensweg) und in der Steilshooper Straße (Teilbereich vor dem Flurstück 6899) der öffentliche Grund umzubauen ist. In erster Linie soll durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs der durch die neue Wohnbebauung resultierende zusätzliche Bedarf an öffentlichen Stellplätzen abgedeckt werden. Der vorliegende Bauantrag läuft unter dem Geschäftszeichen N/WBZ/04193/2016 für den Neubau eines Gebäudes mit 156 Wohneinheiten und einer Tiefgarage mit 89 Stellplätzen. Die Stellungnahme des Fachbereiches Tiefbau zum Baugenehmigungsantrag wurde mit einer auflösenden Bedingung versehen, wonach für die Umbaumaßnahmen in einem festgelegten Bereich der Steilshooper	Wird zur Kenntnis genommen.

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>Straße und des Wittenkamps ein öffentlich-rechtlicher Vertrag auf Basis des § 13 (5) HWG rechtskräftig abzuschließen ist. Gleichzeitig regelt dieser Vertrag die für das Bauvorhaben erforderlichen Erschließungselemente, verknüpft mit Bedingungen um die Funktionalität im bzw. die Auswirkungen auf den öffentlichen Grund sicherzustellen.</p> <p>Der Fokus dieser Stellungnahme wird zum einen auf die Aspekte des Hochbauvorhabens gelegt, welche aus Sicht von MR 21 für eine positive Baugenehmigung erforderlich sind.</p> <p>Die aus den Planunterlagen hervorgehende Hochbauplanung berücksichtigt nicht die bereits im Baugenehmigungsverfahren erhobenen Forderungen. Hier muss darauf geachtet werden, dass diese mit der Straßenplanung konform gehen.</p> <p>Zum anderen wird auf die vertraglichen Aspekte eingegangen, die zur Erfüllung des Vertrages gemäß § 13 (5) erforderlich sind:</p> <p>Für diese Baumaßnahme ist die Inanspruchnahme der Flurstücke 6900 und 6899 erforderlich. Der öffentlich-rechtliche Vertrag nach § 13 (5) befindet sich derzeit in der Abstimmung, ein notariell beglaubigtes Flächenangebot für 6900 und 6899 liegt noch nicht vor. Die geschätzten Baukosten zum Umbau öffentlichen Grundes sind noch nicht gesichert.</p> <p>Dementsprechend sieht MR 21 die Voraussetzungen in Bezug auf einen Baubeginn des Hochbauvorhabens als noch nicht erfüllt an.</p> <p>Im Einzelnen ergibt sich folgendes:</p> <p><u>Wittenkamp:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Tiefgarage des o. g. Hochbauvorhabens handelt es sich um eine Großgarage. Der Antragsteller hat einen Abweichungsantrag gestellt, um statt einer getrennten Zu- und Abfahrt eine einspurige Rampe zu erstellen. Der Fachbereich Tiefbau hat dem zugestimmt unter der Bedingung, dass eine Wartefläche für den Einfahrenden (zusammen mit Ampelanlage) auf Privatgrund geschaffen und außerdem eine gemeinsame Überfahrt zusammen mit der Überfahrt für das Feuerwehrfahrzeug geplant wird. Dieser Umstand ist innerhalb der Verkehrsplanung nicht berücksichtigt. Insbesondere 	<p>Die Überfahrt wurde an die überarbeitete Rampenplanung des Hochbaus angepasst und verbreitert. Um den Fußgängern möglichst viel Gehweg vorzuhalten, wird diese jedoch in Teilen schmal gehalten. Die Ein- und Ausfahrt wurde fahrgeometrisch geprüft.</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>der Bereich der Nebenflächen im öffentlichen Grund, der von der Feuerwehr überfahren werden muss, kann nicht freigehalten werden. Eine gemeinsame Überfahrt mit einer Breite von 6,0 – 6,5 m Breite schafft nach unserer Ansicht Abhilfe und wirkt gleichzeitig entlastend für das aus der Tiefgarage ausfahrende Fahrzeug, weil bei einem Begegnungsfall der Einfahrende nicht auf der Fahrbahn den Ausfahrenden abwarten muss.</p> <p>Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen bleiben, dass der ruhende Verkehr auf der dem Bauvorhaben gegenüberliegenden Fahrbahn durch die Schleppkurve des Feuerwehrfahrzeuges nicht beeinträchtigt werden soll. Es dürfen keine öffentlichen Parkplätze verloren gehen, bzw. Halteverbotsanordnungen erforderlich werden, damit die Parkplatzbilanz im öffentlichen Grund nicht verschlechtert wird.</p> <p>Auf dem Privatgrundstück kann an die breitere Überfahrt anschließend die Tiefgaragenrampe einspurig ausgeführt werden, wenn gewährleistet wird, dass die Warteposition für den Einfahrenden ebenfalls auf Privatgrund entsteht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterhin wird eine Zufahrt für die Feuerwehr im Kurvenbereich der Straßen Wittenkamp / Ivensweg benötigt. In der Straßenplanung ist diese zumindest textlich dargestellt. <p><u>Steilshooper Straße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass die im Bereich des Hochbauvorhabens befindlichen, entbehrlich gewordenen Überfahrten zurückgebaut werden, ist positiv und schafft öffentliche Parkplätze. Die in der Planung vorgesehene Feuerwehrezufahrt an der südlichen Grundstücksgrenze entspricht der Planung aus dem Wettbewerbsverfahren und ist ebenso im Bauantrag enthalten. Bei der weiteren Bearbeitung der Verkehrsplanung sollte bedacht werden, dass zur Gewährleistung des 2. Rettungsweges für die neue Bebauung entlang der Steilshooper 	<p>Anhand der durchgeführten fahrgeometrischen Prüfungen konnte keine Beeinträchtigung festgestellt werden.</p> <p>Befindet sich außerhalb der Planungsgrenze.</p> <p>Im Kurvenbereich Wittenkamp/Ivensweg ist bereits eine Feuerwehrezufahrt eingeplant. An dieser Stelle wird der Auftritt des Hochbordes von 12 auf 8 cm reduziert.</p> <p>An der Steilshooper Straße beträgt der Abstand zwischen der anzuleitenden Außenwand des Hochbaus und der zugekehrten Seite (westlicher Fahrbahnrand) ca. 8,8 m. Demnach wird der Grenzwert von 9,0 m unterschritten.</p>

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung N/MR
		<p>Straße eine Aufstellung des Feuerwehrfahrzeuges im Maximalmaß von 9,0 m auf der Fahrbahn (nicht in den Nebenflächen) erfolgt.</p> <p>Die für das Hochbauvorhaben erforderlichen Überfahrten sind nach Genehmigung der Straßenbaumaßnahme noch ergänzend zur Baugenehmigung gemäß § 18 HWG zu erlauben. Dies gilt ebenso für Steckpfosten, falls im öffentlichen Grund zur Absicherung gegen unerlaubtes Befahren der Feuerwehrezufahrten benötigt, die kostenpflichtig per Sondernutzung der ständigen Freihaltung der Feuerwehrezufahrt dienen.</p>	<p>Für die FW-Zufahrten sind zunächst keine Steckpfosten zur Absicherung gegen unerlaubtes Befahren/ Beparken geplant. Die südliche FW-Zufahrt an der Steilshooper Straße wird durch andersfarbige Wabensteine und die östliche Zufahrt an der Kurve Wittenkamp/Ivensweg durch ein Hochbord mit 8 cm Auftritt abgegrenzt. Die FW-Zufahrt im Bereich der TG fällt mit der TG-Zufahrt zusammen und muss nicht abgegrenzt werden.</p>
26.	N/MR 23	Keine Stellungnahme eingegangen	
27.	N/MR 20, 220, 2210	Keine Stellungnahme eingegangen	