

Nachfolgend werden die im Rahmen der 1. Planverschickung vom 04.03.2019 eingegangenen Stellungnahmen sowie deren Abwägung dargestellt.

Hinweis: Nach Versenden der Schlussverschickungsunterlagen haben sich u.a. aufgrund der Verkehrssicherheit Änderungen in der Planung ergeben. Diese führen teilweise zu Ergänzungen bzw. Anpassungen im Abwägungsergebnis, die an entsprechender Stelle kursiv dargestellt sind. Nicht mehr geltende Abwägungstexte sind durchgestrichen.

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
01	BASFI-SKbM	nein		
02	BIS – VD 513	nein	Siehe Lf.Nr.03	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
03	BIS – VD 52	Ja Mail vom 05.04.19	<div style="text-align: center;">  <p><b>POLIZEI</b> Hamburg</p> </div> <p>VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg</p> <p>Dienststelle VD52 Bruno-Georges-Platz 1 22297 Hamburg</p> <p>Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsführung / Projekt Busbeschleunigung -GF/PB- Sachsenfeld 3-5 20097 Hamburg</p> <p>Telefon Fax vd52@polizei.hamburg.de</p> <p>Sachbearbeiter</p> <p>Datum 05.04.2019 Aktenzeichen <b>VD5/8V/0226178/2019</b> Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.</p> <p style="text-align: center;"><b>Stellungnahme</b> vom 04.03.2019 -</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>Westlicher Überseering von Jahning bis Hebebrandstraße</b> - Busbeschleunigung M 20, 1. Verschickung - P4000 Überseering West</p> </div> <p>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 00 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 01 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 02 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 03 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 04 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 05 vom 26.02.2019 Lageplan 17 - 11817 - 04 - 06 vom 26.02.2019</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Dabei sind die Symbole auf der Fahrtstrecke der Buslinien ggf. für die Erfordernisse der Busbeschleunigung um Signalgeber (z.B. ggf. A-Signale) anzupassen und / oder zu ergänzen. Belange der Wegweisung sind gesondert von VD 51 (Wegweisung) zu bearbeiten.</p> <p>Die Verkehrszeichen außerhalb der Markierungen für die verwirklichte Planung fehlen, bzw. wurden im sichtbaren Altbestand nicht angepasst. Es ist daher zusätzlich ein Verkehrszeichenplan zu fertigen und durch VD 52 straßenverkehrsbehördlich anordnen zu lassen.</p> <p>VD 52 (Busbeschleunigung) hat im Einvernehmen mit VD 51 (Radverkehr) und PK 33 folgende Anmerkungen zur vorgelegten 1. Verschickung:</p> <p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 00:</b> Die VZ 340 (Leitlinien) im Bereich des Betonfeldes der Bushaltestelle sind in Dünstrich 3,00m und 3,00m Lücke darzustellen, weil sich hier im Bereich der Bushaltestelle kein Schutzstreifen befindet. Die Bushaltestelle liegt in einem normalen Fahrstreifen für den Individualverkehr (IV) evtl. möglicherweise im Mischverkehr mit Radfahrern.</p> <p style="text-align: right;">...</p> <p style="text-align: right;">Seite 2</p> <p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 01:</b> Da inzwischen ab Version 5 Radfahrer räumen für die LZA Jahning / Überseering (West) an den Signalgruppen K4 und K5 aus dem Überseering kommend vorgesehen ist, muss der Radfahrstreifen vor der Aufleitung zum Jahning als Schutzstreifen dargestellt werden und ca. 1,00m in den Fahrstreifen zur sicheren Einfädelung hineinmarkiert werden, so dass dieser bis auf ca. 2,75m begrenzt wird.</p> <p>Zwischen 10+180,000 und 10+174,578 ist die linke Markierung des Radfahrstreifens zu schließen. Abbiegende Radfahrer können sich bereits in Höhe Bushaltestelle in den Linksabbiegefahrstreifen einordnen. Sollte zusätzlich eine Möglichkeit zum indirekten Abbiegen angeboten werden sollen (obwohl der indirekt abbiegende Radfahrer dann dem Geradeausfahrer im Weg steht) ist die Markierungsöffnung an der Einfahrt bei 10+1600,000 ca. 2,0m - 3,0m in Richtung Nord vorzulegen.</p> <p>Die VZ 341 (Wartelinie) vor dem New-York-Ring und an der gegenüberliegenden Bushaltestelle sind zu entfernen, weil sie nicht nur überflüssig, sondern gefährlich (IV hält an der Wartelinie und suggeriert dem Abbieger das Warten von Radfahrern, die aber bis zur Haltlinie vorfahren) oder widersinnig (Bus soll dort nicht warten, sondern sich vor dem IV aufstellen) sind. Dort wäre eher zu prüfen, ob die Haltlinie für den IV im Geradeausfahrstreifen zurückgelegt werden könnte.</p> <p>VZ 298 (Sperrfläche) im New-York-Ring muss nicht markiert werden. Hier würde VZ 295 (Fahrstreifenbegrenzung) in Fahrtrichtung auf den Knoten reichen.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob taktile Elemente zu den zukünftigen Fahrtreppen erforderlich sind</p> <p>Die Führungskreuze in der Mitte des Knotens sind kontraproduktiv und deshalb nicht zu markieren.</p> <p>Es stellt sich die Frage, ob die Fahrbahnbreite von 3,75m nicht zu großzügig bemessen ist und sich negativ auf das Geschwindigkeitsniveau auswirkt. Es ist daher zu überlegen, ob 0,25m bis 0,45m von der Fahrbahnbreite dem Radfahrstreifen zukommen sollten.</p>	<p>Wird in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der Planung berücksichtigt. <i>Siehe Änderung vom 12.08.2020 (Stat.10+010)</i></p> <p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p> <p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt und die und die Haltlinie für den IV wird zurückgelegt.</p> <p>VZ 298 wird entfernt.</p> <p>Taktile Elemente zu den Fahrtreppen werden geprüft und bei Notwendigkeit ergänzt. Die Führungskreuze werden entfernt. Die Fahrbahnbreiten werden reduziert.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 02:</b>                      Die Führungskreuze in der Mitte des Knotens Überseering / New-York-Ring sind kontraproduktiv und deshalb nicht zu markieren.                      VZ 298 (Sperrfläche) im New-York-Ring muss nicht markiert werden. Hier würde VZ 295 (Fahrstreifenbegrenzung) in Fahrtrichtung auf den Knoten reichen.                      In Höhe 20+420.000 muss das VZ 297 (Pfeilmarkierung) „Geradeaus und Links“ statt „Geradeaus“ zeigen.                      Der Linksabbiegefahrstreifen für Radfahrer ist viel zu kurz. Er sollte vor und hinter der Überfahrtmöglichkeit für die Grundstücksausfahrt auf der Ostseite deutlich weiter geschlossen sein und so weit wie möglich an den Beginn des Linksabbiegefahrstreifens für den IV verlängert werden (mit entsprechender Öffnung des Geradeausradfahrstreifens für den rechtzeitigen Fahrstreifenwechsel).                      Im Knotenbereich Überseering Sydneystraße ist die Radverkehrsführung in Richtung Süd als auch die Radverkehrsführung in Gegenrichtung für die Linksabbieger zu gering bemessen. Der Linksabbiegefahrstreifen für den IV ist mit 4,40m deutlich zu breit. Er sollte auf höchstens 3,75m reduziert werden, damit sich nicht zwei Fahrzeuge nebeneinander aufstellen, die dann aber nicht mehr parallel abbiegen können. Innerhalb der Signalisierung in der Mitte des Knotens sollten aus diesem Grunde auch in jedem Fall die abbiegenden Radverkehrsführungen aus der bzw. In die Sydneystraße sowie die daneben markierten Sperrflächen (VZ298) unbedingt entfallen. Dies wäre sicherer für den Radverkehr, weil dann bei gleichzeitig abbiegenden längeren Schwerlastfahrzeugen der Radfahrer einen größeren Radius fahren kann und mögliche Überfahrungen eines vermeintlichen Schutzbereichs der Radfahrer von Schwerlastverkehr ausgeschlossen sind.                      In der Nebenrichtung (Sydneystraße) sollte ein ARAS vor den Linksabbieger markiert werden.                      An der Bushaltestelle auf der Nordostseite im Überseering sollte das VZ 295 (Fahrstreifenbegrenzung) des Radfahrstreifens überfahrbar dargestellt werden, damit bei zwei Bussen hintereinander an der Bushaltestelle auch der zweite zuerst ausfahren kann.                      In der Sydneystraße sollte das Fahrradsymbol und die Pfeilmarkierung (VZ 297) zusammen dargestellt werden. (erst Fahrradsymbol, dann Pfeilmarkierung [VZ 297], auch vor der Haltlinie).</p>	<p>Die Führungskreuze werden entfernt.                      VZ 298 wird entfernt.                      Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Anmerkung wird übernommen.</p> <p>Die Anmerkungen werden übernommen und die Fahrstreifenbreiten angepasst. Die Radstreifen für die Linksabbieger werden auf 2,25 m verbreitert.</p> <p>VZ 298 wird entfernt.</p> <p><del>Es wird ein ARAS in der Sydneystraße eingerichtet. Siehe Änderung vom 26.06.2020</del>                      VZ 295 wird angepasst.</p> <p>Die Anmerkung wird übernommen.</p>
			<p>VD52, Az.: VD5/8V/0226178/2019</p> <p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 03 und</b>  <b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 04:</b>                      Einer Reduzierung der Fahrstreifenbreite könnte nach Prüfung zugunsten einer Verbreiterung der Radverkehrsführung, dem regelkonformen Maßen für Schrägparken und / oder des Erhalts von Bäumen zugestimmt werden, wenn hierdurch längere Fahrzeuge nicht mit den Schleppkurven in die Radverkehrsführung überhängen.</p>	<p>Der Anmerkung wird nachgekommen. Auf das Schrägparken wird verzichtet und stattdessen eine Längsaufstellung vorgesehen. Der Radfahrstreifen wird in einer Breite von 2,25m geplant. Bäume müssen nicht entnommen werden.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 05:</b>  Die VZ 340 (Leitlinien) im Bereich des Betonfeldes der Bushaltestelle sind in Dünnschicht 3,00m und 3,00m Lücke darzustellen, weil sich hier im Bereich der Bushaltestelle kein Schutzstreifen befindet. Die Bushaltestelle liegt in einem normalen IV-Fahrstreifen.  Da inzwischen seit Version 8 Radfahrer räumen für die LZA Überseering / Hebebrandstraße an den Signalgruppen K5 und K6 aus dem Überseering kommend vorgesehen ist, muss der Radfahrstreifen vor der Aufleitung als Schutzstreifen dargestellt werden und ca. 1,00m in den Fahrstreifen zur sicheren Einfädelung hineinmarkiert werden, so dass dieser bis auf ca. 2,75m begrenzt wird.  In jedem Fall muss ausgeschlossen sein, dass ein Rückstau des vor der LZA wartenden IV bis zur Radverkehrsaufleitung zurückreicht, damit der Bus immer die Aufstellfläche für den Geradeausverkehr erreichen kann. Ggf. ist die Radverkehrsaufleitung in Richtung Nordwest zurückzulegen.</p> <p><b>Lageplan 17 - 11817 - 04 - 06:</b>  Wie Lageplan 17 - 11817 - 04 - 02.  Zusätzlich ist die Engstellenmarkierung in der Sydneystraße ausreichend weit vor die Engstelle zu verlegen und beidseitig zu markieren oder insgesamt wegzulassen, weil der rechte Fahrstreifen ohnehin dauernd beparkt wird.  Die Markierung der Radverkehrsführung nach der Ableitung ist durchgängig in gleicher Breite zu markieren.</p> <p><b>Änderungen vom 29.06.2020</b>  <u>Lageplan -01</u>  Verlegung der Radfahrbügel von der Hinterkante Gehweg (Stat. 20+120) an den Fahrbahnrand (Stat.20+090).  FGU um ca. 5m in Ri Süden versetzen.  Fahrbahnmarkierung für Radfahrer öffnen (Stat. 10+260)</p> <p><u>Lageplan 02</u>  Haltestelle Sydneystraße Ri. Hebebrandstraße, Linienführung der Bordanlage in Ri Westen verschieben.(Stat. 20+580). Radwegaufleitung bei Stat. 20+500. Abbiegehilfe für Radfahrer aus der Nebenanlage entfernen.  Radfahrstreifen zwischen den Stat. 20+500 und 20+610 entfernen und einen baul. Radweg hinter der Haltestelle in die Nebenanlage verlegen.  Haltelinie der Sydneystraße an der LSA anpassen.</p>	<p>Die Leitlinien werden entsprechend angepasst.</p> <p><del>Die Anmerkungen werden aufgenommen und in die Planung übernommen. Siehe Änderung vom 29.06.2020 (Stat. 21+035 u. 10+075)</del></p> <p>Die Fahrstreifenlängen wurden ermittelt und die sich ergebenden Längen in der Planung angepasst und übernommen.</p> <p>Die Engstellenmarkierung wird entfernt.</p> <p>Radfahrbügel werden versetzt.  FGU wird versetzt.  Fahrbahnmarkierung wird für Radfahrer geöffnet.</p> <p><del>Linienführung der Bordanlage in Richtung Westen verschieben. Siehe Ergänzung vom 12.08.2020. Abbiegehilfe entfernt.</del>  Baul. Radweg hinter dem Wartebereich der Haltestelle in der Nebenanlage vorgesehen.  Haltelinie wurde angepasst.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><u>Lageplan-03</u> Radwegableitung bei Stat. 20+600 einrichten.</p> <p><u>Lageplan-05</u> Bussonderfahrstreifen zwischen den Stat. 21+040 und 21+150 verlängern.. Radwegableitungen verschieben (Stat. 21+035 u. 10+075)</p> <p><b>Änderungen vom 12.08.2020</b> Taktile Leitelemente um sämtliche U-Bahnzugänge entfallen lassen.</p> <p><u>Lageplan-01</u> Den Radfahrstreifen in Ri Jahning bis zur Aufleitung durchziehen. Strich-Lücke-Markierung auf der Seite des Radfahrstreifen aufbringen um Radfahrern die die Möglichkeit zu geben sich in den Linksabbiegeverkehr einzuordnen. (Stat. 10+100) StadtRad Station von der Hinterkante Gehweg (Stat.20+140) an den Fahrbahnrand in den Parkstreifen/Nase verlegen (Stat.20+155) Fläche für Motorradparken bei Stat. 20+185 nördl. der Einmündung New-York-Ring am Fahrbahnrand vorsehen. Bordsteinabsenkung auf 3cm. Verlegung der Radfahrbügel von der Hinterkante Gehweg an den Fahrbahnrand (Stat. 10+170) vorsehen.</p> <p><u>Lageplan-02</u> Geplanten Standort der Haltestelle Sydneystraße i.R. Hebebrandstraße (Stat. 20+586) mittels einer Schleppkurvenuntersuchung darstellen. Es ist zu prüfen, ob ein Linienbus aus der Sydneystraße kommend an dem Heck eines zweiten Busses im Haltestellenbereich vorbei kommt. Ggf. ist die Haltestelle um ein erforderliches Maß zu verschieben.  Verlegung der Fahrradbügel aus der Gehwegfläche (Stat. 50+030) Sydneystraße an den Fahrbahnrand Überseering (Stat. 10+550) Taktile Leitelemente um den Wartebereich der Haltestelle Sydneystraße i. R. Hebebrandstraße an die hintere Ecke des Brückenpfeilers führen.</p> <p><u>Lageplan-03</u> Taktile Leitelemente um die Fahrradbügel bei Stat.20+600 entfernen.</p> <p><u>Lageplan-04</u> Westlich der Einmündung Halfaxweg sind bis zur Gehwegüberfahrt zusätzliche Fahrradbügel und 3 Motorradstandplätze in Schrägaufstellung einzurichten. (Stat.10+850). Bordsteinabsenkung auf 3cm.</p>	<p>Radwegableitung bei Stat.20+600 eingerichtet.</p> <p>Bussonderfahrstreifen vorgesehen. Radwegableitungen verschoben.</p> <p>Taktile Leitelemente um sämtliche U-Bahnzugänge entfernt.</p> <p>Fahrbahnmarkierungen, Breitstrich, wird durchgezogen, Strich-Lücke-Markierung wird vorgesehen.</p> <p>Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Wird übernommen.</p> <p>Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Eine Schleppkurvenuntersuchung wurde durchgeführt. Im Ergebnis wird die Linienführung der Bordanlage nach Osten und die Haltestelle in Richtung Norden verschoben. Am Heck des zweiten Busses entsteht eine Fahrstreifenbreite von 4,0m. Die Haltestelle verschiebt sich an die Stat. 20+594.</p> <p>Die Fahrradbügel werden verlegt.</p> <p>Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Leitelemente werden entfernt.</p> <p>Fahrradbügel und Motorradparkstände werden in die Planung übernommen.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><i>Die Fahrradbügel an der Haltestelle Manilabrücke i.R. Hebebrandstraße (Stat.20+850) und Jahning (Stat.10+950) sind an den Fahrbahnrand zu verlegen.</i></p> <p><u>Lageplan-05</u></p> <p><i>Fahrbahnmarkierung des Bussonderfahrstreifens anpassen.</i></p> <p><i>Taktile Leitelemente vor der Radwegableitung, zwischen dem Bordstein und dem baul. Radweg, entfällt im Bereich der Stat. 11+080 bis 11+118.</i></p>	<p>Die Verlegung der Fahrradbügel wird in die Planung übernommen.</p> <p>Fahrbahnmarkierung wird angepasst.</p> <p>Taktile Leitelemente werden entfernt.</p>
04	BIS – F 042	nein		
05	PK 33	nein	-Siehe Stellungnahme VD52 (Lfd.Nr. 3)	
06	BUE –W1 (ehemals U1)	Ja Mail vom 01.04.19	<p>Der gesamte Planungsabschnitt entwässert in Regensiele der HSE, die in den Goldbekkanal münden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entspricht die Einleitung des Straßenabwassers nicht den gesetzlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes und gefährdet die Erreichung der Ziele der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).</p> <p>Es wird im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme durch die BUE-W als zuständiger ministerieller Fachbehörde für Grundsatzfragen der Direkteinleiter in der FHH ausdrücklich auf folgenden Sachverhalt im wasserrechtlichen Vollzug hingewiesen: Ohne eine Behandlung des von den Straßenflächen abfließenden, schadstoffbelasteten Niederschlagswassers 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 wären.</p> <p>Deshalb müssen bei einer Grundinstandsetzung der Straßen der Rückhalt und die Behandlung des belasteten Abwassers sichergestellt werden. Dieses Thema wird in dem Erläuterungsbericht nicht erwähnt.</p> <p>Die Behörde für Umwelt und Energie hat eine emissionsseitige Priorisierung zur Behandlung von Straßenabwasser in Hamburg durchgeführt. Das hier betroffene Regensiel-Einzugsgebiet der City-Nord steht auf Rang 4 (von 1.601) und hat somit eine sehr hohe Priorität zur Erreichung der Ziele der EG-WRRL. BUE-W hat bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass eine übergreifende Machbarkeitsstudie für das gesamte Einzugsgebiet notwendig ist, um Synergien zu erreichen.</p> <p>Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Planung weiterer Straßenbaumaßnahmen (Jahning und Saarlandstraße) in demselben Einzugsgebiet. Eine übergreifende Machbarkeitsstudie spart deshalb Planungskosten und ist in der Lage, potenziell wirtschaftlichere Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung in dem Einzugsgebiet zu identifizieren.</p>	<p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Da es sich um übergreifende Forderungen und Maßnahmen handelt, können die aufgeführten Grundlagenplanungen nicht im Zuge die Einzelmaßnahme erarbeitet und umgesetzt werden.</p> <p>Da es sich bei der Maßnahme um eine einfache Deckschichtsanierung handelt, bleibt die bestehende Oberflächenentwässerungsanlage im der jetzigen Ausbaustandard erhalten. Es erfolgen lediglich kleinere Anpassungen an den Trummen bzw. Trummenanschlussleitungen.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Hierzu ist es notwendig, dass sich die betroffenen Abteilungen im LSBG abstimmen. Bei der weiteren Entwässerungs-Planung müssen BUE-W und das Bezirksamt Hamburg-Nord (Wasserwirtschaft) einbezogen werden.</p>	
07	BSW – LP 14	Ja	<p><u>Sehr geehrter</u></p> <p>nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme von der BSW-LP14 zu der o. g. Planverschickung:</p> <p>Nach unserer Kenntnis ist die vorliegende Planung mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt. LP stimmt dieser Planung grundsätzlich zu, hat aber einige Anmerkungen. Aus unserer Sicht ist das Konzept der unterschiedlich farbigen Bodenbeläge in den Nebenflächen noch nicht gänzlich überzeugend. Hierzu sollten weitere Abstimmungen erfolgen.</p> <p>Die Entnahme diverser Bestandsbäume, insbesondere der 9 Stück im nördlichen Bereich auf der Mittelinsel, sollte aus unsere Sicht durch geringfügige Anpassungen der Planung vermeidbar sein. Insgesamt sollte geprüft werden, ob zusätzlich zu Ersatzpflanzungen bei unvermeidbarer Entnahme nicht auch noch zusätzliche Bäume im Straßenraum platziert werden können (in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt), um die gestalterische Qualität und Einbindung mit dem umgebenden Stadtraum zu verbessern.</p> <p>Um die durch die Umplanung - im Vergleich zum Bestand - etwas herabgesetzte Großzügigkeit des Erscheinungsbildes des Überseeringes wieder mehr zu betonen, plädieren wir für die Realisierung eines neuen Beleuchtungskonzeptes (in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt) mit einer unterstützenden Wirkung, z. B. in Form von Sonderleuchten mit Masten und beidseitigen Auslegern auf dem Mittelstreifen.</p> <p>Wir bitten um eine fortlaufende Beteiligung im weiteren Planungsprozess</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Gegenwärtig soll an der vorliegenden Planung festgehalten werden.</p> <p>Durch die Neugestaltung der Parkstände, von Schrägparken auf Längsaufstellung, wird durch die Straßenbaumaßnahme 1 Baum gefällt.</p> <p>Das bestehende Beleuchtungssystem soll erhalten bleiben.</p>
08	Finanzbehörde-Bezirksverwaltung Anliegerbeiträge 634	Ja Mail vom 07.03.19	<p><u>Beitragsrechtliche Bewertung</u></p> <p>Die Erschließungsanlagen Jahning, Überseering, New-York-Ring, Sydneystraße, Halifaxweg und Hebebrandstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p> <p>Die Erschließungsanlagen Singapurweg und Manilaweg sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 2 Baugesetzbuch (BauGB).</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><u>Erhebung Wegebaubeiträge</u></p> <p>Für diese Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p> <p><u>Informationsbedarf</u></p> <p>Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung der Baumaßnahme mit.</p>	Planungsänderungen werden mitgeteilt.
09	BKM- Denkmalschutzamt K3225	ja	<p><i>Ergänzung vom 19.06.2020</i></p> <p><i>Fernmündlich über LSBG</i></p> <p><i>Die Befestigung der Gehwegüberfahrten sollen auch im Gehwegbereichen nicht mit geschnittenem Großsteinpflaster hergestellt werden. Es wird das anstehende Pflastermaterial wiederverwendet und die Fugen vergossen.</i></p>	Wird in der Planung berücksichtigt.
10	Bezirksamt Hamburg-Nord MR	Ja Mail vom 18.04.19	 <p style="text-align: center;"><b>Freie und Hansestadt Hamburg</b> Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt</p> <p>Bezirksamt Hamburg-Nord, Kümmellstraße 6, D-20249 Hamburg</p> <p style="text-align: right;"><b>FACHAMT</b> MANAGEMENT DES ÖFFENTLICHEN RAUMES</p> <p style="text-align: right;">Kümmellstraße 6 D-20249 Hamburg</p> <p><u>Per E-Mail an:</u></p> <p style="text-align: center;"><b>1. Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer. LSBG - GF/PB -S2</b></p> <p style="text-align: right;">Hamburg, 18.04.2019</p> <p><b>Busbeschleunigung Metro Buslinie 20, Überseering West von Jahning bis Hebebrandstraße</b> <b>Stellungnahme des Bezirksamtes Hamburg-Nord zur 1. Verschickung</b></p>	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Die Hinweise der einzelnen Fachabteilungen des Bezirksamts Hamburg-Nord zur o.g. 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung sind im Folgenden aufgeführt. Es wird um die Prüfung der Sachverhalte und Berücksichtigung bei der weiteren Planung gebeten.</p> <p><b><u>Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau</u></b></p> <p><b><u>N/MR22, Allgemeine Planungshinweise:</u></b></p> <p>a) Die aus der Planung resultierenden Änderungen der Radverkehrsführung sind an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage geleitet wird und diese ordnungsgemäß befahren kann. Eine sichere und eindeutige, nicht unterbrochene Führung des Radverkehrs ist vorzusehen. Ggf. ist die Planungsgrenze dementsprechend zu erweitern. Sollte dies versehentlich nicht berücksichtigt sein, sind die erforderlichen Anpassungsarbeiten im Nachgang durch und auf Kosten des LSBG auszuführen.</p> <p>b) Allgemein und vor allem im Bereich von Baumscheiben soll möglichst der Einbau von Grand vermieden werden. Im Bereich von Baumscheiben kommt statt der herkömmlichen Befestigung Rechteckpflaster (10x20x6 cm) als Alternative in Frage. Parkstände, die im Kronenbereich von Bäumen liegen, können mit verfüllten Kunststoffwaben hergestellt werden. Allgemein ist die baumverträgliche Machbarkeit vorher zu überprüfen, die Art des Belags ist danach ggf. entsprechend anzupassen.</p> <p>c) Pflaster und Platten im Bereich von Nebenflächen die nur gelegentlich überfahren werden sind grundsätzlich im Querverband (M FP, Bild B2, ReStra S.174) zu verlegen.</p> <p>d) Baumscheiben und Grünflächen sollen ohne gepflasterten Trennstreifen entlang der Bordkante ausgeführt werden, da dieser zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt.</p> <p>e) Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügelschloss + Schlüssel) vorzusehen und nicht mit einer 3-Kant-Schließung.</p> <p>f) Der Bezirk Hamburg-Nord verbaut ausschließlich seniorengerechte Sitzbänke. Sollten im Rahmen der Planung Bänke vorgesehen werden, ist auf dem Gebiet des Bezirks Nord entweder die Bank „Luise“ oder die Bank via futura, Modell „Duo I“ einzubauen, jeweils als seniorengerechte Ausführung mit geändertem Sitzwinkel, Armlehnen, ortsfest zum Einbetonieren, Sitzfläche und Rückenlehne aus FSC-Hartholz natur,</p>	<p>Die allgemeinen Planungshinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Unterkonstruktion aus Stahl, Länge ca. 200 cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm.</p> <p>g) Es wird empfohlen, den zuständigen Regionalausschuss im Rahmen der Verschickungen als TÖB zu beteiligen, um eine Stellungnahme des jeweiligen Ausschusses in Form eines entsprechenden Beschlusses zu erlangen. Daher sollten sämtliche Planungsunterlagen mit einer Drs. der Entwurfs- und Baudienststelle an die Gremienbetreuung gegeben werden. Ggf. ist die Planung auf Wunsch des Ausschusses später zusätzlich noch einmal vorzustellen. Sollte dem vorangegangenen Verfahren nicht gefolgt werden, ist die Planung von der Entwurfs- und Baudienststelle spätestens jedoch vor der Schlussverschickung im zuständigen Regionalausschuss vorzustellen, um eine Kenntnisnahme zu erhalten. Kontaktaufnahme zur Gremienbetreuung über: <a href="mailto:Ausschussdienst@hamburgnord.hamburg.de">Ausschussdienst@hamburgnord.hamburg.de</a></p> <p>h) In Bereichen, in denen durch die Überplanung bestehende Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten aufgehoben werden sollen, muss die zukünftige Entwässerung der Flächen sichergestellt werden. Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten sind daher dem neuen Zustand so anzupassen, dass eine korrekte Entwässerung der Flächen erfolgen kann. Dies gilt vor allem auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.</p> <p>i) Bei der Anordnung von Fahrgastunterständen ist darauf zu achten, dass eine bedarfsgerechte und den Anforderungen der Barrierefreiheit genügende nutzbare Breite für Fußgänger verfügbar ist. Diese darf 1,50 m auch bei sehr geringem Fußverkehr nicht unterschreiten. Dabei ist aus Gefährdungsgründen der Sicherheitstrennstreifen gem. Regelwerk nicht mit anzusetzen und die Sitzbank bei FGU ohne Seitenwänden anzusetzen. Ggf. ist auf den FGU zu verzichten.</p> <p>j) Auffindestreifen sind bis zur inneren Leitlinie (i.d.R. Gebäudekante) zu verlegen, damit diese für blinde Menschen auffindbar sind. Sofern dabei Privatgrund betroffen ist, ist das Einverständnis des jeweiligen Eigentümers einzuholen.</p> <p>k) Für alle Bereiche, in denen Privateigentümer den öffentlichen Grund überbaut haben, sind die Eigentümer der jeweiligen Flurstücke im Rahmen dieser Maßnahme von der Planungs- und Baudienststelle aufzufordern, die Einbauten bis zur Flurstücksgrenze zurückzubauen.</p> <p>l) Es ist darauf zu achten, taktile Begrenzungselemente zur Abgrenzung von Fahrradbügeln und restlichem Gehweg vorzusehen. Hierfür sollte Kleinpflaster (3reihig) verwendet werden.</p> <p>m) Im Planungsgebiet sind bisher keine behindertengerechten Parkstände vorgesehen. Diese sollten ergänzt werden.</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>n) Es wird empfohlen, den Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/dem Radfahrstreifen im gesamten Planungsgebiet mit grauen Pflastersteinen 25cm x 25cm (2-reihig) zu pflastern.</p> <p>o) Bestehende Baumschutzbügel zu entfernen, sofern diese nicht benötigt werden, wird grundsätzlich positiv gesehen, da so eine anderweitige Nutzung ausgeschlossen werden kann. Es muss beachtet werden, dass Bügel i.d.R. nur knapp unter Geländeoberkante abgeschnitten werden können, da sonst Wurzeln beschädigt werden.</p> <p>p) Bei „Nasen“, z.B. neben Überfahrten, sollten nur dann Grünflächen vorgesehen werden, wenn darin auch Bäume gepflanzt werden sollen. Ansonsten sollten diese Flächen mit Pflaster (25 cm x 25 cm oder 10 cm x 20 cm) befestigt werden. Hier sind Absperrelemente / 605-er VZ oder Fahrradbügel zum Schutz vor Falschparken vorzusehen. Ggf. können auch Fahrradbügel senkrecht, schräg oder parallel zur Fahrbahn (in entsprechenden Abständen) vorgesehen werden.</p> <p>q) Sollten die Ansichten der Bordkanten an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.</p> <p>r) Die Breite von Überfahrten sollte vermasst werden. Für Überfahrten ist das Minimierungsgebot für Überfahrten zu beachten (HWG / ReStra). Wird von den Regelbreiten 3,0 m Pkw / 4,50 m Gewerbe abgewichen, ist dies zu begründen. Überfahrtsbreiten über 6,0 m sind nicht zulässig. Bei überbreiten Gehwegüberfahrten, deren Notwendigkeit nachgewiesen ist, müssen grundsätzlich Sprunginseln vorgesehen werden, um den kreuzenden Fußgängerverkehr zu schützen. Diese werden i.d.R. mit Pflaster (25/25/7, grau) befestigt. Andernfalls können die Gehwegüberfahrten von der Wegeaufsicht nicht übernommen werden. Bestandsüberfahrten, die eine zu geringe Breite aufweisen, sind ebenfalls anzupassen und im Rahmen der Maßnahme in Regelbreite herzustellen.</p> <p>s) Grundsätzlich sieht N/MR 22 die Beibehaltung und vor allem das Neuanlegen von freien, unsignalisierten Rechtsabbiegern kritisch, da u.a. eine erhöhte Gefährdung für querenden Rad- und Fußgängerverkehr besteht.</p> <p>t) Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Planungs- und Baudienststelle zu prüfen ist, ob durch die Umsetzung der Maßnahme, z.B. durch die Veränderung der Parkstandsanordnung, bestehende Anleiterbarkeiten verändert werden und dadurch neue Maßnahmen zur Sicherstellung der Anleiterbarkeit erforderlich werden.</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Da kein Kataster geführt wird, kann N/MR keine Flächen aufgeben, die für eine Anleiterbarkeit freigehalten werden müssen. N/MR empfiehlt im Bedarfsfall eine Anfrage beim Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ).</p> <p>u) Gemäß des Beschlusses der Bezirksversammlung Hamburg-Nord sind Straßenbäume, die im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme gefällt werden müssen, mindestens im Verhältnis 1:1 im Planungsgebiet oder dem näheren Umfeld auszugleichen. Ersatzstandorte sind mit dem Fachbereich Stadtgrün (N/MR 3) abzustimmen. Siehe hierzu auch Stellungnahme von N/MR 3.</p> <p><b><u>N/MR21:</u></b></p> <p>Der Abschnitt hat keine Bedenken angemeldet.</p> <p><b><u>N/MR22, Hinweise zur verschickten Planung:</u></b></p> <p><b><u>Zu den Lageplänen:</u></b></p> <p><b><u>Allgemein:</u></b></p> <p>Die geplante Aufteilung und Befestigung der Nebenflächen mit den integrierten Sonderflächen, aufgegebenen baulichen Radwegen, Kleinpflasterflächen und dem Streifen aus Pflaster (rot dargestellt) ist für die Allgemeinheit unverständlich und irritierend. Dies widerspricht den Regeln der Technik, dem Prinzip einer selbsterklärenden Straße und vor allem ist das für Blinde, Sehbehinderte, Menschen mit geistiger Behinderung sowie Senioren und Kinder nicht begreifbar. Durch die missverständlichen Verhältnisse ist die Planung nur bedingt sicher. Dadurch widerspricht die Planung dem Gleichstellungsgesetz, welches N/MR2 im Vergleich zum Denkmalschutzgesetz höherrangig ansieht.</p> <p>Die baulichen Radwege sollen die Mindestbreite von 1,625m nicht unterschreiten.</p> <p>Die meist überbreiten Überfahrten, deren schräge Lage und die großzügigen Abschrägungen zur Fahrbahn (sowohl die markierten als auch die baulich herzustellenden) sind hinsichtlich des Minimierungsgebotes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu überprüfen und gesondert zu begründen. Die Überfahrten sollen nur so breit sein, dass kein zügiges Befahren möglich wird.</p>	<p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Die Gestaltung der Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen ist das Ergebnis einer umfangreichen Abstimmung mit den Belangen des Denkmalschutzes.</p> <p>Die Mindestbreite wird berücksichtigt.</p> <p>Den Bedenken kann nicht gefolgt werden.</p> <p>Aus Gründen des Denkmalschutzes sollen die Grundstückszufahrten in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.</p> <p><del>In dem Bereich der Gehflächen wird geschnittenes Großpflaster zur Anwendung kommen.</del></p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Zur Befestigung der Überfahrten soll geschnittenes glattes Großpflaster vorgesehen werden, sodass die Gehbehinderten die Strecken sicherer überwinden können.</p> <p>Die Sonderflächen an den Überfahrten und Einmündungen müssen gegen Falschparker geschützt werden. Hier sind schon bei der Planung entsprechende Absperrerelemente vorzusehen.</p> <p>Der Leitstreifen (LS) an den Fußgängerfurten in den Mittelinseln sollen mit Rippen- und nicht mit Noppenplatten befestigt werden.</p> <p>Die Pfeiler der Brücken (z.B. Yokohamabrücke, Kalkuttabrücke und die Brücke über die Sydneystraße), welche sich im Bereich der Gehwege befinden, stellen eine Gefahr bzw. eine Täuschung für Blinde und Sehbehinderte dar. Es wird angeregt, für die Blinden und Sehbehinderten Menschen taktile Schutzeinrichtungen um die Pfeiler vorzusehen.</p> <p>In der Planung wurden keine Parkstände für die Mobilitätsbehinderte ausgewiesen. -Bitte für die Menschen mit Behinderung entsprechenden Parkstände gemäß ReStra einplanen. Ebenfalls sind in der Planung Fahrradabstellbügel sowie Bänke vorzusehen.</p> <p>Innerhalb der Straßenbegrenzungslinien sollen an den Bushaltestellen die Fahrgastunterstände versetzt werden. Die Flächen der versetzten FGU (z.B. bei der Bushaltestelle Sydneystraße in Richtung Alsterdorf) sollen neu befestigt werden und somit in den Plänen farbig dargestellt werden.</p> <p>An mehreren Bereichen in den Nebenflächen scheint es private Überbauungen zu geben (z.B. zwischen den Stationen 10+370 und 10+420, 10+570 und 10+680 usw...). Bitte im Rahmen der Planung die privaten Einfriedigungen u.Ä. zum Versetzen vorsehen und die öffentlichen Flächen der Öffentlichkeit zugänglich machen.</p> <p>Bitte die Ersatzstandorte für die zu fällenden Bäume im Planungsbereich oder in der Umgebung nachweisen und darstellen.</p> <p><u>Blatt 0:</u> Die Fußgängerfurt im Einmündungsbereich Überseering soll um taktile Elemente ergänzt werden. Hier ist auch die westliche Gehweganbindung Überseering – Jahning darzustellen bzw. die Planungsgrenze zu erweitern.</p> <p><u>Blatt 1:</u> Die Straßenbegrenzungslinie der Straße New-York-Ring ist darzustellen. Hier fehlen die Gehwege in</p>	<p><i>Es wird das anstehende Großpflaster wieder verwendet. (Denkmalschutz) Siehe Ergänzung vom 19.06.2020.</i></p> <p>Aus Gründen des Denkmalschutzes wird dieser Forderung nicht nachgekommen.</p> <p>Wird angepasst.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Parkstände für Mobilitätsbehinderte werden ausgewiesen. Fahrradabstellbügel werden vorgesehen. Bänke können durch das BA HH-Nord geplant werden.</p> <p>Die freiwerdende Fläche wird neu mit dem angrenzend vorh. Pflastermaterial befestigt und in den Plänen erfolgt eine entsprechende Darstellung.</p> <p>Private Überbauungen mittels Einfriedigungen können durch das BA HH-Nord veranlasst werden.</p> <p>Durch die Neugestaltung der Parkstände, von Schrägparken auf Längsaufstellung, wird durch die Straßenbaumaßnahme 1 Baum gefällt. Dieser wird in unmittelbarer Nähe ersetzt. Durch den Bau der U5 werden jedoch Bäume entnommen werden müssen.</p> <p>Blatt 0: Eine Ausdehnung des Planungsbereiches ist nicht vorgesehen.</p> <p>Blatt 1: Die Straßenbegrenzungslinien werden nachgetragen. Gehwege sind hier nicht im Bestand und sollen auch nicht im Zuge dieser</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Richtung Osten. Bitte prüfen und die Weiterführung der Fußgänger innerhalb der Planungsgrenzen berücksichtigen. An dem gesicherten Fußgängerüberweg bei der Yokohamabrücke bzw. der Haltestelle New-York-Ring finden Blinde die Lichtsignalanlagen nicht. Bitte hier die taktilen Elemente bis an die äußere Leitlinie führen.</p> <p><u>Blatt 2:</u> An der Einmündung Sydneystraße/Überseering sind die Führungen der blinden Fußgänger nördlich und südlich Sydneystraße bis zur äußeren Leitlinie zu ergänzen.</p> <p>Direkt nördlich der Kalkuttabrücke ragt ein Zaun in die öffentliche Straßenverkehrsfläche hinein. Die öffentlichen Flächen dienen der Allgemeinheit und müssen zugänglich sein. Bitte den Zaun zum Versetzen auf Privatgrund vorsehen.</p> <p><u>Blatt 4:</u> Es wird um Prüfung gebeten, ob die Bäume in der der Mittelinsel Überseering im Bereich der Einmündung Halifaxweg erhalten werden können. Bei der zur Verfügung stehenden Breite des Querschnittes müsste es möglich sein, die Bäume zu integrieren, auch wenn einige Parkstände entfallen müssen.</p> <p><u>Blatt 5:</u> Die Breite der baulichen Radwege soll mindestens 1,625m betragen. Bitte den Radweg in Richtung Süden sowie die Anschlüsse an den vorhandenen Zustand anpassen.</p> <p>In der gesicherten Fußgängerquerung sollen beidseitig der zu querenden Radwege Richtungsfelder (RF) vorgesehen werden.</p> <p>In der Mittelinsel soll zwischen dem Gehweg und dem Radweg nördlich des zu fällenden Baumes ein begrenzungsstreifen (BS) aus Noppenplatten geplant werden.</p> <p>Zu dem Leitstreifen (LS) – s. allgemeine Hinweise zu den Plänen.</p> <p><u>Blatt 6:</u> Bei den Bushaltestellen Sydneystraße sind keine Schubfelder für die bremsenden Busse vorgesehen. Aus unterhaltungsgründen wird diese Lösung abgelehnt.</p> <p>s. Anmerkungen zum Blatt 2</p> <p><b><u>Zum Erläuterungsbericht:</u></b></p> <p><u>Allgemeine Hinweise:</u> Bitte zur Gliederung des Erläuterungsberichtes den Punkt – Planungsrechtliche Grundlagen (üblicherweise Pkt. 4) einfügen.</p> <p>Bitte im Text die allgemeinen Parkstand-, Fahrradbügel-Baumbilanzen darstellen.</p>	<p>Maßnahme angelegt werden. Die Leitlinie wird verlängert.</p> <p>Blatt 2: Die Leitlinien werden verlängert.</p> <p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Das Versetzen des Zaunes kann nicht übernommen werden.</p> <p>Blatt 4: Die vorh. Bordanlage der Mittelinsel bleibt in ihrer bestehenden Form erhalten. Ein Baum auf der Mittelinsel bei Stat. 21+150 muss entnommen werden.</p> <p>Blatt 5: Die Breiten der baulichen Radwege werden angepasst.</p> <p>Wird entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Der Begrenzungsstreifen wird vorgesehen.</p> <p>Blatt 6: Der Forderung kann nicht nachgekommen werden. Der Verzicht auf Schubfelder im Bereich von Fußgängerfurten wurde für diese Maßnahme festgelegt.</p> <p>Die Anmerkung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><b><u>Geplanter Zustand:</u></b></p> <p><b><u>Seite 23, Denkmalschutz:</u></b> S. allgemeine Anmerkungen zu den Plänen.</p> <p><b><u>Seite 24, Grundstückzufahrten:</u></b> Aus der Legende geht hervor, dass die Überfahrten mit Großpflaster befestigt werden sollen. Wenn auch Wabensteinpflaster vorgesehen ist, bitte die Pläne und die Legende entsprechend ergänzen.</p> <p>Zur Größe und Form der Überfahrten – s. allgemeine Anmerkungen zu den Plänen.</p> <p><b><u>Seite 39, Realisierungstermin:</u></b> Bitte den voraussichtlichen Baubeginn nennen.</p> <p><b><u>N/MR 23:</u></b></p> <p>Der Straßenunterhaltungsabschnitt hat keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><b><u>Fachamt Management des öff. Raumes, Fachbereich Allg. Verwaltung, N/MR1:</u></b></p> <p>Es bestehen folgende langfristige Sondernutzungen nach §19 HWG:</p>	<p>Die Grundstücküberfahrten werden mit Großpflaster befestigt. <del>In den Gehwegbereichen kommt Großpflaster mit einer geschnittenen Oberfläche zum Einsatz. Es wird das anstehende Großpflaster wiederverwendet. Siehe Ergänzung vom 19.06.2020.</del></p> <p>Die Größe und Form der Überfahrten bleiben aus Gründen des Denkmalschutzes erhalten.</p> <p>Der Realisierungstermin steht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Fertigstellung der Arbeiten zur U5.</p> <p>Die Angaben werden zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis																								
			<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="640 268 969 304">Belegenheit:</th> <th data-bbox="969 268 1675 304">Art der Sondernutzung:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="640 304 969 363">Überseering / Ecke Sydneystraße</td> <td data-bbox="969 304 1675 363">Litfaßsäule /DSM GmbH Fa. Stroer/seit 2013 abgelaufen</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 363 969 400">Überseering 18</td> <td data-bbox="969 363 1675 400">5 Blumenkübel/ Tchibo GmbH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 400 969 459">Überseering 35</td> <td data-bbox="969 400 1675 459">Alstergärtner , Alsterdorfer Markt 1, 22297 Hamburg/seit 09.03.17 abgelaufen/Überqueren d. Gehweges</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 459 969 518">Überseering 45</td> <td data-bbox="969 459 1675 518">Fahrradabstellplatz 148 qm / ERGO Lebensversicherung AG/ abgelaufen seit 18.01.2016</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 518 969 555">Überseering 26</td> <td data-bbox="969 518 1675 555">Postablagekasten / Deutsche Post AG</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 555 969 614">Überseering/New-York-Ring</td> <td data-bbox="969 555 1675 614">FGU / Fa. Wall GmbH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 614 969 651">Überseering / Manilabrücke</td> <td data-bbox="969 614 1675 651">FGU / Fa. Wall GmbH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 651 969 710">Überseering Bushaltstelle Überseering West</td> <td data-bbox="969 651 1675 710">FGU / Fa. Wall GmbH / Standort nicht näher bezeichnet</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 710 969 799">Überseering /Bushaltestelle Sydneystraße</td> <td data-bbox="969 710 1675 799">FGU / Fa. Wall GmbH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 799 969 836">Überseering 15</td> <td data-bbox="969 799 1675 836">FGU / Fa. Wall GmbH</td> </tr> <tr> <td data-bbox="640 836 969 873">Überseering 30</td> <td data-bbox="969 836 1675 873">FGU / Fa. Wall GmbH</td> </tr> </tbody> </table>	Belegenheit:	Art der Sondernutzung:	Überseering / Ecke Sydneystraße	Litfaßsäule /DSM GmbH Fa. Stroer/seit 2013 abgelaufen	Überseering 18	5 Blumenkübel/ Tchibo GmbH	Überseering 35	Alstergärtner , Alsterdorfer Markt 1, 22297 Hamburg/seit 09.03.17 abgelaufen/Überqueren d. Gehweges	Überseering 45	Fahrradabstellplatz 148 qm / ERGO Lebensversicherung AG/ abgelaufen seit 18.01.2016	Überseering 26	Postablagekasten / Deutsche Post AG	Überseering/New-York-Ring	FGU / Fa. Wall GmbH	Überseering / Manilabrücke	FGU / Fa. Wall GmbH	Überseering Bushaltstelle Überseering West	FGU / Fa. Wall GmbH / Standort nicht näher bezeichnet	Überseering /Bushaltestelle Sydneystraße	FGU / Fa. Wall GmbH	Überseering 15	FGU / Fa. Wall GmbH	Überseering 30	FGU / Fa. Wall GmbH	<p>Den Bedenken wird hinsichtlich des Baumbestandes vollumfänglich entsprochen.</p> <p>Durch die veränderte Planung der Parkstände im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße werden keine Bäume durch die Straßenbaumaßnahme gefällt.</p>
Belegenheit:	Art der Sondernutzung:																											
Überseering / Ecke Sydneystraße	Litfaßsäule /DSM GmbH Fa. Stroer/seit 2013 abgelaufen																											
Überseering 18	5 Blumenkübel/ Tchibo GmbH																											
Überseering 35	Alstergärtner , Alsterdorfer Markt 1, 22297 Hamburg/seit 09.03.17 abgelaufen/Überqueren d. Gehweges																											
Überseering 45	Fahrradabstellplatz 148 qm / ERGO Lebensversicherung AG/ abgelaufen seit 18.01.2016																											
Überseering 26	Postablagekasten / Deutsche Post AG																											
Überseering/New-York-Ring	FGU / Fa. Wall GmbH																											
Überseering / Manilabrücke	FGU / Fa. Wall GmbH																											
Überseering Bushaltstelle Überseering West	FGU / Fa. Wall GmbH / Standort nicht näher bezeichnet																											
Überseering /Bushaltestelle Sydneystraße	FGU / Fa. Wall GmbH																											
Überseering 15	FGU / Fa. Wall GmbH																											
Überseering 30	FGU / Fa. Wall GmbH																											
			<p><b>Fachamt Management des öffentl. Raumes, Fachbereich Stadtgrün, N/MR3:</b></p> <p><b>Eingriffe ins Straßenbegleitgrün</b></p> <p>Für die Planungsumsetzung sollen laut vorgelegter Planung zwischen Sydneystraße und Hebebrandstraße im Mittelstreifen des Überseeringes 10 Bäume gefällt werden. Bei eingehender Betrachtung der Planung kommt MR3 auf eine Anzahl von 28 Bäumen. Die den Mittelstreifen des Überseeringes prägende Rotahornpflanzung (Acer platanoides ‚Schwedleri‘) ist integraler Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles City Nord. Die Bäume sind ebenso Denkmalsubstanz wie die geschützten Radwege in den Nebenflächen und unterliegen dem Umgebungsschutz. Eine Trennung von Tiefbauflächen und Grünanlagen war von den Urhebern des Außenraumkonzepts der City Nord nicht vorgesehen, die Bereiche wurden bis ins letzte Detail übergreifend als Ganzes betrachtet. Der Gartenarchitekt Günther Schulze (1927-1994) hat die im Straßenverlauf geschwungene aufgelockerte Reihung der Rotahornhaine im Mittelstreifen in bewusstem gestalterischen und farblichen</p>																									

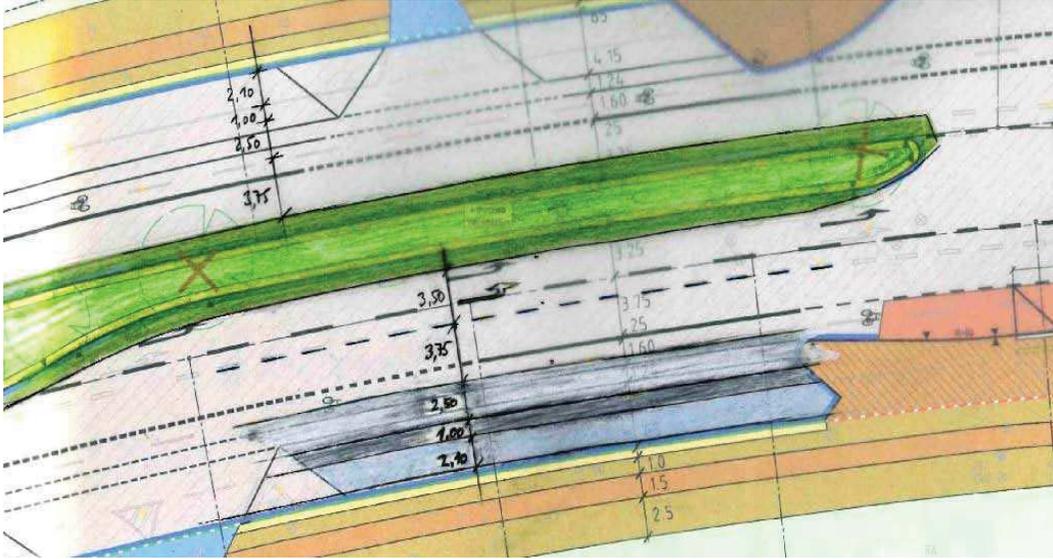
LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Kontrast zu den streng formalen Platanenrastern und Achsen der Grünzüge und privaten Freiflächen konzipiert. Es handelt sich daher um keine zufällig angeordnete Baumpflanzung, vielmehr sind die Rotahornhaine, ebenso wie die Platanenraster, als Leitbaumarten fester Bestandteil des Gestaltungskonzeptes City Nord und somit gegen Eingriffe tabu.</p> 	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Abb. 1: Rotahornhain im Mittelstreifen Überseering. Links im Mittelgrund ein gestalterisch kontrastierender Platanenblock. Streng formale und aufgelockerte freie Pflanzanordnung stehen im Wechselspiel zueinander.</p> <p>Die Belange des Denkmalschutzes lassen sich daher nicht nur auf den visuellen Erhalt vormaliger Radwege und Überfahrten in den Nebenflächen reduzieren (vgl. Erläuterungsbericht Seite 23).</p> <div data-bbox="645 454 1590 1316" data-label="Image"> </div> <p>Abb.2: Grünflächenplan Geschäftsstadt Nord. Baubehörde, Garten- und Friedhofsamt, Januar 1973</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

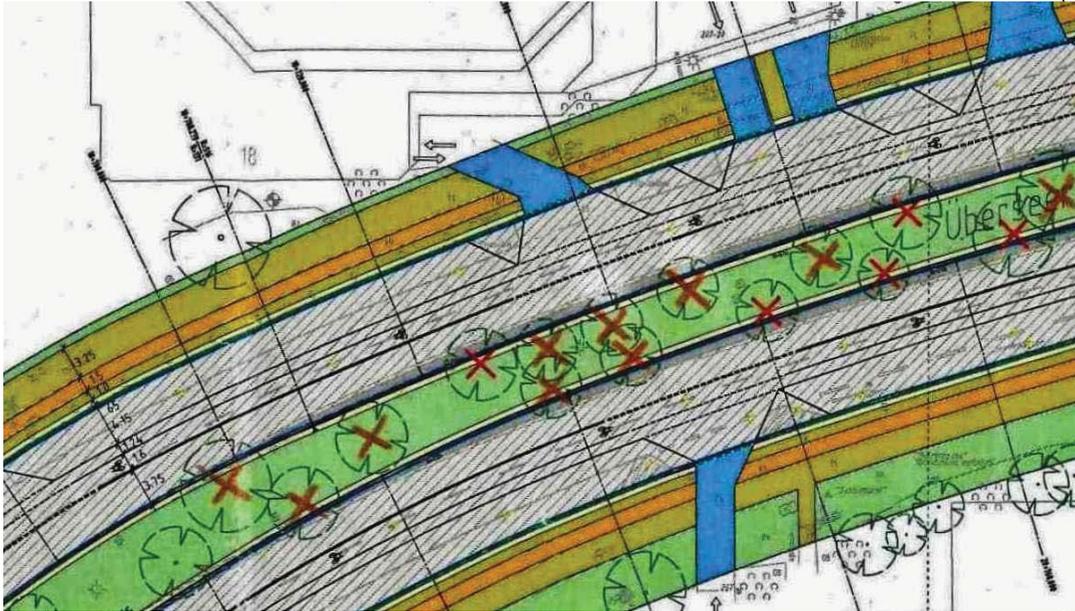
Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Das Straßenbegleitgrün des Überseerings durchdringt als geschwungenes, aufgelockertes Band die streng formalen Raster der City Nord.</p> <p>Auch aus ökologischen und klimatologischen Gründen ist die Planung obsolet. Eine klimagerechte, nachhaltige Landschaftsarchitektur, Stadt- und Verkehrsplanung sieht entschieden anders aus. Es ist sachlich nicht zu begründen, warum in einem so weiträumigen Straßenraum allein im Nordabschnitt ohne Not 28 gesunde Straßenbäume geopfert werden sollen. Die Standorte müssen vollständig erhalten werden, eine Entnahme würde dem Ensemble in seiner Gestalt sowie dem Naturhaushalt schweren Schaden zufügen und allen stadtklimatologischen Optimierungsbemühungen zuwider laufen. Offenkundig sind sich die Planer der Auswirkung ihrer Planung nicht bewusst, ein erneutes Zeugnis für die Notwendigkeit, derartige Verkehrsplanungen von Anfang an mit Baumgutachter und Gartenarchitekt zu begleiten.</p>  <p>Abb. 3: Überseeringquerschnitt auf Höhe Halifaxweg: Musterbeispiel einer großzügig bemessenen Erschließungsstraße. Die Proportionen des Straßenraumes sollten, auch im Verhältnis zu den Kubaturen des baulichen Umfeldes, gewahrt werden. Die Ahornpflanzung der Mittelinsel gliedert den Straßenraum. Der Anpassungsdruck im Straßenbegleitgrün des nördlichen Mittelstreifens (Lageplan Blätter 3+4) entsteht maßgeblich durch die Absicht, Schrägparkplätze anlegen zu wollen. Es ist bekannt, dass in der City Nord ca. 13.000 private Stellplätze mit einem schlechten Ausnutzungsgrad vorhanden sind. Daher besteht keine ersichtliche Notwendigkeit, jetzt die</p>	

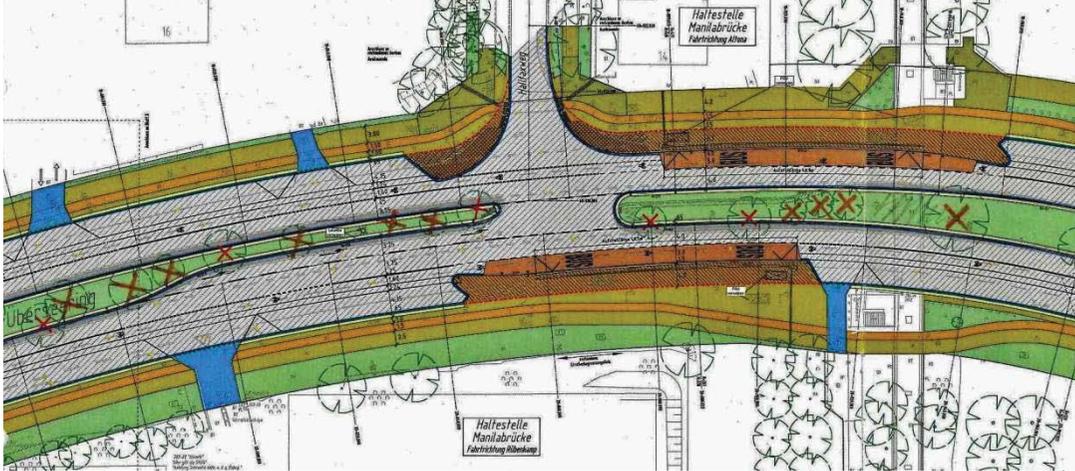
Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Parkraumkapazität im Straßenraum mit raumgreifenden Schrägstellplätzen zu erweitern und dafür derart immense Folgeschäden in Kauf zu nehmen. Ein übergeordnetes öffentliches Interesse, das derartige Eingriffe rechtfertigen könnte, ist nicht gegeben. Die Parkplätze in Längsaufstellung sollten beibehalten werden.</p>  <p>Abb. 4: Alternativer Querschnitt mit 2,10 m Längsparken, großzügigem Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m und 2,50 m breitem Radfahrstreifen, 3,75 m Fahrbahnbreite sowie Linksabbiegerspur mit ca. 3,50 m in der vorhandenen Profilbreite. Die Bordanlage der Mittelinsel müsste nicht verändert werden, der großzügig bemessene Mittelstreifen könnte erhalten bleiben.</p> <p><b>Aufgrund der beschriebenen Unverträglichkeiten muss die Planung umfassend geändert werden. Erklärtes Ziel muss sein, den Baumbestand vollständig zu erhalten.</b></p> <p>Dazu ergänzend die folgenden Detailerläuterungen:</p> <p><b>Lageplan Blatt 0</b></p> <p>Die Neuanlage des westlichen Radweges an der Einmündung Jahning muss baumpflegerisch begleitet werden. Alte Pflasterbeläge des Bestandsradweges vor den Bäumen Nr. U003-145 bis U003-189 dürfen aufgrund von Wurzelaktivität der benachbarten Platanenreihe nicht maschinell aufgenommen werden.</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><b>Lageplan Blatt 1</b> Bei der Neuanlage von Pflasterflächen in Nebenflächen müssen Wurzeln angrenzender Straßenbäume und benachbarter Gehölzen auf Privatgrundstücken durch baubegleitende Baumpflege geschützt werden.</p> <p><b>Lageplan Blatt 2</b> Die Robinie an der Einmündung New-York-Ring/ an der Bombay-Brücke, Baum Nr. U003-234 ist durch baubegleitende Baumpflege zu schützen. Die Überarbeitung von Gehwegüberfahrten in Kronentraufbereichen ist baumpflegerisch zu begleiten.</p> <p><b>Lagepläne Blatt 3 und 4 beiderseits Halifaxweg</b> Die Reduzierung des Mittelstreifens durch umlaufendes Rückversetzen der Bordanlage um ca. 1,50 m zzgl. 1,00 m rückwärtigem Arbeitsraum führt westlich und östlich der Einmündung Halifaxweg aufgrund umfangreicher Eingriffe in Wurzelbereiche zum Verlust von 28 vitalen Rotahornen, was einen durchgängigen Kahlschlag auf der Länge von 220 m zur Folge hätte. Die Planung stellt lediglich 9 zu fällende Bäume dar, der Erläuterungsbericht schweigt sich zu weiterreichenden Auswirkungen aus. Selbst Ersatzstandorte werden nicht dargestellt oder thematisiert. Die Verschickung weist hier erhebliche Defizite auf.</p>	<p>Die Anmerkung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anmerkung wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anmerkung wird berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			 <p data-bbox="629 1074 1691 1265">                     Abb. 5: Rotahornhain im Mittelstreifen Westlicher Überseering mit starker oberflächennaher Wurzelaktivität                      Von wenigen Ausnahmen abgesehen dominiert Rotahorn den Bestand im Mittelstreifen. Die Bäume wurden zwischen 1968 und 1985 gepflanzt. Vermutlich stehen die Bäume auf schlechtem Untergrund, wodurch sich eine intensive oberflächennahe Durchwurzelung des Mittelstreifens in voller Breite entwickelt hat, die von innen an die Borde drückt. Dementsprechend sind die Platten der Schutzstreifen vielerorts angehoben. Unter diesen Bedingungen führt die geplante Rückversetzung der Bordlinie zwangsläufig zu durchgängigen Baumverlusten, die in den nachfolgenden Lageplänen Blätter 3 und 4 mittels ergänzender Markierungen dargestellt sind.                 </p>	<p data-bbox="1702 360 2139 451">                     Die Anmerkungen werden berücksichtigt.                      In der überarbeiteten Planung werden Baumfällungen nicht erforderlich.                 </p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			 <p data-bbox="629 901 1682 965">Abb. 6: Westlicher Überseeering, Lageplan Blatt 3 weist fünf zu fällende Bäume aus. Tatsächlich ist mit planungsbedingten durchgängigen Baumverlusten zu rechnen</p> <p data-bbox="629 1013 1682 1109">Insbesondere die große Pappel östlich der Manilabrücke, Baum Nr. U003-68 hat ihr Umfeld weit-räumig oberflächennah durchwurzelt. Auch hier würden Eingriffe zum umgehenden Verlust des Baumes führen. Die Überarbeitung von Gehwegüberfahrten in Kronentraufbereichen ist baumpflegerisch zu begleiten</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			 <p data-bbox="629 746 1682 810">Abb. 7: Westlicher Überseering, Lageplan Blatt 4 weist vier zu fällende Bäume aus. Tatsächlich ist mit planungsbedingten durchgängigen Baumverlusten zu rechnen</p> <p data-bbox="629 858 1682 922">Die geplante Reduzierung des Mittelstreifens ist auszuschließen, die Bestandsbäume sind vollständig zu erhalten. Dazu ist ein Verzicht der Schrägstellplätze unter Beibehalten der Längsparkplätze die gebotene Option.</p> <p data-bbox="629 970 1093 994"><b>Lageplan Blatt 5 Anschluss Hebebrandstraße</b></p> <p data-bbox="629 1007 1659 1134">Für die geplante Überarbeitung der Querung an der Einmündung Hebebrandstraße soll der erste Solitärrotahorn, Baum Nr. U003-173-1, Pflanzjahr 1968 am Auftakt des Mittelstreifens gefällt werden. Dieser ist zu erhalten, die Querung ist baumverträglich zu optimieren. Bei Bedarf muss ein Baumgutachter eine alternative Bauweise entwickeln.</p> <p data-bbox="629 1182 1077 1206"><b>Lageplan Blatt 6 Einmündung Sydneystraße</b></p> <p data-bbox="629 1219 1659 1385">Einschnitte und Arbeiten in Wurzelbereichen angrenzender Pappeln im Mittelstreifen auf Höhe der Querung Sydneystraße, Baum Nr. S857-5 und S857-28 sind besonders kritisch zu werten und sollten vermieden werden. Hier ist ein Baumgutachter hinzuzuziehen, der Vorgaben für baubegleitende Baumpflege erstellt. Auch der Umbau der Querung Überseering nördlich der Einmündung Sydneystraße ist im Umfeld wurzelaktiver Ahorne, Baum Nr. U003-45 und U003-98, baumpflegerisch zu begleiten, ebenso die Überarbeitung von Geh-</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>wegüberfahren in Kronentraufbereichen. Bei der Neuanlage von befestigten Nebenflächen sind Wurzelbereiche von Straßen- und Privatbäumen zu schützen.</p> <p><b>Baumfällungen</b></p> <p>Soweit bei der Bauausführung Fällungen als Ultima Ratio unumgänglich werden, muss laut Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord aus dem Jahr 2015 jeder gefällte Straßenbaum 1:1 ersetzt werden. Ist dies aus fachlichen Gründen nicht am gleichen Standort möglich, muss in einem qualifizierten Ersatzpflanzplan ein adäquater Ersatzstandort nachgewiesen werden. Die Standorte müssen frei von unterirdischen Leitungen/ Schachtbauwerken etc. sein und dürfen hinsichtlich der Pflanzabstände nicht in Konkurrenz zu Straßen- und Privatbäumen stehen. Bei Neupflanzungen ist ein Landschaftsplanungsbüro zu beteiligen, welches die Ausführungsplanung (u.a. Berücksichtigung der Erfordernisse an einen geeigneten Baumstandort gemäß den Empfehlungen der FFL), die Ausschreibung und die Baubegleitung von Baumpflanzung und Pflege bis zur Abnahme/ Übergabe an den Bezirk durchführt. Die Auswahl der Baumart ist mit N/MR3 abzustimmen. Soweit Neuanpflanzungen erforderlich werden, soll die jeweilige Leitbaumart des Abschnitts als Alleebaum, 4xv., aus extra weitem Stand, mit Drahtballen, Stammumfang 20-25 cm verwendet werden. Die Entwicklungspflege ist für einen Zeitraum von drei Jahren auszuschreiben, eine hinreichende Anzahl von Bewässerungsgängen zum Erzielen des Anwuchserfolges ist dabei zu berücksichtigen.</p> <p><b>Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung</b></p> <p>Anfallender Umbau öffentlicher Beleuchtung sowie von Lichtsignalanlagen, Fahrgastinformationssystemen, Schaltschränken, Verteilerschächten und Werbeträgern muss baumverträglich koordiniert und baumpflegerisch begleitet und dokumentiert werden. Insbesondere die Fundamente baumnaher Beleuchtungsmasten sind häufig aufgrund des an den Masten abfließenden und in den Belagsfugen versickernden Niederschlagswassers von Wurzeln eingewachsen. Daher dürfen alte, großvolumige Mastfundamente nicht gezogen werden, sondern verbleiben im Untergrund. Baumschutzbügel werden unter GOK abgetrennt, die Fundamente verbleiben im Boden. Auch der Aus- und Einbau sonstiger Ausstattungen wie Beschilderung und Möblierung muss baumpflegerisch begleitet werden.</p> <p><b>Ver- und Entsorgungsleitungen</b></p> <p>Für die im Erläuterungsbericht nicht näher beschriebenen und lokalisierten Anpassungen von Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine qualifizierte Trassenplanung hinsichtlich möglicher Umfänge und Auswirkungen auf die Wurzelräume der Bestandsbäume mit einem Baumgutachter abzustimmen. Soweit Leitungen im Ausbaubereich umgelegt werden müssen ist dafür Sorge zu tragen, dass Eingriffe in Wurzelbereiche minimiert werden. N/MR3</p>	<p>Durch die Straßenbaumaßnahme wird durch die Einrichtung eines baulichen Radweges die Entnahme eines Baumes bei Stat. 21+150 erforderlich. Dieser Baum wird 1:1 ersetzt und</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>fordert daher, den Trassenplan als Bestandteil der Schlussverschickung einzuarbeiten. Weiterhin ist N/MR3 nach wie vor der Ansicht, dass der LSBG bei der Ausführung der Leitungsarbeiten die Oberbauleitung wahrzunehmen und für die Koordinierung erforderlicher baubegleitender Baumschutz- und Baumpflegemaßnahmen sowie deren Dokumentierung zu sorgen hat. Gleiches gilt für erforderliche Arbeiten zur Kampfmittelbeseitigung. Ansonsten besteht weiterhin die Gefahr unkoordinierter und nicht dokumentierter Eingriffe in Wurzelbereiche aufgrund von Leitungsumlegungen, was alle vorherigen Bemühungen hinsichtlich baumverträglicher Planung und Tiefbauausführung ad absurdum führt. Bei der anstehenden Leitungsbesprechung müssen alle beteiligten Leitungsträger auf die Baumschutzanforderungen hingewiesen werden. Eine Ausführung der Arbeiten ohne baubegleitende Baumpflege ist auszuschließen, die Leitungsträger müssen entweder auf vorhandene Rahmenverträge zurückgreifen oder für eine rechtzeitige Beauftragung sorgen, eine Koordinierung mit dem bauleitenden Baumsachverständigen ist sicherzustellen. Durch Leitungsarbeiten erfolgte Eingriffe sind in Eingriffsprotokollen zu dokumentieren.</p> <p><b>Allgemeine Vorgaben:</b></p> <p>In Wurzelbereichen dürfen keine pflanzenschädlichen Baustoffe wie z.B. Betonrecyclingschotter eingebaut werden. Soweit Baumscheiben neu hergestellt werden sind diese mit RAL-geprüften Baumgrubenssubstraten gemäß FLL-Empfehlungen für das Pflanzen von Bäumen, Teil 2 herzustellen. Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau von Trümmern kann wurzelrelevant werden.</p> <p>Im Falle starker oberflächennaher Wurzelaktivität sind die Tiefbauarbeiten an Baumstandorten baumpflegisch zu begleiten, Bereiche für neu herzustellende Stellflächen sind von den Baumscheiben ausgehend abzusaugen. Das Planungsziel ist jeweils anhand der freigelegten Wurzelvorkommen zu überprüfen. Regelaufbauhöhen sind den Standortgegebenheiten anzupassen und zu reduzieren, wo immer möglich ist überbaubares Baumsubstrat zu verwenden. Im Zweifel sind für einen Baumerhalt Stellplätze zu reduzieren.</p> <p>LSBG hat einen ö.b.v. Baumsachverständigen für die Baubegleitung zu beauftragen. Diesem obliegt die Überwachung der baubegleitenden Baumpflege und des Baumschutzes im Baufeld für Tiefbau- und Leitungsarbeiten, im Bedarfsfall auch für Kampfmittelsondierungen. Die Tiefbauarbeiten müssen entsprechend der Vorgaben des seitens LSBG beauftragten ö.b.v. Baumsachverständigen durch eine baubegleitende Baumpflege ergänzt werden. Ggf. müssen zum Erhalt von Wurzelvorkommen mit dem Baumsachverständigen alternative Bauweisen abgestimmt werden.</p> <p>Erforderliche Leistungen von ö.b.v. Baumsachverständigen, Baumpflegern und Landschaftsbauern sind unabhängig von der Vergabe der Tiefbauarbeiten eigenständig zu beauftragen, eine Ausführung durch Tiefbau-Subunternehmer ist auszuschließen. Vertragstexte und erforderliche Leistungsumfänge sind mit N/MR3 abzustimmen.</p>	<p>die Auswahl der Baumart mit N/MR3 abgestimmt. Als Ersatzstandort ist eine ca. 10,00 m südlich gelegene Fläche im Kopfbereich der Mittelinsel vorgesehen.</p> <p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p> <p>Durch die Umplanung nicht mehr erforderlich.</p> <p>Ein Leitungstrassenplan wird nicht Bestandteil der Schlussverschickung.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Baubedingt erforderliche Eingriffe von Tiefbau, Leitungsbau und ggf. von Kampfmittelondierung in Wurzelbereiche sind seitens der ökologischen Baubegleitung (ö.b.v. Baumsachverständiger) fachgerecht zu dokumentieren, zu bewerten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Der ö.b.v. Baumsachverständige muss bei Maßnahmeende den Nachweis der Standsicherheit der Bestandsbäume erbringen. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben. Sollten diese Daten bei Maßnahmeende nicht vorgelegt werden, wird Stadtgrün die Bäume nicht abnehmen.</p> <p>Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu treffen. Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), letzte Änderung vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258)</li> <li>• Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. 2010, S. 350), letzte Änderung 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S.3)</li> <li>• Hamburgisches Wegegesetz (HWG) vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. 1974, S.41, 83), letzte Änderung vom 16. November 2016 (HmbGVBl. S. 473)</li> <li>• Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg (BaumschutzVO) vom 17. September 1948 (HmbBl. I 791-i)</li> <li>• Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017)</li> <li>• Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)</li> <li>• Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4), Ausgabe 1999</li> <li>• Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB12), Ausgabe 2012</li> <li>• Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen et al. (FGSV Verlag Nummer 939), Ausgabe 2013</li> <li>• Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)</li> </ul> <p>Sind die aufgeführten Rechtsnormen und Richtlinien im Bauablauf nicht vollständig anwendbar, hat sich die Bauleitung rechtzeitig an N/MR3 zu wenden, um im Einzelfall ein von den anerkannten Regeln der Technik</p>	<p>Die allgemeinen Vorgaben werden zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen.</p> <p><b>Die Maßnahme ist durch den LSBG in den Bezirksausschüssen vorzustellen. Sollten sich gegenüber der vorgestellten Erst-bzw. Zweitverschickung nachträglich gravierende Änderungen ergeben, so ist dieser veränderte Planungsstand dem Ausschuss nochmals vorzulegen.</b></p> <p><b>Kostenbeitrag</b>                      Gemäß der Änderung der Zuständigkeitsanordnung im Straßenbegleitgrün bei LSBG-Maßnahmen wird N/MR3 zu einem Träger öffentlicher Belange. Als solcher nimmt N/MR3 fachlich Stellung, beteiligt sich aber nicht an Planungsleistungen. Daher erfolgt der Hinweis, dass Kostenbeiträge für Baumschutz-und Baumpflegemaßnahmen sowie Sonderbauweisen durch einen seitens LSBG beauftragten Baumgutachter, für erforderliche Herstellungsarbeiten und Nachpflanzungen durch einen Garten-und Landschaftsarchitekten zu ermitteln sind.</p> <p><b>Quellen:</b>                      Berthold Eckebrecht, Joachim Schnitter: Parkanlage City Nord – Pflege-und Entwicklungsplan, Hamburg 2007  <a href="https://www.gartenhistorie.de/2010/01/10/city-nord/#_ftn5">https://www.gartenhistorie.de/2010/01/10/city-nord/#_ftn5</a>, aufgerufen 11.04.2019                      Nachweis Abb.2: Hamburgisches Architekturarchiv – Bestand Meyhöfer A1 /15 <a href="http://www.architekturarchiv-web.de/images/meyhoefer_a_1_15.jpg">http://www.architekturarchiv-web.de/images/meyhoefer_a_1_15.jpg</a> aufgerufen 12.04.2019</p> <p><b><u>Fachamt Bauprüfung, N/WBZ:</u></b>                      Es gibt keine Anforderungen.</p> <p><b><u>Fachamt Verbraucherschutz, N/VS:</u></b>                      Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p><b><u>Fachamt Stadt-und Landschaftsplanung, N/SL1:</u></b>                      Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.</p>	<p>Da alles ausreichend abgewogen ist, wird von einer 2. Verschickung abgesehen.</p> <p>Eine Beauftragung eines externen Baumgutachters ist nicht erforderlich und wird durch den LSBG mit eigenen fachkundigem Personal begleitet.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
11	LIG Planungsbegleitung – 451/3	Ja Mail vom 12.03.19	<p>der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen begrüßt grundsätzlich die Überplanung der Buslinie.</p> <p>Nach den vorliegenden Plänen sind 3 Teilflächen des privaten Flurstücks 1281 der Gemarkung Alsterdorf und jeweils eine Teilfläche der städtischen Flurstücke 1376 und 1306 (Verwaltungsvermögen des Bezirks) betroffen.</p> <p>Ich bitte um Prüfung, da der Zuschnitt der Linienführung teilweise unrealistisch erscheint, siehe Anlagen. Eventuell handelt es sich nur um zeichnerische Ungenauigkeiten.</p> <p>Sollten privaten Teilfläche benötigt werden, wird um einen entsprechenden Grunderwerbenauftrag gebeten. Erforderliche städtische Teilflächen müssen in das VV der BWVI überwiesen werden.</p>	<p>Die genannten Teilflächen wurden aus dem Planungsbereich entfernt.</p> <p>Es werden keine privaten Flächen oder Teilflächen in Anspruch genommen. Ein Grunderwerb wird nicht erforderlich.</p>
12	Hamburger Wasserwerke (HWW)	nein		
13	Hamburger Stadtentwässerung – G11 technische Bauherrenberatung	Ja Mail vom 29.03.19	<p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen im Bereich der oben genannten Straße Überseering ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. nur eine Planmaßnahme der HSE S 18/141 Bauzeit Februar 2025 bis März 2030 Ihr Ansprechpartner ist</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter zu verständigen.</p> <p>Bei Berücksichtigung der Hinweise aus unserer vorangegangenen Stellung der HSE vom 14.03.2019 bestehen seitens der HSE keine Bedenken gegen die Straßenbaumaßnahme.</p> <p>Bitte berücksichtigen sie auch die Hinweise der HWW, hier nochmal genannt.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten.</p> <p>Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p><b>Im Bereich Ecke Jahning befindet sich seitens HWW eine geplante Baumaßnahme der HWW A 18/0037 Bauzeit Januar 2021 bis Dezember 2021 (U5), ihre Ansprechpartnerin ist</b></p> <p><b>Zudem befindet sich Ecke Hebebrandtstraße im Bereich Bushaltestelle eine gefährdete Leitung DN 200 GG 1965. Hier müsste die Leitung vor Beginn der Baumaßnahme erneuert werden, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb s.o. in Verbindung. Ansonsten ggf. nur Regulierungsarbeiten.</b></p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>IK 21 - Management Erschließungen und Baurechtsverfahren Beauskunftung / Sicherung Anlagenbestand Infrastrukturkoordination und Stadthydrologie HAMBURG WASSER Billhorner Deich 2. 20539 Hamburg</p> <p>Mail: <a href="mailto:anlageninfo@hamburgwasser.de">anlageninfo@hamburgwasser.de</a> Internet: <a href="http://www.hamburgwasser.de">www.hamburgwasser.de</a></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>



LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>4.) Knoten 630 Überseering / Hebebrandstraße.</p> <p>Der Schaltschrankstandort kann gemäß dem Lageplan der 1. Verschickung beibehalten werden.</p> <p>Falls Sie schon über Bauphasenpläne verfügen senden Sie diese uns zu, damit HHVA diese in die Kostenermittlung bzw. Erstellung einer Teil-AU mit aufnehmen kann.</p> <p>Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen.</p> <p>Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Mittelinsel planen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können ist eine mindestbreite von 1,60m für die Mittelinsel zu empfehlen.</p> <p>Um Ihren Bautermin nicht zu gefährden benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten Verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung.</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
20	Bezirks-Seniorenbeirat	nein		
21	Verein Barrierefrei Leben e.V.	ja Mail vom 29.07.19	<p>bezüglich Ihrer E-Mail an den Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg darf ich Sie darauf hinweisen, dass mittlerweile das „Kompetenzzentrum für ein Barrierefreies Hamburg“, das u.a. vom BSVH getragen wird, auch dessen Stellungnahmen übernommen hat, so das von dort in der Regel keine Anmerkungen zu einzelnen Planungen mehr erfolgen.</p> <p>Das Kompetenzzentrum hat am 25.4. zur o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><i>Sehr geehrte Damen und Herren,</i></p> <p><i>das „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ wird vom Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg, der Hamburger LAG und dem Verein „Barrierefrei Leben“ gemeinsam getragen. Die Stellungnahmen werden zwischen den Trägervereinen abgestimmt. Insofern erfolgt von dort keine eigene Stellungnahme.</i></p> <p><i>Zu o.g. Vorhaben möchten wir wie folgt anmerken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Die aus Denkmalschutzgründen vorgesehenen unterschiedlichen Beläge und Pflasterstreifen im Bereich der Nebenanlagen sehen wir äußerst kritisch. Die Orientierung für Menschen mit einer Sehschädigung, Menschen mit kognitiven Einschränkungen oder auch lediglich ortsunkundiger Menschen wird stark beeinträchtigt, da hierdurch Scheinwege und scheinbare funktionelle Zuordnungen geschaffen werden.</i></li> <li>- <i>Ganz besonders problematisch wird dies durch den vorgesehenen Pflasterstreifen, der die alte Bordlinie nachvollziehen soll. Da Pflasterstreifen generell in taktilen Leitsystemen eingesetzt werden und im vorliegenden Fall auch das vorhandene System von Bodenindikatoren berührt bzw. überlagert wird, kommt es für blinde Menschen zu Falschinformationen bzw. Missverständnissen, die sehr gefährliche Folgen haben können, z.B. an Querungen oder entlang von Radwegen.</i></li> <li>- <i>Generell steht die Denkmalswürdigkeit der Geschäftsstadt Nord aufgrund der städtebaulichen und sozioökonomischen Implikationen außer Frage, allerdings ist auffallend, dass Gebäude und Brückenanlagen relativ freigiebig entfernt wurden, da sie aktuell nicht mehr nutzbar sind. Dass nun die Straßengestaltung als Projektionsfläche für Stadthistorie erhalten muss und dadurch Gefahrensituationen entstehen, ist nicht nachvollziehbar.</i></li> <li>- <i>Die Einbindung der künftigen U-Bahn-Haltestelle erfolgt lediglich durch nachrichtliche Darstellung der Zugänge. Hier sind weitere Planungen hinsichtlich der Auffindbarkeit der Eingänge für Menschen mit einer Seheinschränkung, zu Stellplätzen für Kfz und Fahrräder (Radabstellanlagen, Parkplätze), Bushaltestellen etc. erforderlich. Hier sind im Sinne barrierefreier Mobilitätsketten auch Anpassungen bzgl. der Barrierefreiheit erforderlich. Wir bitten in diesem Zusammenhang darum, in die weitere Planung engmaschig einbezogen zu werden.</i></li> <li>-</li> <li>- <i>Die Fußwegebeziehungen sind tlw. unübersichtlich, v.a. im Bereich schmaler Gehwege wie an der Hst. Überseering West.</i></li> <li>-</li> <li>- <i>Die Richtungsfelder an Radwegquerungen müssen generell 2 m breit sein.</i></li> <li>- <i>Gehwegüberfahrten dürfen keinesfalls mit Großpflaster versehen sein, da dies erhebliche Probleme für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen mit sich bringt, v.a. für Nutzerinnen und Nutzer von Rollstühlen und Rollatoren. Hier ist ein kleinfugiger, griffiger und ebener Bodenbelag erforderlich.</i></li> <li>-</li> <li>- <i>Gehwegüberfahrten mit einer Breite &gt; 6 m und/oder einer zu erwartenden höherfrequenten Nutzung durch Fahrzeuge müssen gem. ReStra mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ausgestattet werden.</i></li> </ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und entsprechend den Einzelpositionen abgewogen.</p> <p>Der Pflasterstreifen (alte HB-Linie) stellt nur eine optische Linie dar. Sie zeigt den Verlauf der gegenwärtig bestehenden Hochbordanlage.</p> <p>Es werden zusätzlich taktile Streifen etc. an den Zugängen zur U-Bahn in die Planung übernommen.</p> <p>Eine Abstimmung mit der Planung der HHA hinsichtlich von Radbügeln wird erfolgen.</p> <p>Unter der Nutzung der aufgegebenen Radwegflächen entstehen ausreichend breite Gehwege. Wird übernommen.</p> <p>Um den Anforderungen des Denkmalschutzes gerecht zu werden, müssen die Grundstückszufahrten wieder mit Großpflastersteinen hergestellt werden. Steine mit geschnittener Oberfläche sind in den Gehwegbereichen vorgesehen.</p> <p>Sämtliche Gehwegüberfahrten werden mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ausgestattet. Eine Ausstattung der Gehwegüberfahrten mit nicht kontrastierenden Richtungs-</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahring bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- LSA müssen überall mit akustischen <u>und</u> taktilen Signalgebern ausgestattet sein.</li> <li>- Im Plangebiet müssen nach der 3 % Regel gem. ReStra 6-7 Parkstände für schwerbehinderte Menschen eingerichtet werden.</li> <li>- Angesichts der komplexen Planung und der Vielzahl von Anmerkungen halten wir es für äußerst sinnvoll, nach entsprechendem Planungsfortschritt eine zweite Verschickung oder eine andere Möglichkeit der Erörterung vorzusehen.</li> </ul>	<p><i>feldern ist nicht vorgesehen. Es ist keine höherfrequentierte Nutzung der Gehwegüberfahrten durch Fahrzeuge zu erwarten.</i></p> <p>Die LSA werden entsprechend ausgestattet. Es werden Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen.</p> <p>Da alles ausreichend abgewogen ist, wird von einer 2. Verschickung abgesehen.</p>
22	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.	nein		
23	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.	nein		
24	HVV	nein		
25	Hamburger Hochbahn AG (HHA AG)	Ja Mail vom 24.04.19	<p>Anbei die Stellungnahme der Hochbahn zur oben genannten Verschickung:</p> <p><b>Allgemeine Haltestellenausstattung:</b> Wir begrüßen die verlängerten Bushaltestellen und den vergrößerten Wartebereich für unsere Fahrgäste. Aufgrund der Haltestellenlänge bitten wir im mittleren und hinteren Bereich den Haltestellenmast (VZ 224) an allen geplanten Bushaltestellen zu wiederholen. Dabei bitte wir auf ausreichend Abstand zum Bordstein, damit auch Rollstuhlfahrer gefahrlos aussteigen können (mind. 2,5 m).</p> <p>Des Weiteren bitten wir um eine einheitliche Markierung an den Bushaltestellen. So sollte die Grenzmarkierung nicht direkt am 1. Haltestellenmast beginnen, sondern schon in Fahrtrichtung vor dem Mast, so dass dadurch der Beginn des Ausfahrtsbereichs des Busses frei von parkenden PKWs gehalten werden kann.</p> <p>Außerdem möchten wir darauf hinweisen, dass der Auffindestreifen zu den Bushaltestellen über den Bestandsradweg geführt wird. Da dort ggf. doch mit Radverkehr zu rechnen ist, könnte es hier zu Gefahrensituationen zwischen sehbeeinträchtigten Menschen und Radfahrern kommen.</p> <p><b>Anmerkung zu Lageplan Blatt 4:</b> Die Bushaltestelle auf der südlichen Fahrbahn ist im hinteren Bereich wie eine Art Busbucht mit einer vorgezogenen Nase geplant. Wir bitten auf diese Nase zu verzichten, damit auch der zweite dort haltende Bus komplett parallel am Bordstein halten kann und somit den barrierefreien Ausstieg ermöglicht.</p> <p><b>Anmerkung zu Lageplan Blatt 2:</b> Innerhalb der Bushaltestelle auf der westlichen Straßenseite befindet sich im hinteren Bereich eine Zufahrt. Wir bitten auch in diesem Bereich die Blindenleitlinie bis zum Ende der Bushaltestelle durchzuziehen (vgl. z.B. Bushaltestelle „U Gänsemarkt“ in Richtung Stephansplatz“).</p> <p><b>Anmerkung zu Lageplan Blatt 1:</b> Die Bushaltestelle auf der westlichen Straßenseite befindet sich kurz vor einer Lichtsignalanlage. Auf Höhe des Einstiegsfeldes befindet sich eine gestrichelte Fettstrichmarkierung. Wir bitten auf diese Markierung zu verzichten, da der Bus auch beim Sperrsignal vor bis zur LSA fährt. Ggf. ist es stattdessen sinnvoll, die Haltlinie des geradeaus verkehrenden Individualverkehrs um rund 15 Meter zurück zu verlegen, so dass sich der Bus während der Rotphase als Pulkführer vor den Individualverkehr setzen kann.</p>	<p>Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Wird in die Planung übernommen.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Bestandsradweg sondern um einen Gehweg mit einer abweichenden Befestigung.</p> <p>Auf die „Nase“ wird verzichtet.</p> <p>Die Verlängerung der taktilen Leitlinie wird in die Planung übernommen.</p> <p>Dem Wunsch soll grundsätzlich nachgekommen werden, muss aber mit der VD abgestimmt werden.</p> <p>Wird in der Planung berücksichtigt.</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Beachten Sie des Weiteren bitte die mit uns abgestimmte Stellungnahme der Wall GmbH bezüglich der Fahrgastunterstände.	
26	Hamburger Hochbahn (HHA AG) Fachbereich Ingenieurbauwerke TBB 13	nein		
27	Switch	nein		

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
28	P+R Betriebsgesellschaft mbH	Ja wwb-space-2	<p style="text-align: center;"><b>P + R-Betriebsgesellschaft mbH</b></p>  <p><small>P + R-Betriebsgesellschaft mbH • Postfach 10 27 20 • D-20019 Hamburg</small></p> <p><b>Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer</b> GF/PB   Projekt Busbeschleunigung Sachsenfeld 3-5 20097 Hamburg</p> <p>per Mail an: LSBG-11817.Verschickung@wwb-space-2.de</p> <p>Unser Zeichen Kn</p> <p style="text-align: right;">Steinstraße 20 D-20095 Hamburg Telefon (040) 32 88-25 53 Telefax (040) 32 88-28 74 info@pr.hamburg www.pr.hamburg</p> <p style="text-align: right;">Büro: Burchardstraße 19 Sie erreichen uns mit der U1 (Meßberg) und U3 (Mönckebergstraße) sowie den Buslinien 4, 5, 6, 31, 35, 36, 37, 109 (Gerhart-Hauptmann-Platz)</p> <p style="text-align: right;">Datum 10.04.2019</p> <p><b>Busbeschleunigung MetroBuslinie 20; westl. Überseering von Jahning bis Hebebrandstraße</b> <b>Ihr Schreiben vom 04.03.2019</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 04.03.2019 zur o. g. Baumaßnahme bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme an der Plangenehmigung. Die Unterlagen haben wir am 04.03.2019 mit der Anforderung zur Stellungnahme bis zum 25.04.2019 erhalten.</p> <p>Die bei uns eingegangenen Unterlagen setzen sich zusammen aus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erläuterungsbericht</li> <li>2. Übersichtsplan, Zeichnungs-Nr.: 17-11817-01-01</li> <li>3. Lageplan, 7 Stück, Zeichnungs-Nr.: 17-11817-04-00 – 17-11817-04-06</li> </ol> <p>Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH hat den Auftrag das B+R-Entwicklungskonzept an 133 <b>Schnellbahnhaltstellen</b> bis zum Jahr 2025 umzusetzen und die Radabstellplätze im Haltestellenumfeld (Bike+Ride-Stellplätze) zu betreiben.</p> <p><b>Im Rahmen der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzepts ermittelt die P + R-Betriebsgesellschaft mbH zusammen mit der Arbeitsstelle Radverkehr, BWVI auf Basis der vorliegenden Grundlagen für Neu- und Ausbauvorhaben an Haltestellen die zukünftig zu erwartenden Bedarfe (Anzahl und Flächenbedarf) für B+R-Stellplätze im Haltestellenumfeld. Der für den ruhenden Radverkehr (B+R) erforderliche Flächenbedarf steht an Haltestellen oft nur in geringem Umfang zur Verfügung, sodass es von außerordentlicher Wichtigkeit ist, dass bei Neu- und Ausbaumaßnahmen die Flächen im Zuge des Planverfahrens von den jeweiligen Vorhabenträgern berücksichtigt werden.</b></p> <p>Im Planungsraum der überreichten Planunterlagen betrifft dies die geplante U5-Haltestelle City Nord. Es wird unsererseits darauf hingewiesen, dass in einem Aktionsradius von 50 bis ca. max. 100 Metern um die Haltestellenzugänge geeignete Flächen für B+R-Stellplätze in der weiteren Planung zu sichern und als B+R-Abstellplätze einzurichten sind. Idealerweise befindet sich eine B+R-Anlage im direkten Anschluss der Zugangsfläche vor den Bahnsteigzugängen. B+R-Abstellflächen bilden dabei einen wichtigen Anknüpfungs-</p>	<p><i>Im Zuge der Planung der Bushaltestellen sind Abstellplätze für Fahrräder in Form von Radbügeln geplant</i></p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>punkt zwischen Rad und Bahn und sind <b>nicht verzichtbar</b>. Gemäß den Qualitätskriterien des B+R-Entwicklungskonzeptes der FHH sind neben der ausreichenden Anzahl an Stellplätzen weitere Qualitätskriterien bei der Planung zu berücksichtigen. So sind von der Gesamtanzahl an B+R-Stellplätzen 20 % als gesicherte (vermietbare) und 50 % der öffentlich zugänglichen als überdachte Stellplätze vorzusehen. Je Fahrradstellplatz ergibt sich gemäß B+R-Entwicklungskonzept ein minimaler Flächenbedarf von 2,25 m<sup>2</sup>. Für die B+R-Anlagen an der Haltestelle City Nord liegt seitens der P + R-Betriebsgesellschaft mbH noch keine Planung vor. Daher erfolgt die Stellungnahme unter Berücksichtigung der aktuellen Planung der Haltestellenzugänge und den daraus ermittelten, potentiellen Bike+Ride-Standorten.</p> <p><b>Auf Basis des von der Hochbahn prognostizierten Fahrgastaufkommens an der U5-Haltestelle City Nord sowie unserer erfahrungsgemäßen Einschätzung halten wir einen Grundbedarf von ca. 75 - 100 Fahrradabstellplätzen (FSP) in einer Erstausrüstung des Haltestellenumfeldes für erforderlich. Je Fahrradstellplatz ist gem. B+R-Entwicklungskonzept ein Mindestbedarf von rd. 2,25 m<sup>2</sup> vorgeschrieben. Das heißt, es wird eine Gesamtfläche von rd. 225 m<sup>2</sup> in den Nebenflächen für das Abstellen von Fahrrädern benötigt.</b></p> <p><b>Vorschläge für potentielle B+R-Flächen mit entsprechender Möblierung innerhalb des Planungsgebiets sind in den vorgelegten Planunterlagen dargestellt und dem Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 1 - 2). Eine Umsetzbarkeit ist im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen.</b></p> <p>Neben den prognostizierten Ausbaubedarfen und Flächengrößen an allen Haltestellen sind neben den genannten Mindestflächen auch geeignete Erweiterungsflächen für B+R planerisch zu prüfen. Für die Zukunft ist ein Radverkehrsanteil für die FHH von 25 % angestrebt. D.h. es sind die zu erwartenden Bedarfe an Radstellplätze derzeit nur unter dem heutigen Nutzerverhalten prognostizierbar. Die ersten Erfahrungen attraktiver Haltestellenumfelder zeigen eine sehr gute Kundenannahme und hohe Akzeptanz der Anlagen. Mit zunehmender Attraktivierung und weiterem Ausbau der Radinfrastruktur (Radspuren, Velorouten) und der Zunahme des Einzugsradius des Rades durch Pedelecs etc. ist auch mit einer weiteren Zunahme an Stellplatzbedarfen zu rechnen. Welche genauen zukünftigen Dimensionierungsansätze hieraus resultieren ist derzeit nicht absehbar, der Flächenbedarf zeigt jedoch eine steigende Tendenz. Daher sind in diesem Planungsstadium auch über die o. g. Angaben hinausgehende, potentielle Erweiterungsflächen für B+R-Anlagen im Haltestellenumfeld in ausreichendem Umfang planerisch zu sichern.</p> <p><b><u>Ergänzung Drucksache 21/15618</u></b>  <b>Zusätzlich wird auf Basis der Drucksache 21/15618 vom 02.01.2019 sowie aufgrund der im Planungsraum enthaltenen Bushaltestellen und dem damit verbundenen erhöhten Fahrgast- und Pendleraufkommen im Bereich des Überseerings ein Grundbedarf von ca. 10 Fahrradstellplätzen an jeder der geplanten Bushaltestelle unsererseits empfohlen. Vorschläge für potentielle Flächen für das Fahrradabstellen an den Bushaltestellen innerhalb des Planungsgebiets sind in den vorgelegten Planunterlagen ergänzt worden und dem Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 2 - 6). Eine Umsetzbarkeit ist im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen.</b>  <b>Die Planung, Realisierung und der Betrieb dieser Fahrradstellplätze kann jedoch nicht durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH erfolgen.</b></p> <p>Wir bitten um Prüfung und Mitteilung, wie unsere Anmerkungen in Ihrer Planung Berücksichtigung gefunden haben.</p> <p>Für Rückfragen sowie die Einbindung in die weiteren Planungen stehen wir für alle Beteiligten gerne zur Verfügung und verbleiben</p> <p>mit freundlichen Grüßen</p>	

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
29	VHH Betriebshof Schenefeld	nein		
30	VHH Betriebshof Bergedorf	nein		
31	Ingenieurbüro LOOS-STUEMUND	./.		
32	Taxenverbände	nein		
33	Werbeträger	Ja	<p><b><u>WALL GmbH</u></b></p> <p><b><u>Blatt 0.</u></b>  <b>1. FGU15124, Hst. Überseering (West) Fahrtrichtung New-York-Ring</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden.                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe</p> <p><b><u>Blatt 1.</u></b>  <b>1. FGU15008, Hst. New-York-Ring Fahrtrichtung Jahning</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher am neuen (s. Planausschnitt) Abfahrtsbereich ein.                      Darüber hinaus bitten wir am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen:                      H-Mast/WT ca. 1,50 m                      Dach/Bord ca. 2,00 m                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p><b>2. FGU15011, Hst. New-York-Ring Fahrtrichtung Hebebrandstraße</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher am neuen (s. Planausschnitt) Abfahrtsbereich ein.                      Darüber hinaus bitten wir am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen:                      H-Mast/WT ca. 1,50 m                      Dach/Bord ca. 2,00 m                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p><b><u>Blatt 2.</u></b>  <b>1. FGU15007, Hst. Sydneystraße Fahrtrichtung Jahning</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden..                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p><b>2. FGU15125, Hst. Sydneystraße Fahrtrichtung Hebebrandstraße</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden..                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p>	<p>Die geplanten Standorte und Abstände entsprechen den Anforderungen. Die Darstellung der Fahrgastunterstände wird ergänzt.</p>

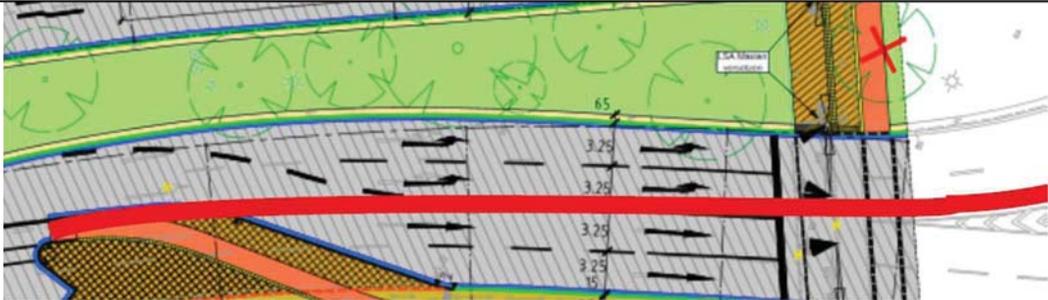
Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><b>Blatt 4.</b>  <b>1. FGU15138, Hst. Manilabrücke Fahrtrichtung Sydneystraße</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden..                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p><b>2. FGU15139, Hst. Manilabrücke Fahrtrichtung Hebebrandstraße</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden..                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p><b>Blatt 5.</b>  <b>FGU15006, Hst. Kapstadtring Fahrtrichtung Manilaweg</b>                      Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden..                      Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                      4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>	
34	ADFC	Ja	<p><b>Stellungnahme des ADFC zur 1. Verschickung Überseering West</b> <span style="float: right;"><b>04.2019</b></span>                      1. Vorbemerkung und Zusammenfassung                      Wir begrüßen, dass der Radverkehr fast durchgehend auf Radfahrstreifen verlegt wird und dass damit auch eindeutig Einrichtungsverkehr vorgegeben ist. Auch die Reduzierung der Fahrstreifen sehen wir als sinnvoll an sowie die Herstellung von Gehwegen.                      Bei der daraus resultierenden Aufteilung der Flächen sehen wir allerdings noch Verbesserungspotential.                      Es fällt unangenehm auf, dass diese Planung die U5-Planung nur ansatzweise integriert, obwohl letztere zuerst umgesetzt werden soll.</p> <p>Als Beispiele führen wir die fehlende Planung großzügiger Radabstellplätze bzw. einer B+R-Anlage im unmittelbaren Haltestellenumfeld auf sowie die unglückliche Platzierung einer Auffahrt mitten in der Bushaltestelle, die über Jahre den Anschluss der U5 nach Süden herstellen wird.</p> <p>Ob die zukünftige Verkehrsbelastung eine Aufweitung an den Enden jeweils aus einer auf vier Fahrspuren rechtfertigt, sollte geprüft werden. Die geplante Verbesserung des ÖPNV durch die U5 wird eine weitere Verringerung des Kfz-Verkehrs nach sich ziehen. Die große Anzahl an Spuren erscheint aber bereits heute nicht mehr zeitgemäß. Auch die Herstellung von unnötig vielen zusätzlichen Parkplätzen, die sich durch den U-Bahn-Anschluss erübrigen bzw. falsche Anreize setzen, aber einen erheblichen Eingriff in die dort durch den U-Bahn-Bau unberührte Denkmalsubstanz bedeuten, sehen wir kritisch.</p>	<p>Die nachträglich zur Verfügung gestellten Planungen der HHA wurden nachrichtlich in die Planung aufgenommen.</p> <p>An den Bushaltestellen werden Radbügel vorgesehen. Die Festlegung zur Position der Zufahrt wurde von Seiten des BA HH-Nord betrieben und in einem umfangreichen Abstimmungsprozess mit der HHA final bestätigt.</p> <p>Eine Prüfung der notwendigen Aufstelllängen erfolgte und wird in die Planung übernommen.</p> <p><i>Am Anschluss zur der Einmündung Hebebrandstraße wird der rechte Fahrstreifen zum Bussonderfahrstreifen eingerichtet.</i></p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahnring bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Im Erläuterungsbericht werden die Radwege als benutzungspflichtig beschrieben, die Benutzungspflichten in Überseering und Sydneystraße sind allerdings aufgehoben. Eine gemeinsame Behandlung des Rad- und Fußverkehrs in Erläuterungsberichten wird den sehr unterschiedlichen Bedürfnissen dieser Verkehre nicht gerecht, es sind auch in dieser Planung ja durchgehend unabhängige Führungen vorgesehen.</p> <p>Diese Punkte, die wir noch kritisch sehen, werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Breite der Fahrstreifen und Radfahrstreifen</li> <li>2. Linksabbiegen in den Jahnring / dritte Furt im Knoten Jahnring</li> <li>3. Radwegaufleitung Südseite Jahnring</li> <li>4. Radfahrstreifen ab Jahnring</li> <li>5. Radfahrstreifen in Sydneystr. Richtung Westen und Radwegaufleitung</li> <li>6. Radwegableitung Sydneystraße und Markierung des Radfahrstreifens</li> <li>7. Linksabbieger in den Halifaxweg</li> <li>8. Bäume erhalten (Pläne 3 und 4)</li> <li>9. Radverkehrsführung im Knoten Hebebrandstraße</li> <li>10. Fahrradabstellanlagen</li> </ol> <p>2. Detaillierte Analyse und Bewertung</p> <p>2.1 Breite der Fahrstreifen und Radfahrstreifen Insgesamt stehen im Überseering ausreichend Verkehrsflächen zur Verfügung. Die Radfahrstreifen sollten daher durchgehend mindestens im Regellaß von 2,25m vorgesehen werden. Bei einem Fahrstreifen von 3,75m ist es aus unserer Sicht sinnvoll, die Aufteilung noch zugunsten des Radfahrstreifens zu verschieben, da damit der Abstand beim Vorbeifahren in der Regel vergrößert wird. Dies gilt auch und ganz besonders für die Radfahrstreifen, die zwischen Kfz-Fahrspuren verlaufen. Denn anders als zu parkenden Autos hin gibt es hier keinen Sicherheitsraum jenseits der Markierung. Und nicht allen Autofahrenden ist bekannt, dass trotzdem Sicherheitsabstände eingehalten werden müssen. Im Linksabbieger in die Sydneystraße sind für Radfahrende zwischen zwei Kfz-Spuren 1,60m und für die Kfz nach links 4,40m vorgesehen, dies sollte unbedingt angepasst werden.</p> <p>2.2 Linksabbiegen in den Jahnring / dritte Furt im Knoten Jahnring Im Knoten Jahnring / Überseering gibt es nur östlich eine Querung über den Jahnring. Radfahrende, die aus dem Überseering links abbiegen wollen, werden die Furt über den Überseering links fahrend nutzen und damit entgegen kommende Radfahrende und sich selbst gefährden. Die Fahrt ist außerdem umständlich: Aufteilung auf den Radweg, dann zwei signalisierte Querungen. Wir schlagen vor, den Radfahrstreifen aus Überseering gerade weiter zu führen und nicht zwangsaufzuleiten. Er muss rechts der Linksabbiegespuren verlaufen, siehe auch Skizze im Abschnitt 2.9 zur Hebebrandstraße.</p> <p>2.3 Radwegaufleitung Südseite Jahnring Eine Aufleitung auf der Südseite des Jahnrings sollte für direkt links abbiegende Radfahrende in jedem Fall hergestellt werden, damit man nicht unnötig lange auf der Fahrbahn des Jahnrings weiter fahren muss.</p> <p>2.4 Radfahrstreifen ab Jahnring Der Radfahrstreifen im Überseering (Richtung Norden) sollte bereits am Jahnring beginnen. Die Breitenverhältnisse sind nicht anders als in den übrigen Abschnitten. Es ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll, gerade im Bereich einer Bushaltestelle einen baulichen Radweg aufrecht zu erhalten, der außerdem noch eine Einfahrt quert, bevor er auf den Radfahrstreifen geleitet wird. Das erzeugt unnötige Konflikte und Gefahren. Der Radfahrstreifen in den Überseering sollte am Jahnring durch z. B. eine kleine Insel geschützt beginnen. Andernfalls</p>	<p>Der EB wird angepasst.</p> <p>2.1 Die Breite der Kfz-Fahrstreifen wird zugunsten des Radfahrstreifens schmaler geplant.</p> <p>2.2 Die Einmündung Überseering (West) in den Jahnring wird im Zuge einer gesonderten Maßnahme umfassend umgestaltet.</p> <p>2.3 –wie 2.2-</p> <p>2.4 –wie 2.2-</p>

LSBG-Projekt Busbeschleunigung M20, Jahning bis Hebebrandstraße, externer Abwägungsvermerk

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>fahren möglicherweise Autofahrer*innen aus Jahning (West) nach Überseering über diesen Streifen. (Vergleich Situation Nordheimstraße nach Eichenlohweg).</p> <p>2.5 Radfahrstreifen in Sydneystr. Richtung Westen und Radwegaufleitung Die Radverkehrsanlage in der Sydneystraße Richtung Westen sollte auch als Radfahrstreifen markiert werden, nicht als Schutzstreifen. Wegen der geringen Verkehrsbelastung und der ohnehin nicht angeordneten Benutzungspflicht fahren viele dort auf der Fahrbahn weiter. Eine deutlichere Kennzeichnung, dass das vorgesehen ist, wäre wünschenswert: Die Markierung sollte noch ein Stück nach Beginn des Radweges weiter laufen. Auch sollte der Streifen am Ende nicht schmaler werden, sondern in voller Breite enden. Beispiele dazu: <a href="https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/radfahrstreifen-endet-als-weiche/">https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/radfahrstreifen-endet-als-weiche/</a> Eine Durchpflasterung des Radweges in der Einfahrt zur Postbank, die offenbar so hoch frequentiert ist, dass eine eigene Abbiegespur eingerichtet ist, wäre wünschenswert, auch wenn dies knapp außerhalb des Planungsbereiches liegt.</p> <p>2.6 Radwegableitung Sydneystraße und Markierung des Radfahrstreifens Die Ableitung des Radweges in der Sydneystraße Richtung Osten berücksichtigt nicht die Radfahrenden auf der Fahrbahn. Hier sollte die Nebenflächen-Nase für die Ableitung nur so viel wie nötig in die Fahrbahn ragen, um nicht die dort fahrenden Radfahrenden zu behindern. Der Radfahrstreifen sollte für das Einordnen der rechtsabbiegenden Kfz unbedingt erst ab dort gestrichelt markiert werden, wo der Kfz-Abbiegestreifen tatsächlich beginnt, damit die Radfahrenden schon deutlich vor der Verfechtungsstrecke auf dem Radfahrstreifen fahren. Der Radfahrstreifen darf nicht wie eine verlängerte Aufstellfläche des Abbiegers wirken und muss frei gehalten werden.</p> <p>2.7 Linksabbieger in den Halifaxweg Im Linksabbieger in den Halifaxweg sollten Fahrradsymbole für alle Verkehrsteilnehmer verdeutlichen, dass der Streifen auch für Radfahrende vorgesehen ist.</p> <p>2.8 Bäume erhalten (Pläne 3 und 4) Die Mittelinsel wird schmaler, dafür sollen etliche Bäume gefällt werden, die zu nah am Bordstein stehen, das ist aus unserer Sicht inakzeptabel. Hier soll laut Planung Platz umverteilt werden für neu eingerichtetes Schrägparken und eine 3,75m breite Fahrspur, die zu überhöhter Geschwindigkeit einlädt. Gleichzeitig sollen Bäume gefällt werden und der Radfahrstreifen wird mit 1,60m sogar untermaßig geplant. Hier wird im Bestand längs am Fahrbahnrand geparkt, die Schaffung zusätzlicher Parkplätze steht den Zielen des Senats entgegen, den Modal Split zugunsten von Rad, Fuß und ÖPNV zu verändern. Die Anbindung wird mit der weiteren U-Bahn-Linie sogar deutlich verbessert.</p> <p>2.9 Radverkehrsführung im Knoten Hebebrandstraße Der Radverkehr sollte im Knoten Hebebrandstraße im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs weiter auf den Fahrbahnen geführt werden. Radfahrstreifen sind auch in der Hebebrandstraße vorgesehen, es ist nicht sinnvoll, Radfahrende ausgerechnet im Knoten auf Radwege zu leiten.</p>	<p>2.5 Die geplante Fahrbahnmarkierung erfolgt in Abstimmung mit VD.</p> <p>Die Grundstückszufahrt befindet sich außerhalb des Planungsbereiches.</p> <p>2.6 Die Markierung wird angepasst. (siehe VD)</p> <p>2.7 Die Piktogramme werden in die Planung übernommen.</p> <p>2.8 Die Geometrie der vorhandenen Mittelinseln wird nahezu unverändert belassen und auf das Schrägparken verzichtet. Der Radfahrstreifen wird in einer Breite von 2,25 m vorgesehen.</p> <p>2.9 Da im Einmündungsbereich Hebebrandstraße/Überseering die Radwegführung in der Nebenanlage auf einem baulichen Radweg erfolgt, wird von einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgesehen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligte Stelle/Träger	Antwort ja / nein	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			 <p>Abb. 1: Prinzipieller Verlauf Radfahrstreifen Richtung Hebebrandstr.</p> <p>Wie am Jahning vorgeschlagen, könnte der Radfahrstreifen gerade weiter geführt rechts neben den Linksabbiegespuren verlaufen und ein direktes Abbiegen in die Hebebrandstraße ermöglichen, wie in ubb.1 in Rot zur Verdeutlichung eingezeichnet.</p> <p>Ein Radfahrstreifen geradeaus muss von diesem abzweigen und am rechten Fahrbahnrand bis zur LSA führen. Dafür sollte auf (mindestens) eine der vier Kfz-Spuren verzichtet werden (je nach Verkehrszahlen für links oder geradeaus). Des Weiteren müsste wohl der Bordstein ein Stück versetzt werden, allerdings wäre diese Änderung nicht so gravierend wie die Herstellung der „Nase“ zur Radwegaufleitung.</p> <p>Zumindest aber sollte die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens nicht durch eine Zwangsaufleitung auf den Radweg unterbunden werden, also die Aufleitung als Weiche gestaltet werden.</p> <p>Auf der östlichen Seite sollte wiederum kein baulicher Radweg auf Höhe der Haltestelle verlaufen. Auch in diesem Bereich quert der Radweg noch eine Einfahrt, Radfahrende sind durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge gefährdet oder blockiert, da diese i.d.R. an den Fahrbahnrand heran fahren und dort warten, um sich einzuordnen.</p> <p><b>2.10 Fahrradabstellanlagen</b></p> <p>Die Abschnitte zum ruhenden Verkehr treffen keine Aussagen zum Fahrradparken. Wir finden in der gesamten Planung keine Aussagen darüber, ob überhaupt Abstellbügel für Fahrräder vorgesehen sind.</p> <p>Wir bitten unbedingt darum, in angemessener Zahl Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen. Es sollten auf jeden Fall so viele Fahrräder wie Autos abgestellt werden können. Ganz besonders im Bereich der Bushaltestellen und der Haltestelle der U-Bahn muss es größere Anzahlen von Abstellmöglichkeiten geben. Wünschenswert wäre eine Bike+Ride-Anlage an der U-Bahn-Station mit einem Angebot über einfache Abstellbügel hinaus.</p> <p><b>Autoren:</b></p> <p><b>Ansprechpartner:</b></p> <p>ADFC Hamburg. Bezirksaruppe Hamburg-Nord</p>	<p>Der geplante bauliche Radweg wird bei Stat. 11+075 auf den Radfahrstreifen geführt. Der Abstand zwischen Bordstein und baul. Radweg beträgt ca. 5,0 m.</p> <p>2.10 Fahrradbügelstandorte sind an den Bushaltestellen vorgesehen.</p> <p>Über die bestehende Planung hinaus können zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Niedergängen der U-Bahnstation New-York-Ring eingerichtet werden.</p>

Bearbeitungsstand: 15.12.2020

Bearbeitet:

