

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung (GF/PB)

Baumaßnahme: Senatsprogramm Busbeschleunigung
MetroBus-Linie 25

Teilbaumaßnahme: Umbau der Haltestelle Landwehr

Abwägung der eingegangenen externen und internen Stellungnahmen der
verkehrstechnischen Planung zur Zweitverschickung vom 20.03.2017

INHALT	SEITE
1 Externer Verteiler	2
1.1 BASFI - SKbM (Senatskoordinatorin)	2
1.2 BIS - VD 513	2
1.3 BIS - VD 520 (VD51, VD52, PK 31).....	2
1.4 BIS - F 220 Feuerwache Berliner Tor	3
1.5 BSW - LP 14	3
1.6 BUE - NGE 1.....	3
1.7 BUE - U 1.....	3
1.8 LIG.....	3
1.9 Finanzbehörde - Bezirksverwaltung	3
1.10 Handelskammer Hamburg.....	3
1.11 Handwerkskammer Hamburg.....	3
1.12 Hamburger Wasserwerke (HWW)	4
1.13 Hamburger Stadtentwässerung (HSE) - G11	4
1.14 HAMBURG ENERGIE	5
1.15 servTEC	5
1.16 Stadtreinigung Hamburg – TB-T21.....	5
1.17 Stadtreinigung Hamburg - Winterdienst.....	5
1.18 Bezirksamt Hamburg-Nord.....	5
1.19 Bezirksamt Wandsbek.....	15
1.20 Kulturbehörde.....	15
1.21 Bezirks-Seniorenbeirat	15
1.22 Verein Barrierefrei Leben e.V.	16
1.23 Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.....	16
1.24 Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.....	17
1.25 HVV-Haltestellenumfeld-Koordination	18
1.26 HHA AG	18
1.27 PK 31	19
1.28 Stroer.....	19
1.29 Wall GmbH (ehem. JC DECAUX).....	19
1.30 ADFC Hamburg.....	19

1 Externer Verteiler

1.1 BASFI - SKbM (Senatskoordinatorin)

(vom 20.04.2017)

„Nach Prüfung der Unterlagen kann ich mich dem Grunde nach einverstanden erklären.

In Bezug auf weitere bauliche Details, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit der Barrierefreiheit der Haltestelle Landwehr stehen, bitte ich den Empfehlungen der Verbände, hier insbesondere des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Hamburg zu folgen, bzw. in Zweifelsfragen entsprechende Abstimmungsgespräche zu führen. Falls es aus Ihrer Sicht hilfreich sein könnte, biete ich gern meine Beteiligung an.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

1.2 BIS - VD 513

Siehe gemeinsame Stellungnahme von VD51, VD52 und PK 31.

1.3 BIS - VD 520 (VD51, VD52, PK 31)

(vom 20.04.2017)

„Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Dabei sind die Symbole auf der Fahrtstrecke der Buslinien ggf. für die Erfordernisse der Busbeschleunigung um Signalgeber (z.B. ggf. A-Signale) anzupassen und I oder zu ergänzen. Belange der Wegweisung sind gesondert von VD 51 (Wegweisung) zu bearbeiten.

VD 52 (Busbeschleunigung) hat im Einvernehmen mit VD 51 (Radverkehr) und PK 31 folgende Anmerkungen zur vorgelegten 2. Verschickung:

Lageplan 14.931.04.02:

Die Verkehrszeichen im Lageplan sind kaum erkennbar. Grundsätzlich gilt, dass negative und positive Vorfahrtsbeschilderung vorhanden sein muss, VZ 120 innerhalb geschlossener Ortschaften nicht zulässig ist und die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wird. VZ 237, ggf. vorhandene VZ 240 bzw. VZ 241 sind deshalb zu entfernen.

Es wird gebeten, entgegen der Überlegungen der VD zur ersten Verschickung dennoch in der Hasselbrookstraße eine unsignalisierte Aufstelltasche für indirekt abbiegende Radfahrer vorzusehen (bei Zweiphasenschaltung).“

GF/PB:

Die Darstellung der vorhandenen Verkehrszeichen wurde verbessert.

Die VZ 120 und 237 werden entfernt.

Für die Anordnung einer Aufstelltasche für die linksabbiegenden Radfahrer in der Haselbrookstraße müsste die Gehwegfurt und damit verbunden auch die LSA-Anlage versetzt werden. Aufgrund dieses hohen Aufwandes wird davon abgesehen.

1.4 BIS - F 220 Feuerwache Berliner Tor

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.5 BSW - LP 14

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.6 BUE - NGE 1

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.7 BUE - U 1

(vom 10.04.2017)

„Seitens BUE U1 bestehen hinsichtlich dieser Straßenbaumaßnahme keine Bedenken, wenn alle Trummen der hochbelasten Straßenflächen ausnahmslos ans Mischwassersiel angeschlossen sind.“

GF/PB:

Das Regenwasser der Straßenfläche wird weiterhin über das vorhandene Mischwassersiel abgeleitet.

1.8 LIG

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.9 Finanzbehörde - Bezirksverwaltung

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.10 Handelskammer Hamburg

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.11 Handwerkskammer Hamburg

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.12 Hamburger Wasserwerke (HWW)

(vom 11.04.2017)

„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.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten.

In dem Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich eine Transportleitung DN 900 (1868) der Hamburger Wasserwerke z. Zt. wird geprüft, ob die Hamburger Wasserwerke diese Leitung ausgewechselt werden muss, sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen erhalten sie von uns eine endgl. Stellungnahme.“

Hamburger Wasserwerke (HWW)

(Ergänzende Stellungnahme vom 06.06.2017)

„Die HWW hat nach Prüfung ihrer Leitungen festgestellt, das im Bereich der Bushaltestelle Landwehr kein Handlungsbedarf besteht.

Nur im Bereich Landwehr/Marienthaler Straße gibt es eine Baumaßnahme A 15/0014, dort ist der Baubeginn ab August 2017, ihr Ansprechpartner wäre dort Herr Hentschel 7888 81114.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Für die vorliegende Planung wird rechtzeitig vor Baubeginn zu einer Leitungsbesprechung eingeladen. In diesem Zuge können die Arbeiten zwischen an der Bushaltestelle / Fahrbahn und der Trinkwasserleitung abgestimmt werden.

1.13 Hamburger Stadtentwässerung (HSE) - G11

(vom 11.04.2017)

„Es gibt eine Baumaßnahme der HSE S 11/103 Bauzeit September 2017 bis März 2018, Ihr Ansprechpartner ist Herr Hömer 7888 81117.

Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):

- *Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Pütter 7888 32000 anzupassen.“*

GF/PB:

Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Die Umsetzung der Baumaßnahme an der Bushaltestelle sind für das Jahr 2018, also im Anschluss an die Arbeiten an der Entwässerungsanlage vorgesehen. Für die vorliegende Planung wird rechtzeitig vor Baubeginn zu einer Leitungsbesprechung eingeladen. In diesem Zuge können ggf. die Ar-

beiten zwischen an der Bushaltestelle / Fahrbahn und der Entwässerungsanlage abgestimmt werden.

1.14 HAMBURG ENERGIE

(vom 11.04.2017)

„Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

1.15 servTEC

(vom 11.04.2017)

„Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug 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. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere Herren Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden berücksichtigt.

1.16 Stadtreinigung Hamburg – TB-T21

(vom 29.03.2017)

„Wie bereits in unserem Schreiben vom 15.01.2015 erwähnt, werden für die Straßenreinigung keine nennenswert erhöhten Betriebskosten entstehen.“

Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden berücksichtigt.

1.17 Stadtreinigung Hamburg - Winterdienst

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.18 Bezirksamt Hamburg-Nord

(vom 20.04.2017)

N/MR 22 - Tiefbau

„Allgemeines:

- a) Hinweis zur Erstellung und Abgabe des GIS-Übernahmeplans 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.

- b) *Allgemein und vor allem im Bereich von Baumscheiben soll möglichst der Einbau von Grand vermieden werden. Im Bereich von Baumscheiben kommt statt der herkömmlichen Befestigung Rechteckpflaster (10x20x6 cm) als Alternative in Frage.
Parkstände, die im Kronenbereich von Bäumen liegen, können mit verfüllten Kunststoffwaben verfüllt werden.
Allgemein ist die baumverträgliche Machbarkeit vorher zu überprüfen, die Art des Belags ist danach ggf. entsprechend anzupassen.*
- c) *Der Bezirk Nord verbaut ausschließlich seniorengeeignete 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 seniorengeeignete Ausführung mit geändertem Sitzwinkel, Armlehnen, ortsfest zum Einbetonieren, Sitzfläche und Rückenlehne aus FSC-Hartholz natur, Unterkonstruktion aus Stahl, Länge ca. 200 cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm.*
- d) *Pflaster und Platten sind grundsätzlich im Querverband zu verlegen.*
- e) *Baumscheiben und Grünflächen sollen ohne gepflasterten Trennstreifen entlang der Bordkante ausgeführt werden, da dieser zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt.*
- f) *Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügelschloss + Schlüssel) und nicht mit einer 3-Kant-Schließung vorzusehen.*
- g) *In Bereichen, in denen durch die Überplanung bestehende Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten aufgehoben werden sollen, muss die zukünftige Entwässerung der Flächen sichergestellt werden.
Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten sind daher dem neuen Zustand so anzupassen, dass eine korrekte Entwässerung der Flächen erfolgen kann. Dies gilt vor allem auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.*
- h) *Sollten die Ansichten der Bordkanten an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen oder im Bereich von Auf- oder Ableitungen für den Radverkehr kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen bzw. der Begrenzungsstreifen entsprechend verlängert werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.*
- i) *Verlegung taktiler Elemente auf Privatgrund:*

Das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund, beginnend an der inneren Leitlinie, wird als sinnvolle und notwendige Lösung für blinde und sehbehinderte Menschen angesehen.

In den Bezirksamtern ist es gängige Praxis, ein Einverständnis für das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund von den Grundeigentümern einzuholen.

- j) *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.
- k) *Zum Teil sind die Planungsgrenzen nicht definiert. Es wird zudem davon ausgegangen, dass der Ausbau jeweils bis zur Planungsgrenze erfolgt.*
- l) *Vor der Schlussverschickung der Planung ist der jeweils zuständige Regionalausschuss von der Entwurfs- und Baudienststelle zu beteiligen.*
Kontaktaufnahme zur Gremienbetreuung über:
Ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de“

GF/PB:

- a) Dem Bezirk werden die digitalen Ausführungspläne übermittelt. Es wird kein separater Revisionsplan erstellt.
- b) Die Gehwege sind nicht durch Baumwurzeln betroffen, ggf. wird Rechteckpflaster verlegt.
- c) Im Planungsabschnitt sind keine Sitzbänke geplant.
- d) Die Anmerkungen werden berücksichtigt.
- e) Die Anmerkungen werden berücksichtigt.
- f) Es sind keine zusätzlichen Pfosten geplant.
- g) Die Entwässerung der Oberflächen wird in der Ausführungsplanung durch den Deckenhöhenplan nachgewiesen.
- h) Die Bordabsenkungen im Bereich der Furten werden gem. PLAST 10 ausgeführt. Die Begrenzungsstreifen der Radwege werden bis zur Absenkung durchgezogen.
- i) Eine Verlegung von taktilen Elementen auf Privatgrund ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.

- j) In der Planung ist eine ununterbrochene Führung des Radverkehrs berücksichtigt. Die Planungsgrenzen werden nicht erweitert.
- k) Die Planungsgrenzen wurden ergänzt.
- l) Die Planung wurde bereits vor dem Regionalausschuss vorgestellt.

„Zur Planung:

- a) *Bei der Anordnung von Fahrgastunterständen ist darauf zu achten, dass eine bedarfsgerechte und den Anforderungen der Barrierefreiheit genügende nutzbare Breite für Fußgänger verfügbar ist. Diese darf 1,50 m auch bei sehr geringem Fußverkehr nicht unterschreiten. Dabei ist aus Gefährdungsgründen der Sicherheitstrennstreifen gem. Regelwerk nicht mit anzusetzen und die Sitzbank bei FGU ohne Seitenwänden anzusetzen. Ggf. ist auf den FGU zu verzichten.*
- b) *Die großkronige Rosskastanie im südwestlichen Bereichs des Knotens Landwehr / Hasselbrookstraße / Angerstraße befindet sich sehr nah an der neuen Fußgängerquerung des südlichen Knotenarms. Um den Baum bestmöglich zu schützen und die Eingriffe in den Wurzelraum so gering wie möglich zu halten, sollte geprüft werden, ob die Querungsstelle ggf. nach Norden verschoben bzw. angepasst werden kann.*
- c) *Im südwestlichen Bereichs des Knotens Landwehr / Hasselbrookstraße / Angerstraße wird die Bestandsbordkante verändert. Da somit der Bestandsschutz entfällt, ist die Südseite der Querungsstelle des Knotenarms Angerstraße mit Bodenindikatoren auszustatten. Diese sind dann ebenfalls auf der Nordseite der Querung erforderlich.*
- d) *Der unter c) genannte Sachverhalt betrifft ebenfalls die Querungsstelle im Knotenarm Hasselbrookstraße.*

Da somit drei der vier Knotenarme mit Bodenindikatoren ausgestattet werden müssen, wird angeregt, auch die Querungsstelle im nördlichen Knotenarm mit Bodenindikatoren zu versehen.
- e) *Es wird davon ausgegangen, dass die in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie zwischen dem Zugang zum S-Bahnhof Landwehr und Hasselbrookstraße auch tatsächlich realisiert und Grunderwerb getätigt wird, da die Planung sonst nicht wie vorgesehen, aufgrund eines zu realisierenden Gehweges auf öffentlichem Grund, umsetzbar ist.*
- f) *Für die auf der Ostseite (Fahrtrichtung Nord) liegende Bushaltestelle fehlt der Auffangstreifen quer zum Gehweg, zwischen Gebäude/innerer Leitlinie und Radweg.*
- g) *Für den aus südlicher Richtung kommenden und nach links in die Angerstraße abbiegenden Radverkehr sollte eine Aufstelltasche im Knoten, ggf. mit zusätzli-*

chem Signalgeber, analog der gegenüberliegenden Seite (Relation Nord-Ost), ergänzt werden.

- h) *Die Aufstellfläche für mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator und Rollstuhl sowie für Menschen mit Kinderwagen zwischen Radweg und Querungsstelle Landwehr Süd ist am südöstlichen Knotenarm nicht ausreichend groß. Es wird darum gebeten zu prüfen, ob eine Optimierung der Flächenaufteilung in diesem Bereich möglich ist, um eine größere Aufstellfläche schaffen zu können (siehe Abbildung).“*

GF/PB:

- a) Bei der Positionierung des FGU RIFA Süden wurden die Abstände zu benachbarten Hindernissen berücksichtigt. Der vorhandene FGU RIFA Norden wurde bereits in der Vergangenheit mit allen Beteiligten unter Berücksichtigung aller Einwände errichtet und bleibt aufgrund der Nähe zum U-Bahnhof und der damit verbundenen hohen Zahl von Fahrgästen am bisherigen Standort erhalten.
- b) Die großkronige Rosskastanie wurde im Rahmen der Planungen thematisiert. Der Eingriff in den Wurzelraum wurde auf ein Minimum reduziert. Eine Verschiebung der Furt in Richtung Norden hätte eine Umplanung des gesamten Knotens zur Folge und wurde daher nicht weiter verfolgt.
- c) Die Ausstattung des gesamten Knotens mit Bodenindikatoren wurde im Rahmen der Planung thematisiert. Die Planung beschränkt sich auf die Umgestaltung der Bushaltestellen und dem damit verbundenen Eingriff in die Bereiche im direkten Umfeld der Haltestellen. Da in dem Planungsauftrag die kostenintensive Ausstattung des Knotens nicht beinhaltet ist, werden die Anmerkungen nicht berücksichtigt.
- d) siehe Abwägung zu Punkt c).
- e) Bei dem Eigentümer wurde eine Anfrage bzgl. eines möglichen Grunderwerbs durchgeführt. Das Verfahren ist zum derzeitigen Stand noch nicht abgeschlossen.
- f) Die Herstellung eines Auffangstreifens ist aufgrund der privaten Nutzung der Flächen vor dem Gebäude nicht realisierbar. Ein möglicher Grunderwerb wurde beim Eigentümer angefragt (siehe auch Punkt e).
- g) Für die Anordnung einer Aufstelltasche für die linksabbiegenden Radfahrer in der Hasselbrookstraße müsste die Gehwegfurt und damit verbunden auch die LSA-Anlage versetzt werden. Aufgrund dieses hohen Aufwandes wird davon abgesehen.(siehe auch weiter oben im Abwägungsvermerk unter 1.3 BIS - VD 520 (VD51, VD52, PK 31)
- h) Die Gestaltung der Aufstellfläche wurde überprüft. Die vorhandenen Platzverhältnisse lassen keine größere Aufstellfläche zu.

N/MR 21 – Tiefbau:

„Es läuft ein Bauantragsverfahren in Wandsbek für die Hasselbrookstraße 2/6, Landwehr 39. U.a. geht es auch um eine Feuerwehrezufahrt und -aufstellfläche, die möglicherweise die Straßenplanung tangiert. Bei einem Umbau nach § 13 Abs. 5 HWG wäre die BWVI zuständig, bei einem Umbau außerhalb eines Vertrages der Bezirk. Der Antragsteller ist uns nicht bekannt. Hier ein Textauszug aus dem BGB:

„Bezüglich der im Antrag dargestellten Anfahrt zur Aufstellfläche in der Straße Landwehr ist die im Übergangsbereich vorhandene Bordsteinabsenkung, mittels Versetzung der öffentlichen Einbauten (VZ bzw. Poller), als Zufahrt zu nutzen.

Hierzu ist parallel das zuständige PK bezüglich der Thematik Verkehrssicherheit und der Bezirk Nord hinsichtlich der Zuständigkeit für die Straße Landwehr zu beteiligen.“

Wir empfehlen, die zuständige Bauprüferin, Frau Kerstin Duncker, zu kontaktieren und zu klären, wie der Bauherr sein Gebäude (und Grundstück) umbaut und wie die Feuerwehrezufahrt und Aufstellfläche auszugestaltet ist, damit diese als 2. Rettungsweg vom Fachamt Bauprüfung anerkannt wird.

GF/PB:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Grunderwerb:

Aus dem Lageplan geht hervor, dass sich die Straßenbegrenzungslinie ändert. Laut Erläuterungsbericht (Punkt 4) ist kein Grunderwerb vorgesehen. Wir empfehlen hier einen Grunderwerb zu tätigen, da die derzeit von den Fußgängern genutzte private Verkehrsfläche (§ 25 HWG) nur dauerhaft bestand hat, wenn diese Fläche in öffentlicher Hand oder per Grunddienstbarkeit (Gehrecht und Unterhaltungsverpflichtung) abgesichert ist. Bei einer Übernahme müsste diese Fläche dann ggf. überplant bzw. instandgesetzt werden. Private Einbauten müssten u.a. vor der Übernahme zurückgebaut werden.

Bei einem Grunderwerb ist die Fläche in das Verwaltungsvermögen des Fachbereiches Tiefbau Hamburg-Nord zu übertragen, damit die Straße Landwehr und damit die Wegeaufsicht der gesamten Straße in Hamburg-Nord liegt. Dieser Teil ist mit dem Straßenflurstück Landwehr zu verschmelzen. Die anfallenden katastermäßigen Kosten sind einzurechnen. Ferner ist das Planrechtes nach § 125 BauGB zu beantragen und zu erteilen, damit dieser Teil der Straße nach § 6 HWG gewidmet werden kann.

Nach u.E. ändert sich durch die Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie auch die Bezirksamtsgrenze, wenn die Straßenbegrenzungslinie der Straße Landwehr die Grenze darstellt.“

GF/PB:

Bei dem Eigentümer wurde ein Anfrage bzgl. eines möglichen Grunderwerbs durchgeführt. Das Verfahren ist zum derzeitigen Stand noch nicht abgeschlossen.

N/MR 3 - Stadtgrün:

„Im Erläuterungsbericht wird unter Punkt 3.11 Straßenbegleitgrün ausgeführt: „Im Bereich des Knotens Landwehr / Hasselbrookstraße / Angerstraße ist eine großkronige erhaltenswerte Rosskastanie vorhanden.“

Es handelt sich um eine stadtbildprägende rotblühende Rosskastanie, Pflanzjahr 1883.

Gemäß aktuellem Kontrollbericht (Untersuchung vom 09.12.2016) hat der Baum gerade noch ausreichende Restwandstärke, ist aber nach derzeitigem Stand erhaltenswert.

Für die Umsetzung der dargestellten Planung zur Herstellung eines neuen Fußgängerüberweges müsste im Wurzelraum bis dicht an den Stamm 50 cm tief abgegraben und begehbare Befestigungen auf über der Hälfte der bestehenden Baumscheibe hergestellt werden. Weiterhin müssten Leitungen für die neue Ampel verlegt werden, was den vitalen Belangen des Baumes zuwider läuft.

N/MR3 schließt sich weitgehend den Inhalten des Baumgutachtens zu Baumschutz und Erhalt an, sieht aber nicht die Notwendigkeit, den Baum in letzter Konsequenz zu fällen.

Die Planung und Bauausführung ist vielmehr auf den Erhalt des markanten Baumes abzustellen, dem auch hinsichtlich sich verschärfender Umweltbedingungen als Bindeglied einer durchgängigen Stadtdurchgrünung zur Verbesserung des Stadtklimas, insbesondere zum Hitzeschutz, eine wichtige Funktion zukommt.

Eine Entscheidung zum Erhalt bedarf einer besonderen Abwägung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann nicht mit Sicherheit beurteilt werden, ob der Baum eine mittelfristige Perspektive hat. Andererseits zeigen aktuelle Erfahrungen mit Nachpflanzungen, dass diese im Vergleich zum Lebenszyklus von Altbäumen nur noch eingeschränkte Entwicklungschancen haben, die angestrebten Ausgleichsziele von Ersatzpflanzungen mithin nicht verlässlich realisierbar sind. Ältere Bestandsbäume sollten daher so lange wie möglich erhalten werden.

Deshalb sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Querung nach Norden in die Einmündung Angerstraße zu verschieben, um weiter vom Stamm und den sensiblen Wurzelbereichen abzurücken. Sollte der Regelaufbau für Gehwegplatten nicht herstellbar sein, muss in Abstimmung mit dem Baumgutachter auf Sonderbauweisen ausgewichen werden.

Für die im Erläuterungsbericht unter Punkt 3.12 nicht näher beschriebenen Anpassungen von Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine qualifizierte Trassenplanung hinsichtlich möglicher Umfänge und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit dem Baumgutachter abzustimmen. Soweit Leitungen im Ausbaubereich umgelegt werden müssen ist dafür Sorge zu tragen, dass der Wurzelraum der Kastanie unbeschadet bleibt.

Der LSBG hat bei der Ausführung der Leitungsarbeiten die Oberbauleitung wahrzunehmen und für die Koordinierung erforderlicher baubegleitender Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie deren Dokumentierung zu sorgen.

Gleiches gilt für erforderliche Arbeiten zur Kampfmittelbeseitigung.

Für die Tiefbauausführung hat LSBG einen ö.b.v. Baumsachverständigen für die Baubegleitung zu beauftragen. Diesem obliegt auch die Überwachung der baubegleitenden Baumpflege und des Baumschutzes für die Bestandsbäume und Vegetationsflächen im Baufeld.

Die Tiefbauarbeiten müssen entsprechend der Vorgaben des seitens LSBG beauftragten ö.b.v. Baumsachverständigen durch eine baubegleitende Baumpflege ergänzt werden. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden.

Erforderliche Leistungen von Landschaftsplaner, ö.b.v. Baumsachverständigem, Baumpfleger und Landschaftsbauer sind unabhängig von der Vergabe der Tiefbauarbeiten seitens LSBG eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR3 abzustimmen.

Während der Baumaßnahme erforderliche Eingriffe in Wurzelbereiche von Bestandsbäumen sind seitens der Baubegleitung (Landschaftsplaner und ö.b.v. Baumsachverständiger) fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Der ö.b.v. Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen.

Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen zu treffen.

Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:

- Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), letzte Änderung vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258)*
- Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. 2010, S. 350), letzte Änderung 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S.3)*
- Hamburgisches Wegegesetz (HWG) vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. 1974, S.41, 83), letzte Änderung vom 16. November 2016 (HmbGVBl. S. 473)*

- *Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg (BaumschutzVO) vom 17. September 1948 (HmbBl. I 791-i)*
- *Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, Gelbdruck 2016)*
- *Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)*
- *Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Bau-maßnahmen (RAS-LP 4), Ausgabe 1999*
- *Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB12), Ausgabe 2012*
- *Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen et al. (FGSV Verlag Nummer 939), Ausgabe 2013*
- *Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)*

Sind die aufgeführten Rechtsnormen und Richtlinien im Bauablauf nicht vollständig anwendbar, hat sich die Bauleitung rechtzeitig an N/MR3 zu wenden, um im Einzelfall ein von den anerkannten Regeln der Technik abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen.

Die Maßnahme ist durch den LSBG in den Bezirksausschüssen vorzustellen.“

GF/PB:

Für die Umsetzung der dargestellten Planung ist es erforderlich die Gehwegbefestigung bis zu einem Abstand von ca. 50 cm herzustellen. Gem. ER 2, Anlage 1, Bauweise 1-1 ist beschränkt sich der Eingriff bis in eine Tiefe von 17 cm. Ggf. werden die Gehwege im Baumwurzelbereich Rechteckpflaster befestigt.

Die erforderlichen Tiefbauarbeiten im Bereich der Baumkrone, insbesondere für die LSA und die Versorgungsleitungen, werden entsprechend den Ausführungen des Baumgutachters mit besonderer Vorsicht und in Handschachtung durchgeführt. Zudem wird die Baumaßnahme durch einen Baumsachverständigen begleitet.

Eine Verschiebung der Querung in Richtung Norden würde eine Umgestaltung des gesamten Verkehrsknoten zur Folge haben. Zudem stellt die vorhandene Bebauung nordwestlich des Knotens hierfür ein weiteres Hindernis dar. Daher wurde von weiteren Planungen diesbezüglich Abstand genommen.

N/SL 1 – Übergeordnete Planung

„Aus Sicht von SL 1 bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgelegten Planungen.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

N/SL 3 – Landschaftsplanung

„Zur Haltestelle Landwehr hat SL3 keine weiteren Anmerkungen.“

GF/PB:

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

N/VS 3 - Verbraucherschutz:

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.19 Bezirksamt Wandsbek

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.20 Kulturbehörde

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.21 Bezirks-Seniorenbeirat

(vom 29.03.2017)

„Wir begrüßen, dass die Fußgängerquerung gemäß Plast-10 als getrennte Querung mit Nullabsenkung und 6cm Kante hergestellt werden soll.“

Ebenso begrüßen wir die Herstellung von barrierefreien Bus-Haltestellen, bei denen durch die höheren Kantsteine das Ein- und Aussteigen der rollenden und mobilitätseingeschränkten Menschen wesentlich verbessert wird. Da es sich hier um gerade anzusteuende Haltestellen handelt, sollte geprüft werden, ob statt der 18 cm Kantsteinhöhe eine Höhe von 22 cm möglich ist.

Nicht zu akzeptieren ist die Führung des Radwegs auf der Nebenfläche. Dies führt zu ständigen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern vorm Bahnhof und zur den Bushaltestellen. Wir fordern nachdrücklich die Herstellung von Radfahrstreifen, die ja durch die Busaufstellfläche geführt werden können.

Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei allen Durchführungen unbedingt darauf zu achten ist,

- dass die geplanten geteilten Querungen mit Nullabsenkung gemäß Plast-10 auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden*
- dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw erhalten bleiben*
- dass bei Bauarbeiten an den Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe gut erreichbare Ersatzhaltestellen eingerichtet werden.*

Die Ampelphasen für Fußgänger sind unbedingt so einzurichten, dass auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen mit geringer Geschwindigkeit gefahrlos die gesamte Fahrbahnbreite überqueren können.

Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrbahnen, sondern insbesondere die Nebenflächen ausreichend beleuchtet werden, ggf durch separate Lampen.“

GF/PB:

Es wurde festgelegt, dass in Hamburg Sonderborde mit einer Ansicht von 22 cm nur in besonders geeigneten Lagen eingebaut werden sollen. Dies ist insbesondere bei Haltestellen in Insellage oder an Bussonderfahrstreifen der Fall.

Im Planungsabschnitt ist keine Radwegbenutzungspflicht vorhanden. Um verkehrsun-sicheren Radfahrern (z.B. Kindern) eine alternative und sichere Fahrt zu ermöglichen, sind entlang des Straßenzuges der B5 auf gesamter Strecke auf beiden Straßenseiten Radwege in den Nebenflächen vorhanden. Diese bleiben durch die Umgestaltung der warteflächen unverändert.

Die Anmerkungen bzgl. der Bauausführung bei den Absenkungen und den Ersatzhaltestellen werden berücksichtigt.

Es ist nicht geplant, die Beleuchtung wesentlich zu verändern. Lediglich der Beleuchtungsmast auf der Mittelinsel wird mit dieser versetzt.

1.22 Verein Barrierefrei Leben e.V.

(vom 10.04.2017)

„Nach Durchsicht der Unterlagen zu o. g. Vorhaben, ergeben sich für uns keine Einwendungen.“

GF/PB:

Wird zur Kenntnis genommen.

1.23 Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.24 Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.

(vom 02.04.2017)

„Der Abwägungsvermerk ist in einigen Punkten nicht sonderlich positiv und verlangt nach Widerspruch:

BSVH:

1.) Die korrekte Verlegung der Bodenindikatoren an der Bushaltestelle in beide Fahrtrichtungen kann nicht überprüft werden.

GF/PB:

1.) Die genauen Informationen zu den Bodenindikatoren sind im Plan und in der Legende ergänzt.

Antwort BSVH: Die dargestellten Bodenindikatoren sind nun in Ordnung, aber... (siehe nächster Punkt)

BSVH:

2.) In Fahrtrichtung Nord fehlt der Auffindestreifen für die Bushaltestelle im Gehwegbereich und der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg.

GF/PB:

2.) Der Fußgänger wird in diesem Bereich über Privatgrund geführt, auf dessen keine Bodenindikatoren eingebaut werden dürfen. Die Trennstreifen wurden ergänzt.

Veto des BSVH: Dies kann so nicht akzeptiert werden. Die Inklusion und somit die Barrierefreiheit ist eine gesellschaftliche Aufgabe, der sich die Stadt Hamburg verpflichtet hat und die in der PLAST-10 fest verankert ist. Ohne diesen Auffindestreifen ist die Bushaltestelle für blinde Fahrgäste – ein Personenkreis der auf den ÖPNV angewiesen ist – nicht auffindbar. Hier muss mit dem Eigentümer eine Lösung gefunden werden, was ja in anderen Fällen der Nutzung von Privatgrund auch möglich ist. Hier kann und darf man sich nicht einfach aus der Verantwortung stellen.

Zudem sei die Frage erlaubt, ob die ,Verkehrssicherungspflicht auf privatem Grund, der öffentlich genutzt wird endet?

GF/PB:

Bei dem Eigentümer wurde eine Anfrage bzgl. eines möglichen Grunderwerbs durchgeführt. Das Verfahren ist zum derzeitigen Stand noch nicht abgeschlossen. Die Herstellung eines Auffangstreifens ist aufgrund der privaten Nutzung der Flächen vor dem Gebäude nicht realisierbar.

BSVH:

3.) Fehlende barrierefreie Ausstattung an drei von vier Querungen

GF/PB:

3.) Die Umgestaltung des Verkehrsknotens ist nicht Gegenstand dieser Planung.

Antwort BSVH: Auch hier ist nochmals zu kritisieren, dass die Nutzung der Bushaltestellen, aber auch des S-Bahnhofs Landwehr dem blinden Fahrgast nicht möglich ist, da die Wegebeziehungen beispielsweise aus dem Wohngebiet nördlich der Hasselbrookstraße nicht barrierefrei ausgebaut sind. Es ist unverständlich, dass nach wie vor immer wieder Planungen vorgelegt werden, in dem das Umfeld hinsichtlich der Barriere-

refreiheit willkürlich festgelegt wird. Das es durchaus möglich ist, Planungsgrenzen zu verschieben haben diverse Planungen in der Vergangenheit gezeigt.

GF/PB:

Die Ausstattung des gesamten Knotens mit Bodenindikatoren wurde im Rahmen der Planung nochmals thematisiert. Die Planung beschränkt sich auf die Umgestaltung der Bushaltestellen und dem damit verbundenen Eingriff in die Bereiche im direkten Umfeld der Haltestellen. Da in dem Planungsauftrag die kostenintensive Ausstattung des Knotens nicht beinhaltet ist, werden die Anmerkungen nicht berücksichtigt.

BSVH:

4.) An der südlichen Querung kann die korrekte Verlegung der Bodenindikatoren nicht überprüft werden.

5.) Der Verzicht auf die Mittelinsel ist nicht akzeptabel.

GF/PB:

Die Mittelinsel für den Fußgänger wird zugunsten der Wartefläche in Fahrtrichtung Norden aufgegeben. Die vorhandene schmale Wartefläche führt zu einer Behinderung der Fahrgäste, insbesondere von Rollstuhlfahrern.

BSVH: Dann sind die Freigabezeiten so anzupassen, dass auch ältere Fußgänger die Querung sicher und unbedrängt durch den PKW-Verkehr schaffen können, insbesondere da diese Haltestelle das nahegelegene Marienkrankenhaus erschließt. Die Lautstärke des Freigabesignals der taktil-akustischen Einrichtungen muss korrekt nach DIN 32981 an die Länge der Furt angepasst werden, eventuell darauf erfolgenden Anwohnerbeschwerden darf nicht gefolgt werden.“

GF/PB:

Die LSA und deren Schaltzeiten werden im Rahmen der weiterführenden Planung wird entsprechend der Anforderungen nachgerechnet und überplant.

1.25 HVV-Haltestellenumfeld-Koordination

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.26 HHA AG

(vom 20.04.2017)

„Haltestelle Landwehr:

Die Hamburger Hochbahn begrüßt ausdrücklich die beiden Haltestellen am Fahrbahnrand. Wir machen darauf aufmerksam, dass das Gefälle beim an sich an die optimale Stelle versetzten Fahrgastunterstands (FGU) in Richtung U Burgstraße berücksichtigt werden sollte. Bei zu starkem Gefälle kann ein FGU nicht aufgestellt werden kann.

Haltestelle Wartenau:

Der eingeplante FGU mit den Maßen 1,5m x 4m in Fahrtrichtung U Mundsburg kann aus Sicht der Hochbahn genauso aufgestellt werden, wie er im Plan vermaßt ist. Es gibt zu dieser Haltestelle keine weiteren Anmerkungen.“

GF/PB:

Eine Überprüfung des zu erwartenden Quergefälles hat ergeben, dass dieses annähernd der Regelquerneigung gem. ER entspricht.

1.27 PK 31

Siehe gemeinsame Stellungnahme von VD51, VD52 und PK 31 (siehe oben im Abwägungsvermerk).

1.28 Stroer

(vom 23.03.2017)

„Der Versetzung des FGU's mit Werbeträger in Fahrtrichtung Süd aus Punkt 3.3 stimmen wir nicht zu, da dieser dann nur 10m von unsere Litfaßsäule entfernt steht. Im Werberechtsvertrag der FHH ist vereinbart, dass zwischen Werbeträgern der Firmen WallDecaux und Ströer ein Mindestabstand von 20,00 m einzuhalten ist.

Ein Kompromissvorschlag unsererseits ist die Versetzung unserer Säule wie im Bild gekennzeichnet unter der Voraussetzung das die FHH dem zustimmt. Sollte dies nicht der Fall sein stimmen wir der Aufstellung einer Wartehalle ohne Werbeträger zu.

Bei Rückfragen können Sie mich gerne kontaktieren.“

GF/PB:

Der vorgeschlagene Kompromissvorschlag mit einer Versetzung der Litfaßsäule wurde berücksichtigt. Der genaue Standort ist mit dem Bezirksamt abzustimmen.

1.29 Wall GmbH (ehem. JC DECAUX)

(vom 10.04.2017)

„1. FGU15232_1, Hst. Landwehr (Ramazan-Avci-Platz), Fahrtrichtung Süden (Sievekingallee)

Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.

Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4100x1570 und 0,8 m Seitenscheiben ein.

2. FGU15079_1, Hst. Landwehr (Ramazan-Avci-Platz), Fahrtrichtung Norden (Mundsburg)

Fahrgastunterstand ohne Werbeträger 5400x1570 und 2 x 0,8 m Seitenscheiben bleibt stehen.

Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).“

GF/PB:

Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.

1.30 ADFC Hamburg

(vom 04.2017)

„1. Vorbemerkung und Zusammenfassung

In der vorliegenden Planung sehen wir noch Verbesserungspotential in den Bereichen

- 1. Situation zwischen Rechtsabbiegern in Hasselbrookstraße und Radfahrern auf dem Radweg,*
- 2. FGU (Ostseite) direkt am Radweg,*
- 3. Aufleitung auf den Radweg Landwehr (Süd) für Linksabbieger aus Hasselbrookstraße.*

Diese Punkte werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet.

2. Detaillierte Analyse und Bewertung

2.1 Konfliktsituation zw. Rechtsabbiegern in Hasselbrookstraße und Radfahrern

In Fahrtrichtung Nord kommt es zwischen Radfahrern auf dem Radweg und Rechtsabbiegern häufig zu Konflikten.

Das wird erstens durch den großzügigen Kurvenradius begünstigt, der weiterhin sehr zügiges Abbiegen von Kfz in die Hasselbrookstraße ermöglicht.

Und zweitens hat die LSA der Querung Hasselbrookstraße eine Streuscheibe für Fußgänger. Radfahrer haben sich nach der Fahrbahnampel zu richten. Gefährlich ist hier, dass das Fußgängersignal für abbiegende Autofahrer sichtbar ist und dazu führt, dass abgebogen wird, sobald die Fußgänger ‚rot‘ bekommen, obwohl Radfahrer korrekt nach Fahrbahnsignal weiter fahren dürfen. Wir regen an, eine gut sichtbare Fahrradampel (möglichst mit "normalgroßer" Streuscheibe) aufzustellen.

2.2 FGU auf der Ostseite direkt am Radweg

Bereits heute gibt es Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Busfahrgästen, die direkt hinter dem FGU auf den Radweg gehen. Die Stelle ist durch die Verschwenkung direkt davor besonders schlecht einzusehen.

Der FGU sollte daher möglichst nicht direkt an den Radweg angrenzen.

2.3 Aufleitung für Radfahrer aus Hasselbrookstraße links in Landwehr

Direkt links abbiegende Radfahrer aus Hasselbrookstraße in Landwehr (Süd), die den Radweg Landwehr nutzen möchten, suchen sich heute meist den Weg über die Fußgängerfurt, um auf den Radweg zu gelangen. Die Auffahrt auf den Radweg direkt über die Aufleitung in der Angerstraße wird wegen der Kfz, die sich aus der Angerstraße kommend stauen, behindert. Möglicherweise kann hier eine Aufleitung direkt auf der Ecke durch Aufweitung des Radweges Landwehr Abhilfe schaffen. Die vorliegende Planung lässt aufgrund der Erfahrungen befürchten, dass Radfahrer auch die verlegte Fußgängerfurt als Aufleitung nutzen werden.“

GF/PB:

- 2.1 Im Planungsabschnitt ist keine Radwegbenutzungspflicht vorhanden. Um verkehrsunsicheren Radfahrern (z.B. Kindern) eine alternative und sichere Fahrt zu ermöglichen, sind entlang des Straßenzuges der B5 auf gesamter Strecke auf beiden Straßenseiten Radwege in den Nebenflächen vorhanden. Diese

bleiben durch die Umgestaltung der warteflächen unverändert. Der Kurvenradius entspricht den geltenden Regeln der Technik. Eine alternative Bordsteinführung mittels Korbbogens würde zu einer weiteren Aufweitung des Fahrbahnrandes führen.

- 2.2 Der vorhandene FGU RIFA Norden wurde bereits in der Vergangenheit mit allen Beteiligten unter Berücksichtigung aller Einwände errichtet und bleibt aufgrund der Nähe zum U-Bahnhof und der damit verbundenen hohen Zahl von Fahrgästen am bisherigen Standort erhalten. Aufgrund der mangenden Platzverhältnisse in den Nebenflächen ist der Standort alternativlos.
- 2.3 Der Planungsauftrag beschränkt sich auf die Umgestaltung der Bushaltestellen und dem damit verbundenen Eingriff in die Bereiche im direkten Umfeld der Haltestellen. Eine umfangreiche und kostenintensive Umplanung der Radverkehrsführung ist nicht vorgesehen, insbesondere aufgrund der nicht vorhandenen Radwegbenutzungspflicht im betroffenen Straßenabschnitt.