

Schlussverschickung

Abwägung der zur Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 14.04.2015 eingegangenen Stellungnahmen

Externer Verteiler

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
<p>VD 513 vom 29.02.2016</p>	<p>Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen hinsichtlich etwaiger Wegweisungsanpassungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass die in den Unterlagen eingetragenen/ eingezeichneten Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung in dieser Form ausgeführt werden können. Die erforderliche straßenbehördliche Anordnung ist vor Schlussverschickung hier zu beantragen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>VD 51+52 vom 31.03.2016</p>	<p><u>Radverkehrsführung:</u> Der Radverkehrsführung wird grundsätzlich zugestimmt. Der südliche Schutzstreifen ist in den Lageplänen 14/12071-04-02, 14/12071-04-01 und 12/12071-04-03 mit Piktogrammen (Sinnbild „Fahrrad“ ohne Kreis) in regelmäßigen Abständen zu versehen. Im Lageplan mit der Zeichnungs-Nr.: 14/12406-04-01 entfallen beide RVZ 239 StVO für den nördlichen Gehweg. Dieses Verkehrszeichen ist gem. VwV-StVO nur noch in den Fällen erforderlich, in denen sich die Zweckbestimmung des Straßenteils als Gehweg nicht aus dessen Ausgestaltung ergibt. Das Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radverkehr frei) darf allein aufgestellt werden. Die Radverkehrsführung Rolfinckstraße / Farmsener Weg über die Saseler Chaussee ist im Knotenbereich auf der Südseite dem aktuellen technischen Stand entsprechend stetig, geradlinig und radverkehrsfreundlich aufgetragen. Dies sollte auch so auf die nördliche Seite übertragen werden.</p>	<p>Die Piktogramme wurden ergänzt.</p> <p>Die RVZ 239 wurden aus der Planung entfernt.</p> <p>Die Planung wurde entsprechend angepasst.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>In der vorliegenden Planung wurden lediglich die Radfahrer berücksichtigt, die auf den nicht benutzungspflichtigen nördlichen Radweg des Farmsener Wegs ankommen. Prioritär soll der Radverkehr jedoch auf der Fahrbahn geführt werden. Daher sollte geprüft werden, ob der Radverkehr auf der Nordseite im Farmsener Weg mittels einer Berliner Lösung auf Fahrbahnniveau gebraucht werden kann, um im Anschluss mit einer geradlinigen Radfahrerfurt über den Knoten geführt zu werden. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob die Führung auf der Fahrbahn in einem Radfahrstreifen bereits ab dem Volksdorfer Weg vorgenommen werden kann.</p> <p>Die Aufstelltaschen für indirekt linksabbiegende Radfahrer müssen jeweils mit einem Radfahrersignal versehen und nach Möglichkeit in die Nebenflächen verlegt werden. Negative Erfahrungen aus bereits umgesetzten Planungen mit unsignalisierten Aufstellflächen im Fahrbahnbereich erfordern diese Nachbesserung.</p> <p>Die Ableitung des Gehweges auf den Schutzstreifen im Lageplan mit der Zeichnungs-Nr.: 14/12071-04-01 ist ohne die Anordnung des RVZ 237 StVO vorzusehen.</p> <p><u>Lichtsignalanlagen:</u></p> <p>Die VD 52, als zuständige Straßenverkehrsbehörde für lichtzeichen-geregelte Knoten und Einmündungen, kann zu der vorliegenden Planung im LZA - Bereich, erst eine konkrete Aussage machen, wenn sie prüfungsfähige Unterlagen (Signalzeitenpläne) erhalten hat.</p>	<p>Die Planung wurde angepasst und die Radfahrer aus Richtung Farmsener Weg vor dem Knoten auf die Fahrbahn geführt.</p> <p>Eine Anpassung der Radverkehrsführung östlich des Knotens Saseler Chaussee / Rolfinckstraße / Farmsener Weg ist im Zuge dieser Planung nicht vorgesehen.</p> <p>Die Radfahrersignale wurden ergänzt.</p> <p>Das RVZ 237 wurde aus der Planung entfernt.</p> <p>Die Unterlagen werden nach Aufstellung zur Prüfung zur Verfügung gestellt.</p>
Polizei - VT 441	keine Stellungnahme eingegangen	
BIS - F 042	keine Stellungnahme eingegangen	
BSW-LP14 vom 08.03.2016	Angeregt wird eine Überprüfung, ob es im Bereich des Bahnhofs Ersatzstandorte für Baumpflanzungen gibt. Anhand des Luftbildes ist das Straßenbegleitgrün hier vergleichsweise dünn ausgeprägt, s.	Es wurden Baumpflanzungen ergänzt. Anzahl und Umfang wurden in Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek geprüft.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>Anlage. Es gibt sicherlich aus anderen bezirklichen oder auch auf die Gesamtstadt bezogene Maßnahmen des LSBGs, in denen ein hoher Anteil an Bestandsbäumen gefällt aber nicht ersetzt wird. Dieses Potential könnte hier sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Hinzu kommt der Wunsch, anhand der Begründung die Art des gefällten Baumbestandes wie auch die Art der Nachpflanzung erkennen zu können. Ist das machbar?</p>	<p>Die Art der Ersatzpflanzung wird erst im Zuge der weiteren Planung mit W/ MR abgestimmt. Eine Aussage hierrüber kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgen.</p>
<p>BUE-U1 vom 01.04.2016</p>	<p>Das auf der Straßenfläche anfallende Niederschlagswasser wird von der hochfrequentierten Straße (20.000 Kfz/24 h) unbehandelt über Trummen, von dort über Anschlussleitungen in das Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung und letztendlich in die Teiche am Kuhteichweg eingeleitet. Die Ausführungen zur geplanten Straßenbaumaßnahme beachten leider nicht die unerlässliche Reinigung des kontaminierten Straßenabwassers (gemäß WHG nach dem Stand der Technik). Damit besteht hier Handlungsbedarf. BUE U1 bittet daher, eine Machbarkeitsuntersuchung einschließlich Kostenschätzungen in Auftrag zu geben.</p> <p>Für den Vorhabenbereich gilt, dass eine Anpassung der Entwässerungsanlagen an den Stand der Technik notwendig ist, um zukünftig den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen zu entsprechen. Spätestens bei einer Grundinstandsetzung der Rolfinckstraße/des Wellingsbüttler Wegs ist die Entwässerung an die gesetzlichen Vorgaben des Gewässerschutzes mit Reinigung und Drosselung anzupassen.</p>	<p>Hier wird auf die Antwort zur Stellungnahme des Bezirksamtes Wandsbek verwiesen.</p> <p>Eine Grundinstandsetzung der Rolfinckstraße ist nicht geplant.</p>
<p>BUE-U2 vom 02.03.2016</p>	<p>Im Bereich der Maßnahme sind keine altlastverdächtigen Flächen/Altlasten etc. bei der BUE-U2- registriert.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p>LIG</p>	<p>keine Stellungnahme eingegangen</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
<p>FB-633 vom 03.03.2016</p>	<p><u>Beitragsrechtliche Bewertung:</u> Die Erschließungsanlage „Rolfinckstraße“ ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Bau-gesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.</p> <p><u>Planungsrechtliche Bewertung:</u> Die Erschließungsanlage „Rolfinckstraße“ ist im BS Wellingsbuettel vom 14.01.1955, Wellingsbuettel4 vom 18.06.1968, Wellingsbuet-tel16 vom 25.08.2014 und Bramfeld40-Wellingsbuettel7-Sasel13Blatt3 von 14.07.1970 ausgewiesen.</p> <p><u>Erhebung Wegebaubeiträge:</u> Erschließungsbeiträge werden nicht mehr erhoben. Für die Baumaßnahme könnten allenfalls noch Ausbaubeiträge er-hoben werden. Da sich jedoch ein Drucksachenentwurf in der Ab-stimmung befindet, der das Ziel hat, auf die Erhebung von Ausbau-beiträgen zu verzichten, wird derzeit von einer detaillierten Stel-lungnahme zu den Ausbaubeiträgen abgesehen.</p> <p><u>Informationsbedarf:</u> Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Ab-schluss der Baumaßnahme mit.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt.</p>
<p>Handelskammer vom 24.03.2016</p>	<p>Die Überplanung dieses Straßenabschnittes steht im direkten Zu-sammenhang mit dem Einsatz von Gelenkbussen auf der Metrobus-linie 27. Neben der Anpassung der Bushaltestelle S-Bahnhof Wel-lingsbüttel soll auch die Rolfinckstraße im Rahmen des EMS-Programms überplant werden. Dabei soll vor allem die Situation für den Radverkehr geändert werden. Der Radverkehr soll in Teilen als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt werden. Lediglich auf der Nordseite soll der Radverkehr zwischen Rabenhorst und Saseler</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>Chaussee weiterhin auf den Nebenflächen geführt werden.</p> <p>Die Verkehrsbelastung der Rolfinckstraße beträgt rund 20.000 Kfz pro Tag. Gemäß den einschlägigen Regelwerken liegt die Grenze für die Anlage von Schutzstreifen an zweispurigen Hauptverkehrsstraßen bei 18.000 Kfz/24 Std.</p> <p>Grundsätzlich begrüßt die Hamburger Wirtschaft das Ziel, den Nutzungsanteil des Fahrrades weiter zu erhöhen. Ausdrücklich möchten wir bei dieser Gelegenheit aber darauf hinweisen, dass Radwege an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen, wie der Rolfinckstraße, im Interesse eines flüssigen und vor allem sicheren Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer grundsätzlich nur in den Nebenflächen ausgebaut werden sollten. Das Einhalten dieses Grundsatzes dürfte sicher auch zu einer deutlich höheren Akzeptanz der künftigen Ausbaumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur in der Hamburger Wirtschaft führen. Wir haben deshalb erhebliche Bedenken gegen die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn.</p> <p>In Bezug auf die geplanten Bauarbeiten bitten wir im Interesse der ortsansässigen Wirtschaft darum, mit diesen erst im Frühjahr 2017 zu beginnen.</p>	<p>Mit der Novellierung der StVO von 2013 sind die Einsatzgrenzen (Kfz-Verkehrsmengen) für Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn weggefallen.</p> <p>Gemäß ERA 2010 soll das Schwerverkehrsaufkommen möglichst unter 1.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden liegen. Am Knoten Rolfinckstraße / Wellingsbüttler Weg liegt dies bei 335 Fahrzeugen/ 24 Stunden, im weiteren Verlauf der Rolfinckstraße vermutlich sogar darunter, da sich der Schwerverkehr aufgrund von Anlieferung etc. vor allem auf den Geschäftsbereich konzentriert.</p> <p>Der Beginn der Baumaßnahme ist für das Frühjahr 2017 vorgesehen.</p>
Handwerkskammer Hamburg	keine Stellungnahme eingegangen	
Hamburg Wasser vom 03.03.2016	<p><u>HWW:</u></p> <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Für vorbereitende Arbeiten an den HWW-Anlagen benötigen wir eine Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netz-</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
<p>vom 07.03.2016</p>	<p>betrieb (s.o.) in Verbindung. In den Einmündungsstraßen Rabenhorst, Dannenkoppel und Classenweg hat die HWW eine Planmaßnahme A 16/0003 Oktober 2016 bis Juli 2017. Ansprechpartner ist H. Türk 7888 81622.</p> <p><u>HSE:</u> Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Rolfinckstraße sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Bettac 7888 39100 anzupassen.</p> <p><u>HWW:</u> Die HWW wird in den Einmündungsstraßen Rabenhorst, Dannenkoppel und Classenweg, keine Bautätigkeiten ausführen.</p>	
<p>SRH vom 22.03.16</p>	<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</p>	<p>Im Zuge der Ausführungsplanung wird eine entsprechende Abstimmung zur Sicherung der Entsorgung erfolgen.</p> <p>Der Hinweis wird beim Erstellen der Ausführungsunterlage berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
<p>BA Wandsbek vom 06.04.16</p>	<p>Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens des Bezirksamtes Wandsbek positiv aufgenommen.</p> <p>Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise (siehe auch Anlagen) bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p> <p><u>Erläuterungsbericht:</u></p> <p>2 Vorhandener Zustand</p> <p>2.6 Ruhender Verkehr</p> <p>Im Bereich zwischen Classenweg und Hausnr. 48 befinden sich 23 reguläre Parkstände. Bei den 5 aufgeführten Parkständen handelt es sich um verkehrswidriges Parken und können daher nicht in die Parkplatzbilanz einbezogen werden.</p> <p>Insgesamt sind im gesamten Straßenabschnitt 72 Parkstände vorhanden.</p> <p>4 Geplanter Zustand</p> <p>4.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung</p> <p>Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich der Alster. Da die Alster als Vorranggewässer gemäß EG-WRRRL zu betrachten ist, muss bei Neuanlage oder, wie hier bei einem Komplettumbau, darauf geachtet werden, dass entsprechende Maßnahmen zur Gewässergüteverbesserung getroffen werden. Es ist, wo möglich, die Wasserqualität des der Alster zufließenden Wassers -und somit die Wasserqualität der Alster selber- zu verbessern.</p> <p>Die genannten Zahlen zur Verkehrsbelastung weisen darauf hin, dass eine Reinigung der Straßenabwässer zwingend erforderlich wird.</p> <p>Die im Planungsraum liegenden Regensiele leiten ihr Abwasser teilweise in die Teichkette am Kuhteachweg ab. Diese sind als Gewässertyp 23 mit 11 Punkten eingestuft. Bei den Teichen handelt es</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Eine Grundinstandsetzung ist nicht geplant. Die Flächenversiegelung wird nicht erhöht. An einigen Stellen ist lediglich ein Verschieben bzw. Ersetzen der vorhandenen Trummen erforderlich. Die Entwässerungseinrichtungen bleiben unverändert.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>sich um § 30 Biotop. Die Teiche führen ihr Wasser an die Alster ab, bei der eine besondere Schutzbedürftigkeit besteht, da es sich bei diesem Alsterabschnitt um ein § 30 Biotop mit der Gesamtbewertung „Besonders wertvoll“ handelt.</p> <p>Im Zuge der Planung sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, parallel zu den bestehenden Regensielen, für die Rolfinckstraße eine Straßenentwässerungsleitung zu verlegen, um die Wassermenge zu reduzieren, die über eine Reinigungsanlage geführt werden muss.</p> <p>Die Einleitmenge ist auf 17 l/s*ha zu begrenzen.</p> <p>Hinweis: Es wird empfohlen, die Abstimmung mit der Wasserbehörde zu den Reinigungserfordernissen gem. DWA-M 153 bereits vor der 1. Versickung vorzunehmen, damit entsprechende Planungserfordernisse frühzeitig berücksichtigt und mit allen TöB abgestimmt werden.</p> <p>4.5 Ruhender Verkehr Gemäß des Beschlusses UGV, Drs.-Nr.: 20-2020, 17 Straßenbäume als Ausgleich zur Maßnahme „Umbau des Knotenpunktes Saseler Chaussee/Stadtbahnstraße“ nachzupflanzen, schlagen wir 17 neue Baumstandorte vor. Dies hat zur Folge, dass die Parkplatzbilanz im gesamten Straßenabschnitt negativ ausfällt, die Anzahl der Parkstände reduziert sich auf 65 Stück. Weitere Details sind der Anlage 1, Blatt 1-8 zu entnehmen.</p> <p>4.7 Barrierefreiheit Am Knotenpunkt Rolfinckstraße/Saseler Chaussee/Farmsener Weg sind die Fußgängerquerungen („getrennte Querung“) entsprechend</p>	<p>Da bei der geplanten Maßnahme nicht in die tieferen Bodenschichten eingegriffen wird, würde eine zusätzliche Straßenentwässerungsleitung sowohl zu einer unverhältnismäßigen Kostensteigerung als auch zu einer umfangreichen Bauzeitverlängerung führen. Da es sich bei der Rolfinckstraße zudem nur um einen kleinen Teil des gesamten Einzugsgebietes handelt, wird dies als nicht verhältnismäßig angesehen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Baumstandorte wurden geprüft. Wegen vorhandener Leitungen im Untergrund und Bestandsbäumen auf den angrenzenden Privatgrundstücken, die im Lageplan nicht mit dargestellt sind, wurden einige Standorte angepasst bzw. mussten entfallen. Zudem sind die vorgeschlagenen Standorte im Abschnitt zwischen Wellingsbüttler Weg und dem östlichen Ende des Geschäftsbereiches wegen des hohen Parkraumbedarfs entfallen. Es sind 7 Neupflanzungen geplant. Die Anzahl der Parkstände reduziert sich dadurch auf 69 Stück.</p> <p>Es wird im Einzelfall geprüft, ob und wie eine getrennte Querung realisierbar ist. Ggf. wird eine PLAST-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>zeichnerisch darzustellen, siehe Anlage 1, Blatt 8.</p> <p>4.9 Straßenbegleitgrün siehe Ziffer 4.5.</p> <p>Weiterhin bitten wir folgende Hinweise zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Kreuzungsbereich Rolfinckstraße / Saseler Chaussee sind die geplanten Grünflächen in Platte herzustellen. • Alle Baumstandorte, sofern diese nicht auf einem Knick sind, sind mit Eichenspaltpfählen abzusperren. • Die Flächen um die Bäume sind in Oberboden mit Rasenansaat herzustellen, DIN18915 und DIN18917 finden unbedingt Anwendung. • Die Pflanzgruben für die Neupflanzungen müssen eine Mindestgröße von 12m² offene Fläche netto haben (Offene Fläche= ohne Rückenstütze, ohne Sicherheitsstreifen, keine Versiegelung). • Die Pflanzgruben für die Neupflanzungen müssen eine Mindestgröße von 18m³ durchwurzelbaren Boden haben. • Die Pflanzgruben für die Neupflanzungen müssen frei von Leitungen sein. Liegen Leitungen in Baumstandorten sind die Leitungen den Baumstandorten in der Tiefe anzupassen (mind. 1,80m Tiefe). • Die Pflanzgruben für die Neupflanzungen sind zweischichtig herzustellen. Bei 12m²/18m³ ca. 1,10m Unterbodensubstrat Bohlsen, oder vergleichbar, und ca. 40cm Oberbodensubstrat (=Pflanzsubstrat) Harburg, o. vergleichbar • Während der Baumaßnahme ist in Baumbereichen ein zertifizierter Baumpfleger vorzuhalten. Der Baumpfleger ist vom Bauherren zu bestellen und darf kein Subunternehmer der ausführenden Tiefbaufirma sein. 	<p>gerechte Querung mit 3 cm Kantenvorstand hergestellt.</p> <p>Die Planung wurde angepasst.</p> <p>Die Eichenspaltpfähle wurden in der Planung ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>In einer Leitungsbesprechung werden die Belange der Baumstandorte mit den betroffenen Leitungsgesellschaften abgestimmt und ggf. Anpassungen vorgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<ul style="list-style-type: none"> Während der gesamten Bauzeit gelten die anerkannten Regeln der Technik, DIN 18920, RAS-LP4, BNatSchG, hier vor allem §§39+44, Hamburger Naturschutzgesetz, hamburgische BSchVO, gesonderte Auflagen des Bezirkes, Aufgrabeschein, DIN18915, DIN18916, DIN 18917, DIN18919. Als Pflanzqualitäten sind 18/20cm, 3xv, mDb vorzusehen, Bindung mit Zweibock und Kokostau. 	<p>Die Regelwerke werden eingehalten.</p> <p>Der Hinweis wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>
Behörde für Kultur	keine Stellungnahme eingegangen	
Bezirks-Seniorenbeirat	keine Stellungnahme eingegangen	
Verein Barrierefrei Leben e.V.	keine Stellungnahme eingegangen	
Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.	keine Stellungnahme eingegangen	
Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.	<p>Erneut und deutlich müssen wir die sogenannte "Servicelösung" ablehnen!</p> <p>Auch die 3 m breiten Nullabsenkungen können uns nicht unberührt lassen.</p> <p><u>Grundsätzlich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Geh- und Radwege sind für den BSVH unakzeptabel. Sie stellen auch keinen "Service" dar, die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern werden hierdurch nur gefördert. Für blinde und sehbehinderte Fußgänger ist der nahezu geräuschlose Radverkehr nicht nur von hinten kommend (wie für alle Verkehrsteilnehmer) nicht wahrnehmbar, auch der 	<p>Generell ist die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Der Großteil der Radfahrer fährt auf der Fahrbahn. Die Servicelösung wird lediglich für unsichere und hilfsbedürftige Radfahrer vorgesehen. Für diese gilt selbstverständlich § 1 StVO "Grundregeln":</p> <p>(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständi-</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>entgegenkommende Radfahrer kann nicht erkannt werden. Diese "Lösung" stellt keine Lösung dar! Erschwerend kommt hinzu, dass immer mehr Radfahrer elektromotorisch unterstützt unterwegs sind und sich durch höhere Geschwindigkeit, höheres Gewicht und die Unerfahrenheit der Nutzer damit das Gefahrenpotential stark erhöht hat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei getrennten Querungen ist der Bord für Blinde auf 6 cm anzuheben. Niedrigere Höhen aus dem Bestand sind nicht zulässig. • Nullabsenkungen von getrennten Querungen dürfen nur 1 m breit sein, lediglich bei hohem Aufkommen von Fußgängern ist eine breitere Absenkung akzeptabel. Dieses muss dann mit einem tieferen Sperrfeld (1m statt 75cm) abgesichert werden. • Bei ungesicherten Querungen ist der Abstand zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld auf 1 m zu vergrößern, die in der PLAST-10 (noch) angegebenen 25 cm haben sich als nicht ausreichend zur sicheren Erkennung erwiesen. • Fahrradbügel sollten immer taktil abgetrennt werden, wobei berücksichtigt werden muss, dass Fahrräder nicht in den Gehweg hineinragen. <p><u>Blatt 1-1 mit Einmündung in Wellingsbüttler Weg und Wellingsbüttler Markt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist lediglich die Querung Rolfinckstraße nach PLAST-10 ausgestattet. Gerade bei dieser größeren Kreuzung, die auch zur Erschließung der S-Bahn benötigt wird, sind alle Querungen barrierefrei zu gestalten. 	<p>ge Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Da zudem das Fußgängeraufkommen hier sehr gering ist und damit geringes Konfliktpotential besteht, wird die dargestellte Lösung hier als akzeptabel und nach Abwägung aller Nutzeransprüche und sonstiger Belange als beste Lösung angesehen.</p> <p>Die Querungen werden PLAST-konform ausgestattet. Bei getrennten Querungen wird der Querungsbereich für Blinde und Sehbehinderte mit 6 cm Ansicht hergestellt.</p> <p>Der Hinweis wird beim Erstellen der Deckenhöhenpläne berücksichtigt.</p> <p>Die Planung wurde angepasst.</p> <p>In den Bereichen mit Konfliktpotential wurden die taktilen Elemente in die Planung aufgenommen.</p> <p>Die Planung endet mit der Einmündung der Rolfinckstraße. Die Bereiche hinter der Planungsgrenze werden ggf. zu einem späteren Zeitpunkt umgebaut.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Querung für Blinde ist von der Kreuzung abgewandt anzuordnen. Die Masten müssen in die Mitte der Furt verlegt werden, ansonsten ist die Gefahr zu groß, über die direkt danebenliegenden Nullabsenkungen der Radspur auf die Fahrbahn zu geraten. • Der vor der südlichen Querung des Wellingsbüttler Weg weitergeführte Trennstreifen verhindert ein Auffinden der dortigen Querung. Hier muss, wie bereits oben gefordert, die komplette Kreuzung nach PLAST-10 ausgestattet werden. • Es ist dem Plan nicht zu entnehmen, ob es eine taktil erkennbare Abgrenzung des Marktes gibt, die als innere Leitlinie genutzt werden kann. Falls ja, ist bis zu dieser Kante der Auffindestreifen zu verlängern. • Auf der nördlichen Seite der Rolfinckstraße scheinen die Stellplätze auf Gehwegniveau zu liegen, sie müssen taktil abgetrennt werden. • Vor dem S-Bahnhof ist die Gehwegführung taktil vermutlich nicht vom Vorplatz abgetrennt, hier wird sicherlich die äußere Leitlinie (Bordsteinkante) zur Orientierung genutzt werden – was zu Konflikten mit den Fahrradständern vor den Stellplätzen führt. Sie sollten taktil abgetrennt werden. <p><u>Blatt 1-2 mit Schulteßdamm und Busbahnhof sowie Dannenkoppel und Rabenhorst</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Nullabsenkung an der Einmündung Schulteßdamm darf nicht über den gesamten Kurvenradius geführt werden. Hier sind zwei getrennte Nullabsenkungen anzuordnen mit einem dazwischenliegenden Bord von mindestens 3 cm. • Die Fahrradbügel auf der südlichen Gehwegseite müssen mit einem Trennstreifen abgetrennt werden. 	<p>Die LSA-Maste an der Querung der Rolfinckstraße werden mittig zur Furt gesetzt.</p> <p>Der Trennstreifen wurde angepasst.</p> <p>Der Markt ist vom Gehweg durch eine Mauer abgegrenzt, die als innere Leitlinie dient.</p> <p>Die Abtrennung wurde ergänzt.</p> <p>Die Abtrennung wurde ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird beim Erstellen der Deckenhöhenpläne berücksichtigt.</p> <p>Als Leitlinie dient die 10 cm hohe Bordkante entlang der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie, sodass hier auf einen Trennstreifen verzichtet wird.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Auffindestreifen der Bushaltestellen sind zu schmal. • An der Einmündung Dannenkoppel ist die Querung sehr weit in die Dannenkoppel hineinversetzt und damit von Westen kommend kaum auffindbar. Hier besteht die Gefahr, dass der blinde Fußgänger in der Flucht des Gehweges quert und damit in den Bereich der anschließenden Stellplätze gerät. Hier sollten Absperrbügel (mit unterer Tastleiste) zum Einsatz kommen. <p><u>Blatt 2-3 mit Westhusenstraße</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe grundsätzliche Anmerkungen zum gemeinsamen Geh- / Radweg. <p><u>Blatt 3-1 mit Kreuzung Rolfinckstraße – Farmsener Weg / Saseler Chaussee</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlt im gesamten Abschnitt zwischen Schulteßdamm und Saseler Chaussee eine Quermöglichkeit der Rolfinckstraße - das ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen unzumutbar. • An der Rechtsabbiegespur der Rolfinckstraße in die Saseler Chaussee hinein wird ein bestehender Fußgängerüberweg in eine ungesicherte Querung geändert, das ist aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel. <ul style="list-style-type: none"> • Auch an dieser Bushaltestelle ist der Auffindestreifen zu schmal. • An der Kreuzung ist nicht nachvollziehbar, warum nur die Fur- 	<p>Die Planung wurde nach den anerkannten Regeln der Technik angepasst.</p> <p>Die Querung wurde bereits 1 m weiter an die Rolfinckstraße verschoben. Durch den erhaltenswerten Baum- und Strauchbestand an der Ostseite der Einmündung ist eine weitergehende Verbesserung nicht umsetzbar. Eine Querung vor der vorgesehenen Stelle ist durch die Grünbeetabgrenzung nicht möglich.</p> <p>Auf eine Quermöglichkeit, auch für nicht mobilitätseingeschränkte Personen, wurde verzichtet, da in diesem Abschnitt keine Ziele, sondern lediglich Wohnbebauung vorhanden sind. Das Fußgänger aufkommen ist sehr gering.</p> <p>Der Fußgängerüberweg wurde zu einem Zeitpunkt markiert, zu dem die Einmündungsgeometrie noch anders war und zu einer deutlich höheren Einfahrtgeschwindigkeit der Fahrzeuge führte, als es heute der Fall ist. Zudem befindet er sich an einer Stelle, an der der Fußgänger Vorrang hat, da der Kfz-Verkehr abbiegt. Nach heutigem Regelwerk besteht keine Notwendigkeit für einen Fußgängerüberweg. Der Wegfall des Überwegs wurde gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde beschlossen.</p> <p>Die Planung wurde angepasst.</p> <p>Für jede Querung wurde einzeln abgewogen, ob eine</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>ten über die Saseler Chaussee als getrennte Querung geplant sind. Zum Erreichen der Bushaltestelle muss immer auch die Rolfinckstraße bzw. der Farmsener Weg gequert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> An der nördlichen Querung ist die Querung für Blinde an der kreuzungsabgewandten Seite anzuordnen, an der südlichen Querung sind die Nullabsenkungen zu breit. 	<p>Doppelquerung angeordnet werden kann. Dies ist hier wiederum von den Standorten der LSA-Maste abhängig.</p> <p>Die Planung an der nördlichen Querung wurde angepasst. Der Hinweis zu Länge der Nullabsenkung wird beim Erstellen des Deckenhöhenplans berücksichtigt.</p>
HVV	keine Stellungnahme eingegangen	
Hochbahn vom 31.03.16	<p>Generell bitten wir, die von der Planung betroffenen Lichtsignalanlagen mit der Technik zur Busbeeinflussung auszustatten.</p> <p>Zu folgenden Lageplänen haben wir Anmerkungen: zu Lageplan 3-1 "Haltestellen Rolfinckstraße":</p> <p>Haltestelle Fahrtrichtung Osten (U Farmsen/ U Berne): Der Fahrgastunterstand sollte 1,0 m in Fahrtrichtung versetzt eingeplant werden. Das entspricht einem Abstand von 1,5 m zum Haltestellenmast, wie er i.d.R. bei allen Planungen angesetzt wird. Das Abstandsmaß hat sich über Jahrzehnte in der Praxis bewährt, da der Fahrgast an der zweiten Bustür dann nicht direkt im Bereich der rechten Seitenscheibe des Unterstands aussteigt und mehr Bewegungsraum zur Verfügung steht.</p> <p>Wir bitten darüber hinaus zu prüfen, ob der Ausfahrbereich der Bucht wie skizziert abgeflacht werden kann. Das ermöglicht dem Bus eine schlankere Ausfahrt. Im anderen Fall ist der Bus gezwungen, die Linksabbiegespur zu beachten und mit zu nutzen, um in die Geradeausspur (Rechtskurve) einzufädeln (folgende Rechtskurve verschlechtert die Ausfahrbeziehung noch, der Bus muss weit ausholen). Ohne Abflachung ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass das Bus-Heck immer wieder über das Bord holpert. Als Hinweis: die bisherige Buchtform ermöglicht ebenfalls eine flachere Ausfahrt.</p> <p>Haltestelle Fahrtrichtung Westen (S Wellingsbüttel): Der Fahrgast-</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Fahrgastunterstände werden angepasst und nach den aktuellen Regelwerken positioniert.</p> <p>Die Bordkantenführung wurde angepasst.</p> <p>s.o.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>unterstand sollte auf 1,5 m zum Bord und mit 1,5 m Abstand zum Haltestellenmast eingeplant werden. Der Weg zum Bus ist dadurch kürzer und die Sicht auf den ankommenden Bus verbessert sich. Auch sollte für einen Unterstand ein Standort gewählt werden, der die subjektive Sicherheit der Fahrgäste begünstigt. Nischige und zugewachsene Standorte sind zu vermeiden. In diesem Fall beeinträchtigt der rückwärtig zum Unterstand stehende Wald mit Gebüsch das Sicherheitsgefühl. Eine Standort näher zum Bord wirkt lichter und ist einsehbarer. Der vorgeschlagene Standort näher am Bord ist auch unter diesen Aspekten zu bevorzugen. Hinter dem Unterstand verbleibt eine freier Fußweg von rd. 2,0 m und stellt somit keine Beeinträchtigung der Fußwegeverbindung dar.</p> <p><u>zu Lageplan 1-2 "Buskehre S Wellingsbüttel":</u></p> <p>Wir empfehlen, für die Linien 27, 168 und 368 einen durchgehenden Abfahrtsbereich vorzusehen. Die Busse werden entsprechend des Verkehrs- und Betriebsablaufs in die Kehre einfahren und immer zum vordersten, ersten Haltestellenmast vorziehen und erst danach eine dahinter liegende Abfahrtsposition wählen. Im Betriebsablauf kann auch bei gleichen Abfahrtszeiten nicht immer garantiert werden, dass erst die 27 und dann die 168 einfährt. Ein Überholen der 168 im Einfahrbereich der Kehre ist jedoch nicht möglich, wenn sie ihre geplante Haltestellenposition einnehmen sollte. Daher ist eine durchgehender Abfahrtsbereich ohne zweite Halteposition zu wählen.</p> <p>Der Leitstreifen ist entsprechend im gesamten Haltestellenbereich parallel zum Bord zu führen. Der zweite Aufmerksamkeitsstreifen und das Aufmerksamkeitsfeld, die für die Abfahrtsposition der Linie 168, 368 vorgesehen waren, entfallen.</p> <p>Fahrgastunterstand: Wir bitten den Fahrgastunterstand gemäß unseres unten skizzierten Vorschlags näher am Abfahrtsbereich einzuplanen. Ist die Position aus uns unbekanntem Gründen nicht möglich, ist der Unterstand am derzeit vorgesehenen Standort und mit</p>	<p>Antwort LSBG GF/PB:</p> <p>Die zweite Halteposition wird aus der Planung entfernt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt</p> <p>s.o.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>einem rückwärtigen Abstand zur Mauer von 0,5 m einzuplanen.</p> <p>Bank: Die nahe des alten FGU-Standorts vorhandene Bank soll gemäß Planung entfallen. Hier sei der Hinweis gestattet, dass von der Bevölkerung immer wieder fehlende Sitzplätze im Busabfahrtsbereich bei der Lokalpolitik, bei uns und bei JCDecaux bemängelt wurden. Wir schlagen daher vor, die Sitzbank stehen zu lassen.</p> <p>DFI: Eine dynamische Fahrzielanzeige ist zunächst nicht vorgesehen.</p> <p>Generell merken wir für die Planung von Haltestellen an, dass es zur Vereinfachung des Bauablaufs sinnvoll ist, die Abstandsmaße der Unterstände (Dach-Bord oder Rückwand-Bord) im Plan abzutragen. Ebenfalls sollte vorab die Führung von Leitungstrassen überprüft werden, so dass das Einbringen der FGU-Fundamente (senkrecht zur Fahrbahn) garantiert werden kann.</p>	<p>Die Bank wird belassen.</p> <p>Die DFI wurde aus der Planung entfernt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p>P+R vom 01.04.16</p>	<p>Ausgehend von den festgestellten Defiziten im Bestand hat die P+R-Betriebsgesellschaft mbH unter Einbeziehung sachkundiger Gutachter im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein B+R-Entwicklungskonzept für die FHH erarbeitet. Dieses Konzept soll nach Auffassung des Senats die Grundlage für den Ausbau von B+R-Angeboten in der FHH bilden. In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 erfolgt die Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 13. Februar 2013. Ziel des Konzeptes ist es, dass vorhandene Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt. Die P+R GmbH hat den Auftrag, das B+R-Entwicklungskonzept an 133 Schnellbahnhaltestellen bis zum Jahr 2025 umzusetzen. Mit der BWVI wurde eine erste Umsetzungsstufe für die Jahre 2015/2016 abgestimmt, da nicht an allen Haltestellen parallel geplant und gebaut werden kann.</p> <p>Die im Planungsraum enthaltene Haltestelle Wellingsbüttel ist Be-</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>standteil der ersten Umsetzungsstufe.</p> <p>Das im B+R-Entwicklungskonzept beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet eine Übernahme der Fahrradstellflächen durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH mittels Sondernutzungsgenehmigungen durch die jeweiligen Bezirke. Die zukünftig von der P+R Betriebsgesellschaft unterhaltenen und betriebenen Fahrradabstellanlagen würden sich im Nahbereich der Haltestelle Wellingsbüttel, in einem Aktionsradius um die Haltestelle von 50 bis ca. max. 100 Metern befinden. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.</p> <p>Auf Basis des B+R-Entwicklungskonzeptes wurde ein prioritärer Handlungsbedarf für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld festgestellt, die eine Ergänzung der Abstellanlagen im Rahmen des B+R-Entwicklungskonzeptes erforderlich machen. Die Notwendigkeit der Erweiterung der Abstellanlagen wurde im gesamten Bereich der Haltestelle ermittelt.</p> <p>Insgesamt sieht das B+R-Entwicklungskonzept 264 Fahrradabstellplätze vor, von denen 12 als Mietstellplätze hergestellt werden sollen. Der weitere Ausbau der Fahrradabstellanlagen entlang der Böschungen der S-Bahn-Gleise befindet sich momentan im Vorentwurf.</p> <p>Im Planungsraum der überreichten Lagepläne 14/12071-04-01 bis -03 und 14/1206-04-01 befinden sich keine Schnellbahnhaltstellen, so dass zu diesen Planungen keine Stellungnahme von uns abgegeben wird.</p> <p>Im Lageplan 14/12405-04-01 ist der nordwestliche Ausgang der Haltestelle Wellingsbüttel dargestellt. In der vorgelegten Planung ist eine neue Fahrradabstellanlage mit 6 Anlehnbügeln geplant. Um die Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes zu erfüllen, empfehlen wir, die Fläche zu optimieren und ggf. Parkplätze für Abstellmöglichkeiten zu verringern. Um den Qualitätsstandard von B+R zu erfüllen, ist die Oberfläche zu befestigen.</p>	<p>Die Fläche wurde optimiert und damit Platz für 12 weitere Anlehnbügel geschaffen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>Im Lageplan 14/12405-04-02 ist der östliche Ausgang der Haltestelle Wellingsbüttel dargestellt. Um die Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes zu erfüllen, empfehlen wir, die Fläche zu optimieren und den Abstand aller Bügel auf 1,00 m zu reduzieren.</p> <p>Sollten im Rahmen der Planungsfortführung doch noch Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld betroffen zu sein, bitten wir um Vorschläge für dessen Ersatz und erneute Beteiligung.</p>	<p>Die Planung wurde angepasst.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
PK 35	keine Stellungnahme eingegangen	
VHH	keine Stellungnahme eingegangen	
DB Service	keine Stellungnahme eingegangen	
Taxiverbände	keine Stellungnahme eingegangen	
JC Decaux vom 01.04.2016	<p><u>zu Lageplan 1-2 "Buskehre S Wellingsbüttel":</u></p> <p>1 .FGU12113, Hst. S – Wellingsbüttel, Rolfinckstraße vor 21, Richtung Wellingsbüttler Weg Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte näher am Abfahrtbereich, mit Werbeträger (4000x1550) und einem Abstand zur Bordsteinkante von 1,50 m ein. Ist die Position nicht möglich, bitten wir den Unterstand am derzeit vorgesehenen Standort mit einem Abstand Rückwand-FGU zur Mauer von 0,5 m einzuplanen.</p> <p><u>zu Lageplan 3-1 "Haltestellen Rolfinckstraße :</u></p> <p>1. FGU12070, Hst. Rolfinckstraße, Rolfinckstraße Richtung Wellingsbüttler Weg Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger (4000x1550) ein. Darüber hinaus bitten wir am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen:</p>	<p>Wir verweisen hier auf unsere Antwort zur Stellungnahme der Hochbahn, die sich ebenfalls auf die Standorte der Fahrgastunterstände bezieht.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort LSBG GF/PB:
	<p>- FGU/H-Mast ca.1,50 m - FGU/Bordsteinkante ca. 1,50 m 2. FGU12071, Hst. Rolfinckstraße, Rolfinckstraße Richtung Saseler Chaussee Der Fahrgastunterstand sollte ca. 1,0 m näher zum Einstieg eingeplant werden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger (4000x1550) und mit einem Abstand zum Haltestellenmast von ca. 1,50 m ein. Der Abstand WT/Bordstein von ca. 1,5 m entspricht den Vorgaben der HHA zur optimalen Position des FGU gemäß Konzept zur Qualitätsverbesserung. Darüber hinaus bitten wir um Beachtung der Stellungnahme der HHA. Bitte beachten Sie bei der Planung der FGU- Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>