

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich – S – Straßen
Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen

Hamburg, den 21.06.2017
Tel.: 42826 - [REDACTED]

Verkehrsplanung - 2. Verschickung vom 09.09.2016:

Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg - Abschnitt Oldenfelder Stieg bis Wildgansstraße

Hier:

Abwägung eingegangener externer Stellungnahmen

<p><u>BIS VD 513</u></p>	<p><i>Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen in obiger Angelegenheit hinsichtlich etwaiger Wegweisungsanpassungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass die in den nach hier übersandten Unterlagen eingetragenen/eingezeichneten Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung (einschl. Parkleitsystem und Ortstafeln) in dieser Form ausgeführt werden können.</i></p> <p><i>Die erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist vor Schlussverschickung hier zu beantragen.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>BIS VD 51 / 52</u></p>	<p><i>Die Gesamtmaßnahme wird seitens der Verkehrsdirektion 5 begrüßt.</i></p> <p><i>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 38 nimmt die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>In der Meiendorfer Straße besteht derzeit eine Radwegebenutzungspflicht. Gemäß Entscheidung der obersten Landesbehörde (Behörde für Inneres und Sport - Amt A 3) wird diese auch weiterhin angeordnet bleiben.</i></p> <p><i>Die Straßenverkehrsbehörde regt an, grundsätzlich hindernisfreie und regelkonform hergestellte Rad- und Gehwege zu planen.</i></p> <p><i>Auf die (untermäßigen) Breiten der Gehwege wird in den einzelnen Plänen nicht nochmal eingegangen.</i></p> <p><i>In der weiteren Planung ist zu berücksichtigen, dass eine entsprechende Beschilderung mit den Verkehrszeichen 237 bzw. 240 zu erfolgen hat.</i></p>

Die VD 52 als zuständige Straßenverkehrsbehörde für lichtzeichen-geregelte Knoten und Einmündungen kann zu der vorliegenden Planung im LZA - Bereich erst nach Prüfung der LZA-Lagepläne und Schaltunterlagen eine konkrete Aussage machen.

Zu den Änderungen an der wegweisenden Beschilderung und deren Standorten ist eine gesonderte Stellungnahme der Verkehrsdirektion 513 einzuholen.

Hinweise zum Erläuterungsbericht

Nach dem Erläuterungsbericht weist die Meiendorfer Straße einen DTVw-Wert von 22.000 Kfz bzw. 23.200 Kfz mit einem SV-Anteil von 4% auf. Nach der ERA 2010 liegt die Meiendorfer Straße hinsichtlich der Vorauswahl von geeigneten Führungsformen demnach im Belastungsbereich IV, der als Führungsform Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg vorsieht.

Auf Seite 2 des EB wird darauf hingewiesen, dass zur Umsetzung der Maßnahme Grunderwerb erforderlich ist. Es erfolgt kein Hinweis, ob dieser Grunderwerb bereits erfolgt ist, bzw. was geschieht, falls der Grunderwerb nicht erfolgreich ist.

Der Erläuterungsbericht ist auf den Seiten 8 und 10 hinsichtlich der Radverkehrsführung widersprüchlich. Einerseits wird ausgeführt, dass „die Radverkehrsführung im Mischverkehr oder innerhalb von Schutzstreifen auf der Fahrbahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der ausgewiesenen Umleitungsstrecke für die BAB A1 sowie des hohen Anteils an Rad fahrenden Schulkindern in der Meiendorfer Straße nicht vorgesehen“ wird. (Punkt 4.6 Fußgänger- und Radverkehrsführung, S. 10)

Andererseits „wird der Radweg als „anderer Radweg“ ohne Benutzungspflicht hergestellt. Somit ist auch das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt.“ (Punkt 4.2, Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, S. 8).

Der letztgenannten Aussage kann nicht zugestimmt werden, da an der Radwegebenutzungspflicht festgehalten wird, zumal zu den erstgenannten Punkten in der Meiendorfer Straße auch die Metrobuslinie M24 im 10 Minuten-Takt verkehrt.

Anmerkungen zu den Plänen

Zeichnungs-Nr.: 08-603-04-101

Außerhalb des Planungsgebietes ist an der Ecke Meiendorfer Straße / Oldenfelder Stieg noch das VZ 274-56 (60 km/h) eingetragen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt in der Meiendorfer Straße seit 2011 wieder 50 km/h. Das Zeichen ist aus dem Plan zu streichen.

Zeichnungs-Nr.: 08-603-04-102

Keine Anmerkungen

Zeichnungs-Nr.: 08-603-04-103

An der Einmündung Meiendorfer Straße / Krögerstraße ist das VZ 274-56 (60 km/h) eingetragen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt in der Meiendorfer Straße seit 2011 wieder 50 km/h. Das Zeichen ist aus dem Plan zu streichen.

Zeichnungs-Nr.: 08-603-04-104

Die Belange des ÖPNV im Verhältnis zum Individualverkehr wurden im Vorwege mit der obersten Landesbehörde (BIS Amt A3) diskutiert und bezüglich der Lage der Haltestellen einvernehmlich festgelegt.

Es wird angeregt, die Ausfahrt aus der Busbucht in Richtung Innenstadt durch LSBG S1 vorab prüfen zu lassen, ob die Ausfahrtsituation im Hinblick auf die signaltechnischen Belange, den Ausfahrswinkel und eventuell erforderlicher Zurücklegung der Haltlinie so hergestellt werden kann.

Weiterhin wird angeregt, die Bushaltestelle in Richtung stadteinwärts gemäß der PLAST 9, Abschnitt 5, Blatt 7, Abbildung 5.9 herzustellen.

Zeichnungs-Nr.: 08-603-04-105

Keine Anmerkungen

S2:

Der angeordnete Radweg in den Nebenflächen wird in der weiteren Planung berücksichtigt und eine Beschilderung mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241-30 ergänzt. Engstellen an den Bestandsbäumen sind dementsprechend hinzunehmen.

Die Herstellung von Radfahrstreifen wurde vor Beginn der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße (2010) ausgiebig und auf höchster Ebene diskutiert und abgelehnt. Dementsprechend wurden bereits die ersten Bauabschnitte mit Radwegen in den Nebenflächen ausgeführt. Aktuell wurde die Ausführung von Radfahrstreifen daher nicht noch einmal untersucht.

Als ergänzende Gründe für den Radweg sprechen, dass für die Herstellung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eine erheblich größere Anzahl von erhaltenswerten Bestandsbäumen gefällt werden müsste. Darüber hinaus wird ein Radweg in den Nebenflächen von der Mehrheit der Anlieger – insbesondere auch als Schulweg für Schüler höherer Schulen – favorisiert.

Die Art der Radwegführung wird auch mit weiteren Projekten abgestimmt.

Die Lichtsignalanlagen wurden mit der LSBG S2 - Lichtsignalanlagen abgestimmt und werden entsprechend in der Planung berücksichtigt. Die Haltlinie wurde um 12 m zurückgelegt.

Die Radwegführung im Bereich der Bushaltestelle wird nicht gemäß der PLAST 9, Abschnitt 5, Blatt 7, Abbildung 5.9 hergestellt, da ein

	<p>Radfahrstreifen erst wieder hinter dem Fußgängerüberweg in die Nebenfläche geführt werden könnte und damit an der Ampel zwischen Fahrbahn und Bus halten müsste.</p> <p>Alle weiteren Vorgaben werden zur Kenntnis genommen und in der folgenden Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>BSW - LP 14</u></p>	<p><i>Die Verschickung zum Projekt „Grundinstandsetzung Meiendorfer Straße“ haben wir zur Kenntnis genommen und möchten positiv anmerken, dass der Erhalt von einigen großen Bäumen über Grandfelder im Gehwegbereich gesichert wird. Wünschenswert wäre es noch, wenn die zur Fällung vorgesehenen Bäume im Gehwegbereich ebenfalls mittels dieser Grandfelder erhalten werden könnten, um den Alleecharakter der Straße so gut wie möglich zu erhalten.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Es wurden in der Planung der 2. Verschickung bewusst nur Bäume zum Fällen vorgesehen, die Rahmen einer Baumbegutachtung durch das Bezirksamt Wandsbek in die Kategorien „sind abgängig“ bzw. „können ggf. gefällt werden“ eingeordnet wurden. Zu erhaltende, straßenprägende Bäume sollen in der aktuellen Planung soweit möglich nicht gefällt werden.</p> <p>Die Ausführung von Grandflächen im Gehwegbereich wird von vielen Seiten als kritisch angesehen. Hier wurden die unterschiedlichen Interessen abgewogen (siehe hierzu Weiteres unter Bezirksamt Wandsbek).</p> <p>Ergänzend wurde zwischenzeitlich ein Baumgutachter hinzugezogen und die Durchführbarkeit der geplanten Maßnahmen an den einzelnen Baumstandorten abgestimmt.</p> <p>Aufgrund von nicht durchführbarem Grunderwerb bei den Grundstücken Meiendorfer Straße Nr. 64-68 können drei Bäume abweichend von der bisherigen Planung nicht mehr gehalten werden. Um Geh- und Radwege in minimalen Abmessungen herstellen zu können (Engbereich), müssen zwei alte und eine junge Linde gefällt werden.</p> <p>Ebenfalls abweichend von der bisherigen Planung wird der Baum an der Ecke zum Starckweg durch eine Neupflanzung – versetzt um ca. 12 m - ersetzt.</p>
<p><u>BUE - U1</u></p>	<p><i>BUE U1 ist mit der Planung zur Entwässerung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg (Teilmaßnahme: Oldenfelder Stieg bis Wildgansstraße) einverstanden.</i></p> <p><i>Folgendes ist noch anzumerken:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Aus Sicht des Hochwasserschutzes wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet westlich des Überschwemmungsgebietes der Wandse liegt. Der Planungsraum fällt nicht in das Über-</i>

	<p><i>schwemmungsgebiet (ÜSG) der Wandse (s.http://www.hamburg.de/ueberschwemmungsgebiete/) nach § 76 Wasserhaushaltsgesetz. Die Straßenentwässerung erfolgt jedoch über den Meiendorfer Graben in die Wandse. Bei dem berechneten Abfluss von 23 l/s nach Durchlaufen des vorgesehenen Rückhaltebeckens ist die Hochwassersituation des Gebiets zu überprüfen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass sich durch die geplante Maßnahme keinerlei negative Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet der Wandse ergeben werden.</i></p> <p><i>2. Aus Kapitel 4.8 „Straßenentwässerung“ ist nicht erkenntlich, ob vor Eintritt in das Rückhaltebecken ein Schacht oder Ähnliches als Geröll- bzw. Sandfang installiert werden soll. Es wäre wünschenswert, wenn Sie diese Anforderung noch in die Planung bzw. den Erläuterungsbericht mit aufnehmen würden.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Im Vorwege der Verschickung wurde mit der BUE die Entwässerungsplanung abgestimmt. Im Januar 2016 wurde vom BUE (Hr. Borstelmann) vorgegeben, dass hier max. 17 l/s*ha des Gesamteinzugsgebietes eingeleitet werden dürfen. Für das ca. 1,4 ha große Einzugsgebiet ergibt sich somit ein zulässiger Abfluss von ca. 23,9 l/s.</p> <p>Es wird ein Lamellenklärer zur Vorreinigung und Sedimentation vor dem Eintritt in das Rückhaltebecken vorgesehen.</p>
<u>BUE - U2</u>	<p><i>Im Bereich der o.g. Maßnahme sind keine altlastverdächtigen Flächen/Altlasten etc. bei der BUE-U2- registriert.</i></p> <p><i>Gegen die o.g. Maßnahme bestehen aus Sicht Bodenschutz / Altlasten seitens der BUE-U 2- keine Bedenken.</i></p> <p><u>S2: --</u></p>
<u>LIG</u>	<p><i>Zu Ziffer 4.12 Grunderwerb des Erläuterungsberichts hat unser Referat Ankauf mitgeteilt, dass der beauftragte Dienstleister DEGES seit längerer Zeit mit den Ankaufverhandlungen befasst ist und in der Sache auch regelmäßig zwischenbehördliche Abstimmungsgespräche stattfinden.</i></p> <p><u>S2: --</u></p>
<u>Hamburg Wasser</u> <u>HSE</u>	<p><i>In der Planung ist zu berücksichtigen, dass in das R-Siel (der Krögerstraße) nur max. 50 l/s eingeleitet werden dürfen.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Die maximale Einleitmenge von 50 l/s in das Regensiel wird in der Planung berücksichtigt.</p>

<p><u>Stadtreinigung Hamburg:</u></p>	<p><i>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Wildgansstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</i></p> <p><i>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen) die Art und Dauer mitzuteilen.</i></p> <p><i>Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</i></p> <p><u>S2</u></p> <p><i>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.</i></p>
<p><u>Bezirksamt Wandsbek:</u></p>	<p><u>1. W/MR 21 federführend für das Bezirksamt</u></p> <p><i>Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens des Bezirksamtes Wandsbek positiv aufgenommen.</i></p> <p><i>Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise (siehe auch Anlagen) bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.</i></p> <p><u>Erläuterungsbericht:</u></p> <p><i>3.1 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung, 2. Absatz</i></p> <p><i>Baustufenpläne gelten grundsätzlich als Bebauungspläne im Sinne des BauGB, nicht im Sinne des HWG. In Baustufenplänen werden keine Straßenflächen festgesetzt.</i></p> <p><i>3.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung, 4. Absatz</i></p> <p><i>Erfüllt der hier beschriebene Untergrund die Anforderung an Frostempfindlichkeitsklasse F2?</i></p> <p><i>3.7 Fußgänger und Radverkehr, 1. Absatz</i></p> <p><i>.....ausgeschilderten gemeinsamen Geh- und Radwegen auf den Nebenflächen statt. Es besteht Radwegbenutzungspflicht.</i></p> <p><i>4.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen</i></p> <p><i>Fahrbahn: Begründung für die gewählte Bauweise.</i></p> <p><i>Nebenflächen: 5. Absatz ist zu streichen.</i></p> <p><i>4.6 Fußgänger- und Radwegführung</i></p> <p><i>Letzter Satz im 2. Absatz ist zu streichen.</i></p> <p><i>4.8 Straßenentwässerung</i></p> <p><i>Im 5. Absatz wird Bezug auf Entwässerungslageplan. Dieser lag der Verschickung nicht bei. Wir bitten um Zusendung des Entwässe-</i></p>

rungslageplanes.

In diesem Abschnitt wird angegeben, dass das anfallende Regenwasser, wie im Bestand, in den Teich des Meiendorfer Grabens, (östlich der Krögerstraße) und anschließend in die Wandse abgeleitet werden soll.

Der betreffende Teich liegt im Geltungsbereich des NSG Stellmoorer Tunneltal (auch Natura 2000 Gebiet) und ist lt. FHH-Atlas ein geschütztes Biotop, ebenso wie die angrenzenden Freiflächen. Da aus dem Erläuterungsbericht nicht eindeutig erkennbar ist, ob in diesem Bereich bauliche Veränderungen oder Eingriffe während der Bauzeit erforderlich sind, ist hierzu BSU/NGE3 zu beteiligen.

Für den Fall, dass Eingriffe im Bereich des Teiches und der umliegenden Flächen vorgesehen sind, ist die Eingriffsregelung (§ 14 BNatSchG) abzuarbeiten.

Hinweis Wasserbehörde MR 32:

Es ist aber noch zu klären, wie mit den bestehenden Anschlüssen an der Grabenverrohrung umgegangen werden kann/soll. Eine Klärung des Sachverhaltes läuft zu Zeit zwischen MR 32 und RA. Erst wenn dieser Sachverhalt geklärt ist, kann eine endgültige Zustimmung und Umsetzung der Straßenentwässerung erfolgen.

Weitere Anmerkungen und Hinweise in den Anlagen 1-3

S2

Die gewählte Belastungsklasse Bk 10 ergibt sich aus den aktuellen Verkehrszahlen und der Ermittlung nach ER1 Fassung 6/14.

Nebenflächen:

Der angeordnete Radweg in den Nebenflächen wird in der weiteren Planung berücksichtigt und eine Beschilderung mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241-30 ergänzt. Engstellen an den Bestandsbäumen sind dementsprechend hinzunehmen.

Aufgrund von nicht durchführbarem Grunderwerb bei der Meiendorfer Straße Nr. 25 wird der Gehweg gerade und ohne seitlichen Versatz an der Tiefgaragenabfahrt ausgeführt. Die Nothaltefläche liegt wie bisher komplett auf privatem Grundstück.

Einmündungen:

In der aktuellen Planung wurden an den einmündenden Straßen die erforderlichen Sichtfelder berücksichtigt. Hierdurch sind einige Stellplätze entfallen.

Straßenentwässerungskanal:

Bauliche Veränderungen an dem Teich der Meiendorfer Grabens sind nicht erforderlich.

Straßenentwässerungskanal und Reinigungsanlage müssen unterhalten werden. Ein Unterhaltungsvertrag mit der HSE bietet sich

hierzu an.

Das Gegengefälle des Speicherüberlaufs ist erforderlich, um ein größeren Anteil der Einzugsfläche über die Reinigungsanlage führen zu können. Zu erhöhtem Unterhaltungsbedarf führt dies lediglich in Bezug auf die Reinigung der Rückhaltebeckens. Durch die Anordnung eines Übergabeschachtes mit Schlammraum soll der erhöhte Unterhaltungsbedarf jedoch reduziert werden.

Überfahrten:

Der Ansatzpunkt für Aufweitungen an Überfahrten wird, soweit dies möglich ist, zwischen Geh- und Radweg gewählt.

Straßenbegleitgrün:

Die Bäume vor dem Flurstück 1679 müssen gefällt werden, damit hier die Regenwasserrückhaltung und –reinigung in der Nebenfläche angeordnet werden kann.

Aufgrund von nicht durchführbarem Grunderwerb bei den Grundstücken Meiendorfer Straße Nr. 64-68 können drei Bäume abweichend von der bisherigen Planung nicht mehr gehalten werden. Um Geh- und Radwege in minimalen Abmessungen herstellen zu können (Engbereich), müssen zwei alte und eine junge Linde gefällt werden.

Ebenfalls abweichend von der bisherigen Planung wird der Baum an der Ecke zum Starckweg durch eine Neupflanzung – versetzt um ca. 12 m - ersetzt.

Zusätzliche Baumpflanzungen können nur dort geplant werden, wo nicht andere Anlagen vorhanden oder geplant sind (z.B. Schächte oder Leitungstrassen).

Grandflächen:

Der Einbau eines luft- und wasserdurchlässigen Bodenbelags (Teraway) wurde untersucht und mit einem Baumgutachter diskutiert. Da ein fachgerechter Aufbau der notwendigen Tragschichten in den Wurzelbereichen vorhandener Bäume in den meisten Fällen nicht sichergestellt werden kann, wird auf den Einbau eines solchen Belages verzichtet. Der zum Einbau der notwendigen Tragschichten erforderliche Eingriff in die Wurzelbereiche der Bäume wird gem. Baumgutachten äußerst kritisch angesehen.

Fahrradbügel:

Gem. Plast 9 werden die Fahrradbügel an der Bushaltestelle mit dem Mindestabstand 1,20 m untereinander aufgestellt. Bei geringeren Maßen ist nur eine einseitige Nutzung möglich.

Alle weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der anschließenden Planung berücksichtigt.

2. W/VS 314 Abfall- und Bodenschutzrechtliche Anforderungen

Das Vorhaben ist nach den öffentlich-rechtlichen Vorschriften auszuführen. Zu beachten sind insbesondere:

1. die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG)
2. die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG)
3. die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWiG)
4. Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II. 1.2-2 (LAGA TR Boden)

Broschüren und Merkblätter – Hilfestellung für eine ordnungsgemäße Ausführung

...

Hinweise

Es liegen keine Eintragungen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor.

Durchführung

1. Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht ist nur Bodenmaterial zugelassendass die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden -Werte für Bodenmaterial der Kategorie ZO akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV)
2. Unsere Böden sind unverzichtbarer Bestandteil intakter Lebensräume und von daher besonders schützenswert. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden.
3. Die folgenden Vorsorgemaßnahmen berücksichtigen dieses Schutzbedürfnis
 - a. Der Versiegelungsgrad von Freiflächen ist auf das geringste mögliche Maß zu reduzieren.
 - b. Verkehrswege und Stellplatzflächen sind in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen, wenn es die Untergrundverhältnisse zulassen. Die Wasserdurchlässigkeit ist nur durch die Verwendung geeigneter Beläge (Rasengittersteine, Sickerfugen- oder haufwerksporige Steine) und Unterbaumaterialien gewährleistet. Für die dauerhafte Funktionsfähigkeit sind Pflegemaßnahmen (Reinigung) vorzusehen. Als was-

serdurchlässig wird ein Oberflächenaufbau bezeichnet, der einen wirksamen Durchlässigkeitsbeiwert von $> 5 \cdot 10^{-4}$ m/s aufweist.

c. Bodenverdichtungen der nach Fertigstellung nicht versiegelten Restflächen- sind während der Bauphase zu vermeiden.

(§ 1 und § 7 BBodSchG)

4. Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches).
5. Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist - sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte - entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)" zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter <http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/>. Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg").
6. Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.
7. Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z.B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist
 - innerhalb der Dienstzeit: FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.)
 - außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE Tel. Nr.: 42840-2300
 oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle unverzüglich zu benachrichtigen. (§1 Hmb-BodSchG)

S2

Alle öffentlich-rechtlichen Vorschriften des Bodenschutzes werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

	<p>Die Forderung, Stellplatzflächen in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen, widerspricht den Vorgaben der PLAST für Parkstände im öffentlichen Raum.</p> <p><u>3. W/VS 315 Schall-/ Lärmschutzrechtliche Anforderungen</u></p> <p><i>Eine schalltechnische Untersuchung für den hier vorliegenden Ausbauabschnitt ist mir nicht bekannt.</i></p> <p><i>Die Meiendorfer Str. ist (soll) soweit mir bekannt in 3 Ausbauabschnitten grundinstand gesetzt werden. 2 davon sind schon fertig gestellt.</i></p> <p><i>Im Bereich des Kreisverkehrs Spitzbergenwegs handelte es sich definitiv um einen erheblichen baulichen Eingriff - eine Schalltechnische Untersuchung wurde veranlasst und entsprechende Anspruchsrechte ermittelt.</i></p> <p><i>ACHTUNG: Die entsprechende LTU musste nachgebessert werden, da die ursprüngliche LTU von einer Geschwindigkeit von 60 km/h ausging.</i></p> <p><i>Die Meiendorfer Straße ist jedoch keine Bundesstr. mehr und es besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h (dadurch verringerte sich der Kreis der Anspruchsberechtigten erheblich).</i></p> <p><i>Für den hier vorliegenden 3. Ausbauabschnitt zwischen Oldenfelder Stieg und Wildgansstr. liegt meines Erachtens gar kein erheblicher baulicher Eingriff gem. 16. BImSchV vor.</i></p> <p><i>Die Maßnahme ist nicht verkehrssteigernd und der Straßenquerschnitt (Autoverkehr) rückt (abgesehen von den Radstreifen) nicht signifikant an die bestehende Bebauung heran:</i></p> <p><i>Meines Erachtens ist hier gar keine Lärmtechnische Untersuchung notwendig. Kosten für den passiven Verkehrslärmschutz würden nicht entstehen.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.:</u></p>	<p><i>Grundsätzlich:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Die gemeinsamen Geh- und Radwege im Bereich der Bäume sind grundsätzlich für Blinde und Sehbehinderte problematisch. Da es aber in der Regel kurze Bereiche sind, bei denen der Baum mittig liegt, ist zu vermuten, dass die Radfahrer sich fahrbahnseitig am Baum vorbei orientieren werden und es so bei Nutzung der inneren Leitkante durch den Blinden hoffentlich nicht zu Konflikten kommt. Optimal finden wir diese Lösung aber dennoch nicht...</i>

- Die Querungen der Nebenstraßen sind ungesichert, hier muss zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld ein Abstand von 1 m eingehalten werden.
- Die Querungen der Nebenstraßen sind als gemeinsame Querung geplant, Standard ist aber mittlerweile die getrennte Querung mit 0 cm und 6 cm.
- Fahrradabstellanlagen sollten taktil umpflastert werden (beispielsweise mit einem Trennstreifen).

zu Blatt 1:

- Keine Anmerkungen.

zu Blatt 2:

- Der Versprung des westlichen Gehwegs an der Tiefgarageneinfahrt samt Behindertenstellplatz ist für Langstockgänger nicht nachvollziehbar und erschwert die Orientierung. Aus unserer Sicht wäre es vorteilhaft, wenn der Stellplatz etwas weiter nach Süden verschoben wird, so dass davor parallel zur Einfahrt noch ein Gehweg liegt. Der Stellplatz selber sollte dann so gepflastert sein, dass er sich taktil vom Gehweg unterscheidet (ohne die jedoch die Barrierefreiheit zu beeinträchtigen).

zu Blatt 3:

- Querungen sind ungesichert, Auffindestreifen falsch.
- Querung gemeinsam, besser getrennt.

zu Blatt 4:

- Die LSA muss mit taktil-akustischen Einrichtungen für Blinde ausgestattet werden.
- An der Querung der Meiendorfer Straße ist neben dem Richtungsfeld noch ein weiteres Sperrfeld eingetragen, dessen Funktion uns nicht erschließt.
- Die Bodenindikatoren an der Bushaltestelle sind in Ordnung.
- Die Anordnung der Fahrradbügel südlich der Einmündung der Nebenstraße Meiendorfer Straße unmittelbar hinter der Querung an der Häuserwand erschwert die Orientierung. Sie sollten entweder grundsätzlich anderer Position angeordnet werden oder an dieser Stelle am Trennstreifen zum Radweg. Dann muss die Querung in der Breite reduziert werden.
- Die Baumscheibe unmittelbar südlich der Querung Schneehühnkamp ist in der Ausführung nicht verständlich und nicht akzeptabel. Es ist ein normaler Bord eingetragen, was für unseren Personenkreis gut wäre, aber andererseits müssen hier die Radfahrer wieder auf den Gehweg geführt werden, was eine Nullabsenkung bedingen würde. Die Baumscheibe sollte neben dem Schachtdeckel enden und der Eckbereich analog der gegen-

	<p><i>überliegenden Seite im Norden ausgeführt werden.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Der Trennstreifen neben dem südlichen Auffindestreifen ist dann auch entbehrlich, so wie er hier geplant ist, würde er ein Weiterlaufen in Richtung Süden verhindern.</i> <p>zu Blatt 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Keine Anmerkungen über die grundsätzlichen oben hinaus.</i> <p><u>S2:</u></p> <p><i>Aufgrund von nicht durchführbarem Grunderwerb bei der Meiendorfer Straße Nr. 25 wird der Gehweg gerade und ohne seitlichen Versatz an der Tiefgaragenabfahrt ausgeführt.</i></p> <p><i>Die Querungen der Nebenstraßen werden getrennt ausgeführt. Aus Platzgründen kann das Aufmerksamkeitsfeld an den Straßen Gerstenwiese, Gerstenkoppel und Starckweg nur < 1 m abgesetzt ausgeführt werden.</i></p> <p><i>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt.</i></p>
<p><u>Hamburger Hochbahn AG</u> <u>und HVV</u></p>	<p><i>Haltestellen / Haltestellenlage:</i></p> <p><i>In einer Untersuchung zu Verbesserungspotentialen im Busbestandsnetz aus dem Jahre 2014 wurde festgestellt, dass die Lage der vorhandenen Bushaltestelle "Schneehuhnkamp" sehr große Abstände zur stadteinwärts gelegenen Haltestelle "Bargtheider Straße" aufweist (> 760 m). Aufgrund der vorhandenen, dichten Wohnbebauung und vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung in diesem Gebiet wird von uns und dem HVV die Notwendigkeit gesehen, im Bereich der Einmündung "Krögerstraße" zusätzliche Richtungshaltestellen einzurichten.</i></p> <p><i>In der vorliegenden Planung werden die vom Planungsgebiet betroffenen Richtungshaltestellen "Schneehuhnkamp" verlegt und gemittelt zwischen den umliegenden Haltestellen "Bargtheider Straße" und "Saseler Straße" neu angeordnet. Daraus ergibt sich eine verbesserte Erschließungswirkung Richtung stadteinwärts. Diese Situation entspricht aber nicht dem Ziel unseres Auftrages, denn mit Haltestellenabständen von über 500 m wird der Wert überschritten, der von Fachexperten für einen mittleren Haltestellenabstand zwischen zwei Bushaltestellen empfohlen wird (dieser liegt bei 300 bis max. 500 m). Diejenigen Fahrgäste, die im bisherigen Einzugsgebiet leben, werden im Falle der Verlegung genötigt künftig bis zu 180 m weitere Wege zu „ihrer“ Haltestelle zurückzulegen. Proteste vor allem der älteren ÖPNV-Nutzer, die häufig aus gesundheitlichen Gründen auf kurze Wege angewiesen sind, sind zu erwarten. Insbesondere an den Rändern des bisher durch die Haltestelle Schneehuhnkamp erschlossenen Bereichs ergeben sich dadurch Fußwege jenseits der anzustrebenden Erschließungsqualität, was</i></p>

eine nennenswerte Verschlechterung zum Status quo darstellt.

Aus diesem Grunde bitten wir nachdrücklich, die Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Richtungshaltestellen im Bereich Krögerstraße zu prüfen und die Bestandshaltestellen am bisherigen Ort entsprechend der neuen Standards (Halt am Fahrbahnrand) auszubauen. Die Haltestellen sind – unabhängig vom aktuell eingesetzten Fahrzeugtyp - auf den Fahrzeugtyp eines Gelenkbusses zu dimensionieren, um mittels Anpassung der Fahrzeuggröße auf künftige Kapazitätssteigerungen bzw. auf Bedarfsspitzen wie z.B. im Schülerverkehr üblich, reagieren zu können. Je nach Anbieter und Modell werden derzeit Gelenkbustypen von bis zu 18,75 m Länge erreicht. Gute Erfahrungen werden mit solchen Fahrzeugen gemacht, die im hinteren Teil des Nachläufers eine vierte (ggf. nicht barrierefreie) Tür aufweisen. Daher sollten die geraden Haltestellenkanten generell auf eine Länge von 19 m bemessen werden.

Haltestellenausstattung:

In der Regel ist an einer Bushaltestelle ein Fahrgastunterstand (FGU) einzuplanen. Dieser sollte nach Vorgaben des Rechtsamtes der BWVI i.d.R. mit langen Seitenscheiben ausgestattet werden, um ein gewisses Maß an Wetterschutz bieten zu können. Der Bauuntergrund ist hinsichtlich der Leitungstrassen zu prüfen und die Möglichkeiten zur Fundamentlegung sicherzustellen.

FGU Richtung stadtauswärts: Hier ist ein Unterstand eingeplant, der mit Minimalabstand zur Fahrbahn steht, Seitenscheiben gar nicht oder nur kurze eingebaut werden könnten. Bei Neuplanungen von Haltestellen sind folgende Platzverhältnisse und Abstände vorzusehen: ein FGU ist rd. 1,5 m neben dem Haltestellenmast und mit einem Abstand von rd. 1,5 m zwischen Dach und Bord einzuplanen. Die noch gültigen Empfehlungen der PLAST werden dabei eingehalten.

FGU Richtung stadteinwärts: An dieser Haltestelle ist der FGU zu weit vom H-Mast entfernt eingeplant. In Hamburg empfehlen wir immer eine Position zwischen der ersten und zweiten Bustür, um die Wege zum Bus für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu minimieren. Rollstühle zum Beispiel müssen immer zur 2. Tür mit der Rampe. Da unsere Fahrer angewiesen sind, immer mit der Fahrzeugfront am H-Mast zu halten, ergeben sich daraus eingrenzbar Bereiche für die Türpositionen beim haltenden Bus. Die empfohlene Position für den FGU im Wartebereich ergibt sich wie beschrieben.

Grundsätzlich möchten wir noch anmerken, dass vor dem Hintergrund des notwendigen Wandels im Mobilitätsverhalten, der ÖPNV in jeglicher Hinsicht zu bevorzugen ist. Das Senatsprogramm zur Beschleunigung des Busverkehrs ist diesbezüglich nur ein erstes Signal zur Stärkung der Leistungsfähigkeit im öffentlichen Nahverkehr mit Bussen. Wie in anderen Großstädten üblich, müssen die

Voraussetzungen für ein funktionierendes Mobilitätssystem auch in Hamburg konsequent verfolgt werden. Zu nennen sind hier, Haltestellen am Fahrbahnrand zu planen und LSA auf dem Linienweg mit der Technik zur Beeinflussung durch Busse auszurüsten. Nur so lässt sich ein attraktiver, nachhaltiger Personennahverkehr für die Region Hamburg gestalten.

Im Sinne eines wirtschaftlichen, leistungsfähigen und nachhaltigen ÖPNVs, bitten wir unsere Vorschläge zu prüfen und in der Planung zu berücksichtigen.

S2:

Zu Haltestellen / Haltestellenlage:

Bei Berücksichtigung von Haltestellen am Fahrbahnrand (einer 7 m breiten Fahrbahn), den gem. PLAST erforderlichen Breiten von Warteflächen sowie der beidseitigen Geh- und Radwege werden ca. 21,5 m Breite bzw. bei versetzten Haltestellen ca. 18,5 m benötigt.

Am derzeitigen Standort der Haltestelle am Schneehuhnkamp (stadteinwärts) stehen knapp 15,3 m und am Starkweg (stadtauswärts) knapp 18,0 m zur Verfügung.

Aufgrund dieser geringen Planungsbreiten und nicht durchzusetzen dem Grunderwerb ist es unvermeidlich, den Haltestellenstandort zu verschieben. Die Haltestelle „Schneehuhnkamp“ stadtauswärts zu verschieben ist aufgrund zu erhaltender Bäume nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da dann der Abstand zur Haltestelle Saseler Straße <300 m betrüge.

Stadteinwärts gesehen steht erst ab der Einmündung der Sackgasse „Meiendorfer Straße“ ausreichend Platz zur Anordnung der Haltestellen zur Verfügung. Diesen Standort, der in der Mitte zwischen den Haltestellen „Bargteheider Straße“ und „Saseler Straße“ liegt, sieht die derzeitige Planung vor.

Darüber hinaus steht auch im Einmündungsbereich Krögerstraße für Fahrbahn und Nebenflächen ein Planungsquerschnitt mit einer Breite von nur knapp 18 m zur Verfügung.

Die aktuelle Planung berücksichtigt die Haltemöglichkeit von 18 m langen Gelenkbussen. Dabei wird eine gerade Haltestellenkante von 14 m gem. PLAST bei der Busbucht (stadteinwärts) eingehalten.

Beide Haltestellen können jedoch auch von 18,75 m langen Bussen angefahren werden. Eine 18 cm hohe Bordkante kann aufgrund vorhandener Grundstückszufahrten jedoch nur auf einer Länge von 16 m ausgeführt werden.

Zur Haltestellenausstattung:

Um nach den Vorgaben des Rechtsamtes der BWVI ein FGU mit langen Seitenscheiben vorsehen zu können, liegen keine ausreichenden Platzverhältnisse in den Nebenflächen vor. Aufgrund der

	<p>vorliegenden Platzverhältnisse wurde Richtung stadtauswärts ein FGU ohne Seitenscheiben angeordnet. Dieser FGU ist planungsgerecht rd. 1,5 m neben dem Haltestellenmast angeordnet.</p> <p>Der FGU Richtung stadteinwärts wird - wie vorgeschlagen - in Richtung Haltestellenmast verschoben.</p> <p>Die Ausführung der Haltestelle Richtung stadteinwärts als Busbucht wurde im Vorwege der Verschickung von A3, VD 52 und PK 38 diskutiert und favorisiert.</p> <p>Der Wunsch der Möglichkeit zur technischen Beeinflussung der LSA durch Busse wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>P + R-Betriebsgesellschaft mbH</u></p>	<p><i>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 B+R-Angebot zu analysieren und die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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 Haltestellen Berne und Rahlstedt, 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.</i></p> <p><i>Im Planungsraum der überreichten Lagepläne ... befinden sich keine Schnellbahnhaltestellen, so dass zu diesen Planunterlagen keine Stellungnahme von uns abgegeben wird.</i></p> <p><u>S2: --</u></p>

<p><u>Werbeträger</u> (Wall / Ströer)</p>	<p><i>Grundsätzlich sind wir zwar mit der Planung einverstanden jedoch bitten wir bei der Haltestellenausstattung um Beachtung, dass in der Regel an einer Bushaltestelle ein Fahrgastunterstand (FGU) einzuplanen ist, welcher nach Möglichkeit mit langen Seitenscheiben ausgestattet werden soll, um ein gewisses Maß an Wetterschutz zu bieten. Richtung stadtauswärts ist ein Unterstand ohne Werbeträger und ohne Seitenscheiben eingeplant (FGU12422). Bei Neuplanungen von Haltestellen sind jedoch ausreichende Platzverhältnisse vorzusehen: ein FGU soll 1,50 m neben dem Haltestellenmast und mit einem Abstand von 1,50 m zwischen Dach und Bord eingeplant werden.</i></p> <p><i>Aus dem Rechtsamt der BWVI gibt es die eindeutige Anweisung, eine Auslagerung von Werbeträgern aus dem FGU zu vermeiden. Daher bitten wir um erneute Überprüfung einer Möglichkeit für einen FGU mit Werbeträger.</i></p> <p><i>An der gegenüberliegenden Seite (stadteinwärts) wurde die CLS von Ströer mit einem Abstand von 12 m an unseren geplanten FGU herangesetzt. Dies entspricht nicht den in den Werberechtsverträgen vorgesehenen Abstandsmaßen von 20 m. Wir haben uns nun hier für den speziellen Fall mit Ströer über folgende Vorgehensweise geeinigt: wenn die Planung so bestehen bleibt, würden wir unseren FGU mit Werbeträger aufbauen und Ströer baut die Säule ebenfalls wie von Ihnen geplant auf. Eine Erklärung über diese Abstimmung werden wir zu gegebener Zeit gegenseitig bei MR einreichen.</i></p> <p><i>Wir bitten jedoch um Beachtung, dass dieses Vorgehen nicht den in den Werberechtsverträgen vereinbarten Abstandsmaßen von 20 m zwischen Ströer und Wall (ehemals JCDecaux) entspricht und daher Ihrerseits nicht zur gängigen Planungspraxis werden sollte.</i></p> <p><i>Ansonsten verweisen wir noch auf die Stellungnahme der Hamburger Hochbahn.</i></p> <p><i>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).</i></p>
	<p><u><i>Ergänzende Stellungnahme zu diesem Punkt vom BWVI RV 10:</i></u></p> <p><i>1. Grundsätzlicher Planung und Errichtung von FGU mit integriertem Werbeträger</i></p> <p><i>Die FHH hat selbstverständlich Interesse daran, dass an Haltestellen auch FGU errichtet werden können und errichtet werden. Zu planen sind dabei, soweit die Verhältnisse vor Ort nicht anderes gebieten, FGU mit normalen Seitenscheiben und Werbeträgern; es besteht (von den Regelungen der Werberechtsverträge abgesehen) weder aus verkehrlicher noch aus stadtgestalterischer Sicht ein Interesse daran, dass in Hamburg statt rd. 1800 FGU mit Werbung 1800 FGU sowie darüber hinaus 1800 ausge-</i></p>

	<p><i>lagerte Werbeträger errichtet werden und das Stadtbild beherrschen. Nur in Ausnahmefällen, wenn es im Bereich der gesamten Haltestelle keine Möglichkeit gibt, einen FGU ohne Werbeträger zu errichten, darf ein FGU ohne Werbeträger errichtet werden und ein ausgelagerter Werbeträger an anderer Stelle aufgebaut werden (die genauen Maßgaben entnehmen Sie bitte der Nachricht in der Anlage).</i></p> <p><i>2. Einhaltung des 20m-Abstandsgebots der Anlagen der beiden Vertragspartnerinnen zueinander</i></p> <p><i>Die Werberechtsverträge der FHH (Sie finden Sie auf dem Sharepoint des AK Sondernutzung, für den ich Sie eben gerade freigeschaltet habe) legen fest, dass Hamburg Dritten die dauerhafte Errichtung von Anlagen der Außenwerbung auf Staatsgrund, nicht gestatten wird, wenn ihr Abstand weniger als 20 m zu Werbeträgern der Vertragspartnerinnen beträgt (vgl. z.B. Ziff. 9.5 des Vertrags über FGU mit JCDecaux (jetzt Wall)) – das gilt auch für die Anlagen der jeweiligen Vertragspartnerinnen untereinander. Wenn Sie also Ihrerseits eine Planung vornehmen, bei der Anlagen von Wall und DSM in einem Abstand von weniger als 20m zueinander stehen, dann geht das nur, wenn Wall und DSM sich Ihnen gegenüber mit der Abweichung vom Abstandsgebot einverstanden erklären; Sie müssen sich also Ihrerseits und von sich aus mit den beiden Firmen ins Benehmen setzen; ein Anspruch darauf, dass die Firmen auf ihre Rechte verzichten, besteht natürlich nicht. Ohne dieses Einverständnis widerspricht Ihre Planung jedoch den Werberechtsverträgen. Ihre Planung sollte insofern so gestaltet sein, dass Sie auch ohne ausnahmsweise erklärte Einverständnisse der Vertragspartnerinnen schlüssig und rechtmäßig ist.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Der FGU Richtung stadtauswärts wurde aufgrund der Platzverhältnisse ohne Seitenscheiben eingeplant (siehe hierzu auch Vermerk unter HH AG / HVV).</p> <p>Das genannte 20m-Abstandsgebot der Anlagen der beiden Werbeträger wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p><u>ADFC Hamburg /</u> <u>Bezirksgruppe Wandsbek</u></p>	<p><i>Zusammenfassung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die geplante Lösung kann aus Sicht des Radverkehrs nicht zufriedenstellen. - Die Radwege erreichen lediglich Mindestbreite, nicht Regelbreite. - Radwege verleiten leider viele Radfahrenden zum Linksfahren, das erhöht die Unfallgefahr.

- Eine erhebliche Zahl von Einmündungen und Grundstückszufahrten schafft Konfliktpunkte.

- Instandhaltung und Pflege sowie das Freihalten der Nebenflächen von Falschparkern bleibt ungelöst.

Zu Details der vorliegenden Planung

- *Breite der Fahrbahn: Wir schlagen vor, die Fahrbahn durchgängig bei 6,5 m Breite zu belassen. Dies reicht problemlos aus, damit sich zwei Lkw begegnen können. Gleichzeitig wird Fläche gewonnen, die dem Radweg und dem Gehweg zugeschlagen werden kann. Auch für den Radfahrenden auf der Fahrbahn ist eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m besser als eine von 3,5 m, da dies auch dem weniger verständigen Autofahrer zeigt, dass er zum Überholen die Gegenfahrbahn benutzen muss. Bei einer Streifenbreite von 3,50 m sind manche Autofahrer eher versucht, das Überholen innerhalb der eigenen Spur und mit zu wenig seitlichem Sicherheitsabstand zu „versuchen“.*

- *Gegenüber den Einmündung fehlen im Plan Absenkungen des Radwegs, damit dieser zum Abbiegen verlassen werden kann bzw. vom Radverkehr aus der einmündenden Straße erreicht werden kann.*

- *Aus dem Erläuterungsbericht geht nicht hervor, wie gewährleistet werden soll, dass der Radweg ganzjährig benutzbar ist (Grünwuchs), gepflegt wird (Grünwuchs, Verlandung durch Grasnarbe) und instandgehalten wird (Wurzelaufwerfungen, Absackungen durch Radwegüberfahrten mit Pkw und Transportern, Auswaschungen an den mit Grand befestigten Abschnitten). Es hilft dem Radverkehr nicht und ist auch nicht im Sinne der Planer, wenn der Radweg nach ca. zwei bis fünf Jahren bereits wieder deutliche Mängel aufweist, dann aber über Jahre bis Jahrzehnte nicht saniert wird. Daher sollten diese Fragen bereits bei der Abwägung gelöst werden.*

- *Länger haltbar und komfortabler zu befahren sind Radwege aus Asphalt. Statt Grandflächen sollte eine offenporige aber feste Oberfläche verbaut werden, wie man sie inzwischen auch vereinzelt in Hamburg vorfindet.*

- *Auf der ganzen Strecke sollten Absperrerelemente im Sicherheits-trennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg bzw. zwischen Parkstreifen und Radweg gegen regelwidriges Parken auf dem Radweg eingesetzt werden.*

- *Wo das die Standorte der Bäume zulassen, sollte mind. 20 m vor jeder Einmündung der Radweg auf Fahrbahnniveau abgeleitet und direkt neben dem Fahrstreifen liegend über die Einmündung geführt werden. Das schafft höhere Sicherheit. Alternativ: Radwege und Gehwege sollten zur Verdeutlichung der Vorfahrtsituation niveaugleich über die Einmündungen geführt werden (Gehwegüberfahrten).*

- An der Einmündung Gerstenkoppel verlegt die Planung den heute direkt neben der Fahrbahn liegenden Weg zukünftig hinter parkende Autos und macht aus einer fahrbahnnahen Furt eine abgesetzte Furt. Während wir in Hamburg Beispiele sehen, wo aufwändig abgesetzte Radwege an der Einmündung an den Fahrstreifen heran verlegt werden, passiert hier ohne Not das Gegenteil.

- Die Sichtfelder vor Krögerstraße und Gerstenkoppel erscheinen deutlich zu kurz. Zu Gunsten der Verkehrssicherheit sollten hier die jeweils einmündungsnächsten Stellplätze entfallen.

- Da überall Quellen und Ziele von Radverkehr existieren, sollten dezentral kleine Gruppen von Fahrradbügeln installiert sein. Dafür eignen sich z. B. die Sichtfelder an den Einmündungen.

Vorschlag für eine alternative Planung

Wir schlagen vor, dass auf jenen Streckenabschnitten, in denen kein alter Baumbestand dagegen spricht, Radfahrstreifen angelegt werden (mit entsprechend verbreiteter Fahrbahn). Dies hätte mehrere Vorteile:

- Die Lösung käme sowohl den Radfahrenden auf dem Radweg als auch jenen auf der Fahrbahn zu gute. Der Radfahrstreifen böte dem Radfahrer auf der Fahrbahn eine Ausweichmöglichkeit, so dass Autoverkehr vorbeifahren könnten - also eine auch für den motorisierten Verkehr komfortable Lösung.

- Bauliche Probleme und Probleme des Unterhalts der Radwege, wie wir sie weiter oben benannt haben, lassen sich bei Radfahrstreifen deutlich besser lösen.

- Höherer Fahrkomfort.

- Höhere Verkehrssicherheit.

- Planung ist zukunftssicher

Zwar ist es nicht ideal, auf der Strecke Wechsel zwischen Radweg und Radfahrstreifen zu bauen. Dafür wären die Radfahrstreifen aber – im Gegensatz zu den Radwegen – eine in die Zukunft gerichtete Planung, die langfristig auf die gesamte Strecke ausgedehnt werden könnte. Eine ähnliche Planung hat der LSBG z. B. jüngst für die Nordschleswiger Straße vorgelegt. Wir bitten deshalb darum, diese Variante zu prüfen.

S2:

Die Fahrbahnbreite zweistreifiger Hauptverkehrsstraßen beträgt - gem. PLAST 3 - 7,0 m, mindestens jedoch 6,5 m. Dabei ist insbesondere wegen des Schwerverkehr und der Linienbusse eine 7,0 m breite Fahrbahn zu bevorzugen.

Abweichend von den Planungsunterlagen der 2. Verschickung wird die Radwegbenutzungspflicht nicht aufgehoben (siehe hierzu die

	<p>Stellungnahme von BIS VD51/52).</p> <p>Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Meiendorfer Straße und der Tatsache, dass gegenüber der Einmündungen der Radweg nicht von der Fahrbahn abgesetzt werden kann, werden für linksabbiegende Radfahrer keine Bordabsenkungen vorgesehen.</p> <p>Der Einbau eines luft- und wasserdurchlässigen Bodenbelags (Teraway) wurde untersucht und von einem Baumgutachter bewertet. Auf den Einbau eines solchen Belages wird verzichtet, da ein fachgerechter Aufbau der notwendigen Tragschichten in den Wurzelbereichen vorhandener Bäume nicht sichergestellt werden kann.</p> <p>Die Absenkung der Radwege auf Fahrbahnniveau 20 m vor und nach Einmündungen wird nicht hergestellt, da es wegen örtlicher Gegebenheiten nur an einzelnen Stellen möglich wäre. Einheitlich werden die Absenkungen vor den Einmündungen hingegen möglichst fahrdynamisch angenehm ausgeführt.</p> <p>Einmündungsnahe Stellplätze entfallen in der weiteren Planung und die Radwege werden an diesen Stellen an die Fahrbahn geführt.</p> <p>Die Herstellung von Radfahrstreifen wurde vor Beginn der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße (2010) ausgiebig und auf höchster Ebene diskutiert und abgelehnt (siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme BIS VD 51/52).</p>
<u>BIS F 042</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>BUE - NGE 1</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>LIG – 431</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Finanzbehörde – Bezirksverwaltung</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Hamburg Wasser HWW</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Kulturbehörde</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Bezirks-Seniorenbeirat</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Barrierefrei Leben e.V.</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Hamb. Landesarbeitsge- meinschaft</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>HHA Fachbereich Ingeni- urbauw. BIB 14</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Switchh</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>PK 38</u>	<i>Stellungnahme über VD 52</i>
<u>KVG:</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>VHH Betriebshof Schene-</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>

<u>feld</u>	
<u>VHH Betriebshof Bergedorf</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>Taxiverbände</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich – S – Straßen
Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen

Hamburg, den 18.04.2017
Tel.: 42826 - [REDACTED]

Verkehrsplanung - 2. Verschickung vom 09.09.2016:

Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße zwischen Oldenfelder Stieg und Spitzbergenweg - Abschnitt Oldenfelder Stieg bis Wildgansstraße

Hier:

Abwägung eingegangener interner Stellungnahmen

<p><u>S2 LSA:</u></p>	<p><i>Gegen die Planung bestehen keine Einwände.</i></p> <p><u>S2: --</u></p>
<p><u>S4 ÖB:</u></p>	<p><i>Im Zuge dieser Baumaßnahme werden Teilmaßnahmen durchgeführt, die zum Erhalt der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) im Zuge der Baumaßnahme "GI von Straßen, Meiendorfer Straße von Oldenfelder Stieg bis Wildgansstraße" erforderlich sind. Dazu sind folgende Anpassungen/Änderungen erforderlich:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Rückbau von 14 Stück Ausleger Mast AM 7,5 m einschl. Langfeldleuchte</i> - <i>Rückbau von 2 Stück Ausleger Mast AM 11,8 m einschl. Langfeldleuchte</i> - <i>Liefern und aufstellen von 11 Stück Ausleger Mast AM 7,5 m einschl. Langfeldleuchte</i> - <i>Liefern und aufstellen von 13 Stück Ausleger Mast AM 9,5 m einschl. Langfeldleuchte</i> - <i>Liefern und aufstellen von 2 Stück Ausleger Mast AM 11,8 m einschl. Kofferleuchte</i> - <i>Einrichtung von Provi-Beleuchtung entsprechend der Bauphasen + erforderliche</i> <p><u>Erdarbeiten</u></p> <p><i>Bitte beachten Sie, dass der Beleuchtungsmast (s. die Eintragung im Blatt 4) nicht der Teil der ÖB ist.</i></p>

	<p>Weitere ÖB-Lichtpunkte sind von der o.g. Maßnahme gemäß den uns vorliegenden Unterlagen offensichtlich nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenhöheniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden (siehe nachfolgende Hinweise).</p> <p><u>Hinweis zum Bodenhöheniveau:</u></p> <p>Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p> <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></p> <p>Die Schutzabstände (lichte Maßangabe) zwischen Fahrbahn (meist Hochbordkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes, die gem. der geltenden Richtlinien für die öffentl. Beleuchtung in Hamburg nicht zu unterschreiten sind, betragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Allgemeinen: 0,65 m (min. 0,50 m) - an Bushaldebuchten: 0,65 m - und der Radwegaußenkante: 0,25 m <p>S2: Die neuen / geänderten Beleuchtungsstandorte werden in die Lagepläne aufgenommen. Einbauhöhe und Schutzabstände werden eingehalten.</p>
<p><u>S4 PUPA:</u></p>	<p>Parkraumbewirtschaftung von S4 von dieser Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>S2: --</p>
<p><u>BWVI – WF 22</u></p>	<p>Aus Sicht der Wirtschaftsförderung bestehen gegen die Maßnahme grundsätzlich keine Einwände.</p> <p>Zu Ziffer 4.12. Grunderwerb ist jedoch Folgendes aufgefallen (davon ausgehend, dass alle genannten Flurstücke der Gemarkung Meiendorf zugehören):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flurstück 1937 kann aufgrund seiner Belegenheit durch die Planung nicht berührt sein. - Flurstück 5547 ist nicht existent. <p>S2: In Abschnitt „4.12 Grunderwerb“ wurde versehentlich das Flurstück 1937</p>

	<p>aufgeführt, gemeint war das Flurstück 1967. Das Flurstück 5547 existierte zur Zeit der Erstellung des Grunderwerbsplanes, wurde jedoch bereits durch die FHH erworben.</p>
<p><u>BWVI / V</u> (abgestimmt):</p>	<p><i>Es ist für die Meiendorfer Straße im Planungsbereich festzustellen, dass Gehwege untermäßig und Radwege in Mindestmaß mit zahlreichen Unterbrechungen in der Radverkehrsführung geplant sind. Die Reduzierung des Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Längsparkstand auf 0,65 m und die Radwegführung im Bereich der Busbucht wird aus Gründen der Verkehrssicherheit kritisch bewertet. Eine Variantenbetrachtung mit Radfahrstreifen (ggf. Radfahrstreifen mit Tiefbordabgrenzung zur Fahrbahn) fehlt im Erläuterungsbericht leider.</i></p> <p><i>Daher wird empfohlen, Radfahrstreifen zu überprüfen und das Ergebnis mit Angabe von Gründen zu dokumentieren.</i></p> <p><i>Sollten Radwege verfolgt werden, kann der Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn (wenn keine Einbauten vorhanden sind) von 0,90 auf 0,65 m reduziert werden, um für Geh- und / oder Radweg mehr Breite zu gewinnen. Des Weiteren wäre bei dieser Konstellation eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wünschenswert.</i></p> <p><i>Für den Knoten Bargteheider Straße / Oldenfelder Stieg / Meiendorfer Straße / Berner Straße wird im Rahmen der EMS-Maßnahme die sogenannte „Berliner Lösung“ überprüft. Wir bitten um LSBG-interne Abstimmung beider Projekte, da unnötige Aufwendungen vermieden werden sollen.</i></p> <p><i>Das Planungsprinzip „Radwege“ wird von hier aus mitgetragen, um eine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen im gesamten Straßenzug (im Zusammenspiel mit den bereits umgesetzten Bauabschnitten) zu erzielen.</i></p> <p><i>Der Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn kann (wenn keine Einbauten vorhanden sind) von 0,90 auf 0,65 m reduziert werden, um für Geh- und / oder Radweg mehr Breite zu gewinnen.</i></p> <p><i>- zum Erläuterungsbericht:</i></p> <p><i>Kapitel 4.2: Welches sind die "sich langfristig abzeichnenden Verkehrsbelastungszahlen"? In Kapitel 3.3 wurde doch festgestellt, dass seit Langem nur geringfügige Veränderungen am Pegel zu verzeichnen sind.</i></p> <p><i>- zur Übersichtskarte:</i></p> <p><i>Die Kategorie "Straßen im Vorbehaltsnetz" ist veraltet.</i></p> <p><u>S2:</u></p> <p>Die Herstellung von Radfahrstreifen wurde vor Beginn der Grundinstandsetzung der Meiendorfer Straße (2010) ausgiebig und auf höchster Ebene diskutiert und abgelehnt (siehe hierzu die Abwägung zur Stellungnahme BIS VD 51/52).</p>

	Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt.
<u>GF-PB:</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>S3:</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>
<u>G1:</u>	<i>Keine Stellungnahme</i>