



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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung

Teilbaumaßnahme: Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengemannstraße

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 16.04.2018

Inhaltsverzeichnis

Behörde für Inneres

1. BIS / PK 34	3
2. BIS / VD 513	3
3. BIS / VD 5	3
4. BIS / F 02 (Feuerwehr)	7
5. BIS / F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)	7

Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer

6. LSBG / S 1 (Verkehrssteuerung - LSA)	7
7. LSBG / S 2 (Planung)	10
8. LSBG / S 4 (Management Techn. Anlagen - LSA)	10

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

9. HHVA / B1 (ÖB)	10
-------------------	----

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

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

Finanzbehörde

12. FB 634 (Anliegerbeiträge)	12
-------------------------------	----

Dataport Planwerkskunft

13. Dataport	12
--------------	----

Hamburger Hochbahn AG

14. HHA	12
15. HVV	12

Stadtreinigung Hamburg

16. SRH	12
---------	----

Handelskammer	
17. G-V/2	13
Handwerkskammer	
18. Handwerkskammer	13
Hamburg Wasser	
19. Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	13
20. Hamburger Wasserwerke (HWW)	14
21. Hamburg Energie	15
22. Hamburg servTEC	15
Sonstige	
23. ADFC Hamburg	16
24. Fuß e.V. Hamburg	17
25. Bezirks-Seniorenbeirat	17
26. Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen und Inklusionsbüro	19
27. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. (LAGH)	19
28. Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. (BSVH)	19
29. Ströer DSM - NL Hamburg	20
30. Wall GmbH	20
Bezirksamt Hamburg-Nord	
31. N / WBZ	20
32. N / SL (Stadt- und Landschaftsplanung)	20
33. N / MR 3	20
34. N / MR 1 (Sondernutzungen)	20
35. N / MR 21	20
36. N / MR 23 (Wegewart)	20
37. N / D 4	20
38. RegA FuLa	20

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 513, vom 25.04.2018	<p><i>Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen im Hinblick auf die Anpassung verkehrslenkender Beschilderungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass Maßnahmen an verkehrslenkenden Beschilderungen (Netzbeeinflussungsanlagen, statische/dynamische Wegweisungen, Parkleitsysteme, Ortstafeln) nach derzeitigem Stand der Planung nicht betroffen und nicht vorgesehen sind.</i></p> <p><i>Geänderte oder ergänzte Unterlagen sind zeitgerecht zur erneuten Prüfung bei VD 513 vorzulegen. Die erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist unter Vorlage der betreffenden Planunterlagen vor Schlussverschickung bei VD 513 zu beantragen. Planungsunterlagen sind - sofern noch nicht geschehen - in digitaler Form (PDF-Format ohne Schreibeerschutz) nach hier zu übermitteln.</i></p> <p><u>Zur Beachtung:</u> <i>Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen der verkehrslenkenden Beschilderung. Für die übrigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind Stellungnahmen der jeweils zuständigen Dienststellen (Verkehrsdirektion/VD511, VD52 oder örtliche Straßenverkehrsbehörde/PK) einzuholen. Maßnahmen der Verkehrslenkung werden ausschließlich von VD 513 angeordnet.</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>
3	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> <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>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die vorliegende Planung endet östlich des Knotens Maienweg / Hindenburgstraße. Siehe Seite 5 dieser

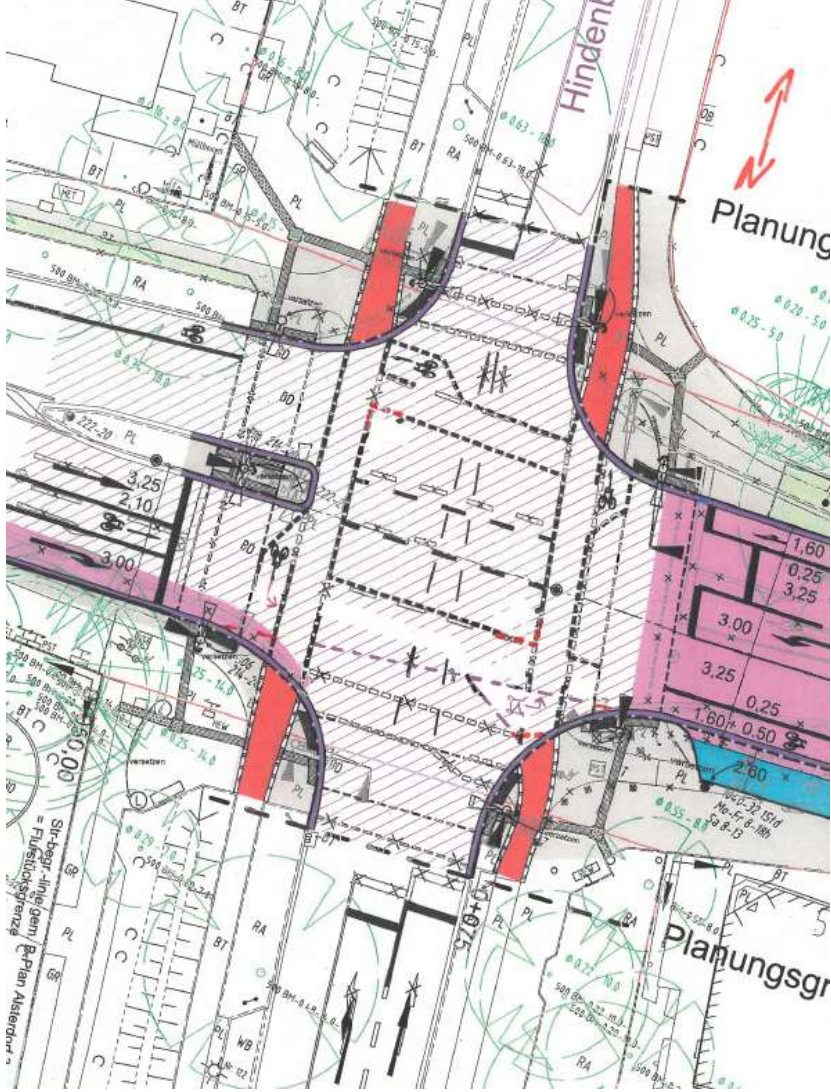
Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Sowohl im Maienweg und der Sengelmannstraße wie auch in der Hindenburgstraße besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Diese wird auch nach der Grundinstandsetzung und dem regelkonformen Bau von Radverkehrsanlagen nicht wieder angeordnet.</i></p> <p><i>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><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><i>Die örtliche Straßenverkehrsbehörde des PK 34 regt an, die vorgesehe-</i></p>	<p>Stellungnahme.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen..</u> Die Breite der Gehwege ergibt sich aus dem vorhandenen Straßenquerschnitt sowie den erhaltenswerten, alleeartigen 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. Punktuell wird im Bereich von H.-Nr. 56 im Maienweg die Gehwegbreite von $\geq 2,00$ m auf einem kurzen Abschnitt unterschritten, jedoch ist an diesen Stellen der Begegnungsverkehr von Kinderwagen, Rollstuhlfahrern etc. noch möglich.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u></p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>nen Parkflächen als Seitenstreifen herzustellen, der nicht mit VZ 315 beschildert werden muss (analog GI-Maßnahme im Maienweg zwischen Am Hasenberge und Ratsmühlendamm).</i></p> <p><u>Lageplan – Zeichnungsnr.: N/MR22-2017-011-LP-01</u> <u>Knoten Maienweg / Hindenburgstraße</u></p> <p><i>Die Öffnung des Radfahrstreifens (Fahrtrichtung stadtauswärts) fällt für Fahrzeuge, die den Rechtsabbieger nutzen wollen, recht kurz aus. Eine längere Öffnung des Radfahrstreifens könnte die Situation verbessern. Weiterhin ist im Rechtsabbiegestreifen kein Fahrradpiktogramm zu markieren. Es ist lediglich die sogenannte Y-Markierung aufzutragen.</i></p> <p><i>Die Signale am südöstlichen Masten sind falsch eingezeichnet bzw. verdreht.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - F-Signal zeigt nach Westen - K-Signal zeigt nach Norden <p><i>Von VD 52 erfolgt der Einwand, dass im Verlauf der Hindenburgstraße in beide Richtungen für Radfahrende in den Nebenflächen ein Kombisignal vorzusehen ist.</i></p> <p><i>Die Furten sind gegebenenfalls als Dreistrichfurt zu markieren.</i></p> <p><i>Die VD 52 bittet um Prüfung, ob die Abbiegetaschen für indirekt links Abbiegende Radfahrende im südöstlichen und südwestlichen Knotenbereich in der Form angepasst werden könnten bzw. sollten, so dass Radfahrende näher an den Bordstein rücken. Hierzu wurde folgende Skizze angefertigt.</i></p>	<p>Die Parkstände werden analog zu der Planung im Maienweg zwischen Am Hasenberge und Ratsmühlendamm mit einem abgesenkten Hochbordstein geplant. Die Befestigung der Parkstände erfolgt in Anlehnung an die ReStra und ist damit für eine Belastung von bis zu 3,5 t ausgelegt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Im Zuge des Planungsverlaufs und Abwägungsprozesses wurde beschlossen die Planung östlich des Knoten Hindenburgstraße enden zu lassen. Dem Bezirk HH-Nord stehen die bezirklichen Mittel nicht ausreichend zur Verfügung, um den Knoten in dem geforderten Umfang (LSA, Radverkehrsführung Hindenburgstraße etc.) und unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke im Zuge der Maßnahme Grundinstandsetzung Maienweg umbauen zu können. Eine Anschlussplanung (Radfahr- oder Schutzstreifen) in der Hindenburgstraße sowie im Maienweg (West) wird durch die Umsetzung dieser Grundinstandsetzung nicht ausgeschlossen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ siehe vorherige Abwägung bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		 <p data-bbox="607 1369 1473 1463">Es sollte geprüft werden, den Parkstreifen vor Maienweg Nr. 54 gegebenenfalls zu verbreitern, um Lieferfahrzeugen (LKW) der Geschäfte eine breitere Aufstellfläche zu bieten.</p>	<p data-bbox="1496 1369 2121 1463"><u>Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.</u> Eine Verbreiterung der Parkstände würde zu Lasten der Gehwegbreite gehen, die in diesem Bereich</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Der Geradeauspfeil in der Hindenburgstraße Süd ist nicht korrekt. Es muss ein Geradeaus-/ Rechts Pfeil sein.</i></p> <p><u>Lageplan – Zeichnungsnr.: N/MR22-2017-011-LP-02</u></p> <p><i>Keine Anmerkungen, bzw. siehe Allgemeines</i></p> <p><u>Lageplan – Zeichnungsnr.: N/MR22-2017-011-LP-03</u></p> <p><i>Station 0+575,00 (Nordseite) Der Gehweg wird bis zur Fußgängerfurt an der Lichtzeihanlage von Verkehrsteilnehmern verbotswidrig überfahren, um ihre Fahrzeuge an der Stirnseite des Neubaus (u.a. Bäckerei) zu parken. Hier sollten bei der Umsetzung der Grundinstandsetzung geeignete Maßnahmen berücksichtigt werden, die diesen Umstand nicht mehr zulassen.</i></p>	<p>aufgrund des Straßenquerschnittes nicht in der Regelbreite realisiert werden kann, auch wenn der Fußverkehr die öffentlich genutzte Fläche auf Privatgrund mitnutzen kann.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Entsprechende bauliche Maßnahmen, wie Hochborde, Eichenpfähle etc. werden vorgesehen.</p>
4	BIS / F 02	<i>BIS / F 02 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
5	BIS / F 046	<i>BIS / F 046 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	Die Ergebnisse der Luftbildauswertung für den Planungsbereich liegen vor (GZ: BIS/F046-18/01840_1).
6	LSBG / S 1, vom 03.05.2018	<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. Telematikseinrichtungen gemeint, allerdings keine Lichtsignalanlagen. LSA sind Verkehrseinrichtungen (Verkehrszeichen) nach StVO (§ 37 StVO), die durch eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung nach § 45 Abs. 3</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>StVO von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.</i></p> <p><i>Aufgrund der Straßenplanung am Knotenpunkt Maienweg / Hindenburgstraße 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 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><i>LSA 1362 Maienweg/Hindenburgstraße</i></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><i>Die Lichtsignalanlage befindet sich im Bereich der Busbeschleunigung Ausbauziel B der Metrobuslinie M23 und die Signaltechnik ist dahingehend zu erstellen bzw. vorzubereiten.</i></p> <p><i>Für die Erstellung der Verkehrstechnik ist ein qualifiziertes Ingenieurbüro mit einschlägiger Erfahrung zu beauftragen.</i></p> <p><i>Vor der Beauftragung eines Ingenieurbüros ist die Leistungsbeschreibung für die Anforderungen der Steuerung der Busbeschleunigung bei S1 abzufragen.</i></p> <p><i>Für den Maienweg wird eine den heutigen Anforderungen entsprechende Radverkehrsanlage geplant. Dies sollte auch für die Hindenburgstraße berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass bei einer</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Überplanung der Hindenburgstraße ein Radfahrstreifen oder ein Schutzstreifen umgesetzt wird. Daher ist es nur folgerichtig, bereits bei der jetzigen Planung, diese Anforderungen zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Unabhängig von der zukünftigen Ausgestaltung der Radverkehrsanlage in der Hindenburgstraße sollten die Radfahrer frühzeitig auf die Fahrbahn abgeleitet werden.</i></p> <p><i>Eine Aufleitung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg ist nicht erforderlich, kann aber als Service angeboten werden. Die Ausgestaltung würde der Aufleitung des Maienweg in Fahrtrichtung Westen entsprechen.</i></p> <p><i>Radfurten sind im Knotenpunkt grundsätzlich mit einer Breite von 2 Meter ohne Markierung ausführen. Weiter sollte geprüft werden, ob die Radfahrstreifen im gesamten überplanten Bereich gemäß ReStra in der Regelbreite von 2,25m ausgeführt werden können.</i></p> <p><i>Weiter ist zwingend die Aufstellfläche für die Linksabbieger aus der Hindenburgstraße in den Maienweg größer zu gestalten. Bereits im Bestand gibt es aufgrund des Bedarfes eine Nachlaufschaltung für den Linksabbieger aus der Hindenburgstraße aus Norden kommend.</i></p> <p><i>Durch die o.g. genannten Zwangspunkte ergibt sich eine neue Gestaltung des Knotenpunktes, die mit der vorliegenden Planung nicht mehr in Einklang zu bringen ist.</i></p> <p><i>Um in der weiteren Abstimmung alle erforderlichen Randbedingungen</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird tlw. berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ bezgl. dem Knoten siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, zur Umplanung des Knotenpunktes ➤ aufgrund des beidseitig vorhandenen und schützenswerten Straßenbaumbestandes (auf der Nordwestseite größtenteils unmittelbar an der vorh. Fahrbahneinfassung) wird die Mindestbreite im Maienweg von 1,85 m inkl. Markierung beibehalten ➤ Wurzelsuchgrabungen wurden im Zuge der Planung durchgeführt <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ die vorliegende Planung endet östlich des Knotens Maienweg / Hindenburgstraße. Siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5) bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<i>berücksichtigen zu können, empfehlen wir ein Abstimmungsgespräch mit dem PK, der VD5, VR 1 und dem LSBG S1.</i>	
7	LSBG / S 2	<i>LSBG / S 2 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
8	LSBG / S 4 - LSA	<i>LSBG / S 4 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
9	HHVA / B1 (ÖB), vom 20.08.2018	<p><i>Die Stellungnahme vom 11.07.2018 ist unvollständig und durch diese Stellungnahme vom 20.08.2018 zu ersetzen, wir bitten das Büroversehens zu entschuldigen. Die Kostenmitteilung erhöht sich von 8.500 auf 19.800 €.</i></p> <p><i>Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.</i></p> <p><i>Die öffentliche Beleuchtung muss im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg“ sowie des „Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Beleuchtung Revision1“ der geänderten Verkehrsführung angepasst werden.</i></p> <p><i>Im überplanten Abschnitt des Maienweges stehen 11 Auslegermaste 9,5 m der öffentlichen Beleuchtung. 3 Auslegermaste 9, 5 m sind der Verkehrsführung angepasst örtlich anzugleichen, 1 Auslegermast ist umzusetzen, 1 Lichtmast zwischenzustellen.</i></p> <p><i>In der Fläche geplanter Autostellplätze in Längsaufstellung an der Südseite im östlichen Einmündungsbereich des Maienweg in den VK Hindenburgstraße / Maienweg befindet sich ein Lichtmast und muss umgesetzt werden. Die Stellplatzanlage reduziert die Gehwegbreite derart, dass der Lichtmast nicht örtlich angeglichen, sondern in Richtung VK versetzt werden muss. Dadurch wird der maximale Längsabstand von Lichtmasten um ca. 25 % überschritten, sodass 1 Auslegermast zusätzlich so zwischenzustellen ist, dass Längsabstände zueinander 40 m betragen. Bei Rückfragen sprechen Sie mich bitte gern an.</i></p> <p><i>Bitte bei der weiteren Ausführung berücksichtigen. Kostenaufwand ca. 19.800 €. Um Mittelbereitstellung wird gebeten.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und entsprochen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Der Abstand zwischen dem Lichtmast vor Haus-Nr. 54 sowie dem Lichtmast vor Haus-Nr. 66 beträgt weniger als 40,0 m.</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<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>Hinweis zum Bodenhöheniveau:</u> Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB—Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p>	
10	BWVI / VR 1, vom 15.05.2018	siehe gemeinsame Stellungnahme mit BWVI / VI 2	
11	BWVI / VI 2, vom 15.05.2018	<p>Zu oben angegebenen Planverschickung wird seitens der BWVI Amt folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In den Knotenarmen Hindenburgstraße Nord und Hindenburgstraße Süd sollte die konsequente Ableitung mittels „Berliner Lösung“ überprüft werden, um den Radverkehr mehr ins Sichtfeld des MIV zu rücken und die Konflikflächen mit dem Fußverkehr in den Nebenflächen zu vermeiden. 	<p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ die vorliegende Planung endet östlich des Knotens Maienweg / Hindenburgstraße. Siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>2. Im Knoten Maienweg / Hindenburgstraße sollten die Aufstellflächen für indirekt linksabbiegenden Radverkehr im nordwestlichen und im südöstlichen Quadranten analog zur Aufstellfläche im nordöstlichen Quadranten gestaltet werden, so dass sich die Radfahrenden in der Fahrlinie der Radverkehrsfurt aufstellen.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes
12	FB 634	<p>FB 634 hat keine Stellungnahme abgegeben.</p>	
13	Dataport, vom 18.04.2018	<p>In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden. 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.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
14	HHA, vom 09.05.2018	<p>In diesem Abschnitt des Maienwegs ist kein Linienbus vorhanden. Entlang der Hindenburgstraße verkehrt jedoch die Metrobuslinie 23, die sich voraussichtlich im Busbeschleunigungsprogramm B befinden wird.</p> <p>In diesem Zuge werden die Lichtsignalanlagen entlang der Metrobuslinie 23 voraussichtlich mit einer Bevorrechtigung für den Busverkehr eingerichtet. Deshalb sehen wir es als sehr sinnvoll an, diese Lichtsignalanlage bereits in dieser Planung mit einer Bevorrechtigung für den Bus auszustatten. Für genauere Informationen zum Busbeschleunigungsprogramm wenden Sie sich bitte an Herrn Hansen vom LSBG.</p> <p>Im Sinne eines wirtschaftlichen und attraktiven ÖPNV bitten wir unsere Anmerkungen zu berücksichtigen.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ die vorliegende Planung endet östlich des Knotens Maienweg / Hindenburgstraße. Siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes
15	HVV, vom 09.05.2018	<p>siehe gemeinsame Stellungnahme mit HHA</p>	
16	SRH, vom 30.04.2018	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Grundinstandsetzung des Maienwegs zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. 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. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<i>nicht entstehen.</i>	
17	Handelskammer G-V/2 vom 30.04.2018	<i>Wir haben zu den Planungen folgende Anmerkung: Mit der Anlage eines Radfahrstreifens entlang des Maienwegs entfallen ein Großteil der vorhandenen Stellplätze. Vor dem Geschäftsgebäude Maienweg 54-68 bleibt lediglich die Ladezone erhalten. Bitte prüfen Sie die Möglichkeit die Fahrradbügel vor Hausnummer 66 an anderer Stelle unterzubringen und stattdessen wieder zwei Stellplätze zu schaffen.</i>	<u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Zwischen den Straßenbäumen würde sich aufgrund der Baumwurzeln nur ein Parkstand realisieren lassen, daher sind in diesem Bereich Fahrradanhänger vorgesehen. Zum kurzzeitigen Parken befinden sich direkt vor der Kita in einer Umfahrt Parkstände, die gerade von Eltern genutzt werden können („Kiss & Ride“).
18	Handwerkskammer	<i>Handwerkskammer hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
19	HSE, vom 02.05.2018	<p><i>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Maienweg sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</i></p> <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>Es gibt eine Planmaßnahme der HSE S 17/138 Bauzeit Mai bis August 2019. Ihr Ansprechpartner ist Herr Groos 7888 81142</i></p> <p><i>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 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>Ergänzend sollte auf die geringe Überdeckung (teilweise nur ca. 80 cm) des M-Sieles DN 2000 hingewiesen werden. Ggf. sind hier weitere Abstimmungen, wie z. B. Beweissicherung, mit der HSE erforderlich. Zudem bitten wir die im Kreuzungsbereich Maienweg / Hindenburgstraße geplanten neuen Ampelstandorte (nordöstlich und südöstlich des Knotens) hinsichtlich der hier vorhandenen Sielanlagen zu prüfen und ggf. entsprechend anzupassen.</i></p> <p><i>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> HSE hat diese Maßnahme im Detail zu benennen und entsprechend mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord abzustimmen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> ➤ die vorliegende Planung endet östlich des Knotens Maienweg / Hindenburgstraße. Siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern)</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • 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. • 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). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 888 34001 anzupassen. 	
20	HWW, vom 02.05.2018	<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 Hin-</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
 Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>weise 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 (Tel: 7888-33333) zu melden</i> <p><i>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</i></p> <p><i>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</i></p> <p><i>Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden Regulierungsarbeiten und Sanierung an den Armaturen vornehmen.</i></p>	
21	Hamburg Energie, vom 02.05.2018	<i>Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</i>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
22	Hamburg servTEC, vom 02.05.2018	<p><i>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 [REDACTED], [REDACTED], gerne zur Verfügung.</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Fahrbahn zu nutzen. Allerdings sollte der Streifen am Ende nicht an den Fahrbahnrand geführt werden. Denn dadurch werden Radfahrer dazu gedrängt, sich weiter an den Fahrbahnrand zu bewegen. Aber gerade die dort befindlichen Längsparkplätze erfordern einen Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand. Die Markierung sollte mit gleichbleibendem Abstand von Fahrbahnrand einfach enden.</i></p>	
24	Fuß e.V., vom 11.05.2018	<p><i>Diese Planung gefällt uns, da durchgehende Radstreifen vorgesehen sind und die Gehwege breiter und sicherer werden sollen.</i></p> <p><i>Wir bitten Sie darauf zu achten, dass es am Übergang der Gehwegplatten zu den Baumscheiben keine Höhenunterschiede gibt, die immer eine Gefahr für Fußgänger_innen darstellen.</i></p> <p><i>Dass im Bereich von Baumscheiben eine ungebundene Deckschicht vorgesehen ist, unterstützen wir. Das ist besser, als hochgedrückte Gehwegplatten, die eine große Stolpergefahr darstellen. Allerdings erfordert diese Lösung eine regelmäßige Überprüfung, da diese Bereiche bei Regen ausgespült werden und dann Pfützen und Stolperländer entstehen.</i></p> <p><i>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege zu achten.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Der Stellungnahme wird entsprochen.</u> Der Tiefbord zwischen Gehweg und Grünflächen / Baumscheibe wird mit einem bündigen Anschluss geplant (Kantenvorstand < 1,0 cm).</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die ÖB ist die HHVA zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p>
25	Seniorenbeirat, vom 22.04.2018	<p><i>Der Seniorenbeirat nimmt wie folgt Stellung.</i></p> <p><i>Wir begrüßen es, dass alle Fußgängerüberwege gemäß ReStra als differenzierte Querungen mit 0 und 6cm hergestellt werden werden sollen.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes ➤ der Knotenpunkt Maienweg / Sengelmannstraße wird in der Schlussverschickung beim Bündnis für den Radverkehr abgewo-

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p><i>Dies widerspricht in hohem Maße den Vorgaben der ReStra. Hier ist dringend eine Änderung der Planung erforderlich.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Es ist unbedingt auf halben Wege des auszubauenden Maienwegs eine Fußgängerquerung mit Zebrastrifen und Mittelinsel vorzusehen. Es 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 Kopfsteinpflaster 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></p>	<p>gen</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> ➤ siehe hierzu lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 4</p> <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. ➤ siehe hierzu Punkt 3 (BIS / VD 5)</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ Begründung siehe 3.1.2 im Erläuterungsbericht der 1. Verschickung, vom 16.04.2018</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>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>- dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw erhalten bleiben</p>	
26	<p>Senatskoordinatorin f. d. Gleichstellung beh. Menschen u. Inklusionsbüro, vom 03.05.2018</p>	<p>Nach Prüfung der Unterlagen kann ich mich dem Grunde nach einverstanden erklären.</p> <p>Ich freue mich, dass die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen im Zuge der Planung berücksichtigt werden soll. Diesbezüglich weise ich Sie darauf hin, dass die Vorgaben der ReStra unbedingt einzuhalten sind.</p> <p>In Zweifelsfragen bitte ich entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Verbänden der behinderten Menschen zu führen.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
27	<p>LAGH</p>	<p>LAGH hat keine Stellungnahme abgegeben.</p>	
28	<p>BSVH, vom 23.05.2018</p>	<p>Grundsätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Bordhöhen der getrennten Querungen von 0 und 6 cm sind zwingend einzuhalten. Bei bestehenden Absenkungen sind die Borde für Blinde auf 6 cm anzuheben. • Sämtliche Lichtsignalanlagen müssen mit taktil-akustischen Einrichtungen ausgestattet werden. • An einigen Querungen gehen die Auffindestreifen aus Noppen in Leitstreifen aus Rippen über, dies kann fallweise durchaus sinnvoll sein, jedoch ist der Leitstreifen zu breit und muss auf 25 cm Breite reduziert werden. <p>Blatt 1 mit Hindenburgstraße und Am Brabandkanal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Radwegführung an der Hebebrandstraße ist im Bereich der Querungen problematisch. Abgesehen davon, dass es immer wieder in solchen Situationen zu Konflikten kommt, ist auch zwischen Bord und Radweg keine Aufstellfläche mehr vorhanden. Der blinde Fußgänger muss aber am Mast stehen, einmal um die Anforderung für die taktil-akustische Grünsignalisierung zu drücken und auch um das taktile Signal zu erhalten. Dies ist auf den östlichen Seiten nicht möglich, hierfür muss er auf dem Radweg stehen! 	<p><u>Die 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> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<ul style="list-style-type: none"> • Die Anordnung der Auffindestreifen, auch an der Querung Am Brabandkanal, ist in Ordnung. • Im westlichen Maienweg fehlt der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg. <p>Blatt 2 ohne Kreuzungen und Blatt 3 bis vor Sengelmannstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt über einen sehr langen Streckenabschnitt an Querungen über den Maienweg. 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</u> Die Trennstreifen wurden ergänzt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ Begründung siehe 3.1.2 im Erläuterungsbericht der 1. Verschickung, vom 16.04.2018</p>
29	Ströer DSM	Ströer hat keine Stellungnahme abgegeben.	
30	Wall GmbH	Wall hat keine Stellungnahme abgegeben.	
31	N / WBZ, vom 02.05.2018	Seitens N/WBZ/2 bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
32	N / SL 11, vom 20.04.2018	Seitens -N/SL11- bestehen gegen die vorgesehene Planung im Knoten Maienweg / Sengelmannstraße keine generellen Bedenken.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
33	N / MR 3	N / MR 3 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
34	N / MR 1	N / MR 1 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
35	N / MR 21	N / MR 21 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
36	N / MR 23	N / MR 23 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
37	N / D 4	N / D 4 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
38	RegA FuLa vom 09.05.2018	<p>1.) Allgemeine Einschätzung GRÜNE und SPD-Fraktion begrüßen die vorliegende Planung in ihren Grundsätzen ausdrücklich. Gerade die Fußwege bedürfen dringend einer Verbesserung. Zudem werden sichere Radverkehrsanlagen errichtet und die Fahrbahn wird endlich saniert. Die geteilten Fußgängerquerungen kommen sowohl Menschen mit Gehbehinderungen als auch sehbehinderten Menschen zu Gute. Besonders begrüßt werden auch die Sitzbänke, die im Planungsbereich vorgesehen sind. Diese sollten seniorengerecht ausgeführt sein. Darüber hinaus begrüßen die Fraktionen ausdrücklich, dass der Baumbestand im Maienweg sehr weitgehend erhalten wird.</p> <p>2.) Berliner Lösung für Radwege in der Hindenburgstraße Während die Radfahrstreifen aus dem Maienweg im Kreuzungsbereich mit der Hindenburgstraße fortgeführt werden sollen, ist für die Hochbordradwege in der Hindenburgstraße vorgesehen, diese auch im Kreuzungsbereich fortzuführen.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<p>zungsbereich weiter auf dem Hochbord zu führen. Eine „Berliner Lösung“ sei hier dringend empfohlen, um</p> <p>a) Konflikte zwischen Radlern und Fußgängern beim Queren der Fußgänger über den Radweg direkt vor der Ampel zu vermeiden;</p> <p>b) Radfahrer besonders gut sichtbar für den Kfz-Verkehr zu führen – gerade für rechtsabbiegende Kfz.</p> <p>Zumindest wo dies ohne Baumfällungen möglich ist, sollten Berliner Lösungen gewählt werden. Diese sollten bei der Aufleitung auf das Hochbord zudem berücksichtigen, dass für die Radwege in der Hindenburgstraße keine Radwegbenutzungspflicht besteht. Dieser Umstand wird auch mit der zur Zeit geplanten Lösung nicht hinreichend berücksichtigt.</p> <p>3.) Baumbilanz Aus dem Erläuterungsbericht geht keine klare Baumbilanz mit Fällungen und Nachpflanzungen hervor. Dieses Thema sollte in der nächsten Verschickung ausführlicher behandelt werden.</p> <p>4.) Baumfällung westlich Hindenburgstraße Westlich der Hindenburgstraße ist auf der Nordseite (Fahrtrichtung Alsterkrugchaussee) offenbar vorgesehen, einen Baum zu fällen, um hier die Aufleitung auf den Hochbordradweg zu ermöglichen (Veloweiche). Um diese Fällung zu vermeiden, sollte die Veloweiche entsprechend verschoben werden. Die Neupflanzung gegenüber auf der südlichen Seite wird unabhängig davon begrüßt.</p> <p>5.) Breiter Fahrstreifen westlich Hindenburgstraße Westlich der Hindenburgstraße ist auf der Nordseite (Fahrtrichtung Alsterkrugchaussee) der Kfz-Fahrstreifen sehr viel breiter ausgeführt als alle anderen Fahrstreifen im Kreuzungsbereich. Dieser sollte zu Gunsten von mehr Platz in den Nebenflächen verschmälert werden.</p> <p>6.) Fahrradbügel Im Planungsbereich sollten einige zusätzliche Fahrradbügel platziert werden. Gerade auf der Nordseite könnten dazu die Flächen im Grünstreifen zwischen den Bäumen genutzt werden. Insbesondere auch um zu erwartendes ordnungswidriges Kfz-Parken hier zu unterbinden. Anhand des Zustandes des bereits heute vorhandenen Grasstreifens lässt</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> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> ➤ siehe lfd. Nr. 3 (BIS / VD 5), Seite 5, bezgl. der Umplanung des Knotenpunktes</p> <p><u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> In diesem Bereich wird kein Bedarf für die Aufstellung von Fahrradabweisbügel gesehen. Um ein evtl. ordnungswidriges Parken des Grünstreifens zu vermeiden, werden die kostengünstigeren Eichen-spaltpfähle sowie die Anordnung von Sitzbänken</p>

Grundinstandsetzung Maienweg zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße
Abwägung der zur 1. Verschickung vom 16.04.2018 eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis N/MR 2:
		<i>sich sehr gut beurteilen, wo zwischen den Bäumen des öfteren Kfz abgestellt werden und wo nicht. In den bei Umsetzung der Anregungen von Punkt 5 und 6 entstehenden Räume könnten ebenfalls Radbügelstandorte geprüft werden.</i>	vorgesehen.