



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

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 16.04.2018

Inhaltsverzeichnis

Behörde für Inneres

1. BIS / PK 34	3
2. BIS / VD 5	3
3. BIS / VD 52	4
4. BIS / F 02 (Feuerwehr)	4
5. BIS / F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)	4

Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer

6. LSBG / S 1 (Verkehrssteuerung - LSA)	5
7. LSBG / S 2 (Planung)	7

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

8. HHVA / B1 (ÖB)	7
9. HHVA / L1 (LSA)	8

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

10. BWVI / VR 1 (Radverkehrskoordinatorin)	8
11. BWVI / VI 2 (Stadtstraßen)	8

Dataport Planwerkskunft

12. Dataport	10
--------------	----

Hamburger Hochbahn AG

13. HHA	10
14. HVV	10

Stadtreinigung Hamburg

15. SRH	10
---------	----

Handelskammer

16. G-V/2	10
-----------	----

Handwerkskammer	
17. Handwerkskammer	10
Hamburg Wasser	
18. Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	10
19. Hamburger Wasserwerke (HWW)	12
20. Hamburg Energie	13
21. Hamburg servTEC	13
Sonstige	
22. ADFC Hamburg	13
23. Fuß e.V. Hamburg	16
24. Bezirks-Seniorenbeirat	16
25. Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen und Inklusionsbüro	17
26. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAGH)	17
27. Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. (BSVH)	17
28. Ströer DSM - NL Hamburg	19
29. Wall GmbH	19
30. Stromnetz Hamburg GmbH	19
Bezirksamt Hamburg-Nord	
31. N / WBZ	19
32. N / SL (Stadt- und Landschaftsplanung)	19
33. N / MR 3	19
34. N / MR 1 (Sondernutzungen)	19
35. N / MR 21	19
36. N / MR 23 (Wegewart)	19
37. N / D 4	19
38. RegA FuLa	19
39. N / MR 223	22

Abwägungsvermerk

Nachfolgend werden die im Rahmen der 1. Planverschickung (vom 16.04.2018)
 eingegangenen Stellungnahmen sowie deren Abwägung dargestellt


Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
1	BIS / PK 34, vom 14.05.2018	<i>siehe gemeinsame Stellungnahme mit BIS / VD 5</i>	
2	BIS / VD 5, vom 14.05.2018	<p><i>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 34 nimmt die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:</i></p> <p><u>Allgemeines:</u></p> <p><i>Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet.</i></p> <p><i>Im Maienweg und der Sengelmanstraße besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Diese wird auch nach der Grundinstandsetzung und dem regelkonformen Bau von Radverkehrsanlagen nicht wieder angeordnet. In Bereichen der Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind sämtliche Radwegfragmente in den Nebenflächen zurück zu bauen. Die gegebenenfalls noch vorhandenen Verkehrszeichen zur Radwegebenutzungspflicht (VZ 237, 240, 241) sind spätestens im Zuge der Baumaßnahmen zu entfernen.</i></p> <p><i>Zur Einhaltung der Barrierefreiheit sollten die Gehwege im Plangebiet durchgängig eine Breite von 2,65 m aufweisen, an erkannten Engstellen muss ggf. zu Lasten der RVA und/oder Sicherheitsstreifen vermittelt werden. Eine entsprechende Begründung für die Breitenwahl ist im Erläuterungsbericht aufzunehmen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u> Die Radwege in den Nebenflächen werden entsprechend zurückgebaut und die noch vorhandenen Verkehrszeichen zur Radwegebenutzungspflicht entfernt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Breite der Gehwege ergibt sich aus dem vorhandenen Straßenquerschnitt sowie den erhaltenswerten, alleartigen Straßenbaumbestand. In den Bereichen wo ein Sicherheitstrennstreifen erforderlich ist (wie z.B. bei den Parkständen) weist der geplante Gehweg eine Breite von 2,65 m. In den übrigen Bereichen werden Gehwegbreiten von 2,00 m vorgehalten. Damit werden die Vorgaben der ReStra eingehalten.</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Mögliche Fahrbahnrandbeschränkungen sind für den gesamten Planungsabschnitt mit dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat bilateral abzustimmen.</i></p> <p><i>Im Lageplan sollten die Verkehrszeichen nach dem VzKAT Stand Juni 2017 eingetragen werden. Pfeilgruppen sollten auf einer Höhe angelegt werden.</i></p> <p><u>Lageplan – Zeichnungsnr.: N/MR22-2017-013-LP-01</u></p> <p><i>In der Sengelmannstraße (Richtung stadteinwärts) gibt es einen unterschiedlichen Verlauf von Radfahrstreifen und Wasserlauf hinter dem Knotenbereich. Fahrzeugführer könnten somit gegen den Bordstein im Bereich der Radwegaufleitung fahren.</i> <i>Seitens der Verkehrsdirektion 5 wird die Empfehlung ausgesprochen in diesem Bereich gegebenenfalls eine Roteinfärbung aufzubringen.</i></p> <p><i>Es wäre wünschenswert, die Radwegführung im „Freien Rechtsabbieger“ (Südosten) in den Planungsprozess einzubeziehen. Sinnvoll wäre hier eine Überleitung des geradeaus fahrenden Radfahrers links neben den Abbieger, damit Radfahrer schon parallel zum MIV fahren und besser gesehen werden können.</i></p> <p><i>Der Bereich der verlegten E-Ladesäule sollte gepflastert werden. Bisher waren 2 Stellplätze ausgewiesen. Sollte dies nicht mehr möglich sein, ist der VZ-Standort anzupassen. Abstimmung mit dem Betreiber, ggf. Änderung der Anordnung erforderlich.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</u> Die Radwegaufleitung wurde direkt neben den Hochbord unter Verzicht eines Sicherheitstrennstreifens geplant. Die Radwegefurt und der Wasserlauf haben damit denselben Verlauf und die Roteinfärbung kann entfallen.</p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u> Die Planung wurde in Abstimmung mit der BWVI, VD 5 und PK 34 in Richtung Südosten erweitert. Der geradeausfahrende und linksabbiegende Radverkehr der Sengelmannstraße SO wird nun ca. 120 m vor dem Knoten mit Beginn des Kfz-Rechtsabbiegestreifens auf einen Radfahrstreifen abgeleitet und links neben dem Rechtsabbieger geführt. Der Konflikt Radfahrer- Fußgänger wird auf der Insel entschärft.</p> <p><u>Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.</u> Aufgrund der Verlegung der Parkstände zwischen den Straßenbäumen soll zugunsten der Baumwurzeln eine Befestigung mit Kunststoffwabengitter erfolgen, die Platz für zwei Pkws zur Nutzung der E-Ladesäule ermöglicht.</p>
3	BIS / VD 52, vom 14.05.2018	siehe gemeinsame Stellungnahme mit BIS / VD 5	
4	BIS / F 02	BIS / F 02 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
5	BIS / F 046	BIS / F 02 hat keine Stellungnahme abgegeben.	Die Ergebnisse der Luftbildauswertung für den Planungsbereich liegen vor (GZ: BIS/F046-

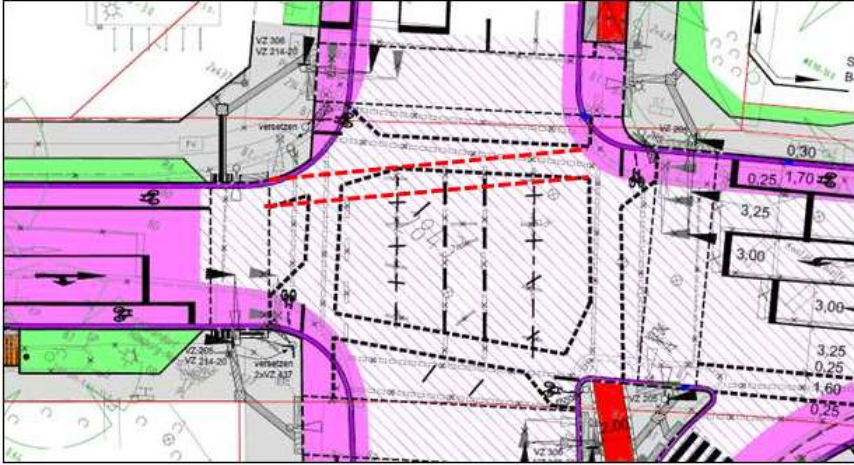
Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
			17/01419_1). Für den südöstlichen erweiterten Planungsabschnitt (Rechtsabbieger Sengelmannstraße) wurde ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbilddauswertung gestellt.
6	LSBG / S 1, vom 02.05.2018	<p><i>Wir möchten – auch in Rücksprache mit dem Rechtsamt der BWVI - darauf hinweisen, dass die Aussage im Kapitel 5.3 im Erläuterungsbericht zur Trägerin der Wegebauast in Bezug auf die Lichtsignalanlagen falsch ist. In IV (1) der Anordnung zur Durchführung des Hamburgischen Wegegesetzes sind Beleuchtungsanlagen und elektrisch betriebene Verkehrsbeeinflussungsanlagen beschrieben. Hiermit sind z.B. Telematikeinrichtungen gemeint, allerdings keine Lichtsignalanlagen. LSA sind Verkehrseinrichtungen (Verkehrszeichen) nach § 37 StVO, die durch eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung nach § 45 Abs. 3 StVO von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.</i></p> <p><i>Aufgrund der Straßenplanung am Knotenpunkt Sengelmannstraße/Maienweg ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlage erforderlich. Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG/S1 haben wir zurzeit leider nicht.</i></p> <p><i>Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.</i></p> <p><u>LSA 961 Sengelmannstraße/Maienweg</u></p> <p><i>Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Der Bezirk teilt die Auffassung des LSBG nicht. Dies wird zusammen mit der BWVI noch geklärt werden. Im Rahmen von Maßnahmen des Bündnisses für den Radverkehr übernimmt der Bezirk auch die Aufgaben des LSBG für LSA.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>An den 4 Aufstelltaschen für die indirekt linksabbiegenden Radfahrer sind gesonderte Signale vorzusehen. Damit die Sichtbarkeit der Signale gegeben ist und die Zuordnung der Signale keine Verwechslung zulässt, sollten die in der Skizze dargestellten Anpassungen vorgenommen werden. Damit wird die Verkehrssicherheit für den Radfahrer erhöht. Weiter sollte die Führung für den Radverkehr vom Maienweg Ost kommend über die Sengelmannstraße gradliniger geführt werden.</p>  <p>Radfurten sollten im Knotenpunkt grundsätzlich mit einer Breite von 2 Meter ohne Markierung ausgeführt werden. Weiter sollte geprüft werden, ob die Radfahrstreifen im gesamten überplanten Bereich gemäß ReStra in der Regelbreite von 2,25m ausgeführt werden können.</p>	<p>Die Stellungnahme wird in Teilen berücksichtigt. Die Aufstellbereiche für den indirekt linksabbiegenden Radfahrenden wurden angepasst und die Aufstelltaschen zudem etwas größer geplant. Separate Signale für den linksabbiegenden Radverkehr sind bereits vorgesehen.</p> <p>Von VD 5 und PK 34 wird bei einer geradlinigen, direkten Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs ein höheres Risiko gesehen, da der geradeaus fahrende Kfz-Verkehr aus dem Maienweg (Ost) die Radwegefurt überfahren könnten (u. a. bei dem Ausschwenken eines größeren Kfz der vom Maienweg (Ost) in die Sengelmannstraße links abbiegt. Deshalb soll die geplante Lage der Radwegefurt beibehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ hierzu gab es Vorabstimmungen mit VD 51 und PK 34 <p>Die Stellungnahme wird tlw. berücksichtigt. Die Breite der Radwegefurten beträgt innerhalb des Knotens 2,0 m ohne Markierung. Aufgrund des beidseitig vorhandenen und schützenswerten Straßenbaumbestandes im westlichen</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>sprechend bundeseinheitlicher R-FGÜ 2001 zu ergänzen. Standorte der regulären Beleuchtung des Straßenabschnitts VK sind nicht betroffen.</p> <p>Die Umsetzung der R-FGÜ wird durch Aufstellen eines Lichtmastes mit einem Scheinwerfer in Schrägstrahlprinzip, der in Fahrtrichtung 2 m vor dem Zebrastreifen den Fußgänger und Aufstellfläche am FGÜ anstrahlt. Zusätzlich ist hinter dem Zebrastreifen ein Lichtmast einzuplanen, der im Gegenstrahlprinzip bildenden Kontrast den Fußgänger deutlich sichtbar macht. Hier empfiehlt sich ein ÖB / LSA-Kombi Standort Sprunglnsel, Ausrichtung des Lichtmastes zum FGÜ.</p> <p>Die Ergänzung des FGÜ ist in weiteren Verschickungen zu berücksichtigen.</p> <p>Eine detaillierte Planung für die Beleuchtung werden wir im Zuge der Schlussverschickung erstellen.</p> <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u> Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Radweg (Außenkante) und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Baum und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
9	HHVA / L1, vom 27.08.2018	<p>HHVA L1 hat gegen die Planung für die o.g. Baumaßnahme keine Bedenken.</p> <p>Da auch die Abteilung Busbeschleunigung des LSBg beteiligt ist, sollten beide Maßnahmen abgestimmt werden.</p> <p>Falls nicht bekannt besteht zur Zeit ein Bauauftrag von Nord/MR für die Baumaßnahme Ohlsdorf 26.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
10	BWVI / VR 1, vom 15.05.2018	<p>siehe gemeinsame Stellungnahme mit BWVI / VI 2</p>	
11	BWVI / VI 2, vom 15.05.2018	<p>Zu o.a. Planverschickung wird seitens der BWVI Amt V folgende Stel-</p>	

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>lungnahme abgegeben:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Im südöstlichen Quadranten des Knotens könnte die Aufstellfläche für indirekt links abbiegenden Radverkehr auch auf der Insel liegen. Das Radverkehrssignal wäre dann rechts vom Radweg zu positionieren.</i> 2. <i>In Fahrtrichtung Osten > Westen sollte die Radverkehrsfurt geradlinig (ohne Knick) geführt werden (siehe rote Linien in der Skizze).</i>  <ol style="list-style-type: none"> 3. <i>Nach hiesiger Kenntnis gibt es auch für den Maienweg (Ost) eine Planung des Bezirksamts für Radfahrstreifen. Dies sollte überprüft und bei der Gestaltung des Anschlusses ggf. berücksichtigt werden. Der Radverkehr aus der Radwegfurt in Fahrtrichtung Osten sollte direkt in geplanten Schutzstreifen Maienweg Ost übergehen. Es sollte u.a. aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft werden ob auf die Aufleitung in die sehr beengte Nebenfläche verzichtet werden kann.</i> 	<p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmanstraße <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 6 (LSBG / S1), Seite 6 <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die Planung im Maienweg östlich der Sengelmanstraße (Liegenschafterschließung B-Plan Ohlsdorf 26 „Am Weißenberge“) wurde bereits berücksichtigt. Vom zeitlichen Ablauf her wird der Umbau des östl. Maienwegs jedoch erst nach dieser Maßnahme erfolgen, weshalb für den Radverkehr in Richtung stadtauswärts als temporäre Lösung eine „Velo-Weiche“ vorgesehen ist. Der endgültige Anschluss an den geplanten Schutzstreifen erfolgt im Zuge der</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
12	Dataport, vom 18.04.2018	<p><i>In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden.</i></p> <p><i>Falls Ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer.</i></p>	<p>Liegenschaftserschließung.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
13	HHA, vom 09.05.2018	<p><i>Wir bitten zu berücksichtigen, dass die vorhandene Abbiegebeziehung von der nördlichen Sengelmannstraße links in den Maienweg für den Linienbus weiterhin bestehen bleibt.</i></p> <p><i>Um die Pünktlichkeit und Attraktivität des ÖPNV zu verbessern, regen wir an, die Lichtsignalanlage mit einer Bevorrechtigung für den Busverkehr einzurichten. Dies wäre gerade für den linksabbiegenden Bus sehr vorteilhaft.</i></p> <p><i>Im Sinne eines wirtschaftlichen und attraktiven ÖPNV bitten wir unsere Anmerkungen zu berücksichtigen.</i></p>	<p><u>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die LSA ist der LSBG zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p>
14	HVV, vom 09.05.2018	<p><i>siehe gemeinsame Stellungnahme mit HHA</i></p>	
15	SRH, vom 30.04.2018	<p><i>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Umbaumaßnahme zur Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich des Knotenpunktes Maienweg / Sengelmannstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</i></p> <p><i>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</i></p> <p><i>Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
16	G-V/2	<p><i>G-V/2 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
17	Handwerkskammer	<p><i>Handwerkskammer hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
18	HSE, vom 02.05.2018	<p><i>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Maienweg sind Regen- und Mischwassersiegele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</i></p> <p><i>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter [REDACTED] zu verständigen</i></p> <p><i>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</i></p> <p><i>Hinweis: Der im Sielkataster dargestellte Schacht D 9,08, M 4,62 (ca. Mitte Knotenpunkt) sollte im Lageplan ergänzt werden.</i></p> <p><i>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):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</i> <i>• Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.</i> <i>• Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</i> <i>• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</i> <i>• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</i> <i>• Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind</i> 	

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Haupt-siel keine Schäden entstehen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.</i> 	
19	HWW, vom 02.05.2018	<p><i>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.</i></p> <p><i>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</i></p> <p><i>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</i> • <i>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</i> • <i>Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</i> • <i>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet</i> • <i>Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst ([REDACTED]) zu melden</i> 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb [REDACTED]</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden nur Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen.</p>	
20	Hamburg Energie, vom 02.05.2018	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
21	Hamburg servTEC, vom 02.05.2018	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplan-auszug 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 [REDACTED] gerne zur Verfügung.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
22	ADFC, vom 01.05.2018	<p>1. Vorbemerkung und Zusammenfassung Eine Überplanung des Knotens ist aus Radfahrersicht wünschenswert. Wir begrüßen die Herstellung der Berliner Lösung zumindest an einigen Knotenarmen. Für eine Veloroute halten wir allerdings besonders die geplante Führung mit freiem Rechtsabbieger nicht für angemessen. Eine Anbindung der vorhandenen unzureichenden Radwege der Sengelmannstraße sehen wir vor dem Hintergrund, dass zeitnah auch dort eine Veloroutenplanung umgesetzt werden muss, als unnötig. Hier sollte der Knoten erst angefasst werden, wenn auch in der Strecke Sengelmannstraße an der Veloroute gearbeitet wird.</p> <p>Kritisch sehen wir im Einzelnen diese Punkte</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Freier Rechtsabbieger 2. Angeordnete Zweirichtungsführung 3. Radwegableitung vor dem Knoten stadteinwärts im Maienweg 4. Radverkehrsführung über den Knoten stadteinwärts im Maienweg 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>5. <i>Flächenaufteilung Maienweg nordöstlich des Knotens</i> 6. <i>Ausgestaltung der Veloweiche bei der Radwegaufleitung Maienweg stadtauswärts</i> 7. <i>Phasen der LSA</i></p> <p><i>Diese werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet.</i></p> <p>2. <i>Detaillierte Analyse und Bewertung</i></p> <p>2.1 <i>Freier Rechtsabbieger</i> <i>Der freie Rechtsabbieger für Kfz aus Sengelmannstraße in Maienweg stadtauswärts ist auch schon heute aus Radfahrersicht ungünstig. Wünschenswert wäre eine deutlich kompaktere Gestaltung des Knotens mit einer normalen Rechtsabbiegerspur rechts des Radfahrstreifens im Knoten mit Verzicht auf die Dreiecksinsel. In jedem Fall sollten aber geradeaus fahrende Radfahrer hier viel früher an/auf die Fahrbahn geführt werden und die rechtsabbiegenden Kfz so geführt werden, dass diese deutlich den Radfahrstreifen kreuzen müssen, nicht umgekehrt. Gute Lösungen finden sich in der Hamburger Straße stadteinwärts vor Adolph-Schönfelder-Straße oder auch Fuhlsbüttler Straße stadtauswärts vor Drosselstraße. Sollte der freie Rechtsabbieger bleiben, plädieren wir für eine Rotfärbung der Radverkehrsführungen vor und hinter diesem, also an der Ecke sowohl in der Sengelmannstraße als auch im Maienweg.</i></p> <p>2.2 <i>Keine angeordnete Zweirichtungsführung</i> <i>Zweirichtungsradswege, wie hier noch in der Sengelmannstraße stadtauswärts vor dem Knoten, sollen nur noch in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden. Auf einer Veloroute sollte dies aus Sicht des ADFC keine Anwendung finden. Zweirichtungsradswege bergen besondere Gefahren für die links Fahrenden, aber auch für alle anderen. Es besteht außerdem die Gefahr, dass auch mit dem Ende des Zweirichtungsradsweges Radfahrende einfach auf der linken Seite weiter fahren. Zudem fehlt vielen Radfahrern gerade durch Anordnung solcher Abschnitte mit Zweirichtungsverkehr ein Bewusstsein dafür, dass ansonsten rechts zu fahren ist.</i></p> <p>2.3 <i>Radwegableitung vor dem Knoten stadteinwärts im Maienweg</i></p>	<p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u></p> <p>➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmannstraße</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Zweirichtungsradsweg in der Sengelmannstraße, zwischen der Rathenaustraße und Röntgenstraße, wurde bereits mit den Straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen vom 04.12.2013 und 11.03.2014 aufgehoben.</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Radfahrer, die stadteinwärts den Radweg im Maienweg befahren, werden vor dem Knoten in einer relativ scharfen Links-Rechts-Kurve vom Radweg auf den Kreuzungsbereich Maienweg / Sengelmannstraße geführt, ein zügiges Fahren wird dadurch verhindert. Darüber hinaus kann der nach hinten blickende rechtsabbiegende Autofahrer Radfahrer nur auf den letzten 20m visuell erfassen; ein frühzeitigeres und weicher modelliertes Einfädeln des Radverkehrs wäre wünschenswert.</i></p> <p><i>2.4 Radverkehrsführung über den Knoten stadteinwärts im Maienweg Im Knoten selbst ist die Spurführung für sämtliche Verkehrsteilnehmer nicht einfach zu erkennen. Der Radverkehr wird zunächst geradeaus geführt, um dann am westlichen Kreuzungsende links-rechts zu verschwenken. Konsequenter wäre es, die Fahrradfurt durchgehend parallel zur Kfz-Spur geradlinig über den Knoten zu führen, um hier keine Verkehrsflächen mit "Deutungspotential" zu erzeugen und die Spurführung des Kfz- wie auch des Radverkehrs deutlicher zu gestalten.</i></p> <p><i>2.5 Flächenaufteilung Maienweg nordöstlich des Knotens Die Radfahrstreifen im Maienweg nordöstlich des Knotens sollten zulasten einer der Linksabbiegerspuren in Regelmäß ausgeführt werden. Aus unserer Sicht werden hier falsche Prioritäten gesetzt, wenn sich der Maienweg stadteinwärts vor dem Knoten auf drei Kfz-Fahrspuren aufweitet, davon alleine zwei für Linksabbieger und für den Radverkehr aus diesem Grund nicht einmal Regelmäß gebaut werden kann.</i></p> <p><i>2.6 Ausgestaltung der Veloweiche bei der Radwegaufleitung Maienweg stadtauswärts Es ist sehr zu begrüßen, dass das Ende des Radfahrstreifens mit einer Veloweiche Radfahrern ganz sichtbar die Wahl lässt, Radweg oder Fahrbahn zu nutzen. Das Verengen des Schutzstreifens suggeriert hier allerdings, der Radverkehr müsse beim Einfädeln auf die Fahrspur dem Kfz-Verkehr Vorfahrt gewähren. Dies kann durch ein früheres Verschwenken bei Beibehaltung der Spurbreite des Schutzstreifens bis zu dessen Ende vermin-</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird tlw. berücksichtigt.</u> Dieser Abschnitt schließt an die bereits abgestimmte Straßenplanung der Liegenschafterschließung B-Plan Ohlsdorf 26 „Am Weißenberge“, Äußere Erschließung, an, die in Teilen auch schon baulich umgesetzt wurde. Die Ableitung des Radverkehrs beginnt daher westlich der geplanten Parkstände und der Ersatzpflanzung. In Abhängigkeit von der Neupflanzung und den Parkständen wurde die Führung noch etwas „weicher“ gestaltet.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 6 (LSBG / S1), Seite 6</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Der Verzicht auf einen Linksabbieger oder die Reduzierung der Fahrstreifen zugunsten eines breiteren Radfahrstreifens würde die Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt negativ beeinflussen. Der DTVw liegt für diese Fahrbeziehung werktags bei rd. 2.250 Kfz/24h und der max. Stundenwert bei rd. 330 Kfz/h.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</u> Die Fahrbahnmarkierung der „Velo-Weiche“ wurde entsprechend angepasst und endet nun mit einer Breite von 1,60 m (zzgl. 0,25 m Breitstrichmarkierung).</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>dert werden.</p> <p>2.7 Phasen der LSA Die Phasen der LSA gehen aus dem Plan nicht hervor. Es muss sichergestellt sein, dass jeder Radfahrende immer weiß, ob er freie Fahrt hat oder nicht. Das gilt insbesondere für die indirekt nach links abbiegenden, die nicht in für sie unvorhersehbare Grünphasen von Abbiegespuren geraten dürfen (siehe Negativbeispiel Maienweg/Ratsmühlendamm).</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Für die LSA ist der LSBG zuständig. Im weiteren Planungsverlauf werden entsprechende Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden geführt.</p>
23	Fuß e.V.	Fuß e.V. hat keine Stellungnahme abgegeben.	
24	Seniorenbeirat, vom 22.04.2018	<p>Der Seniorenbeirat nimmt wie folgt Stellung.</p> <p>Wir begrüßen es, dass alle Fußgängerüberwege gemäß ReStra als differenzierte Querungen mit 0 und 6cm hergestellt werden sollen.</p> <p>Schärfsten Protest erheben wir aber gegen die Führung der Radwege an den Kreuzungen Maienweg/Hindenburgstraße sowie Maienweg/Sengelmannstraße. Es kann doch wohl nicht angehen, dass die Radwege mitten durch die Aufstellfläche vor den Überwegen gehen, und damit ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Blinde und Sehbehinderte in erheblichen Maße behindert und gefährdet werden. Dies widerspricht in hohem Maße den Vorgaben der ReStra. Hier ist dringend eine Änderung der Planung erforderlich.</p> <p>Die regelgerechte Breite für Gehwege ergibt sich aus der ReStra (RASt 06) mit 2,65m. Dieses Maß wird an vielen Stellen unterschritten, was wir nicht akzeptieren können. Selbst der minimale Verkehrsraum von 1,80m wird teilweise nicht eingehalten.</p> <p>Da gerade beim Gehweg-Parken die Autos gerne weit entfernt vom Fahrbahnrand halten, verringert sich die verbleibende Gehwegbreite schnell auf ein unzulässiges Maß. Wir fordern für die Fußgänger als schwächste Teilnehmer am Straßenverkehr, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die in der ReStra vorgeschriebenen Breiten der Gehwege. Die Sicherheit der Fußgänger muss bei Planungen die höchste Priorität haben.</p> <p>Es ist unbedingt auf halben Wege des auszubauenden Maienwegs eine Fußgängerquerung mit Zebrastreifen und Mittelinsel vorzusehen. Es</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Für Kreuzung Maienweg / Sengelmannstraße: <u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmannstraße <p>Die Abwägung Kreuzung Maienweg / Hindenburgstraße erfolgt in der Maßnahme "GI Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße".</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 3 <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und tlw. berücksichtigt.</u> Zwischen den Parkständen und dem Gehweg wird ein Läufer aus weißen Pflastersteinen (10 / 20 cm) als Abgrenzung vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe auch lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 3

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>kann nicht sein, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen auf einer Länge von 600 m keine Querungsmöglichkeit zu ermöglichen.</i></p> <p><i>Die Gehwegüberfahren müssen alle eine barrierefreie Plasterung erhalten. Die teilweise vorhandenen Kopfsteinplaster sind daher unbedingt zu ersetzen.</i></p> <p><i>Die Ampelphasen sind so einzurichten, dass auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die Fahrbahnen gefahrlos überqueren können.</i></p> <p><i>Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrbahnen, sondern insbesondere die Nebenflächen ausreichend beleuchtet werden, ggf durch separate Lampen.</i></p> <p><i>Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei allen Durchführungen unbedingt darauf zu achten ist, dass die geplanten geteilten Querungen mit Nullabsenkung auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden</i> - dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw erhalten bleiben</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ siehe Abwägung der Maßnahme GI Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Die Gehwegüberfahrten werden mit Wabensteinpflaster gem. ReStra befestigt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die LSA ist der LSBG zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die ÖB ist die HHVA zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
25	Senatskoordinatorin f. d. Gleichstellung beh. Menschen u. Inklusionsbüro, vom 03.05.2018	<p><i>Nach Prüfung der Unterlagen kann ich mich dem Grunde nach einverstanden erklären.</i></p> <p><i>Ich freue mich, dass die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen im Zuge der Planung nach den geltenden Richtlinien der ReStra hergestellt werden soll.</i></p> <p><i>In Zweifelsfragen bitte ich entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Verbänden der behinderten Menschen zu führen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
26	LAGH	<p><i>LAGH hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
27	BSVH, vom 16.05.2018	<p><i>Anmerkungen des BSVH zur vorgelegten Verschickung.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Die Bordhöhen von 0 und 6 cm sind zwingend einzuhalten. Im Bestand bereits abgesenkte Borde sind an der "Blindenquerung"</i> 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>auf 6 cm anzuheben.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Die LSA ist, sofern nicht bereits vorhanden, mit taktil-akustischen Einrichtungen auszustatten.</i> • <i>Die Rechtsabbiegespur erschwert blinden Fußgängern die Orientierung.</i> • <i>Die Führung des Radwegs über die Dreiecksinsel fördert erheblich die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Ausstattung mit Trennstreifen verhindert das leider auch nicht... Es fehlt eine Aufstellfläche zwischen Radweg und Querung Sengelmannstraße, der blinde Nutzer, der am Taster auf das Grünsignal wartet, steht auf dem Radweg. Diese Dreiecksinsel ist für uns nicht akzeptabel.</i> • <i>Die getrennten Querungen über die Abbiegespur sind falsch angeordnet, die "Blindenquerung" muss auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen.</i> • <i>Die Auffindestreifen an den weiteren drei Ecken sind unpraktisch, zudem sind die Leitstreifen zu breit. Die Auffinde-/Leitstreifen sollten gegen einzelne Auffindestreifen aus Noppen für die jeweiligen Querungen ausgetauscht werden.</i> • <i>An der östlichen Querung Maienweg sind auf der nördlichen Seite die Rippen des Sperrfeldes falsch angeordnet.</i> • <i>An der nordwestlichen Ecke ist nicht erkenntlich, wo sich eine taktil ertastbare Orientierungslinie befindet, hier scheint sich der Gehweg platzartig aufzuweiten. Die Auffindestreifen sind bis an die tatsächliche innere Leitlinie zu führen.</i> • <i>In der Sengelmannstraße fehlen auf der westlichen Seite die</i> 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die LSA ist der LSBG zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen..</u></p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmannstraße</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Die taktilen Elemente für die „Blindenquerung“ über die Fußgängerüberweg erfolgt von der kreuzungsabgewandten Seite der Sengelmannstraße.</p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u> Die Anordnung der taktilen Elemente wurde entsprechend angepasst.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</u> Die Anordnung der Rippenplatten des Sperrfeldes wurde entsprechend angepasst.</p> <p><u>Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.</u> Die Anordnung der taktilen Elemente endet mit der Flurstücksgrenze.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</u></p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Trennstreifen, auf der östlichen Seite sind fälschlicherweise Rippen als Trennstreifen eingesetzt.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Trennstreifen auf der Dreiecksinsel und im östlichen Maienweg scheinen zu schmal zu sein. 	<p>Die Anordnung der taktilen Elemente wurde entsprechend ergänzt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Trennstreifen hat eine Breite von 25 cm gem. ReStra.</p>
28	██████████	██████████ hat keine Stellungnahme abgegeben.	
29	██████████	██████████ hat keine Stellungnahme abgegeben.	
30	Stromnetz Hamburg, vom 09.05.2018	<p><i>Gern teilen wir Ihnen mit, dass Ihr Bauvorhaben wie geplant möglich ist. Voraussetzung dafür ist, dass unsere Trassen nicht beeinträchtigt werden.</i></p> <p><i>Für das von Ihnen geplante Bauvorhaben sind keine Netzarbeiten unsererseits erforderlich. Auch planen wir in diesem Bereich kurzfristig keine Baumaßnahmen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
31	N / WBZ, vom 02.05.2018	<i>Seitens N/WBZ/2 bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.</i>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
32	N / SL 11, vom 20.04.2018	<i>Seitens -N/SL11- bestehen gegen die vorgesehene Planung keine generellen Bedenken.</i>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
33	N / MR 3	<i>N / MR 3 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
34	N / MR 1	<i>N / MR 1 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
35	N / MR 21	<i>N / MR 21 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
36	N / MR 23	<i>N / MR 23 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
37	N / D 4	<i>N / D4 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
38	RegA FuLa	<p><i>1.) Allgemeine Einschätzung</i> GRÜNE und SPD-Fraktion begrüßen die vorliegende Planung in ihren Grundsätzen ausdrücklich, insbesondere auch, weil nicht nur Radverkehrsanlagen überarbeitet, sondern auch Fußwege barrierefrei hergestellt werden sollen. Auch die zeitliche Abstimmung mit der Maßnahme im weiteren Verlauf des Maienweges ist gut gewählt, um nicht in kurzer Zeit zwei Mal eine Baustelle einzurichten und zudem unnötige Auf- und Ableitungen für den Radverkehr zu bauen, die später wieder beseitigt werden müssen.</p> <p><i>2.) Frühzeitige Verflechtung von Rad- und Kfz-Verkehr aus Sengelmannstraße Südost</i> Schon ca. 100m vor der Kreuzung beginnt in der Sengelmannstraße SO</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5) bezgl. des</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>(Fahrtrichtung stadtauswärts) ein Rechtsabbiegestreifen zum Abbiegen in den Maienweg NO. Parallel dazu wird der Radverkehr auf einem Hochbordradweg geführt. Dies führt dazu, dass Kfz nun beim Rechtsabbiegen in den Maienweg gleich drei Konflikte kurz nacheinander im Blick haben müssen:</i></p> <p><i>a) Querung des geradeaus fahrenden Radverkehrs (dieser hat Vorfahrt),</i> <i>b) Querung des Fußverkehrs auf dem Weg zur Dreiecksinsel (Zebra-streifen),</i> <i>c) geradeaus fahrender Kfz-Verkehr aus Maienweg SW (dieser hat Vorfahrt).</i></p> <p><i>Diese kurz aufeinander folgenden Konfliktlagen sollten entschärft werden. Dazu sei empfohlen, den Radverkehr in der Sengelmannstraße SO (Fahrtrichtung stadtauswärts) noch vor Beginn des Rechtsabbiegestreifens vom Hochbord abzuleiten und auf einem Radfahrstreifen weiter zu führen. Der Rechtsabbiegestreifen könnte dann rechts vom Radfahrstreifen angeordnet werden. So verlagert sich der Konflikt „Querung des Radverkehrs“ deutlich vor die Kreuzung, so dass im unmittelbaren Kreuzungsbereich nur noch die Konflikte mit Fuß- und Kfz-Verkehr (aus Maienweg SW) zu beachten sind.</i></p> <p><i>3.) Radverkehr auf Dreiecksinsel</i> <i>Während Fußgänger an allen anderen Stellen der Kreuzung den Radverkehr nur LSA-geregelt queren, ist dies auf der Dreiecksinsel nicht der Fall. Hier wird die Fußwegebeziehung durch einen Radweg zerschnitten. Zudem müssen Radler so auf die Insel hochfahren und nur wenige Meter später wieder herunter auf die Fahrbahn. Das ist keine komfortable Führung. Es sei daher angeraten, die Insel so zu verkleinern, dass der Radverkehr auf Fahrbahnniveau an ihr vorbeifahren und Fußgänger ihn so nur noch LSA-geregelt queren können. Dieser Punkt gilt auch unabhängig von der Umsetzbarkeit von Punkt 2.).</i></p> <p><i>4.) Linienführung Radverkehr</i> <i>Der Radverkehr aus dem Maienweg NO nach Maienweg SW (Fahrtrichtung Alsterkrugchaussee) wird im gesamten Kreuzungsbereich mit einem Radfahrstreifen (RFS) geführt. Dieser führt jedoch zunächst nicht direkt auf den RFS im Maienweg SW zu, sondern auf die nördliche Nebenfläche des Maienweges, also auf den Fußweg. Erst kurz vor dem Fußweg „knickt“ der RFS in südlicher Richtung ab. Diese Art der Linien-</i></p>	<p>Rechtsabbiegers Sengelmannstraße</p> <p><u>Die Stellungnahme wird entsprochen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmannstraße</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 6 (LSBG / S1), Seite 6</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>führung könnte Radler dazu verleiten, ordnungswidrig auf den Gehweg zu fahren. Daher sollte der RFS im Kreuzungsbereich direkt und ohne Knick zum RFS im Maienweg SW geführt werden.</i></p> <p><i>5.) Baumbilanz Aus dem Erläuterungsbericht geht keine klare Baumbilanz mit Fällungen und Nachpflanzungen hervor. Dieses Thema sollte in der nächsten Verschickung ausführlicher behandelt werden.</i></p> <p><i>6.) Baumneupflanzungen Neben verkehrlichen Zielen ist es immer auch ein Ziel von Verkehrsplanungen im Bezirk Nord, die Zahl der Straßenbäume zu erhöhen. Im SW-Arm des Maienweges scheint es im Grünstreifen auf der Nordseite eine Pflanzmöglichkeit zwischen der Fußgängerfurt und dem ersten Straßenbaum zu geben. Hier sollte geprüft werden, ob eine Neupflanzung möglich ist. Das gilt auch für Bereich des freien Rechtsabbiegers neben dem Gehweg. Ein letzter Vorschlag sei die Position der Werbetafel in der Sengelmannstraße NW (Ostseite) stattdessen mit einem Baum zu bepflanzen.</i></p> <p><i>7.) Baumfällung östlich der Sengelmannstraße Gemäß Planzeichnung soll im NO-Arm des Maienweges auf der Nordseite ein Baum gefällt werden, um eine Ableitung vom Hochbordradweg in den Radfahrstreifen (Fahrtrichtung Alsterkrugchaussee) zu ermöglichen. Einige Meter weiter östlich mündet die Straße „Am Weißenberge“ in den Maienweg. Direkt westlich der Einmündung wurde kürzlich ein Baum gefällt, der Baumstumpf steht noch heute dort. Um die geplante Baumfällung zu vermeiden, sei daher empfohlen, den Radverkehr bereits an der Einmündung „Am Weißenberge“ vom Hochbord auf die Fahrbahn abzuleiten. Sollte die Fahrbahn zwischen „Am Weißenberge“ und der Stelle der heute geplanten Ableitung nicht breit genug für einen zusätzlichen Radfahrstreifen sein, so könnte sie auf der Südseite entsprechend verbreitert werden.</i></p> <p><i>8.) Fahrradbügel Im Planungsbereich sollten einige zusätzliche Fahrradbügel platziert werden. Gerade auf der Nordseite des Maienweges scheint der Bedarf hoch zu sein. Der sehr breite Gehweg im NO Arm des Maienweges</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Die Baumbilanz kann dem Erläuterungsbericht der Schlussverschickung entnommen werden.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Innerhalb des Planungsabschnittes ist ein Ersatz für zu fällende Bäume nicht erforderlich, weil keine Bäume gefällt werden. Sollte ein zusätzlicher geeigneter Standort vorliegen, wird dieser im Zuge der weiteren Planung geprüft - auch im Hinblick auf die Liegenschafterschließung "Am Weißenberge"</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 22 (ADFC); Abwägung zu 2.3 ➤ die genannte Baumfällung wurde der schlussverschickten Maßnahme Liegenschafterschließung B-Plan Ohlsdorf 26 „Am Weißenberge“, Äußere Erschließung, entnommen <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Mögliche Standorte für Fahrradanhlenbügel innerhalb des Planungsabschnittes werden im Zuge der weiteren Planung geprüft.</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>(Nordseite) scheint z.B. geeignet zu sein.</p> <p>9.) Sitzbänke Im Kreuzungsbereich scheint in den Nebenflächen an einigen Stellen genügend Platz zu bestehen, um eine Sitzbank zu platzieren. Es sollte daher geprüft werden, wo eine oder mehrere seniorengerechte Bänke nachfragegerecht platziert werden könnten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Mögliche Standorte für Sitzbänke innerhalb des Planungsabschnittes werden im Zuge der weiteren Planung geprüft.</p>
39	N / MR 223	<p>Die Verbesserung der Radverkehrsführung im Verlauf der Veloroute 4 wird grundsätzlich begrüßt und positiv bewertet. Folgende Punkte sollten jedoch noch einmal geprüft werden.</p> <p><u>Allgemeine Hinweise:</u></p> <p>Die Aufstelltaschen für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr sollten nach Möglichkeit jeweils um wenige Meter verlängert werden, sodass diese einer größeren Anzahl Rädern Platz bieten.</p> <p><u>Nördliche Knotenpunktzufahrt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der „Berliner Lösung“ sollte mindestens ein Piktogramm „Radverkehr“ ergänzt werden. - Die in Ost-West-Richtung verlaufende Radverkehrsfurt sollte nach Möglichkeit geradliniger über den Knoten vorgesehen und paralleler zur Führung des Kfz-Fahrestreifens geführt werden. <p><u>Östliche Knotenpunktzufahrt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sofern die im Lageplan nachrichtlich dargestellte Straßenplanung der Erschließung „Ohlsdorf 26“ nicht vor der Umsetzung der Knotenplanung realisiert wird, ist der aufgetragene Anschluss im Bereich der Planungsgrenze in dieser Form nicht möglich. Es sollte eine Abstimmung stattfinden, ob und inwieweit die beiden Planungen unabhängig voneinander realisiert werden können. Ggf. ist es sinnvoll, die Planungsgrenze der Knotenmaßnahme bis ca. 20 m westlich der Straße „Am Weißenberge“ zu verschieben, sodass direkt an die bereits ausgebauten Nebenflächen angeschlossen werden kann. 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Stellungnahme wird entsprochen. ➤ siehe lfd. Nr. 6 (LSBG / S1), Seite 6</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen. ➤ siehe lfd. Nr. 6 (LSBG / S1), Seite 6</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht entsprochen. ➤ die genannte Planung wurde der schlussverschickten Maßnahme Liegenschafterschließung B-Plan Ohlsdorf 26 „Am Weißenberge“, Äußere Erschließung, entnommen. Für diesen Abschnitt sind Längsparkstände vorgesehen und die Erweiterung des Radweges wird vor dieser Maßnahme bis zu der Planungsgrenze umgesetzt</p>

Bündnis für den Radverkehr - Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten Maienweg / Sengelmanstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>- In Abhängigkeit der verbleibenden Aufstelllänge auf Fahrbahnniveau vor der LSA sollte für die Fahrtrichtung Westen geprüft werden, ob der Verschwenk des Radweges in Richtung Fahrbahn mit einem größeren Radius vorgesehen werden kann, um dem Radverkehr ein komfortableres Befahren zu ermöglichen. Ggf. kann dadurch auch die Fällung des Baumes vermieden werden.</p> <p>- In dem in Richtung Osten verlaufenden Radfahrstreifen sollte im potentiellen Konfliktbereich mit dem aus dem freien Rechtsabbieger kommenden Kfz-Verkehr mindestens ein Piktogramm „Radverkehr“ ergänzt werden, um die Aufmerksamkeit rechtsabbiegender Fahrzeuge für Radfahrende zu erhöhen.</p> <p><u>Südliche Knotenpunktzufahrt:</u></p> <p>- Es sollte geprüft werden, ob die Ableitung des in Richtung Norden fahrenden Radverkehrs ca. 10 bis 15 m weiter südlich erfolgen kann. Dies hätte den Vorteil, dass der Radverkehr schon deutlich vor dem potenziellen Konfliktpunkt mit dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr auf einem Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt wird und deutlicher im Sichtbereich der Fahrzeuge fahren würde. Als Alternativ oder um dies zu unterstützen sollte geprüft werden, ob die Furt für den Radverkehr rot eingefärbt und ggf. zusätzlich mit mindestens einem Piktogramm „Radverkehr“ versehen werden kann.</p> <p>- Sofern der in Richtung Norden fahrende Radverkehr nicht den kombinierten Signalgeber (Fußgängerverkehr/Radverkehr) der LSA nutzen soll, ist eine zusätzlicher Signalgeber inklusive Mast für den Radverkehr erforderlich. Dies sollte noch einmal geprüft werden.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird tlw.berücksichtigt.</u> Piktogramme „Radverkehr“ wurden im Bereich des freien Rechtsabbiegers vorgesehen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird entsprochen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 2 (BIS / VD 5), Seite 4, bezgl. des Rechtsabbiegers Sengelmanstraße</p>