

**Baumaßnahme: Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen (EMS-HH)**  
**Bovestraße – Jüthornstraße – Rodigallee (bis westlich Schiffbeker Weg)**

**Hier: Teilabschnitt Bovestraße vom Gehölzweg bis westlich vor den Knoten Bovestraße/Jüthornstraße**

Stand: 08.09.2020

**Abwägung der Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 01.11.2017**

Hinweis: Die 1. Verschickung bezog sich auf die gesamte Baumaßnahme Bovestraße – Jüthornstraße – Rodigallee. Die Stellungnahmen, die sich auf den Teilabschnitt Bovestraße beziehen, werden im Folgenden **fett** dargestellt.

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
<b>Behörde für Innovation und Sport</b>				
1	BIS – VD - 513 (Herr Webs)	05.02.2019	<b>Anbei die im Hinblick auf die maßnahmenbedingt notwendig werdenden Wegweisungsmaßnahmen überprüften Pläne zurück.</b> <b>Bitte beachten Sie die entsprechenden Eintragungen.</b> Die Notwendigkeit zusätzlicher Vorwegweiser im Knotenbereich Rodigallee/Holstenhofweg ist aufgrund der geplanten Änderungen der Verkehrsführung (Führung des Linksabbiegers links an der Mittelinsel vorbei) zwingend erforderlich.	- <b>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</b>
2	BIS – VD - 520 (für VD 51 und VD 52) in Abstimmung mit PK 37 und PK 38	25.02.2019 und 01.04.2019	Im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde PK 37, PK 38 und der VD 51 bestehen seitens VD 52 hinsichtlich der eingereichten Unterlagen folgende Bedenken: Die Verwendung des Verkehrszeichen (Vz) 295 StVO mit allen in der StVO genannten Regelungen lässt ein Erreichen der anliegenden Grundstücke nur nach dem Prinzip „rechts rein – rechts raus“ zu. Hieraus resultiert die Annahme, dass Anlieger regelhaft das Ver-	- Nach mehreren Abstimmungen wurde sich darauf geeinigt, das VZ 295 zu belassen. Jedoch mit der Voraussetzung, bei steigender Unfallhäufigkeit infolge der Ordnungswidrigkeit des VZ 295 Sperrelemente zwischen den entgegengesetzten Fahrstreifen eingebaut werden. Der 3,20 m breite Überholfahrstreifen wird auf 2,80 m reduziert, sodass ein 30 cm breites Sperrelement eingebaut werden kann.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>kehrszeichen ignorieren und Ordnungswidrigkeiten begehen werden. Hieraus entstehen, wie in vergleichbaren Straßen-zügen Hamburgs ebenfalls feststellbar, Gefahrenmomente und die Bildung von Unfallhäufungsstellen wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintreten.</p> <p>Aus diesem Grund ist die vorgestellte Verkehrsplanung aus rechtlichen Gründen nicht anordnungsfähig.</p> <p>Um eine Lösung für den Bereich zu ermöglichen, schlägt VD 52 – ebenfalls in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden – vor, die Fahrstreifentrennung analog zu den in der Grindelallee eingerichteten Sperrelementen mittels fest eingebauten Fahrstreifentrennern einzurichten, um Wendeverkehre zu unterbinden.</p> <p>Die Fahrstreifentrenner werden an noch festzulegenden Örtlichkeiten unterbrochen, um Fußgänger und Radfahrenden die Möglichkeit der Querung zu ermöglichen.</p>	
3	BIS - F 042		k.A.	-
<b>Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</b>				
4	BSW - LP 14	22.11.2017	<p><b>Grundsätzlich ist das Fällen von annähernd, genau oder über 40 Jahre alten Bestandsbäumen durch Ihre Maßnahmenplanung stadtklimatisch und stadtgestalterisch nicht vertretbar. Dies geschieht insgesamt 7 mal:</b></p> <p>a. Im Plan 2, wo 2 Linden aus dem Jahr 1982 mit einem Alter von nunmehr 36 Jahren,</p> <p>b. sowie im Plan 5, wo 1 Hainbuche aus dem Jahr 1975 mit einem Alter von 42 Jahren auf</p>	<p><b>Allgemeine Anmerkung:</b> Aufgrund der vorhandenen Querschnittsbreite und der erforderlichen (umzusetzenden) Verkehrssicherheit, kann in Teilabschnitten nicht auf Baumfällungen verzichtet werden. Der Erhalt der Bäume ist dringend gewünscht, aber die Verkehrssicherheit hat Vorrang</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wurde geprüft. Allerdings ist aus verkehrstechnischen Gründen die Fällung der Bäume in den Punkten 4a. – 4c nicht zu vermeiden.</li> </ul>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>der Höhe der Bushaltestelle AK Wandsbek gefällt,</p> <p>c. wie auch im Plan 13, wo 1 Linde aus dem Jahr 1954 im Alter von 53 Jahren und 1 Linde von 1956 im Alter von 51 Jahre und 2 Linden von 1947 im Alter von 60 Jahre gefällt werden sollen.</p> <p>Dies widerspricht den Senatsprogrammen „Erhalt der Straßenbäume“ und „Klimaschutz“. Hier erwartet das Amt eine begründete Abwägung mit den Senatsprogrammen sowie zu stadtbildgestalterischen Ansprüchen, da alte Bestandsbäume oft stadtbildprägenden Charakter haben.</p> <p>d. Das Amt bittet Sie zudem darum, ihr Pflanzkonzept dahingehend zu überdenken, dass Sie insbesondere in der Rodigallee Pflanzpositionen auf die Achsen der Bestandsbäume im Sinne einer „Allee“ ausrichten. Siehe hierzu die beigefügten Anlagen mit entsprechenden Kennzeichnungen. Hier sind auch Pflanzpositionen aufgeführt, die diesen Gestaltungsansatz mit zusätzlichen 27 Pflanzpositionen fortführt, die Sie bitte bei der weiteren Planung berücksichtigen.</p> <p>e. Außerdem bitten wir Sie zu prüfen, ob an Kreuzungs- und Abbiegepunkten die Straßenmarkierungen durch Pflanztröge ersetzt werden können und vorhandene Straßenbegleitgrünstreifen, die keine Baumscheiben sind, mit einem anspruchsvolleren Pflanzkonzept statt Rasenflächen gestaltet werden könnten. Insbesondere die Flächengrößen von baum- und vegetationsfreien Kreuzungspunkte in Kombination mit und ohne Bushaltestellen als Folge von funktionalen Anforderungen nehmen in der Gesamtstadt zu, sind</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wurde weitestgehend berücksichtigt. In vereinzelten Bereichen war eine parallele Aufstellung nicht möglich.</li> <li>- Wurde geprüft. Bäume in Straßenmitte wären eine Sichtbehinderung, vor allem im Bereich der Knoten. Hinzu kommt, dass die Sperrflächen eine zu geringe Fläche vorweisen um darin Grünflächen mit Bäumen einzuplanen. Daher wurde sich dagegen entschieden.</li></ul>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			aber aus stadtbildgestalterischen Gründen abzulehnen.	
5	BUE - IB 3 -	29.11.2017	<p>a. In dem Erläuterungsbericht zu der genannten Maßnahme heißt es in dem Abschnitt zur Entwässerung auf S.55, dass im Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung für die Behandlung des Straßenabwassers aus der Teilstrecke Rodigallee Nr.115 bis 238 entweder sog. Sedi-Pipe-Anlagen installiert oder ein Retentionsbodenfilter vor der Einleitung in das Jenfelder Moor bzw. den Kühlteich der Helmut Schmidt Universität hergestellt werden soll.</p> <p>Wir begrüßen und unterstützen das Vorhaben der Behandlung ausdrücklich. Die Rodigallee ist mit einem DTV zwischen 17.000 und ca. 22.000 nach DWA-M 153 als stark belastet einzustufen und das Straßenabwasser damit behandlungsbedürftig. Der genannte Abschnitt entwässert darüber hinaus in ein Regensieleinzugsgebiet (EZG), das für BUE-IB32 eine sehr hohe Priorität hat (EZG 56886012, Rang 19 von 1.601, siehe Anhang auf Seite 2). Die Behandlung in dem Bereich ist deshalb für uns von hohem Interesse. Da in dieses EZG nicht nur die Rodigallee, sondern u.a. auch die Jenfelder Allee als stark befahrene Straße entwässert, muss eine Betrachtung des gesamten EZG in die Abwägung geeigneter Maßnahmen sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit einbezogen werden.</p> <p>Wir bitten um die Zusendung des Ergebnisses der Machbarkeitsuntersuchung.</p> <p>b. Allgemeiner Hinweis aus wasserrechtlicher Sicht: Es wird im Zusammenhang mit der ge-</p>	<p>- Wird in einer gesonderten Machbarkeitsstudie berücksichtigt.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			planten Baumaßnahme durch die BUE-IB32 als zuständiger ministerieller Fachbehörde für Grundsatzfragen der Direkteinleiter in der FHH ausdrücklich auf folgenden Sachverhalt im wasserrechtlichen Vollzug hingewiesen: Ohne eine Niederschlagswasserbehandlung der belasteten Straßenflächen nach dem Stand der Technik besteht keine Aussicht auf die rechtskonforme Erteilung einer wasserrechtlichen Einleiterlaubnis durch die jeweils zuständige Wasserbehörde, da das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot nach § 27 WHG nicht hinreichend berücksichtigt wäre.	
6	BUE - NGE -	29.11.2017	<p><b>Das Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie (NGE) der Behörde für Umwelt und Energie nimmt zur im Betreff genannten Maßnahme wie folgt Stellung:</b></p> <p><b>Grundsätzlich ist das Fällen von ca. 40 Jahre alten Bestandsbäumen durch Ihre Maßnahmenplanung nicht vertretbar. Der Verlust von großkronigen Bäumen, die sich an den jetzigen Standorten bewährt haben, stellt insbesondere für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Klima und Luft sowie für das Landschaftsbild erhebliche, nicht unmittelbar durch Nachpflanzung kleiner Bäume ausgleichbare Eingriffe dar. Außerdem widersprechen diese Fällungen den Senatsprogrammen „Erhalt der Straßenbäume“ und „Klimaschutz“.</b></p> <p><b>a. Laut Erläuterungsbericht werden 12 Bäume gefällt. Es wird befürwortet, dass mind. 15 großkronige Ersatzbäume möglichst im räumlichen Zusammenhang mit dem Bauvorhaben gepflanzt werden. Insbesondere für den Bereich Bovestraße, in dem die meisten Bäume gefällt werden, soll aber zudem geprüft werden, ob dort nicht weite-</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Siehe Abwägungs-Nr. 4.</b></li> <li>- <b>Wird als Empfehlung mit aufgenommen. Die Auswahl der Pflanzen wird mit dem Bezirkssamt abgestimmt. Dabei wird auch grundsätzlich geprüft, ob die vorhandenen Grünflächen für großkronige Bäume geeignet sind.</b> <b>In der Bovestraße werden aufgrund der geringen Platzverhältnisse in den Nebenflä-</b></li></ul>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>re, zumindest kleinkronige Bäume untergebracht werden können.</p> <p>b. Das Amt NGE regt an, das Pflanzkonzept dahingehend zu überdenken, dass Sie die Standorte der neu geplanten Bäume auf die Achsen der Bestandsbäume im Sinne einer „Allee“ ausrichten.</p> <p>c. Im Bereich der Rodigallee sind zudem in den Plänen mehrere „Lücken“ erkennbar, die für weitere Ersatzpflanzungen mit Bäumen bestückt werden können. Dies würde die verursachten Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft weiter mindern.</p> <p>d. <b>Im Rahmen der Planung sollte geklärt werden, ob Wurzelraumerweiterungen für die vorhandenen Bäume möglich sind. Sollten Wurzelraumerweiterungen möglich sein, sollen diese im Rahmen der Baumaßnahme umgesetzt werden.</b></p> <p>e. <b>Im Landschaftsprogramm der FHH werden drei Grüne Wegeverbindungen dargestellt: Am Beginn der Bovestraße / Ecke Neumann-Reichardt Straße, entlang des Holstenhofwegs, zwischen Tycho-Brake-Weg und Bohlensweg. Diese sollen als solche erhalten bleiben oder sollen möglichst im Zuge des Bauvorhabens im von der Baumaßnahme betroffenen Gebiet (wieder-) hergestellt werden. NGE bittet um die Prüfung, ob für die genannten Grünen Wegeverbindungen entsprechende, sichere Querungsmöglichkeiten über die vom geplanten Umbau betroffenen Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden können. Bei Grünen</b></p>	<p><b>chen keine Bäume neu gepflanzt. Die Neupflanzungen erfolgen auf dem weiter östlichen Abschnitt.</b></p> <p>- Wird berücksichtigt, siehe 4.d.</p> <p>- Wird berücksichtigt. An Stellen, wo ausreichend Platz zur Verfügung stand, wurden Bäume ergänzt.</p> <p>- <b>Wird berücksichtigt.</b></p> <p>- <b>Am Beginn der Bovestraße / Ecke Neumann Reichardt Straße: Die Querung liegt außerhalb des Planungsgebietes und wird nicht weiter berücksichtigt.</b> Entlang des Holstenhofwegs: Am Knoten Holstenhofweg / Rodigallee sind signaltechnische Querungsmöglichkeiten vorhanden, somit ist hier keine weitere Planung erforderlich. Zwischen Tycho-Brahe-Weg und Bohlens Allee: Es ist derzeit keine Querungsmöglichkeit vorhanden. In der EFA (Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen, 2002) sind in Kap 3.3.2 die Einsatzbereiche für Querungsanlagen geregelt. Für die Rodigallee werden drei Fahrstreifen geplant. In Kap.3.3.2.3 (S.20) wird empfohlen, bei Straßen mit drei oder mehr</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p><b>Wegeverbindungen handelt es sich um grüingeprägte, verkehrssichere Wegeverbindungen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer.</b></p> <p>f. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob vorhandene Straßenbegleitgrünstreifen, die keine Baumscheiben sind, unter Verwendung von Gehölzen, die für die heimische Fauna Lebensraum bzw. Nahrungsquelle darstellen, gestaltet werden können. Dies hilft gleichzeitig, die offenen, durch den Straßenbau stark geprägten Bereiche der Kreuzungen zu gliedern und kann zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes führen.</p> <p>g. <b>Auch auf angrenzenden Grünflächen ist während der Bauphase der Schutz der Pflanzungen und des Bodens und des Grundwassers zu gewährleisten. Beeinträchtigte Grünflächen und Einzelpflanzungen sind wieder herzustellen, verdichteter oder verunreinigter Boden ist zu sanieren.</b></p> <p>h. <b>In den angrenzenden Bebauungsplänen enthaltene Grünfestsetzungen (Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, zu erhaltene Bäume, zu pflanzende Bäume) sind zu beachten. Durch die Bautätigkeit beeinträchtigte Flächen sollen wieder hergestellt werden</b></p>	<p>Fahrbahnen vorzugsweise Lichtsignalanlagen zu planen. Das bedeutet eine Querungshilfe in Form einer baulichen Mitteltrennung (ohne LSA) wird hier grundsätzlich nicht empfohlen. Auch unter Zugrundelegung der Verkehrsstärke mit der zulässigen Geschwindigkeit, ist nach EFA eine Lichtsignalanlage zu planen. Aufgrund der nahgelegenen Lichtsignalanlagen Am Hohen Feld und Jenfelder Allee werden hier keine weiteren Anlagen geplant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundsätzlich wird im Straßenraum die Verwendung von heimischen Gehölzen vermieden. Es wird darauf geachtet, dass die Neupflanzungen Klimaverträglich sind, vor allem im Hinblick auf den Klimawandel. Des Weiteren muss Straßengrün auch salzverträglich sein, da im Winter gestreut wird.</li> <li>- <b>Wird während der Ausführung berücksichtigt.</b></li> <li>- <b>Wird während der Ausführung berücksichtigt.</b></li> </ul>
7	BUE - U 1 -	24.11.2017	a. <b>Im Bereich der Baumaßnahme (Bovestra-</b>	- <b>Es wird in der weiteren Planung geprüft, ob</b>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>ße, Jüthornstraße, Rodigallee bis Haus-Nr. 115) wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel leitet das Straßenabwasser zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes (BUE/U13) bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken: Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).</p> <p>Zur Information: Mitte diesen Jahres hat es im Bereich der Bovestraße ein Überschwemmungsereignis gegeben (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).</p> <p>b. Zur Behandlung des Regenwassers aus der östlichen Teilstrecke der Rodigallee wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. U1 bittet um die Zusendung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und eine frühzeitige Einbindung in die weitere Planung. Eine Erweiterung der zu untersuchenden Varianten sollte in Betracht gezogen werden, gerade auch im Hinblick der weiteren EMS-Straßenbaumaßnahme im Osten der Rodigallee.</p> <p>c. Auf S. 47 Kapitel 4.4 Erläuterungsbericht steht, dass der Abschnitt Rodigallee Nr. 115 bis 238 u.a. in den Kühlteich der Helmut-Schmidt Universität entwässert. Nach Kenntnisstand von U13 entwässert das Regensiel alleinig in das Jenfelder Moor.</p>	<p>das Mischwassersiel durch die Umplanung einer höheren Belastung ausgesetzt ist als im jetzigen Zustand. Die Ergebnisse werden mit der BUE abgestimmt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wurde angepasst.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
8	LIG		k.A.	-

**Sonstige**

9	Finanzbehörde - Bezirksverwaltung		k.A.	-
10	Handelskammer - Infrastruktur		k.A.	-
11	Handwerkskammer Hamburg		<b>Es bestehen keine Anregungen oder Bedenken gegen das Bauvorhaben.</b>	- Wird zur Kenntnis genommen.
12	Hamburger Stadtentwässerung – G11	01.12.2017	<p>Für HWW: 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</li> <li>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten ( Bei Bedarf bitte anfordern):</li> <li>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.</li> <li>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindes-</li> </ol>	- Die Planung der HSE und HWW wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen weitere Abstimmungen bezüglich der Ausführung und der Bauzeit. Hierzu wird mit den angegebenen Ansprechpartnern Kontakt aufgenommen.



			<p>tens 1.0 m einzuhalten</p> <ul style="list-style-type: none"><li>e. Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</li><li>f. Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet</li><li>g. Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.</li><li>h. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-38222.</li><li>i. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</li><li>j. Es müssen auch noch die Armaturen während der Bauarbeiten angepasst werden, bitte wenden sie sich dafür an den Netzbetrieb s.o.</li></ul> <p><u>Es gibt Planmaßnahmen der HWW.</u> A 16/0083 Ecke Jenfelder Allee Bauzeit Mai 2018, ihr Ansprechpartner ist Frau Heuer 7888 81115 <b>A 15/0026 Ecke Gustav-Adolf-Straße, Bauzeit steht noch nicht fest, ihr Ansprechpartner ist auch Frau Heuer 7888 81115</b> A 17/0043 Bauzeit Mai 2018 bis Dezember 2018, ihr Ansprechpartner Herr Weitzel 7888 81614 6205B Bauzeit steht noch nicht fest.</p> <p><u>Für HAMBURG ENERGIE:</u> Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p>	
--	--	--	--	--



			<p><u>Für HSE:</u> <b>im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Bovestraße sind Schmutz-, Regen und Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</b></p> <p>k. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen in der Rodigallee ist erfolgt. <u>Es gibt Planmaßnahmen der HSE.</u> <b>S 06/124 Ecke Kielmannseggstraße und S 06/125 Ecke Gehölzweg und Gustav-Adolf-Straße, die Bauzeit steht noch nicht fest, ihr Ansprechpartner ist Herr Kwieduk 7888 81166</b> S 17/07198 Bauzeit Juni bis Dezember 2019 ihr Ansprechpartner ist Herr Thiele 7888 81634</p> <p>l. Im Bereich Rodigallee Haus- Nr.: 159 -165 befindet sich der neu geplante Bordstein im Bereich von zwei vorhandenen Betriebs-schächte der HSE. Die HSE- Schächte können nicht aufgehoben werden, wir bitten entsprechend um eine Anpassung des Bordsteinverlaufes in diesem Bereich.</p> <p><b>m. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Pütter 7888 32000 zu verständigen</b></p> <p>n. <b>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</b></p> <p>o. <b>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</b></p> <p>p. <b>Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hambur-</b></p>	<p>- Wurde angepasst.</p> <p>- <b>Nr. 12m. - 12x. wird berücksichtigt.</b></p>
--	--	--	---	--



			<p>ger Stadtentwässerung beheben zu lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>q. 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).</li><li>r. Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li><li>s. Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li><li>t. 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.</li><li>u. Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Pütter 7888 32000 anzupassen.</li></ul> <p><b><u>Für servTEC:</u></b> Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen ihnen</p>	
--	--	--	--	--



			<p>unsere Herren Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.</p> <p>v. Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>w. Die Umsetzung der Maßnahme durch die LSBG ist für 2018/2019 vorgesehen</p> <p>x. In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
13	Stadtreinigung Hamburg – TS 2	27.11.2017	<p>Stimmt den Erhaltungsmaßnahmen im Bereich Bovestraße, Jüthornstraße und Rodigallee zu.</p> <p>a. Die Deponiecontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahmen müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SHR</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>



			<p>mindestens drei Wochen im Voraus schriftlich (<a href="mailto:Deotcontainer@srhh.de">Deotcontainer@srhh.de</a>) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden. Dies gilt insbesondere für den Depotcontainer-Standplatz in der Jüthornstraße mit insgesamt fünf Depotcontainer (drei für Altglas und zwei für PPK). Für die geplante, sehr lange Bauzeit (2018-2019) würden wir den Standplatz gerne verlegen. Sowie der Termin für den Start vorliegt, bitten wir um Kontaktaufnahme zwecks Abstimmung eines alternativen Standplatzes mit dem Bezirksamt und der Polizei. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</p> <p>Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Beginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	
14	Bezirksamt Wandsbek W/MR 21-05	03.01.2018	<p><b>W/MR 21 nimmt federführend für das Bezirksamt Wandsbek zu der o.g. Maßnahme wie folgt Stellung.</b></p> <p><b>Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens des Bezirksamtes Wandsbek positiv aufgenommen. Die Planung erscheint uns jedoch an einigen Stellen unausgereift.</b></p> <p><b>Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise (siehe auch Anlagen) bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</b></p> <p><b>Erläuterungsbericht:</b></p>	



			<p>a. <b><u>Planungsrechtliche Grundlagen</u></b> Baustufenpläne setzen keine Straßenverkehrsflächen fest und stellen somit keine planungsrechtliche Grundlage dar. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen (Seite 5-40)</p> <p>b. <b><u>Nebenflächen</u></b> In diesem Abschnitt wird u. a. auf untermaßige Gehwege hingewiesen (im Abschnitt 5.1.2 Fuß- und Radverkehr werden Gehwege mit keinem Wort erwähnt).</p> <p>c. <b><u>Verkehrsbelastung und Unfallzahlen</u></b> Für die Wahl der geeigneten Führungsform ist u. a. die werktägliche Spitzenstunde maßgeblich. Diese Angaben werden vermisst.</p> <p>d. <b><u>Variantenuntersuchung</u></b> (Seite 40-47) Bei den Variantenuntersuchungen werden Aussagen über den Fußgänger- und den ruhenden Verkehr vermisst.</p> <p>e. <b><u>Radverkehrsführung</u></b> Im Rahmen der Variantenuntersuchung 1 wurde Simulation für den Verkehr stadtauswärts durchgeführt (Reduzierung von zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur). Wir regen eine derartige Simulation auch für den Verkehr stadteinwärts durchzuführen. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante (Seite 47-58)</p> <p>f. <b><u>ÖPNV</u></b> Im Bereich der Haltestellen sind Fahrradhalter, soweit möglich, vorzusehen.</p> <p>g. <b><u>Fuß- und Radverkehr</u></b> Die über weite Strecken unterplanmäßige Gehwegbreiten sind mit den gültigen Regelwerken nicht vertretbar.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- In Teilbereichen sind jedoch ausschließlich Baustufenpläne zugeordnet, sodass der Baustufenplan in dem Fall gültig ist.</li> <li>- Wurde überarbeitet.</li> <li>- Wurde überarbeitet.</li> <li>- Eine Variantenuntersuchung für den Fußgängerverkehr ist nicht erforderlich, da die vorhandenen Gehwege beibehalten werden. Die Untersuchungen zum ruhenden Verkehr sind in Kap. 4.1 berücksichtigt.</li><li>- Die Zweistreifigkeit wurde nicht geprüft. S1 hat für den Verkehr stadteinwärts jedoch die Rückstau und Verflechtungslängen mit den vorhandenen Verkehrszahlen ermittelt. Die Ergebnisse wurden am 30.05.2018 mit VD, PK und BWVI abgestimmt. Aufgrund der morgendlichen Spitzenstunden wurde die Zweistreifigkeit nicht weiter betrachtet.</li> <li>- Wird berücksichtigt. Es wurden Fahrradabstellplätze an den Bushaltestellen Bovestraße, AK Wandsbek, Universität Bundeswehr und Am Hohen Feld ergänzt.</li> <li>- Die Engstellen wurden mit Ausnahme im Bereich der Baumkronen aufgehoben.</li></ul>
--	--	--	--	--



			<p>h. <u>Der Bereich Rodigallee / Am Hohen Feld</u> ist planerisch unausgereift. Die jeweiligen Farbeziehungen des Radverkehrs sind nicht nachvollziehbar.</p> <p>i. <u>Knotenpunkt Rodigallee / Holstenhofweg</u> Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht im Holstenhofweg ist seit 2012 angeordnet. Die Umsetzung erfolgt, sobald die LSA im Verlauf der Straße Holstenhofweg auf Radfahrer räumen umgestellt werden. Die Radverkehrsführung hinter dem Knoten ist somit gem. ReStra, Wissensdokument auf Seite 179, planerisch vorzusehen. Weitere Anmerkungen zu den Aufstellflächen in Knotenpunkten siehe Ausschnitte aus den Lageplänen.</p> <p>j. <b><u>Barrierefreiheit</u></b> <b>Die Planung von Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe wird ausdrücklich begrüßt.</b></p> <p>k. <u>MIV</u> 2. Absatz, hierzu siehe Ziffer 4.1, ansonsten schließen wir uns der Stellungnahme von der Straßenverkehrsbehörde an. 4. Absatz, es fehlt die Begründung, warum in den Bornkamp nicht mehr links abgebogen werden kann. Ein Hinweis: Bei einigen Grundstückszufahrten wird das An- und Abfahren in alle Richtungen (wie im Bestand vorhanden) nicht mehr zugelassen und nur rechts rein, rechts raus erlaubt. Wir bitten jede betroffene Überfahrtssituation zu überprüfen und gegebenenfalls bei der Planung die vorhandene Situation zu berücksichtigen.</p> <p>l. <u>Straßenbegleitgrün</u> <b>ÖB-Mast Bovestraße/westl. Gehölzweg</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt. Die Aufstelltasche für den indirekt linksabbiegen Radverkehr wurde entfernt. Der Radverkehr hat weiterhin die Möglichkeit direkt abzubiegen oder die FLSA als Fußgänger zu nutzen</li><li>- Wird berücksichtigt. Aufgrund der nicht vorhandenen Radwegbenutzungspflicht wird der Radfahrstreifen als Schutzstreifen auslaufen gelassen, sodass der Radfahrer die Möglichkeit hat, auf der Straße weiter zu fahren.</li><li>- <b>Wird zur Kenntnis genommen.</b></li><li>- Das Linksabbiegen auf der Rodigallee wurde im Detail mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt, siehe Punkt 2 und Erläuterungsbericht 4.1.</li><li>- <b>Wird berücksichtigt.</b></li></ul>
--	--	--	---	---



			<p>muss außerhalb der Baumkrone versetzt werden.</p> <p>m. Der Herstellung der Parkflächen auf Gehwegen vor Bovestraße 39 kann nur zugestimmt werden, wenn keine massiven Wurzelschäden verursacht werden. Auf die Herstellung dieser Flächen muss unter diesen Umständen tlw. verzichtet werden.</p> <p>n. Im Bereich der Stat. 0+200 ist die Trassierung der nördlichen Bordkante mind. in der gegenwärtigen Lage zu planen, um die vorhandenen Bäume erhalten zu können.</p> <p>o. Die Aufstellfläche für den indirekt abbiegenden Radverkehr i. R. Jüthornstraße Südwest ist vorzuverlegen (s. Anlage Lageplanausschnitte, Blatt 3). Der Beginn liegt dann außerhalb des Wurzelbereichs des vorh. Baumes, die Querungsstrecke ist 2 m kürzer.</p> <p>p. Der geplante Standort des Fahrgastunterstandes der Bushaltestelle gegenüber Alphonstraße wird direkt vor den Grünanlagenweg des Wandsbeker Gehölzes geplant. Diese Anordnung ist zu überplanen (entweder Verlegung des Weges, oder ein anderer Standort des Fahrgastunterstandes in die Grünanlage in Abhängigkeit des Baumbestandes- vorzusehen).</p> <p>q. <b>Sämtliche Bordsteine (Hochborde wie auch Rasenborde) können nur in Abhängigkeit von den Wurzelverläufen der Bäume gesetzt werden, um Schäden und damit Baumverluste zu vermeiden. Dabei geht es an jedem Baumstandort um eine Einzelfallbetrachtung. Stichprobenartige Untersuchungen, wie bereits durchgeführt, sind nicht aussagekräftig und damit nicht ausreichend. Um den Konflikt zu entschärfen, sollte geprüft werden, inwieweit es möglich ist, den gesamten Straßenkörper „höher zu ziehen“, um über die Wurzeln hin-</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt. Es werden keine Parkstände vor Haus-Nr. 39 hergestellt.</li> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</li></ul>
--	--	--	---	--



			<p><b>weg bauen zu können.</b></p> <p>r. Lage und Anzahl der Baumneupflanzungen sind in Abstimmung mit MR 31 zu optimieren. Lücken in der Allee sind zu schließen. Die Baumstandorte sind in ausreichender Größe zu planen (12 qm offene Baumscheibe oder 12 cbm durchwurzelbarer Raum).</p> <p>s. <u>Ruhender Verkehr</u> Tabellarische Parkplatzbilanz wäre wünschenswert.</p> <p>t. Die Abgrenzung der Parkstände mit Markierungsnägeln wird nicht befürwortet.</p> <p>u. Befestigung der Parkflächen mit Glensanda wird aufgrund des hohen Unterhaltungsaufwandes abgelehnt.</p> <p>v. <u>Entwässerung</u> Der überplante Bauabschnitt liegt im Gewässereinzugsbereich der Wandse. Um die Gewässergüte unserer Fließgewässer zu verbessern, was u. A. auch durch das WHG, Abschnitt 2, in Verbindung mit § 27, gefordert wird, ist es erforderlich, bei Baumaßnahmen darauf zu achten, dass Schadstoffe und Sedimente vor Ort verbleiben und nicht bis zum Gewässer gelangen. Hydraulischer Stress durch Abflussspitzen ist durch Maßnahmen zur Rückhaltung zu vermeiden. Für den Teil der Planung, welcher über ein Regensiel in das RHB-Jenfelder Moor entwässert, ist zu prüfen, welche Art der Reinigung aufgrund der Verkehrsbelastung erforderlich ist. Für diesen Teil ist auch zu überprüfen, wieweit eine Reduzierung der Niederschlagsabflüsse durch Maßnahmen nach dem RS 1/15 im Baufeld der Maßnahme möglich ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird im Erläuterungsbericht ergänzt.</li> <li>- Die Abgrenzung durch Markierungsnägel wird als übersichtlich gesehen. Um die augenscheinliche Abgrenzung hervorzuheben, werden 25 x 25 cm Pflaster genutzt. Die genauere Ausführung wird in der weiteren Planung abgestimmt.</li> <li>- Wird berücksichtigt siehe Punkt 14t.</li></ul>
--	--	--	--	--



			<p>Für die Teilbereiche der Planung, die über Mischsiele von Hamburg Wasser entwässern, ist eine Reinigung aus Sicht der Wasserbehörde nicht erforderlich. Es sind Maßnahmen vorzusehen, mit denen durch Rückhaltung im System, die Häufigkeit der Sielüberlaufereignisse in die Wandse reduziert werden können.</p> <p>w. <u>Lagepläne:</u> Anmerkungen zu den Lageplänen siehe Anlage 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</li> <li>- Werden berücksichtigt.</li> </ul>
15	Bezirk Wandsbek Umweltschutz- Atlanten	16.11.2017	<p><b>Es liegen keine Eintragungen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
16	ADFC Hamburg (Bezirk Wandsbek)	06.12.2017	<p><b>generelle Einschätzung</b></p> <p>a. Die Planung ist aus Radfahrersicht insgesamt positiv und die Umsetzung wäre ein Gewinn gegenüber der heutigen Situation. Die Schutzstreifen, die in einigen Abschnitten vorgesehen sind, sind mit 1,5 m Breite unangenehm schmal.</p> <p>b. Es fehlt an Fahrradabstellmöglichkeiten.</p> <p><u>II. Details</u> <u>Knoten Rodigallee/Holstenhofweg:</u></p> <p>c. Die Fahrrad-LSA sind in den Nebenflächen angeordnet. Die Erfahrung zeigt, dass diese LSA häufig von rechts abbiegenden Autofahrern fehlinterpretiert werden: Obwohl ein Radfahrer entlang Rodigallee noch Grün hat, könnte der Rechtsabbieger meinen, der hätte schon rot. Deshalb: Die Fahrrad-LSA für indirekt Linksabbiegende sollte so lange Grün zeigen wie die LSA der allgemeinen Fahrbahn derselben Richtung. Weniger gute Alternative: Die Fahrrad-LSA für das indirekte Abbiegen zeigt nur Grün und Schwarz. (Oder sind diese</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der 1,50 m breite Schutzstreifen ist nur in der Bovestrasse geplant. Zu beachten, bei breiteren Radverkehrsanlagen müssen weitere Baumfällungen erfolgen. Dies ist nicht Ziel des Gesamtstadtbildes.</li> <li>- Wird berücksichtigt. In der Bovestraße werden vier Fahrradbügel an der Bushaltestelle Bovestraße Richtung stadtauswärts geplant. In der Gesamtmaßnahme werden insgesamt voraussichtlich 134 Fahrradstellplätze hergestellt.</li> <li>- Wird berücksichtigt. Das Signal für den indirekt linksabbiegenden Radfahrer schaltet erst auf Rot, wenn auch der rechtsabbiegende MIV Rot bekommt.</li> </ul>



			<p>Ampeln für die Fahrräder nach geradeaus? Die Mastenposition spricht eher für <i>diese</i> Annahme. Auch da ist nicht ganz klar, wie die Schaltung gedacht ist).</p> <p>Da die Phasenpläne nicht vorliegen, ist unklar, ob die indirekt abbiegenden Radfahrer zu jeder Zeit sicher wissen, ob sie zuende abbiegen können oder mit Quer-/Gegenverkehr rechnen müssen. Auch bei in letzter Zeit errichteten Kreuzungen führten LSA-Positionen und -Signale zu Unklarheit, Unübersichtlichkeit oder Missverständnissen unter den Verkehrsteilnehmern (Maienweg, Stadtbahnstraße, Lübecker Straße/Steinhauerdamm ...)</p> <p>Vergleiche das Negativbeispiel Maienweg: <a href="https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/kreuzungen/gut-gemeint-ist-nicht-gut-gemacht/">https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/kreuzungen/gut-gemeint-ist-nicht-gut-gemacht/</a> Kurzlink: <a href="https://hamburg.adfc.de/?799">hamburg.adfc.de/?799</a></p> <p>Wir bitten deshalb darum, mögliche Probleme der Schaltung und Position der LSA und ihrer Streuscheiben frühzeitig für sämtliche Fahrbeziehungen zu durchdenken.</p> <p>Grundsätzlich sprechen wir uns für Streuscheiben aus, die ebenso groß sind wie jene für den Autoverkehr. Denn Radfahrer haben keine bessere Sehfähigkeit als Autofahrer und müssen auch bei Regen und anderen schlechten Sichtverhältnissen rechtzeitig die Ampelsignale exakt erkennen können. Als Gegenargument wird teilweise angeführt, dass Autofahrer große Fahrradsignale als die ihren missinterpretieren könnten. Wir sehen aber, dass gerade auch die kleinen Radfahrersignale von manchen Autofahrern "aus dem Augenwinkel" wahrgenommen und für eigenes Signal gehalten werden. Radverkehr ist Teil des Straßenverkehrs und muss dann auch Ampelsignale haben, die von allen ernst</p>	
--	--	--	--	--



		<p>genommen werden und nicht die Anmutung eines Verkehrskindergartens vermitteln.</p> <p><u>Ausgestaltung der Kfz-Parkstände</u></p> <p>d. Kennzeichnung der linken Grenze der Parkstände: Der Sicherheitstrennstreifen zwischen geparkten Autos und Radfahrstreifen ist bekanntlich sehr wichtig für die Verkehrssicherheit (Fahrrad-Autotür-Unfälle). Bei Radfahrstreifen in Hamburg wird dieser Abstand von vielen Autofahrern nicht beachtet. Evtl. liegt es daran, dass die Bedeutung nicht erkannt wird. Wir bitten darum, durch geeignete Maßnahmen zu verdeutlichen, dass im Sicherheitstrennstreifen das Parken nicht erlaubt ist. Schraffur der Fläche wäre schön, dürfte aber StVO zu Z 298 widersprechen. Evtl. geht es mit der Markierung "P" + Pfeilen Richtung Stellplatz?</p> <p>e. <b>Im Bereich von Baumscheiben parken einzelne Autofahrer mit einer Spur Hochbord (zwischen Baumstamm und Fahrbahn) und mit der anderen Spur im Sicherheitstrennstreifen oder im Radfahrstreifen. Es ist offenbar notwendig, die Baumscheiben zur Fahrbahn hin sehr nahe der Fahrbahn durch z. B. Holzspaltpfähle gegen Falschparken abzusichern. Wir bitten darum, dies im beplanten Abschnitt mit vorzusehen.</b></p> <p>f. Die Parkstände entlang der Rodigallee reichen in Längsrichtung jeweils bis an die Grundstückszufahrten heran. Die Sichtbeziehungen zwischen aus dem Grundstück fahrenden Autofahrern und Radfahrern auf dem Streifen sind dann u. U. schlecht - insbesondere wenn SUV oder Transporter direkt an der Grundstückszufahrt geparkt sind. Unser Vorschlag wäre, jeweils rechts der Grundstückszufahrt (von der Fahrbahn aus gesehen) einen Fahrradanhängerbügel so zu installieren, das ausreichende Sichtdreiecke gewährleistet</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eine Markierung auf den Parkständen ist nicht anzustreben. Für die Erkennbarkeit werden unterschiedliche Pflaster geplant.</li> <li>- <b>Wird berücksichtigt.</b></li> <li>- Wird berücksichtigt. Die Flächen für die Parkstände werden angepasst und von den Zufahrten abgesetzt.</li></ul>
--	--	--	--



			<p>sind.</p> <p><u>Knoten Rodigallee/Osterkamp</u></p> <p>g. Station 1+190 Nordseite: Die Anordnung der Aufstelltasche vor der Kreuzung Osterkamp ist unglücklich, da der linksabbiegende Radfahrer (mit Ziel Osterkamp Süd) entweder der Fußgängerfurt folgt und auf dem Gehweg landet (ohne Anbindung an sein Ziel), oder alternativ völlig abseits jeglicher markierter und vorhersehbarer Verkehrsbeziehung diagonal die gesamte Kreuzung überquert (und somit den definierten Bereich der markierten Ampel verlässt). Zu bevorzugen wäre eine Aufstelltasche hinter der Kreuzung mit eigener LSA, wie auch sonst bei Kreuzungen mittlerweile üblich.</p> <p><u>Knoten Jüthornstraße/Bovestraße</u></p> <p>h. Aus Richtung Süd-West: Der Aufgeweitete Radaufstellstreifen zum Linksabbiegen ist grundsätzlich gut gemeint, hier aber ungeeignet, da er nur bei rotem Ampelsignal erreicht werden kann. Wer aber aus dem Radfahrstreifen heraus nach links abbiegen will und bei Grün die Ampel erreicht, kommt in Konflikt mit nach rechts abbiegenden Autofahrern. Die Lösung muss also darin bestehen, die Radfahrlinie zum Linksabbiegen frühzeitig korrekt anzuordnen. Vorschlag: Der Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand kann entfallen zugunsten eines Linksabbiegeradfahrstreifens, der sich zwischen Linksabbiegerspur und Rechtsabbiegerspur befindet. Im Rechtsabbiegestreifen sollten dann ergänzend Fahrradpiktogramme markiert werden. Vergleiche Beispiele aus Hamburg: <a href="http://hamburg.adfc.de/?1398">hamburg.adfc.de/?1398</a></p> <p><u>Schutzstreifen</u></p> <p>i. <b>„Abschnitte mit lediglich 1,5 m Schutzstrei-</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt. Die Aufstelltasche vor dem Knoten wird entfernt. Aufgrund des unsignalisierten Rechtsabbiegers aus dem Osterkamp Nord wird eine Aufstelltasche hinter dem Knoten als unsicher angesehen, da es zu gefährlichen Überholmanövern kommen kann. Der Radverkehr hat aber weiterhin die Möglichkeit direkt abzubiegen oder die FLSA als Fußgänger zu nutzen</li><li>- Wurde überarbeitet. Nach Abstimmung mit VD 52 wurde sich für einen Radfahrstreifen links vom MIV entschieden. Die linksabbiegenden Radfahrer ordnen sich vorher im Mischverkehr ein.</li></ul>
--	--	--	---	---



			<p>fen: Die Alltagserfahrung zeigt, dass Sicherheitsabstände beim Überholen Autofahrer*in/Radfahrer*in nicht zuverlässig eingehalten werden, wenn der Radfahrende auf einem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen unterwegs ist. Leider betrachten viele Autofahrer ihre rechte Fahrstreifenbegrenzung als Maßstab für die rechte Spur ihres Fahrzeugs. Darum ist es sinnvoll, dem Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, selbst für Sicherheitsabstand zu sorgen. Das geht dann, wenn der Radfahr-/Schutzstreifen ausreichend breit ist und der Radfahrende eher mittig darin fährt. Dies erhöht dann auch die subjektive Sicherheit, was wichtig ist, um mehr Menschen fürs Radfahren zu gewinnen.</p> <p>Im Plan sind Schutzstreifen von lediglich 1,5 m Breite gezeichnet. Zu Parkständen daneben ist lediglich das Mindestmaß von 0,35 m Sicherheitsabstand markiert. Faktisch wird dieser Abstand nicht zuverlässig von Autofahrern eingehalten. Selbst 0,35 cm sind wenig angesichts von Autotüren, die 1 m und mehr ausladen können. Wir haben ähnliche Konstellationen z. B. in der Fuhlsbüttler Straße (kurze Abschnitte) und der Weidestraße und können daher erahnen, wie die für die Rodigallee vorgesehene Zusammenstellung der Maße wirken wird. Um sicher zu fahren, müsste ein Radfahrender ganz links im Schutzstreifen fahren. Da viele Autofahrer dann aber in ihrem Fahrstreifen nicht genug Überholabstand zum Radfahrer einhalten, ist auch das keine überzeugende Lösung.</p> <p>Eine sichere Lösung wäre, auf die Längsparkstände zu verzichten. Wir befürchten, dass wir uns damit nicht durchsetzen werden ... Vorschlag: Der Schutzstreifen wird</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Auf die Parkstände wurde verzichtet. Die Fahrstreifen auf nur 2,90 m zu reduzieren, würde dazu führen, dass LKW und Busse den Schutzstreifen ordnungswidrig dauerhaft befahren müssen. Dies ist nicht zulässig daher wird der Schutzstreifen weiterhin 1,50 m breit geplant.</li></ul>
--	--	--	--	--



		<p>mind. 1,8 m breit markiert, der rechte Fahrstreifen 2,9 m. Die angestrebte Wirkung ist, dass Radfahrende ausreichend Sicherheitsabstand zu den geparkten Autos einhalten können und dass Autofahrer im Fahrstreifen sich mehr zur Straßenmitte hin orientieren. Busse, Lkw usw. fahren ggf. ohnehin im Bereich des Schutzstreifens, was ja gerade der Sinn dieses Planungsinstruments ist.</p> <p>Sicher ist auch diese Lösung nicht perfekt. Aber wie oben begründet, ist es die bisher schon mehrfach gewählte Variante mit schmalen Schutzstreifen eben auch nicht. Es sollte daher ernsthaft überlegt werden, ob hier ein Versuch möglich ist, durch eine etwas andere Aufteilung ein besseres Ergebnis zu erzielen.</p> <p><u>Allgemeiner Hinweis zur baulichen Ausführung der Schutz- und Radfahrstreifen</u></p> <p>j. Aus Komfortgründen kritisch gesehen werden von Radfahrenden die großen Fahrradpiktogramme aus Heißplastik auf Radfahrstreifen. Hier wären weniger auftragende Lösungen oder Piktogramme, die einen ungestörten Durchlass erlauben anzustreben. Tatsächlich erscheint es skurril, die Radfahrstrecke durch erhabene Piktogramme zu einer Holperstrecke zu machen, während man sich heutzutage gleichzeitig oft erfolgreich bemüht, Absenkungen und Wegeföhrungen ohne solche Kanten auszuföhren.</p> <p>Kritisch sehen manche Radfahrende die Kante zwischen Radfahrstreifenoberfläche und Trumme. Es besteht die Gefahr des Einspurens und damit Sturzgefahr.</p> <p><u>Fahrradabstellplätze</u></p> <p>k. Um das Radfahren attraktiv zu machen bedarf es vieler verschiedener Maßnah-</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen. Die Fahrradpiktogramme werden bestehen gelassen, da sie laut ERA der Verdeutlichung der Zweckbestimmung dienen.</p>
--	--	---	--





			<p>rieren. Aufleitungen sollten also weichenförmig erfolgen.</p> <p>n. Sollten Grünphasen aus einer Richtung nur per Anforderung geschaltet werden, sollte das auch für den Radverkehr durch Sensoren automatisch erfolgen. Taster müssten für Radfahrer ohne unzulässiges Befahren des Gehweges erreichbar sein. Auch in Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen. Der Radverkehr muss mit dem Autoverkehr der selben Richtung zusammen Grün erhalten, auch wenn Grün nur vom Autoverkehr angefordert wurde.</p> <p>o. <b>Station 0+10 Südseite: Das Ende des sowieso schon schmalen Schutzstreifens sollte parallel zum Bus-Hochbord geführt sein, so dass der Radfahrer parallel weiterfahren kann. Die derzeit vorgesehene Markierung intendiert einen Lenkeinschlag in Richtung Bus-Hochbord und drängt den Radfahrer noch weiter an den Rand.</b></p> <p>p. <u>Station 0+330 Nordseite:</u> Die unterbrochene Linie zur Busspur sollte länger sein und früher beginnen, um dem Radverkehr ein frühzeitiges Einordnen zum direkten Linksabbiegen zu erleichtern.</p> <p>q. <u>Station 1+700 Südseite:</u> Im Bereich der Fahrbahnverengung von 2 auf 1 KFZ-Spur sollte erwogen werden, den Radfahrstreifen baulich zu schützen (positives Beispiel: Straßburger Straße, östlich Krausestraße, Richtung Stadt auswärts).</p> <p>r. <u>Station 2+250 Nordseite:</u> Die Ampel sollte eine Aufstelltasche erhalten, um eine sichere Querung zu ermöglichen, ohne den nachfolgenden Verkehr zu blockieren (analog zur Südseite).</p> <p>s. <u>Station 2+685 Nordseite:</u> Die Ableitung vom Radweg auf den Radfahrstreifen ist S-förmig</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt. Der Radverkehr wird auch in den Aufstelltaschen anhand von Kameras erfasst.</li> <li>- <b>Wird berücksichtigt.</b></li> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird geprüft.</li> <li>- Das Abbiegen für den Radfahrer über die Furt ist nicht geplant. Dafür müsste die Furt und der Radfahrstreifen für einen Zweirichtungsverkehr ausgelegt werden. Es ist nicht anzustreben einen Radfahrstreifen für den Zweirichtungsverkehr zu planen.</li> <li>- Nach ReStra S.179 ist ein Übergang mit Radius</li></ul>
--	--	--	---	--



			unnötig stark verschwenkt und mit zügiger Fahrgeschwindigkeit nicht gut zu fahren.	20 für Radfahrer erlaubt.
17	Behörde für Kultur Denkmalschutzamt		k.A.	-
18	Bezirks-Seniorenbeirat		k.A.	-
19	Verein Barrierefrei Leben e.V.	28.11.2017	<p>a. <b>Lageplan (LP) 1:</b> Wir empfehlen, das Plangebiet um den Bereich der Einmündung der Gustav-Adolf-Straße in die Bovestraße zu erweitern und auch diesen Knotenpunkt barrierefrei zu gestalten</p> <p>b. <b>LP 1 und 2:</b> Der westliche Gehweg der Bovestraße ist mit 150 cm Breite zu schmal für eine gefahrlose Begegnung von Menschen mit Gehhilfen bzw. Rollstühlen. Die Mindestbreite hierfür beträgt 180 cm. Hier müssen mindestens alle 15 m Begegnungsflächen geschaffen werden. Die Grundstücksüberfahrten eignen sich hier (anders als im Bereich der Rodigallee, z. B. LP 6 und 7) auch <b>notfalls nicht dafür, da dann zum Ausweichen der Radweg genutzt werden müsste</b></p> <p>c. <b>LP 3:</b> Auch hier sind die Gehwege im südlichen Bereich der Jüthornstraße (vor der Einmündung der Bovestraße) zu schmal (s.o.). In der Bovestraße können hier die 150 cm beibehalten werden, da die Strecke ausreichend kurz und übersichtlich ist</p> <p>d. <b>LP 12:</b> Im Bereich des Behindertenstellplatzes vor Hsnr. 133 müssen die Borde allseitig auf 3 cm abgesenkt werden</p> <p>e. <b>Generell</b> empfehlen wir die Einrichtung weiterer Behindertenstellplätze im Plangebiet (mit entsprechender Ausstattung).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird während des Umbaus der DB neu hergestellt.</li> <li>- Wurde umgeplant. Die Mindestbreiten nach ReStra werden berücksichtigt.</li> <li>- Wird berücksichtigt. Die Gehwegbreiten wurden angepasst.</li> <li>- Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</li> <li>- Wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht berücksichtigt. Hierzu strebt PK an, generell Stellplätze erst nach Bedarf anzubieten.</li> </ul>
20	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen		k.A.	-



	e.V.			
21	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburger e.V.	23.11.2017	<p>Auffällig am Erläuterungsbericht war die sehr wagen Ausführungen zum Bereich Barrierefreiheit. Textlich war dies also kaum zu prüfen.</p> <p><b><u>Grundsätzlich:</u></b></p> <p>a. Bei der getrennten Querung ist auf konsequente Umsetzung der korrekten Bordhöhen zu achten. Sollten im Bestand schon Borde abgesenkt sein, sind sie an der Blindenquerung auf 6 cm anzuheben.</p> <p>b. Alle Lichtsignalanlagen sind mit taktilen und akustischen Einrichtungen für Blinde auszustatten.</p> <p>c. Fahrgastunterstände, die an der inneren Leitlinie angeordnet sind, stellen für blinde und sehbehinderte Fußgänger ein Hindernis dar. Sie dürfen keine Seitenwände haben oder es ist mit einer taktilen Warnung im Boden auf die Gefahrenstelle hinzuweisen.</p> <p><b><u>LP 1 Bovestraße mit Gehölzweg und Rauchstraße:</u></b></p> <p>d. Das Plangebiet sollte um die Kreuzung Bovestraße / Gustav-Adolf-Straße erweitert werden, um die barrierefreie Erreichbarkeit der Bushaltestelle auf der östlichen Straßenseite zu gewährleisten. Es ist zwar eine Querung der Bovestraße an der Rauchstraße vorgesehen, die aber von Norden kommend erhebliche Umwege bedingt.</p> <p>e. Problem Fahrgastunterstand siehe oben.</p> <p>f. Auf der westlichen Seite der Bovestraße ist der Gehweg über eine unzulässige lange Strecke zu schmal und ermöglicht keinen Begegnungsfall.</p> <p><b><u>LP 2 Bovestraße mit Waldfrieden:</u></b></p> <p>g. Die Blindenquerung liegt zu weit in der Straße Waldfrieden und ist aus dem Geh-</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt</li><li>- Wird in Abstimmung mit S1 berücksichtigt.</li><li>- Wird berücksichtigt.</li><li>- Siehe Abwägung 19.a.</li><li>- Wird berücksichtigt.</li><li>- Wird berücksichtigt und angepasst. Die Mindestbreiten nach ReStra werden berücksichtigt.</li><li>- Wird berücksichtigt und angepasst.</li></ul>



		<p><b>weg der Bovestraße heraus nicht auffindbar.</b></p> <p><u>LP 3 Bovestraße / Jüthornstraße:</u></p> <p>h. Die Querung der Rechtsabbiegespur von der Bovestraße in die Jüthornstraße ist mit einem Fußgängerüberweg gesichert, hier muss im Gehweg der Auffindestreifen bis an das Richtungsfeld geführt und auf der Mittelinsel ein Leitstreifen entsprechend der LSA-Querungen angeordnet werden. Problem Fahrgastunterstand s. oben.</p> <p><u>LP 4 Jüthornstraße ohne Einmündungen:</u></p> <p>i. Keine Anmerkungen</p> <p><u>LP 5 Jüthornstraße - Rodigallee mit Alphonsstraße und Kielmannseggstraße:</u></p> <p>j. Problem Fahrgastunterstand siehe oben</p> <p><u>LP 6 Rodigallee ohne Einmündungen:</u></p> <p>k. Keine Anmerkungen</p> <p><u>LP 7 Rodigallee mit Bornkamp:</u></p> <p>l. Es fehlt über eine unzumutbar lange Strecke eine barrierefreie Querungsmöglichkeit der Rodigallee</p> <p><u>LP 8 Rodigallee mit Osterkamp:</u></p> <p>m. An der südöstlichen Ecke der Kreuzung darf der Auffindestreifen zur Querung Osterkamp nicht bis an das Richtungsfeld geführt werden, diese Querung ist ungesichert. Problem Fahrgastunterstand siehe oben.</p> <p><u>LP 9 Rodigallee ohne Einmündungen:</u></p> <p>n. Keine Anmerkungen</p>	<p>- Wird berücksichtigt und angepasst.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird zur Kenntnis genommen und abgewogen. Die Querungsmöglichkeiten an den Knoten Kielmannseggstraße und Osterkamp liegen ca. 470 m auseinander. Vom Bornkamp ist die Querung am Osterkamp ca. 180 m entfernt. Dies wird nicht als eine unzumutbare, lange Strecke angesehen. Zwischen anderen Querungsmöglichkeiten auf der Rodigallee müssen teilweise längere Strecken zurückgelegt werden. Da kein erhöhter Querungsbedarf auf diesem Abschnitt vorhanden ist, wird keine neue Querungsstelle geschaffen.</p> <p>- Wird berücksichtigt</p>
--	--	---	---



			<p><u>LP 10 Rodigallee mit Holstenhofweg:</u> o. Problem Fahrgastunterstand siehe oben. Im Holstenhofweg fehlt der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg.</p> <p><u>LP 11 Rodigallee mit Schimmelmannellee:</u> p. Keine Anmerkungen</p> <p>LP 12 Rodigallee ohne Einmündungen: q. Die Zugänglichkeit des Behindertenstellplatzes vom Gehweg aus ist nicht nachvollziehbar.</p> <p><u>LP 13 Rodigallee / Am Hohen Feld:</u> r. Problem Fahrgastunterstand siehe oben. Der Fahrgastunterstand auf der südlichen Gehwegseite steht zu dicht am Auffindestreifen.</p> <p><u>LP 14 Rodigallee ohne Einmündungen:</u> s. Keine Anmerkungen</p> <p><u>LP 15 Rodigalle ohne Einmündungen / Ausbauende:</u> t. Der Trennstreifen ist bis an die Planungsgrenze heranzuführen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Der Stellplatz wurde so angepasst, dass links und rechts eine freiliegende Fläche auf dem Gehwege vorhanden ist.</li> <li>- Wird berücksichtigt.</li> <li>- Wird berücksichtigt</li> </ul>
22	HVV	01.12.2017	<p><u>Grundsätzliches:</u> Auf der Achse Bovestraße - Jüthornstraße - Rodigallee wurden große Fahrgastzuwächse im Busbetrieb nachgewiesen. Die Politik möchte diesen Entwicklungen entsprechen. Aus diesem Grunde sieht die Linien-Bedarfsplanung vor, die bestehende Eil-Buslinie E62 absehbar in eine Stadtbuslinie umzuwandeln. Diese soll neben den vorhandenen Linien künftig zusätzlich ganztags alle Haltestellen zwischen Wandsbek Markt und Bf. Rahlstedt (und umgekehrt) bedienen. Für die Infrastruktur bedeutet das: Die derzeitigen Einfach- Haltestellen müssten dann vorzugsweise als Doppelhaltestellen vorgesehen werden, um größere Störungen im Verkehrsablauf zu verhindern. Wir bitten die neue Anforderung zu prüfen und nach Möglichkeit in die Planung einzuarbeiten. <u>LSA-Ausstattung (Erläuterungsbericht Pkt. 5.1.5)</u> a. Um das Bussystem in Hamburg nachhaltig zu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird in der LSA-Planung berücksichtigt.</li> </ul>



		<p>stärken und den Busverkehr zu beschleunigen und zu verstetigen, wird empfohlen sämtliche Lichtsignalanlagen mit der Technik zur Beeinflussung durch Busse auszustatten (so weit nicht vorhanden). Die Bevorrechtigung und Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs ist erklärtes Senatsziel und kann durch die entsprechende Lichtsignaltechnik und Anpassung der LSA-Programme deutlich unterstützt werden. Bei der Ausarbeitung der Signalprogramme stehen unsere Kollegen Ascan Vogelpohl und Marc Eckhoff unter <a href="mailto:lichtsignalanlagen@hochbahn.de">lichtsignalanlagen@hochbahn.de</a> als Ansprechpartner zur Verfügung. Wir bitten, die Kollegen rechtzeitig in die Planung einzubinden.</p> <p><b><u>Haltestellenausstattung</u></b></p> <p>b. Die Fahrgastunterstände (FGU) sind grundsätzlich mit einem Abstand von 0,5 m zur rückwärtigen Grundstücksgrenze bzw. zu festen Einbauten einzuplanen. Der Abstand dient den notwendigen Installations-, Wartungs- und Reinigungsarbeiten.</p> <p><b><u>Bordhöhen</u></b></p> <p>c. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand, die lenk- und störungsfrei angefahren werden können, sind 18cm Sonderborde einzuplanen. In Busbuchten bitten wir grundsätzlich ein 16cm Bord vorzusehen, da der Bus das Bord mit dem vorderen (teilweise auch hinteren) Wagenkasten bei der An-/Abfahrt überstreicht.</p> <p><u>Zu den Lageplänen und Haltestellen im Einzelnen.</u></p> <p><b><u>Lageplan Blatt 1</u></b></p> <p>Gustav-Adolf-Straße</p> <p>d. Die Richtungshaltestellen sollten für den gleichzeitigen Halt von zwei Gelenkbussen ausgelegt werden (siehe Erläuterungen oben). Richtung Westen:</p> <p>e. Wir gehen davon aus, dass die Haltestelle</p>	<p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Die Haltestelle „Gustav-Adolf-Straße“ wird nur provisorisch hergestellt, da die neue Bushaltestelle seitens DB weiter nordwestlich verlegt wird.</p> <p>- S.o.</p>
--	--	--	---



		<p>wegen des geplanten Baus des S-Bahnknotens "Bovestraße" nicht angefasst wird. Grundsätzlich ist sie für die geplante Taktung zu kurz und müsste verlängert werden.</p> <p>Richtung Osten:</p> <p>f. Eine gerade Anfahrbarkeit ohne Lenkbewegungen ist grundsätzlich wünschenswert und im Sinne des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen. An der Haltestelle Richtung stadtauswärts empfehlen wir aus diesem Grunde die Kante des Wartebereichs um rd. 0,5 m zu erweitern (siehe skizzierte rote Linie), da sonst eine Lenkbewegung zur Anfahrt der Haltestelle ausgeführt werden muss. Diese erzeugt Seitenkräfte, die die Sturzgefahr für stehend beförderte Fahrgäste erhöht.</p> <p>g. Zur Vermeidung von Kollisionen oder schlechter Anfahrbarkeit der Haltestelle, sollte der ÖB-Mast im hinteren Bereich der Haltestelle positioniert werden. Im Vorde- ren muss der Bus die Möglichkeit haben, mit dem Wagenkasten zu überstreichen. So musste an anderer Stelle im Busnetz ein ÖB-Mast aufwändig versetzt werden, da er die barrierefreie Anfahrt der Haltestelle verhinderte und es dadurch zu einem Unfall beim Aussteigen eines Fahrgastes kam. Zum Fahrgastunterstand: siehe Anmerkung oben.</p> <p><u>Lageplan Blatt 3</u></p> <p>h. Bovestraße Richtung Westen: Wir bitten zu prüfen, ob die Haltestelle in der Busspur am Fahrbahnrand eingerichtet werden kann. Behinderungen im Busbetrieb "untereinander" sehen wir nicht, da künftig die durchfahrende E62 diese Haltestelle mit be-</p>	<p>- S.o.</p> <p>- Die öffentlichen Beleuchtungen wurden auf die nordöstlichen Nebenflächen verschoben.</p> <p>- Die Busbucht wird beibehalten, aufgrund der neuen Eilbuslinie X35, die die Haltestelle nicht anfährt.</p>
--	--	---	--



			<p>dienen wird. Wird die Haltestelle am Fahrbahnrand geplant, so ist die Haltestellenausstattung entsprechend einzuplanen.</p> <p>i. Im anderen Fall bitten wir den Unterstand am derzeitigen Standort zu belassen, da der Abstand an der neuen Position zum Bord zu gering wird (0,5 m Abstand muss zusätzlich rückwärtig eingeplant werden!).</p> <p><u>Lageplan Blatt 2</u></p> <p>j. <b>Bovestraße Richtung Osten:</b> <b>Die Haltestelle Richtung stadtauswärts liegt in einem Kurvenbereich. Wir bitten zu prüfen, ob die Haltestelle ggf. an einer anderen Position eine geradere Kante erhalten kann, um die Barrierefreiheit beim Bushalt gewährleisten zu können. Verbleibt die Haltestelle an der Position, muss der Haltepunkt am 1. Mast wie bisher beibehalten werden. Die geplante Haltestelle ist zu kurz und weist eine zu geringe Entwicklungslänge für die Anfahrt aus.</b></p> <p>k. Aufgrund der Kurvenlage ist ein 16cm Bord einzuplanen, das Überstreichen muss gewährleistet sein. Beim Heranfahren an den 18cm Bord schlägt der Wagenkasten beim Bremsen und Überstreichen auf. Das Überstreichen kann nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>l. Die vorgeschlagene neue Position des FGUs können wir nicht empfehlen. Es wird der Zugang zu einem Haus verbaut! Darüber hinaus bitten wir dringend die Leitungsbestände an dieser Stelle zu überprüfen. Die jetzige Position und Größe des FGUs (kleiner FGU!) sind Resultat von Restriktionen im Boden (Leitungen - Austausch des FGUs erfolgte im Jahre 2011).</p> <p><u>Lageplan Blatt 5</u></p> <p>m. AK Wandsbek Richtung Westen:</p>	<p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Die Haltestelle wurde soweit begradigt, dass eine gerade Anfahrt ermöglicht wird.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p>
--	--	--	---	--



			<p>Die Haltestelle müsste als Doppelhaltestelle ausgelegt werden. Da im Anschluss an die Haltestelle die Busspur beginnt, ist eine Verlängerung theoretisch möglich (Halt am Fahrbahnrand). Es müssten Lösungen mit dem Baumbestand bzw. Buschwerk gefunden werden. Wir bitten dies zu prüfen.</p> <p>n. Zur Versetzung des Unterstands bitten wir die Leitungsbestände zu überprüfen. Kabelschächte in der Nachbarschaft lassen auch hier Kabeltrassen vermuten, die eine geplante Versetzung (Fundamente verlaufen senkrecht zur Straße) verhinderten. Die Wegebeziehung mit dem Unterstand zu verstellen, halten wir ebenfalls nicht für sinnvoll. Möglich erscheint, den Unterstand an die Standardposition 1,5 m neben H-Mast, Abstand 2,0 m Dach- Bord einzuplanen. Kann die Haltestelle verlängert werden, ist eine andere Position für den FGU in Höhe des 1. haltenden Wagens zu suchen.</p> <p>o. Die dynamische Fahrzielanzeige (DFI) soll als 2. H-Mast fungieren. Da die Gelenkbusse neuen Typs auch Türen im Heckbereich haben, ist ein Standort nicht zu nah am Bord zu wählen (vorschlag <math>\geq 1,5</math> m). Der Ausstieg muss frei von Einbauten bleiben. Der ÖB-Mast sollte aus diesem Grunde entsprechend der Möglichkeiten ebenfalls von der Fahrbahnkante abgesetzt werden.</p> <p>p. Richtung Osten: Die Haltestelle muss als Doppelhaltestelle ausgelegt werden. Es lässt sich Platz dadurch gewinnen, dass Radfahrstreifen und Bus zusammen auf einer Spur geführt werden (siehe Gegenrichtung). Die Nebenflächen könnten dadurch entsprechend breiter ausfallen.</p> <p>q. Wir empfehlen den FGU nicht in der Zuwegung zum Wandsbeker Gehölz einzuplanen. Wenn die Nebenflächen durch die Kombination von Bus- und Radführung verbreitert wer-</p>	<p>- Wird berücksichtigt.</p>
--	--	--	---	---



		<p>den können, sollte der jetzige FGU-Standort beibehalten werden. Je nach Abstand zum Bord, ist für die Litfaßsäule ein neuer Standort zu suchen. Zu- und Ausstiegsbereich am Bus müssen frei gehalten werden. Da nicht zu erwarten ist, dass wir eine komplett gerade anfahrbare Haltestellenkante erhalten, ist ein 16 cm-Bord einzuplanen, das der Bus mit dem Wagenkasten überstreichen kann.</p> <p>r. Darüber hinaus erschließt sich uns nicht der Sinn der abmarkierten Sperrflächen. Wir bitten um Erläuterungen. Der Linksabbieger Richtung Kielmannseggstraße erscheint uns extrem kurz und damit ggf. nicht notwendig? Wir bitten zu prüfen, ob Fahrbahn-Richtungspfeile und Sperrfläche auf der Jüthornstraße können, um die Haltestelle als von uns präferierte Fahrbahnrandhaltestelle auszugestalten.</p> <p><u>Lageplan Blatt 8</u></p> <p>s. Osterkamp Richtung Westen: Die Haltestelle muss als Doppelhaltestelle ausgelegt werden. Ansonsten sind wir mit den Inhalten des Lageplans einverstanden, bitten aber den zusätzlichen Abstand von 0,5 m rückwärtig des FGUs einzuplanen (Bitte beachten: Schächte? Leitungsführung?). Bitte prüfen: Beide Haltestellen näher an den Knoten? Vorzugsweise nach dem Knoten</p> <p><u>Lageplan Blatt 10</u></p> <p>t. Universität der Bundeswehr Richtung Westen: Die Haltestelle muss als Doppelhaltestelle ausgelegt werden. Hier halten in der Regel 2 bis 3 Busse unterschiedlicher Art gleichzeitig. Wir bitten anhand von Schleppkurven zu prüfen, ob die Haltestelle möglichst verschwenkfrei angefahren werden kann. Durch den Radfahrstreifen muss der Bus jetzt stärker einlenken als vorher. Die Bordkante weist zudem einen leichten Innenbogen auf. Worin ist die-</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wurde angepasst. Die Haltestelle wurde als Haltestelle am Fahrbahnrand umgeplant und der Linksabbieger wurde verlängert.</li> <li>- Wird berücksichtigt. Die Lage der Haltestellen wurde am 28.03.2018 abgestimmt.</li> <li>- Haltestelle wurde als Haltestelle am Fahrbahnrand geplant, sodass ein Anfahren möglich ist.</li></ul>
--	--	---	---



			<p>ser begründet? Eine bogenfreie Ausführung beugt dem Verschleiß an Material und Erschütterungen vor, die ggf. Lockerungen bewirken. Der Haltepunkt (1. H-Mast) sollte wie gehabt eingeplant werden, um die entsprechende Haltestellenlänge zu generieren.</p> <p>u. Als Bordkante muss auch bei Haltestellen mit Busbuchtcharakter ein Bord von 16 cm Höhe gewählt werden.</p> <p>v. Richtung Osten: Wir haben keine Anmerkungen zur Planung. Die Versetzung des FGUs halten wir für nicht zwingend notwendig. Als Bordkante muss auch bei Haltestellen mit Busbuchtcharakter ein Bord von 16 cm Höhe gewählt werden.</p> <p>w. Richtung Süden: Die Haltestelle ist insgesamt zu kurz und muss für einen Gelenkbus à 19,0 m ausgelegt werden. Nach derzeitiger Planung ragt ein Gelenkbus rückwärtig bis in den Fußgängerüberweg an der LSA hinein. Das ist zu vermeiden (siehe Skizze). Auch bitten wir zu prüfen, ob ein überbreiter Fahrstreifen als zweite Spur mit Haltestelle eingerichtet werden kann (Halt am Fahrbahnrand). Der Radfahrer kann durch die Haltestelle in die Nebenflächen zurück geführt werden. Aktuell muss der Bus aus Norden kommend einen riesigen Bogen fahren, um die Haltestelle anzufahren. Die derzeit geplanten Nebenflächen sind so stark beschnitten, dass nicht einmal der FGU aufgenommen werden kann (Beachte rückwärtigem Abstand von 0,5 m). Wir bitten die Haltestelle zu überplanen und wie eingangs erwähnt entsprechende Borde einzuplanen (mit Busbuchtcharakter =&gt; 16 cm, gerade Anfahrt möglich=&gt; 18,0 m).</p> <p>x. Richtung Norden: Wir bitten zu prüfen, ob die Planungsgrenze auf die Haltestelle Uni der Bundeswehr Rich-</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aufgrund der Haltestelle am Fahrbahnrand wird das Bord 18 cm geplant.</li><li>- S.o.</li><li>- Wird berücksichtigt.</li><li>- Wird berücksichtigt.</li></ul>
--	--	--	---	--



			<p>tung Norden ausgeweitet werden kann. Diese Haltestelle wäre die Einzige am Knoten, die nicht saniert würde. Auch diese Haltestelle muss an die HVV-Standards / Radverkehrsführung angepasst werden. Eine Einfachhaltestelle (Glenkbus à 19,0 m) ist in diesem Fall ausreichend.</p> <p><u>Lageplan Blatt 10 &gt; 13 ??</u></p> <p>y. Am Hohen Feld Richtung Westen: Wir bitten den FGU an die in Hamburg übliche Position 1,5 m neben den H-Mast und 1,5 m Abstand Dach-Bord zu rücken.</p> <p>z. Grundsätzlich geben wir zu bedenken, dass Haltestellen möglichst nahe an FGÜs herangerückt werden sollten, um illegale Querungen von Fußgängern, die den Bus noch erreichen wollen, zu vermeiden. In diesem Fall ist die Haltestelle von der Querungsstelle weggerückt. Wir bitten zu prüfen, ob eine nähere Position möglich ist.</p> <p>aa. Richtung Osten: Die Haltestelle wurde kürzlich zum Halt am Fahrbahnrand umgebaut. Der aktuelle Stand ist nicht hinterlegt. Auch neue Fahrradständer sind nicht aufgenommen. Die Beurteilung der Planung und das Ausmaß des Ausbaus fällt dadurch schwer. Wir bitten hier um vollständige Darstellung des (geplanten) Standes unter Berücksichtigung der aktuell vorhandenen Fahrgast-Service-Einrichtungen.</p> <p><b>Im Sinne eines qualitativ hochwertigen und wirtschaftlichen ÖPNVs, bitten wir unseren Empfehlungen und Vorschlägen zu entsprechen. Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen sind Absprachen zu Linienumleitungen und Ersatzhaltestellen mit unserem Streckenservice unter <a href="mailto:streckenservice@hochbahn.de">streckenservice@hochbahn.de</a> zu treffen.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wird berücksichtigt.</li><li>- Die Position der Haltestellen wurde am 28.03.2018 abgestimmt.</li><li>- Wurde berücksichtigt, die Haltestelle wurde dennoch angepasst.</li><li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li></ul>
23	HVV	06.12.2017	<p>Ich möchte noch eine Anmerkung im Nachgang zu meiner Stellungnahme machen. <u>Sie betrifft die Lagepläne 3 bis 5.</u></p>	



			<p>a. Im gültigen Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen in Hamburg "ReStra" wird für den Fall der Mitbenutzung von ÖPNV-Fahstreifen durch andere Verkehrsmittel auf die EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs verwiesen. Hier wird grundsätzlich eine Fahstreifenbreite von 4.75 m für Busspuren empfohlen, auf denen auch Fahrradverkehr stattfinden soll. Das Radverkehrsaufkommen stadteinwärts im von der Planung betroffenen Abschnitt wird unsererseits als nennenswert eingeschätzt. Es ist aber lediglich eine Spurbreite von 3,5 m ausgewiesen.</p> <p>Im Sinne eines leistungsfähigen ÖPNVs bitten wir unsere nachträgliche Anmerkung zu berücksichtigen und gemäß der EAÖ eine Busspurbreite von 4.75 m einzuplanen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen und abgewogen. Nach ERA und nach EAÖ ist ein 3,50m breiter Bussonderstreifen möglich, wenn die Radverkehrsstärke unter 200 Radfahrern pro Stunde und die Haltestellenabstände unter 300 m liegen. Da beide Situationen eintreffen, wird diese Variante umgesetzt. Dies dient auch zum Schutz der Bestandsbäume.</li> </ul>
24	HHA AG		k.A.	-
25	PK 37		<b>Siehe Stellungnahme 2</b>	-
26	Wall GmbH	11.12.2017	<p>a. In der Regel stellen wir die Unterstände immer zwischen Tür 1 und 2 des haltenden Busses auf. Gerade für unsere Fahrgäste, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind wie Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Rollatoren oder Eltern mit Kindern und Kinderwagen, aber auch für alle anderen, die im Unterstand warten, sollten die Wege zur Tür 1 (für Hamburg gilt der kontrollierte Vordereinstieg) und Tür 2 (Klapprampe) kurz gehalten werden.</p> <p>b. Grundsätzlich möchten wir Sie bitten immer einen 50 cm Abstand zwischen FGU-Rückwand und angrenzendem Grundstück/Zaun bzw. festen Einbauten für Servicearbeiten einzuplanen.</p> <p>c. Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Bereichen, wo keine ausreichende Stellfläche für einen Fahrgastunterstand vorhanden ist, ohne die Barrierefreiheit einzuschränken, muss von der Regelbauweise abgewichen werden.</li> <li>- Punkte 26.b. bis 26.d. werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</li> </ul>



			<p>(senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p> <p><u>Zu den Lageplänen und Haltestellen:</u></p> <p>d. Wir schließen uns der Stellungnahme der Hamburger Hochbahn an.</p>	
--	--	--	--	--