



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|------------|--|---|
| 1. | BASFI – SKbM | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 2. | BIS - VD 513 | 13.12.2017 | siehe PK 31 | |
| 3. | BIS - VD 520 | 13.12.2017 | siehe PK 31 | |
| 4. | BIS - F 042 | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 5. | BSW - LP 14 | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 6. | BUE - IB 3 | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 7. | BUE - NGE 1 | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 8. | BUE - U 1 | 14.12.2017 | <p>In Kapitel 2.4 „Straßenentwässerung“ des Erläuterungsberichtes wird beschrieben, dass die Straße über Regensiele der HSE entwässert. Dies ist falsch. Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes (BUE/U13) bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken: Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).</p> <p>In Kapitel 3.1 „Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung“ wird geschrieben, dass die Entwässerung der Rad- und Gehwegflächen entweder in Richtung Fahrbahnflächen bzw. in die Grünfläche vor den Grundstücksgrenzen erfolgt. Eine Versickerung des gering belasteten Rad- und Gehwegflächenregenwassers in den Grünflächen ist zu begrüßen.</p> | <p>Der Text im Erläuterungsbericht wird korrigiert.</p> <p>Änderungen an den grundsätzlich befestigten Flächen im Bereich der Baumaßnahme werden nicht vorgenommen.</p> <p>Eine Entwässerung in Richtung von Grünflächen an der Grundstücksgrenze ist eventuell nur möglich im Bereich der westlichen Rad- und Gehwege der Barmbeker Straße zwischen der Brücke Goldbekufer und der Einmündung Borgweg.</p> |
| 9. | LBV | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 10. | LIG | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|---------------------------------------|------------|---|--|
| 11. | Finanzbehörde - Bezirksverwaltung | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 12. | Handelskammer Hamburg – Infrastruktur | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 13. | Handelskammer Hamburg | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 14. | Hamburger Wasserwerke | 04.01.2018 | <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern).</p> <p>Bei der angefragten Maßnahme haben wir für HWW Trinkwasser keinen investiven Handlungsbedarf als Folge ihrer Straßenbauplanung festgestellt. Diese Aussage basiert auf Informationen, welche uns bis zum heutigen Zeitpunkt zur Verfügung stehen. Das könnte sich bei einer Planänderung ihrerseits ändern. Beispielsweise ist uns nicht bekannt, ob sich die Lage der Bordkanten verändern.</p> <p>Bitte beachten sie weiterhin, dass i.d.R. bei jeder Maßnahme betriebliche Regulierungsarbeiten und ggf. Reparaturen von Armaturen notwendig sind. Die genaue Vorlaufzeit hierzu erhalten sie nach Rücksprache mit dem Rohrnetzbetrieb.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Änderungen an der Bordanlage werden am östlichen Fahrbahnrand der Barmbeker Straße zwischen Semperstraße und der Straße Goldbekufer, sowie beidseitig der Barmbeker Straße südlich des Knotenpunktes Semperstraße vorgenommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|-----------------------------------|------------|---|--|
| | | | <p><u>Für servTEC:</u> 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.</p> | Dies wird berücksichtigt. |
| 15. | Hamburger Stadtentwässerung - G11 | 04.01.2018 | <p>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Pütter 7888 32000 zu verständigen.</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern).</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| 16. | Stadtreinigung Hamburg - TS 2 | 10.01.2018 | <p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) stimmt den Maßnahmen zur Busbeschleunigung im Bereich der Bushaltestellen Semperstraße zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|---------------------------------------|------------|---|--|
| | | | 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. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 17. | Stadtreinigung Hamburg – Winterdienst | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 18. | Bezirksamt HH-Nord | 12.01.2018 | <p>Die Hinweise der einzelnen Fachabteilungen des Bezirksamts Hamburg-Nord zur o.g. 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung sind im Folgenden aufgeführt. Es wird um die Prüfung der Sachverhalte und Berücksichtigung bei der weiteren Planung gebeten.</p> <p><u>Fachamt Management des öffentl. Raumes – Tiefbau, Hoheitl. Aufgaben (N/MR 21):</u> Keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><u>Fachamt Management des öffentl. Raumes, Tiefbau – Planen und Bauen (N/MR 22):</u> <u>Allgemeine Hinweise</u> a) Eine Beteiligung der politischen Ausschüsse erfolgt nicht durch den Bezirk Nord. Der jeweils zuständige Regionalausschuss ist von der Entwurfs- und Baudienststelle zu beteiligen. Die Planung ist vor der Schlussverschickung vorzustellen. Kontaktaufnahme zur Gremienbetreuung über: Ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de</p> <p>b) Der Bezirk Nord verbaut ausschließlich seniorengerechte Sitzbänke. Sollten im Rahmen der Planung Bänke vorgesehen oder deren Standorte verändert werden, ist 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</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Planungsbereich werden keine neuen geplanten Sitzbänke verbaut. Sollten vorhandene Sitzbänke versetzt werden, so werde diese je nach baulichem Zustand wieder gesetzt.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|------------------------------------|
| | | | <p>cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm.</p> <p>c) 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 geschlossenen 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</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|------------|
| | | | <p>Kronenausdehnungen dargestellt. Straßenbegleitgrünflächen sind vollständig einzutragen.</p> <p>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.</p> <p>Der Flächenumfang für die örtliche Aufnahme ist die, durch die ausgeschriebenen Bauarbeiten beanspruchte Straßen- und Wegfläche.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Für AG interne weitere Verarbeitung ist ein Layer „Zentroid“ zu erstellen welcher das Oberflächenmaterial enthält. Für jede gebildete Fläche muss ein Zentroid angegeben sein.</p> <p>Sämtliche Teilflächen sind mit einem allesumschließenden Um-</p> | |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|--|
| | | | <p>ring zu versehen, dessen Gesamtfläche muss die Summe aller Einzelflächen ergeben. Kreise sind aus 2 Halbbögen zu zeichnen. Alle Flächen sind in 2D darzustellen.</p> <p>d) Die aus der Planung resultierenden Änderungen der Radverkehrsführung sind an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage auf- bzw. abgeleitet 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.</p> <p>e) 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.</p> <p>f) Pflaster und Platten sind grundsätzlich im Querverband zu verlegen.</p> <p>g) Baumscheiben und Grünflächen sollen ohne gepflasterten Trennstreifen entlang der Bordkante ausgeführt werden, da dieser zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt.</p> <p>h) Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügel-schloss + Schlüssel) und nicht mit einer 3-Kant-Schließung vorzusehen.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Herausnehmbare Pfosten sind im Baubereich nicht vorgesehen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|--|
| | | | <p>i) 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 auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.</p> <p>j) 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 Begrenzungstreifen entsprechend verlängert werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.</p> <p>k) Für Überfahrten ist das Minimierungsgebot gem. HWG zu beachten (fachliche Weisung T3/88). Wird von den Regelbreiten 3,00 m Pkw / 4,50 m Gewerbe abgewichen, ist dies zu begründen. Überfahrtsbreiten über 6,00 m sind nicht zulässig. Bestandsüberfahrten, die eine zu geringe Breite aufweisen, sind ebenfalls anzupassen und im Rahmen der Maßnahme in Regelbreite herzustellen.</p> <p>l) Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Planungs- und Baudienststelle zu prüfen ist, ob durch die Umsetzung der Maßnahme, z.B. durch die Veränderung der Parkstandsordnung, bestehende Anleiterbarkeiten verändert werden und dadurch neue Maßnahmen zur Sicherstellung der Anleiterbarkeit erforderlich werden.</p> <p>m) Für alle Bereiche, in denen Privateigentümer den öffentlichen Grund überbaut haben, sind die Eigentümer der jeweiligen Flurstücke im Rahmen dieser Maßnahme vom LSBG aufzufordern, die Einbauten bis zur Flurstücksgrenze zurückzubauen.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|---|
| | | | <p><u>Zur Planung</u> Allgemeines:</p> <p>a) In beiden Lageplänen fehlen diverse Eintragungen, beispielsweise sind mutmaßlich wegfallende Radwege nicht aufgehoben, neue Befestigungen nicht benannt oder es fehlen die Stationierung, die Straßenbegrenzungslinien sowie Planungsgrenzen.</p> <p>b) 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.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) Es ist darauf zu achten, dass die Auffindestreifen an Knotenpunkten zu den jeweiligen Maststandorten führen, an denen die Taster befestigt sind.</p> <p>e) Es sollte noch einmal geprüft werden, ob die bisher nicht mit einer getrennten Querung ausgestatteten Querungsstellen noch dahingehend optimiert werden können, dass eine getrennte Querung, wie sie in den aktuellen Regelwerken als Standardfall vorkommt, vorgesehen werden kann. Augenscheinlich könnte dies mind. an drei der vier Querungsstel-</p> | <p>Die fehlenden Angaben werden in den Plänen ergänzt.</p> <p>Die Anforderungen der Barrierefreiheit genügenden nutzbaren Breite für Fußgänger werden eingehalten.</p> <p>Eine Verlegung von taktilen Elementen auf Privatgrund ist vorgesehen und werden mit dem Eigentümer abgestimmt.</p> <p>Die geplanten Auffindestreifen führen zu den jeweiligen Maststandorten.</p> <p>Getrennte Querungsstellen wurden bei der Planung berücksichtigt.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|---|
| | | | <p>len an der Kreuzung Barmbeker Straße / Semperstraße möglich sein.</p> <p>Lageplan 1:</p> <p>a) Derzeit sind keine Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radwegen vorgesehen. Diese sind zu ergänzen, da es zu baulichen Veränderungen des Geh- bzw. Radweges kommt.</p> <p>b) Nördlich Barmbeker Straße 62 sollen einige Schrägparkstände verkürzt werden, um den Radweg verbreitern zu können. Der Rangierstreifen zwischen Fahrbahn und Schrägparkstand, der an dieser Stelle auch zukünftig als sinnvoll und erforderlich gesehen wird, wird dadurch ebenfalls schmaler. Es sollte geprüft werden, ob die Restbreite noch ausreichend ist und der Rangierstreifen weiterhin als solcher genutzt werden kann.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, ob die Breite des Überhangstreifens bei den Schrägparkständen, die derzeit 0,7 m beträgt, auf 0,75 m vergrößert werden kann, um die in Hamburg üblichen Platten- bzw. Pflastermaße einhalten und so Schneidarbeiten vermeiden zu können.</p> <p>Lageplan 2:</p> <p>a) Aus Sicht von N/MR 2 sind die Auffindestreifen, die an Bushaltestellen zu den Einstiegsfeldern führen, durchgängig mit Rippenplatten vorzusehen, auch wenn ein Radweg kreuzt. Es wird darum gebeten, diesen Sachverhalt noch mit den aktuellen Regelwerken und dem Leitfaden des HVV abzugleichen und die Planung an der Haltestelle „Semperstraße“ in der Barmbeker Straße anzupassen.</p> <p>b) An den Einmündungen „Goldbekufer Ost“ und „Goldbekufer West“ fehlen im Verlauf des Gehweges die entsprechenden Bodenindikatoren. Diese sind zu ergänzen, da an den Einmündun-</p> | <p>Die Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radwegen werden ergänzt.</p> <p>Die Restbreite der Schrägparkplätze und eine mögliche Nutzung des Rangierstreifens wurden geprüft. Eine Änderung der Planung ist nicht vorgesehen.</p> <p>Durch die neue Radwegführung in dem Bereich wird die Infotafel versetzt.</p> <p>Eine mögliche Verbreiterung des Überhangstreifens von 0,70 m auf 0,75 m ist möglich. Eine Befestigung der Überhangstreifen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Der Einbau von Auffindestreifen, auch kreuzend im Radweg, wurde geprüft. Auffindestreifen kreuzend im Radweg sind nicht vorgesehen.</p> <p>Die Bodenindikatoren werden ergänzt.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>gen bauliche Änderungen vorgesehen sind. Sofern es die verfügbare Fläche zulässt, sollte der Regelfall der getrennten Querung vorgesehen werden.</p> <p>c) Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs, sollte noch einmal geprüft werden, ob die Furt für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden an der westlichen Semperstraße nicht abgesetzt, sondern auch direkt neben dem rechten Kfz-Fahstreifen geführt werden kann, wie es auch auf der gegenüberliegenden Seite an der östlichen Semperstraße der Fall ist.</p> <p>d) Die an beiden Bushaltestellen geplanten, parallel zur Haltestelle verlaufenden Leitstreifen entsprechen nicht den gültigen Regelwerken und sollten daher entfallen. Im Falle der Haltestelle in der Barmbeker Straße ist stattdessen ein Begrenzungstreifen aus Noppenpflaster erforderlich.</p> <p><u>Fachamt Management des öffentl. Raumes – Tiefbau, Unterhaltung (N/MR 23):</u> Keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><u>Fachamt Management des öffentl. Raumes – Stadtgrün (N/MR 3):</u> Zur o.g. Planung nimmt N/MR3 wie folgt Stellung: Der Erläuterungsbericht beschreibt zwar vorgesehene Ausbaubreiten, gibt aber keinerlei Hinweise auf Aufbauhöhen. Insofern bleibt durchgängig unklar, wie stark sich der Ausbau von Fahrbahnen und Nebenflächen auf Wurzelbereiche auswirkt. Insbesondere in Abschnitt 3.8 des Erläuterungsberichtes wird vielsagend, aber diffus formuliert: „Die Bäume, die im Nahbereich von weniger als 2 m von der heutigen Fahrbahn stehen und mit Ihrer Kronentraufe und damit auch ihrem Wurzelwerk in das Straßenprofil hineinragen, können im Zuge der Ausbauplanung betroffen sein.“ Fällungen werden gleichzeitig ausgeschlossen.</p> | <p>Getrennte Querungen wurden in der Planung jetzt berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund der neu geplanten Bushaltestelle am westlichen Fahrbahnrand der Barmbeker Straße südlich des Knotenpunktes Semperstraße und den Änderungen in der Aufteilung der Fahrstreifen ist nun eine abgesetzte Führung des Radweges vorgesehen.</p> <p>Der Leitstreifen im Bereich beider Bushaltestelle entfällt.</p> <p>In der Planung wird nun eine Begrenzungstreifen aus Noppenpflaster berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|---|
| | | | <p><u>Lageplan 01 - Einmündung Poßmoorweg bis Barmbeker Straßenbrücke</u></p> <p>In der südlichen Nebenfläche befinden sich 5 Straßenbäume (4 Eichen und eine Kastanie) sowie angrenzend zwei Grünanlagenbäume (Kastanie, Platane), die alle durch die vorgesehene Planung im Wurzelbereich betroffen wären.</p> <p>Alle Straßenbäume haben aufgrund starker Wurzelaktivität die Pflasterbeläge des an die engen Baumscheiben angrenzenden Radweges angehoben. Statt mit Tiefborden sind die Baumscheiben nur mit hochkant gesetzten Läufern eingefasst. Ein Setzen von Tiefborden dicht am Stamm ist ausgeschlossen, auch ein durchgängiges Bord zum Abfangen von Höhenunterschieden zum Parkstreifen wird kritisch beurteilt. Die Wurzelbereiche müssen wurzelschonend eingefasst und überbaut werden. Dazu ist der Streckenabschnitt von einem Baumgutachter zu beurteilen, der Vorgaben zum Baum- und Wurzelschutz erstellt, die für die Ausführung der Tiefbauarbeiten maßgeblich sind. Eine baubegleitende Baumpflege sorgt auch im westlichen, bislang unversiegelten Erweiterungsbereich des Gehwegs für die verlässliche Umsetzung der Gutachtervorgaben.</p> <p>Die Nebenflächen im Umfeld der Baumscheiben sind weitgehend asphaltiert. Im Rahmen des Umbaus sollten die äußerst knapp dimensionierten Baumscheiben nach Entsiegelung des Umfelds vergrößert werden.</p> <p>Diese Vorgaben gelten auch für die gegenüberliegende Ostseite. Auch hier haben die dicht am Radweg stehenden Eichen aufgrund von Wurzelaktivität den Radwegbelag auf Höhe der Baumscheiben angehoben. Auch Hochborde von Parkbuchten sind angehoben, was beim Ausbau der Nebenflächen berücksichtigt werden muss.</p> <p>Vor der Straßenbrücke sind durch die geplante Aufweitung der Gehwegfläche auch Wurzeln angrenzender Privatbäume (Buche und Birke) auf dem Grundstück des VfL93 Hamburg betroffen.</p> | <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|--|
| | | | <p><u>Lageplan 02 - Bushaltestellen Semperstraße</u></p> <p>Haltestelle Semperstraße stadteinwärts:</p> <p>Die geplante Situation an der stadteinwärts gelegenen Haltestelle in der Semperstraße vor Hausnummer 45-47 läuft den vitalen Belangen einer Linde, Pflanzjahr 1939, StU 158 cm, Kronendurchmesser 10 m, Vitalitätsstufe 1 zuwider. Anstelle des vorhandenen Hochbords soll ein breiteres Sonderbord einen barrierefreien Einstieg ermöglichen. Der Wurzelhals ist oberflächlich nur 75 cm von der Bordaußenkante entfernt, die straßenseitige Platteneinfassung der Baumscheibe durch Wurzeln angehoben. Jede bauliche Veränderung gemäß PLAST würde an der Linde zu umfangreichen Wurzelverlusten führen, eine Fällung wäre unausweichlich, was nicht vertretbar ist. Der Baum ist zu erhalten. Daher muss der Haltestellenbereich aus der Kronentraufe der Linde verlegt werden. Standortalternativen sind von einem Baumgutachter hinsichtlich Realisierbarkeit zu untersuchen.</p> <p>Haltestelle Semperstraße stadtauswärts:</p> <p>Die Verlegung der Busbucht nach Norden vor Barmbeker Straße Nummer 42 beeinträchtigt eine markante, vitale Platane (Pflanzjahr 1985) durch Eingriffe im Wurzelbereich. Auch hier hat ein Gutachter zu prüfen, ob und unter welcher Maßgabe die Planung realisierbar ist. Sowohl die geplante Aufweitung der Fahrbahn als auch die Aufweitung des Radweges schneidet beidseitig in die Baumscheibe ein, der geplante Einbau von Radbügeln ist kritisch abzuwägen, der Ausbau des Fahrgastunterstandes baumpflegerisch zu begleiten. Gehwegseitig haben die Platanenwurzeln die Pflasterbeläge angehoben. Somit ist auch der Radwegeausbau in der Fläche baumverträglich nach gutachterlicher Maßgabe durchzuführen.</p> | <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung durch einen Baumgutachter begleitet.</p> <p>Der Einbau von Sonderbordsteinen ist hier vorgesehen.</p> <p>Eine Verlegung der Bushaltestelle ist nicht möglich. Eine Verlegung der Bushaltestelle dichter an den Knotenpunkt würde zu Problemen bei der Anfahrt führen. Eine Verschiebung in Richtung Westen, würde sich aufgrund der größeren Entfernung zum Knotenpunkt auf die Akzeptanz Bushaltestelle bei den Fahrgästen auswirken. Weiterhin ist die Semperstraße dicht beparkt, dass bei einem haltenden Bus die komplette Straße blockiert wäre.</p> <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>ren. Dies gilt auch für die drei Baumstandorte der gegenüberliegenden westlichen Nebenflächen vor Nr. 57 - 51, auf Bordeinfassungen der stark durchwurzelten Baumscheiben ist zu verzichten. Auch im Bereich der Fahrbahnaufweitung an der Einmündung Goldbekufer ist gutachterlich zu prüfen, ob der Wurzelbereich der 2007 dort gepflanzten Platane betroffen ist.</p> <p>Aus der Verschiebung wird nicht ersichtlich, in welchen Bereichen Leitungstrassen umgelegt werden müssen und welche Folgen dies für das Straßenbegleitgrün hat.</p> <p>Damit die Auswirkungen erforderlicher Leitungsumlegungen auf die Wurzelbereiche angrenzender Bäume nachvollzogen und beurteilt werden können muss der Trassenplan, entgegen bisheriger Praxis, obligatorischer Bestandteil der Straßenplanung sein.</p> <p>Soweit bei der Bauausführung weitere Fällungen als Ultima Ratio dennoch unumgänglich werden, muss laut Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus 2015 jeder gefälltete Straßenbaum 1:1 ersetzt werden. Ist dies aus fachlichen Gründen nicht am gleichen Standort möglich, muss in einem qualifizierten Ersatzpflanzplan ein adäquater Ersatzstandort nachgewiesen werden. Die Standorte müssen frei von unterirdischen Leitungen / Schachtbauwerken etc. sein und dürfen hinsichtlich der Pflanzabstände nicht in Konkurrenz zu Straßen- und Privatbäumen stehen. Bei Neupflanzungen ist ein Landschaftsplanungsbüro zu beteiligen, welches die Ausführungsplanung (u.a. Berücksichtigung der Erfordernisse an einen geeigneten Baumstandort gemäß den Empfehlungen der FFL), die Ausschreibung und die Baubegleitung von Baumpflanzung und Pflege bis zur Abnahme/Übergabe an den Bezirk durchführt. Die Auswahl der Baumart ist mit N/MR3 abzustimmen.</p> <p>Für die im Erläuterungsbericht nicht näher beschriebenen und lokalisierten Anpassungen von Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine qualifizierte Trassenplanung hinsichtlich möglicher Umfänge</p> | <p>Ein Trassenplan wird im weiteren Verlauf der Planung erstellt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit einem Baumgutachter abzustimmen. Soweit Leitungen im Ausbaubereich umgelegt werden müssen ist dafür Sorge zu tragen, dass Eingriffe in Wurzelbereiche minimiert werden. 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. In den Teilbereichen werden öffentliche Beleuchtungen sowie Fahrgastunterstände versetzt bzw. erneuert. Diese Arbeiten müssen baumpflegerisch begleitet und seitens LSBG koordiniert werden. In Wurzelbereichen dürfen keine pflanzenschädlichen Baustoffe wie z.B. Betonrecyclingschotter eingebaut werden. Für die Tiefbauausführung hat der 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 des 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 des LSBG eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR3 abzustimmen.</p> | <p>Eine Trassenplanung wird im weiteren Planungsverlauf erstellt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>cherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (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) <p>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.</p> <p>Die Maßnahme ist durch den LSBG in den Bezirksausschüssen vorzustellen.</p> <p>Kostenbeitrag:</p> <p>Durch die Änderung der Zuständigkeitsanordnung im Straßenbegleitgrün bei LSBG-Maßnahmen wird N/MR3 zu einem Träger öffentlicher Belange. Als solcher nimmt MR3 fachlich Stellung, beteiligt sich aber nicht an Planungsleistungen.</p> <p>Kostenbeiträge für Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie Sonderbauweisen sind daher durch einen seitens LSBG beauftragten Baumgutachter, für erforderliche Herrichtungsarbeiten und Nachpflanzungen durch einen Garten- und Landschaftsarchitekten zu ermitteln.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>Ergänzung Sonderborde:</p> <p>Wenn schon stabile Granitborde ausgebaut und ersatzweise Betonsonderborde an Baumscheiben verbaut werden müssen wäre alternativ zu prüfen, ob das Bordprofil auch als Stahlwinkel/schiene herstellbar ist, mit der Wurzelräume ohne tiefgründigen Einschnitt überbaut werden können. Ein oberseits geriffeltes Stahlblech als Auftritt wäre auch deutlich haltbarer als Betonborde, die schon wenige Jahre nach Einbau gänzlich die Fassung verlieren wie angefügte Beispiele der aus Hamburg Lokstedt belegen.</p> <p><u>Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung - Übergeordnete Planung (N/SL 1):</u> SL1 nimmt zu o.g. Erstverschickung wie folgt Stellung:</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs und damit zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs werden grundsätzlich begrüßt. Bei den vorgelegten Planungen wird folgender Anpassungsbedarf gesehen:</p> <p><u>Verlegung der Bushaltestelle zwischen Semperstraße und Goldbekufer - am östlichen Fahrbahnrand</u></p> <p>Der vorgesehene Einbau neuer Fahrradbügel wird ausdrücklich begrüßt. Neue Bügel sollten jedoch nicht einzeln verteilt, sondern kompakt angeordnet werden. Die vorgesehenen fünf Bügel nördlich des Bestandsbaumes werden positiv gesehen. Die Aufteilung drei weiterer Bügel, vor und nach den PKW-Längsparkständen, ist aus Sicht von SL funktional und stadträumlich nicht zu befürworten. Diese sollten in nächster Nähe zur neuen Bushaltestelle angeordnet und nicht in Restflächen geschoben werden.</p> | <p>Von Seiten der LSBG ist der Einbau von Bussonderbordsteinen Typ S vorgesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufteilung der drei Fahrradbügel vor und nach den PKW-Längsparkständen bleibt weiter Planungsbestandteil.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p><u>Fußgänger – und Radverkehrsführung</u></p> <p>Auf der östlichen Straßenseite der Barmbeker Straße zwischen Goldbekufer und Borgweg ist es geplant den Radweg zu verbreitern und dazu die Radwegkante in Richtung Fahrbahn zu verschieben. In diesem Bereich stehen teilweise große Bäume die durch diese Maßnahme auf keinen Fall gefährdet werden dürfen. Bei den geplanten Umbauarbeiten wird in deren Wurzelbereich eingegriffen. Hier sind die einschlägigen Regelungen zum Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen anzuwenden. Im Bauablauf ist N/MR 3 einzubeziehen, um im Einzelfall ein abweichendes Vorgehen zum Ziele des Baumerhalts verbindlich festzulegen.</p> <p><u>Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung - Landschaftsplanung (N/SL 3):</u> Zur 1.Verschickung der Planung nimmt SL 3 wie folgt Stellung:</p> <p><u>Baumschutz</u></p> <p>Durch die Umbaumaßnahmen kommt es zu Eingriffen in den Wurzelbereich von mehreren Bäumen so auf der Nordseite der Barmbeker Straße durch Verschiebung der Bordkanten und beidseitig durch Anpassung der Wegebreiten des Rad- und Fußweges (s. Lageplan 01). Bei diesen baulichen Eingriffen in den Wurzelbereich der Bäume sind die Schutzbestimmungen der DIN 18920 anzuwenden.</p> <p>Es handelt sich gerade bei der Anpassung der Wegebreiten um teils erhebliche Eingriffe in den Wurzelbereich. Da davon ausgegangen werden muss, dass durch den erforderlichen Wegeaufbau erhebliche Abgrabungen im Kronenbereich der Bäume stattfinden. Hierdurch kann es zu starken Beeinträchtigungen des Baumbestandes kommen.</p> <p>Die Eingriffe sind unter Einbeziehungen eines Baumsachverständigen zu planen und in der Durchführung zu begleiten. Bis zum</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|------------|--|---|
| | | | <p>Abschluss der Planung muss ein entsprechendes Baumsachverständigen-Gutachten vorgelegt werden, das eine genaue Auskunft über die Beeinträchtigungen durch die Maßnahmen gibt und auch die notwendigen Maßnahmen zum Erhalt des Baumbestandes benennt.</p> <p><u>Haltestellen Bereich Semperstraße (Lageplan 02)</u></p> <p>Durch den Umbau des Haltestellen Bereichs wird stark in den Wurzelbereich des Baumes eingegriffen. Es kommt zu massiven Abgrabungen. Es ist zu befürchten, dass dieser Baum die Umbaumaßnahmen nicht überleben wird.</p> <p><u>Fazit</u></p> <p>Die Planungen weisen auf dem Bereich des Baumbestandes eine erhebliche Bearbeitungslücke auf. Diese ist in der weiteren Planung durch Einbindung eine Baumsachverständigen zu schließen und die Situation für den Baumbestand neu zu bewerten, da davon ausgegangen werden muss, dass es bei einigen Bäumen zu so starken eingriffen in den Wurzelbereich kommen wird, dass ein dauerhafter Erhalt der Bäume unwahrscheinlich ist.</p> <p><u>Fachamt Bauprüfung, N/WBZ:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><u>Fachamt Verbraucherschutz, N/VS:</u> Keine Stellungnahme abgegeben.</p> | <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet</p> <p>Im Bereich der Bäume wird die weitere Planung und die Bauausführung baumpflegerisch begleitet</p> <p>Die Planungen im Bereich der Bäume werden geprüft.</p> |
| 19. | Altlasten | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 20. | Kulturbehörde | 12.12.2017 | Denkmalbelange sind nicht betroffen | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 21. | Bezirks-Seniorenbeirat | 10.12.2017 | Wir begrüßen es, dass gemäß Erläuterungsbericht die Fußgängerüberwege gemäß Plast-10/ReStra als geteilte Querungen mit | |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>0 und 6cm hergestellt werden sollen. Allerdings sind die Pläne davon abweichend falsch dargestellt und müssen selbstverständlich einschließlich der taktilen Elemente korrigiert werden. Es ist ärgerlich, dass wir als ehrenamtlicher TÖB immer wieder auf solche Fehler aufmerksam machen müssen.</p> <p>Wir begrüßen es, dass die Bushaltestelle in der Barmbeker- mit einer Kantsteinhöhe von 18 cm hergestellt wird. Da auch die Bushaltestelle in der Semper- gerade angefahren werden kann, ist auch hier eine Kantsteinhöhe von 18 cm vorzusehen.</p> <p>Die Bushaltestelle in der Semper- ist so weit zu verschieben, dass der Bewegungsraum bei der 2. Bustür außerhalb des Wurzelschutzgitters liegt.</p> <p>Die Ampelphasen für Fußgänger sind unbedingt so einzurichten, dass auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen mit geringer Geschwindigkeit gefahrlos die gesamte Fahrbahnbreite überqueren können.</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>Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei allen Durchführungen unbedingt darauf zu achten ist,</p> <ul style="list-style-type: none">- dass die geplanten geteilten Querungen mit Nullabsenkung auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden- dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw erhalten bleiben- dass die Ersatz-Haltestellen während der Baumaßnahmen in | <p>Die Planunterlagen werden im Bereich der Querungen überarbeitet.</p> <p>Sollte aufgrund des Baumbestandes eine Bordhöhe von 18 cm bei der Bushaltestelle Semperstraße möglich sein, würde dies bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden.</p> <p>Eine Verschiebung der Bushaltestelle Semperstraße in Richtung Barmbeker Straße ist aufgrund der Schleppkurven eines Busses nicht möglich. Eine Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung Westen in die Semperstraße weiter ist aufgrund des hier vorhandenen dichteren Baubestandes, sowie des größeren Abstandes zur Bushaltestelle in der Barmbeker Straße nicht möglich.</p> <p>Die Länge der Ampelphasen wird geprüft.</p> <p>Die Ausleuchtung der Beleuchtung wird geprüft.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|---|---------------------------------|--|---|
| | | | unmittelbare Nähe eingerichtet werden. Wir erwarten, dass unsere Anmerkungen berücksichtigt werden. | |
| 22. | Verein Barrierefrei Leben e.V | 14.12.2017 | Da die PLAST 10 von Ihnen berücksichtigt wurde, haben wir zurzeit keine weiteren Anmerkungen zur Barrierefreiheit für körperbehinderte Menschen. | |
| 23. | Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 24. | Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. | | Keine Stellungnahme abgegeben. | |
| 25. | HVV | 15.12.2017 | siehe HHA AG | |
| 26. | HHA AG | 15.12.2017 und 11.01.2018 | die Hochbahn nimmt in Abstimmung mit dem HVV und der Wall GmbH zur 1. Verschiebung "Umbau Bushaltestelle Semperstraße" folgendermaßen Stellung: Allgemein: Beide geplanten Bushaltestellen sollten für einen 25 Meter langen Großraumbus ausgelegt werden. Die vorhandenen CapacityL-Fahrzeuge der Hochbahn besitzen außerdem vorm 1. Gelenk des Busses 3 Türen, so dass Einbauten im vorderen Bereich der Haltestelle sehr problematisch sind. Im Einzelnen bedeutet dies für die Haltestellen: Haltestelle stadtauswärts in der Barmbeker Straße: Die Haltestelle sollte auf 25 Meter in Fahrtrichtung nach hinten verlängert werden. Solange dort jedoch noch keine Großraumbusse eingesetzt werden, können aus Sicht der Hochbahn die Fahrradständer aufgestellt werden, unter der Voraussetzung, dass diese zum späteren Zeitpunkt entfernt werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Wurde bei der Planung berücksichtigt. Wurde bei der Planung berücksichtigt. |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|---|
| | | | <p>Um die Haltestelle ausreichend zu kennzeichnen und Falschparker zu vermeiden sollte ein 2. Haltestellenmast im hinteren Bereich aufgestellt werden und zusätzlich die Haltestelle mit einer Fettstrichmarkierung bzw. eine Grenzmarkierung und dem Schriftzug "BUS" versehen werden. Die im Erläuterungstext erwähnte DFI wird an dieser Haltestelle stadtauswärts nicht benötigt. Die Rückwand des Fahrgastunterstands benötigt 35 cm Abstand zum Radweg.</p> <p>Haltestelle stadteinwärts in der Semperstraße: Die Haltestelle sollte auf 25 Meter verlängert werden. Um ein Einstieg an allen Türen zu gewährleisten sollte die Haltestelle in Fahrtrichtung hinter den Baum verlegt werden. Alternativ müsste aus Sicht der Hochbahn der Baum bei Einsatz von Großraumbussen entfernt werden. Bei Verlegung der Haltestelle nach hinten müsste auch der Fahrgastunterstand versetzt werden. Aufgrund der geradlinigen Anfahrbarkeit bitten wir zu prüfen, ob auch hier der Einbau eines Kasseler-Sonderbords mit einer Höhe von 18 cm möglich ist. Um die Haltestelle ausreichend zu kennzeichnen und Falschparker zu vermeiden sollte ein 2. Haltestellenmast im hinteren Bereich aufgestellt werden und zusätzlich die Haltestelle mit einer Fettstrichmarkierung bzw. eine Grenzmarkierung und dem Schriftzug "BUS" versehen werden. Außerdem bitten wir den Standort der geplanten DFI mit in den Lageplan aufzunehmen. Da sich im Seitenraum kein Radweg befindet, sollte aus Sicht der Hochbahn auf dem parallel zum Bordstein geplanten Blindenleitstreifen verzichtet werden.</p> <p>Weitere Bushaltestelle in der Barmbeker Straße: Die Hochbahn bittet zu prüfen, ob auf der westlichen Straßenseite der Barmbeker Straße südlich der Semperstraße eine weitere Bushaltestelle eingerichtet werden kann. Zum Fahrplanwechsel</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Abstand wurde in der Planung berücksichtigt</p> <p>Wurde bei der Planung berücksichtigt. Eine Verschiebung der Bushaltstellen dichter an den Knotenpunkt würde zu Problemen bei der Anfahrt führen, während eine Verschiebung in Richtung Westen aufgrund der folgenden Einfahrt, den weiteren Baumbestand und die Parksituation nicht möglich ist. Wurde bei der Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Standort des DFI wird im Lageplan ergänzt.</p> <p>Der geplante Blindenleitstreifen entfällt.</p> <p>Die Möglichkeit einer zusätzlichen Bushaltestelle am westlichen Fahrbahnrand wurde berücksichtigt.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>2018/19 ist dort eine neue Metrobuslinie geplant, die in Fahrtrichtung stadtauswärts in diesem Bereich eine Haltestelle benötigt, da die Haltestelle der Linie 6 stadtauswärts aufgrund des anderen Linienweges nicht angefahren werden kann. Die Linie soll kommend vom Goldbekplatz durch die Semperstraße, dann rechts auf die Barmbeker Straße und dann links in die Jarrestraße in beide Richtungen verkehren. Die Haltestelle sollte eine Länge von 19 Metern besitzen (Gelenkbus).</p> <p>Aus diesem Grund bitten wir ebenfalls zu prüfen, ob der kurze Linksabbiegefahrstreifen der südlichen Barmbeker Straße in die Semperstraße auf die Regelbreite von 3,25 m verbreitert werden kann.</p> <p>Außerdem bitten wir die zusätzliche Metrobuslinie auch bei der Busbeeinflussung der Lichtsignalanlage zu berücksichtigen.</p> <p>Im Sinne eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV bitten wir Sie unsere Stellungnahme zu beachten.</p> <p>Zu unserer gemeinsam mit der HOCHBAHN abgestimmten Stellungnahme vom 15.12.2017 bitten wir noch um die Berücksichtigung folgender Hinweise unserer Haltestellenumfeld-Koordination, die ich hiermit nachreiche:</p> <p>„Die Planung ist aus unserer Sicht zu großen Teilen sehr sinnvoll. Sie verhindert die Blockade des Kreuzungsbereichs an der Barmbeker Straße durch Busse, die nicht Einfahrt in die Bushaltestelle haben. Die zusätzliche Aufstellfläche verhindert jetzt vorhandene Konflikte mit Fahrradfahrern insbesondere beim Ausstieg aus dem Bus. Die Befestigung der Baumscheibe an der Bushaltestelle in der Semperstraße ist ebenfalls sinnvoll, da diese regelmäßig zum Einstieg in den Bus genutzt wird.</p> <p>Auf beiden Straßenseiten der Barmbeker Straße gibt es regelmäßig Probleme mit wild geparkten PKW auf den Nebenflächen zwischen der Abzweigung Goldbekufer und dem jeweils südlich</p> | <p>Der Linksabbiegespur von der Barmbeker Straße (Süd) in die Semperstraße (West) wurde auf 3,25 m verbreitert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung von „Wildparken“ werden geprüft.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|------------|--|---|
| | | | gelegenen nächsten Straßenbaum. Hier sollte ein Wildparken durch geeignete bauliche Maßnahmen verhindert werden. Darüber hinaus ist auf der westlichen Straßenseite der Barmbeker Straße der Gehweg am südlichen Brückende auf Höhe des letzten Pfeilers deutlich schmaler als der Fahrradweg dargestellt. Eine Engstelle hier sollte vermieden werden, z.B. durch ein Verschieben der Verschwenkung des Fahrradweges um 1,5 bis 2 Meter in Richtung Süden.“ | Die Engstelle im Gehweg ergibt sich aufgrund der Verbreiterung des Radweges und des Standortes der öffentlichen Beleuchtung. Eine Verschiebung der Verschwenkung in Richtung Süden ist nicht möglich. |
| 27. | PK 31 | 13.12.2017 | Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Bei der im Knotenpunktbereich beabsichtigten Radfahrerführung, muss eine reine Zweiphasigkeit beibehalten werden. In den Aufstelltaschen für indirekt abbiegende Radfahrer sollten dann Wartelinien (VZ 341) markiert werden. Belange der Wegweisung sind gesondert von VD 51 (Wegweisung) zu bearbeiten. VD 52 (Busbeschleunigung) hat im Einvernehmen mit VD 51 (Radverkehr) und PK 33 folgende Anmerkungen zur vorgelegten 1. Verschiebung: Lageplan 17-1 2748-04-01 : Im Gegensatz zum Anschluss in Plan 17-12748-04-02 fehlen hier die taktilen Elemente zwischen Geh- und Radweg. Lageplan 17-1 2748-04-02: Es wird davon ausgegangen, dass die im Altbestand sichtbaren Restradwege sinnvoll zurückgebaut werden. Sie sollten im Lageplan explizit im Bereich des Rückbaus ausgekreuzt sein. Fahrtrichtung Borgweg: Die Aufleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vor der Semperstraße sollte mindestens zehn Meter zurückverlegt werden, weil eine möglichst frühzeitige Sichtbarkeit auf der Fahrbahn Einbiegeunfälle zwischen Kfz und Radfahrern minimieren kann. Fahrtrichtung Bachstraße: Es sollte geprüft werden, ob der Radweg in Fahrtrichtung Bachstraße zwischen vor dem Goldbekufer über die Semperstraße hinaus nicht als Radfahrstreifen (mit Rückbau Radweg) oder | Wird zur Kenntnis genommen. Die Wartelinie wird ergänzt. Wird zur Kenntnis genommen. Die taktilen Leitelemente werden ergänzt. Restradwege werden ausgekreuzt. Die Zurücklegung der Aufleitung des Radverkehrs um zehn Meter wurde bei der Planung berücksichtigt. Aufgrund des Verkehrsaufkommens im Bereich der Barmbeker Straße wird von einer Führung des Radfahrverkehrs |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|------------|---|--|
| 31 | ADFC | 15.01.2018 | <p>1. Vorbemerkung und Zusammenfassung</p> <p>Der Radverkehr soll bis auf eine kurze Ausnahme im gesamten Planungsgebiet an der Barmbeker Straße weiterhin in den Nebenflächen geführt werden. Dadurch bleiben die dafür typischen Probleme erhalten: Konflikte mit Fußgängern, besonders Busfahrgästen, abbiegenden Kfz und Falschparkern auf Radwegen. Daraus resultieren einige unserer Vorschläge im Folgenden. Wir gehen davon aus, dass die rote Einfärbung der Radwegfurten im Verlauf der Barmbeker Straße weiterhin angeordnet wird.</p> <p>Besonders kritisch sehen wir im Einzelnen</p> <ol style="list-style-type: none">1. die weiterhin verschwenkte Führung an der Einmündung Borgweg,2. die Radverkehrsanbindung Borgweg,3. Radwegführung auf der Ostseite (Haltestelle),4. Linksabbiegen für Radfahrer aus Barmbeker Straße in Semperstraße,5. fehlende Berliner Lösung an der Semperstraße Richtung Süd-Osten,6. Radfahrersignalisierung Barmbeker Straße stadteinwärts,7. Radweg Westseite8. Falschparker an und auf dem Radweg9. Falschparker auf den Fußgängerfurten <p>Diese Punkte werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet.</p> <p>Insgesamt kann die Planung aus Sicht eines modernen Radverkehrs nicht zufriedenstellen. Außer einer geringen Zunahme der Breite und etwas angepasster Führung an den Knotenpunkten verbessert sich nichts. Die Planung erreicht damit nicht einmal den Stand, der vor Jahrzehnten erreicht war, bevor erlaubt wurde, Kfz auf den damaligen Radwegflächen zu parken. Die Planung trägt nicht angemessen dazu bei, die für Hamburg angestrebte deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils zu errei-</p> | <p>Die rote Einfärbung der Radwegfurten wird geprüft, siehe Stellungnahme PK 31.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|---|
| | | | <p>chen.</p> <p>2. Detaillierte Analyse und Bewertung</p> <p><u>2.1 Fahrbahnahe Führung über Einmündung Borgweg</u> Eine mit bis zu ca. 9 m Abstand von der Fahrbahn weit abgesetzte Führung des Radverkehrs erfüllt nicht die Anforderungen an einen straßenbegleitenden, benutzungspflichtigen Radweg. Aufgrund der weit abgesetzten Führung hinter Bäumen entlang und des mangelnden Sichtkontaktes Auto - Rad lehnt der ADFC Hamburg sowohl diese Form der Radwegsführung als auch die Benutzungspflicht an dieser Stelle ab. Hier sind bauliche Maßnahmen geplant, eine Verbreiterung um 20 cm, um Vorgaben von Regelwerken einzuhalten. Das manifestiert diese Führung für Jahrzehnte. Eine Verbesserung im Sinne der Verkehrssicherheit ist dies jedoch keineswegs. Hier sollte eine Führung nah an der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer realisiert werden. Wir schlagen vor, den Kfz-Rechtsabbieger in den Borgweg aufzulösen und stattdessen den Radverkehr spätestens auf Höhe der Litfaßsäule auf einem Radfahrstreifen über die Einmündung zu führen. Ähnlich wurde vor kurzem die Einmündung Berthastraße in der Hamburger Straße erfolgreich umgebaut.</p> <p><u>2.2 Radverkehrsanbindung Borgweg</u> Im Zuge dieser Planung sollte die Gelegenheit genutzt werden, eine Anbindung für den Radverkehr auf die Fahrbahn des Borgwegs zu schaffen, statt die vorhandenen Radwege anzubinden, die sich in einem nicht verkehrssicheren Zustand befinden und nicht benutzungspflichtig sind. Aktuell wird im Zuge der Busbeschleunigung der Borgweg überplant, wobei sich in den Veranstaltungen der Bürgerbeteiligung bereits eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn abzeichnete. Hier bietet sich nun die Chance, eine angemessene,</p> | <p>Durch die dichte Bepflanzung in dem Bereich ist es nicht möglich den Radfahrer nahe der Fahrbahn zu planen. Der Wurzelbereich der Bäume würde durch den Umbau des Radweges beschädigt werden.</p> <p>Die Anschlussstelle zur Maßnahme Borgweg wird an diese Planung angeschlossen.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|---|
| | | | <p>lückenlose Anbindung vorzubereiten. Die üppige Fahrbahnbreite im Borgweg, sowie der einspurige Abbieger aus der Barmbeker Straße sollten dies zulassen. Mit dem unter 2.1 beschriebenen Vorschlag würde der Radverkehr auch im Borgweg Richtung Norden gleich auf die Fahrbahn geleitet.</p> <p><u>2.3 Radwegführung auf der Ostseite (Haltestelle)</u> Eine gute Lösung für den Radverkehr auf Höhe der Bushaltestelle der Ostseite wäre ein Radfahrstreifen, der links an der Haltestelle vorbei führt, vgl. Bramfelder Chaussee (Haltestelle M8 „Bramfelder Dorfplatz“ stadteinwärts) oder Fuhsbüttler Straße (Haltestelle M7 „Hellbrookstraße“ beidseitig). An der Bushaltestelle sollte aber der Radverkehr zwischen Semperstraße und Goldbekufer aus unserer Sicht zumindest auf einem Radfahrstreifen geführt werden, der in der Bushaltestelle unterbrochen wird.</p> <p>→ An der Semperstraße wird ohnehin schon eine Ableitung geplant. → Eine Führung auf der Fahrbahn verhindert Konflikte zwischen Busfahrgästen und Radfahrern, der bauliche Radweg würde nämlich sogar zwischen Gehweg und Wartebereich hindurch führen. → Der Radweg würde zudem direkt am FGU entlang geführt, der taktile Leitstreifen führt Blinde und Sehbehinderte in Fahrtrichtung (Fahrrad) direkt hinter dem FGU auf den Radweg. → Ein Radfahrstreifen senkt die Attraktivität für Geisterradler. → Die geradlinige Führung würde zudem für einen besseren Sichtkontakt an der Einmündung Goldbekufer sorgen.</p> <p><u>2.4 Linksabbiegen für Radfahrer aus Barmbeker Straße in Semperstraße</u> 1. Wenn die Kfz-Linksabbieger aus der Barmbeker Straße in die Semperstraße (beide Richtungen) eigene Grünphasen haben,</p> | <p>Durch das hohe Verkehrsaufkommen wird hier auf ein Radfahrstreifen verzichtet.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|--|--|
| | | | <p>muss es ein Signal geben, das den indirekten Linksabbiegern anzeigt, wann sie fahren können. Diese Problematik ist spätestens seit der Überplanung Ratsmühlendamm bekannt und sollte berücksichtigt werden.</p> <p>2. Die Lage des Aufstellfelds für indirekt linksabbiegende Radfahrende ist in beiden Richtungen nicht gut gelöst. Sie stehen außerhalb der Fahrlinie, auf der sie ihren Abbiegevorgang fortsetzen sollten. Die Lage der Aufstelltaschen muss direkt vor dem jeweils rechten Fahrstreifen der Semperstraße platziert werden, so dass sich diese Linksabbieger nicht noch im Knotenbereich von rechts her in den Verkehr der Semperstraße einordnen müssen.</p> <p><u>2.5 Berliner Lösung an der Semperstraße auch Richtung Süd-Osten</u> Richtung Nord-Westen wird der Radverkehr der Barmbeker Straße fahrbahnnahe über den Knoten Semperstraße geführt (Berliner Lösung). Es erschließt sich nicht, warum diese Lösung nicht auch für die andere Richtung realisiert wird, warum es also stadteinwärts keine Berliner Lösung geben kann. Nach dem Passieren der Bäume könnte der Radweg an die Fahrbahn verschwenken.</p> <p><u>2.6 Radfahrersignalisierung Barmbeker Straße stadteinwärts</u> Falls eine Berliner Lösung nicht realisiert wird, sollte der Radverkehr an der Barmbeker Straße eine eigene Signalisierung bekommen, die die kürzeren Räumzeiten der Radfahrer berücksichtigt. Um Missverständnissen vorzubeugen und für eine gute Sichtbarkeit sollte die Größe der Streuscheiben denen der Fahrbahn-LSA entsprechen.</p> <p><u>2.7 Radweg auf der Westseite</u> Auf der Westseite der Barmbeker Straße stellt sich die Frage, warum hier ein langer Taxistand vorgehalten werden muss und dadurch der Radverkehr rechts neben die Bäume verschoben</p> | <p>Aufgrund der Schleppkurve des Capacity-L Busses kann der Radfahrer nicht genau vor der Fahrlinie stehen.</p> <p>Der Radweg wird in beiden Richtungen als Berliner Lösung geplant.</p> <p>Der Radweg wird als Berliner Lösung geplant.</p> |



| Nr. | Dienststelle / Versorger | Datum | Inhalt (Originaltext bzw. Sinngemäß) | Abwägungen |
|-----|--------------------------|-------|---|--|
| | | | <p>werden muss. Bei einem Blick auf das Bild aus Streetview drängt sich die Lösung auf, den Radverkehr links der Bäume und im Sichtfeld des Fahrbahnverkehrs zu führen. Dadurch hätten Fußgänger deutlich mehr Platz, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern würden vermieden.</p> <p><u>2.8 Falschparker an und auf dem Radweg</u> Bereits im Bestand werden Radfahrer durch Falschparker auf den Radwegen und an den Ecken der Kreuzungsbereiche gefährdet, da es an einer Sichtbeziehung mangelt und dadurch Abbiegeunfälle drohen. Fahrradabstellbügel könnten abhelfen und zusätzlich die Fahrradparksituation in diesem dicht bebauten Wohngebiet entschärfen. Daher sollten vor allem an der Südseiten der Kreuzung Goldbekufer-Barmbeker Straße sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite Bügel vorgesehen werden.</p> <p><u>2.9 Falschparker auf den Fußgängerfurten</u> Ebenfalls im Bestand kommt es an der Kreuzung Goldbekufer auf Ost- und Westseite häufig zum Beparken der Fußgängerfurten, wodurch die Sichtbeziehung vor allem für querende Kinder gestört wird. Das Falschparken geht teilweise so weit, dass Fußgänger nur noch die Radwegfurt zum Überqueren der Fahrbahn nutzen können. Das Halteverbot auf der Fußgängerfurt könnte durch die Herstellung von Gehwegüberfahrten verdeutlicht werden oder alternativ durch eine kleine Sperrfläche das Ende des Parkstreifens markiert werden.</p> | <p>Durch die dichte Baumbepflanzung in dem Bereich bietet es keine Möglichkeit den Radfahrer direkt neben der Fahrbahn fahren zu lassen, Der Wurzelbereich der Bäume ist in dem Bereich wahrscheinlich stark ausgeprägt.</p> <p>Wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.</p> <p>Wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft.</p> |

Verfasst:

12.09.2018

Datum