Freie und Hansestadt Hamburg
LSBG, S2

Verkehrsplanung - 1. Verschickung vom 25.10.2018

Maßnahme - EMS, Sanierung und Umgestaltung des Straßenzugs Berner Straße / Fasanenweg zwischen Alter Zollweg und Kriegkamp

Abwägung eingegangener externer Stellungnahmen bis 20.05.2019

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation			
WF2		-	
Amt V	16.11.2018	1. Lageplan 01: Die Radverkehrsführung im Berner Stieg über die Hauptverkehrsstraße Fasanenweg sollte sichergestellt werden. Im Einmündungsbereich Berner Stieg (Nord) sollte eine indirekte Linksabbiegeaufstellfläche für den Radverkehr überprüft werden. Dazu sollte die Mittelinsel auf Asphaltniveau liegen und das beidgerichtete Überqueren der Berner Brücke für den Radverkehr ermöglichen. Für die kleine westliche schraffierte Mittelinsel im Einmündungsbereich Berner Stieg sollte überprüft werden, ob zwei Bäume in einer begrünten Mittelinsel möglich sind. (siehe beiliegende Prinzips Skizze).	Die Radverkehrsanbindung Berner Stieg wurde in der Planung berücksichtigt und abgepasst. Eine Aufstellfläche für indirektes LA ist aufgrund fehleder LSA nicht regelkonform. Die zusätzliche Anordnung von Bäumen wird im weiteren Verlauf der Planung mit der Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts abgestimmt.
		2. Lageplan 02: Im Knotenbereich Fasanenweg/ Dompfaffenweg sollte die Linienführung für den Verkehr in nordwestlicher Richtung verbessert werden. Unsererseits werden vollwertige Linksabbiegestreifen nicht für erforderlich gehalten. Fahrstreifenaufweitungen von rd. 5,5 m sind für die Aufstellung für linksabbiegende Kraftfahrzeugen völlig ausreichend. Am Dompfaffenweg sollten für den Fußverkehr Querungsmöglichkeiten mittels Sprunginseln über den Fasanenweg überprüft werden. (siehe beiliegende Prinzipskizze).	Die Linienführung wurde angepasst. Ein Aufweitung ist in Abhänigigkeit der Fahrgeometrie und Platzverhältnisse ist nicht möglich. Im Rahmen der Planungsbesprechung wurden zusätzliche Querungsmöglichkeiten auf der gesamten Strecke diskutiert und nicht für erforderlich befunden.
		3. Lageplan 03: Für den Knotenbereich Fasanenweg/ Schierenberg liegt eine Verkehrserhebung vom 22.08.2013 vor, welche auch berücksichtigt werden sollte. Für die Hauptverkehrsstraße sind zwei Fahrstreifen je Richtung aus Gründen der erforderlichen Leistungsfähigkeit nicht notwendig. Auch die aus dem Bestand übernommenen Linksabbiegefahrstreifen sind in ihrer Länge völlig überdimensioniert. Zusätzlich ist dieser Knoten Fasanenweg/Schierenberg ein Schulweg zum Gymnasium Meiendorfer und Grundschule Islandstraße, wobei insbesondere morgendlich eine beachtliche Anzahl von fahrradfahrenden Kinder zu beobachten sind. Aus diesem Grund wird angeregt, genügend große Aufstellflächen mit beidgerichtete Radfurten über den Fasanenweg anzubieten (siehe beiliegende Prinzips Skizze). Dabei sollte darauf geachtet werden, dass fahrradfahrende Kinder unter 10 Jahren vom Gehweg über die Radwegfurt wieder auf den Gehweg geleitet werden und die Anderen in den Mischverkehr entlassen werden können. Durch Reduzierung benachbarter Fahrstreifen von 3,25 m auf 3,00 m könnte der Radfahrstreifen auf Regelmaß gebracht werden. (siehe beiliegende Prinzips Skizze).	Die aktuellen Verkehrszahlen wurden erhoben und analysiert. Auf eine Querschnittsaufweitung im Bereich der Knoten auf einen zusätzlichen Geradeausfahrstreifen kann verzichtet werden. Die Abstimmung mit S1 zur Überprüfung der LSA-Schaltungen und somit die Aufstelllängen und Abbiegestreifen laufen parallel. Die Reduzierung der Fahrstreifenbreiten werden berücksichtigt. Fahrradfahrende Kinder unter 10 Jahre können zum Queren des Fasanenwegs die Fußgängerfurt nutzen. Die Lage der Radwegfurt ist auf die Führung im Anschluss abgestimmt.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		4. Lageplan 04: Das direkte Linksabbiegen des Radverkehrs in die Straße Rühmert sollte analog zu geplanten Dompfaffenweg ermöglicht werden. Dazu sollte die Radfahrstreifenmarkierung jeweils eher geöffnet werden. (siehe beiliegende Prinzips Skizze). Eine weitere Möglichkeit könnte an der Straße im Rühmt sollten indirekte Linksabbiegeaufstellflächen für den Radverkehr überprüft werden.	Die Öffnung des Radfahrstreifen wird in der Planung berücksichtigt. Indirektes Linksabbiegen ohne LSA ist nicht regelkonform.
		5. Lageplan 05: Der Planung des Verkehrsknotens Berner Straße/ Bargkoppelweg können wir aus verkehrstechnischen Gründen mit Auswirkungen auf den vorhandenen Grünbestand nicht folgen. Der zusätzliche rechte Geradeausfahrstreifen dient als Aufstellfläche für lediglich 1 bis 2 Geradeausfahrer und ist damit so gut wie wirkungslos. Der möglichst lange rechte Fahrstreifen sollte lediglich für Rechtsabbieger hergestellt werden. Hierbei sollte über Grunderwerb und einer veränderter Querschnittsaufteilung nachgedacht werden. Ebenfalls ist die Führung des Radverkehrs aus und in die Bargkoppelweg möglichst ohne Baumfällungen zu verbessern. Dazu sind Schutzstreifen im Bargkoppelweg und Radfurten über die Berner Straße zu überprüfen. Die beidseitige Querung des Radverkehrs der Berner Straße in die Greifenberger Straße sollte verbessert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass keine Überschneidung mit der abbiegende Buslinie 275 mit dem Radverkehr erfolgen sollte. (siehe beiliegende Prinzips Skizze).	Die Fahrstreifenanzahl und -anordnung wurde in Abhänigkeit der aktuellen Verkehrszahlen überprüft. Die Anordnung eines Rechtabbiegestreifens in den Bargkoppelweg und einen Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) kann zur Anwendung kommen. Die Bäume nördlich des Bargkoppelwegs können erhalten bleiben.
		6. Lageplan 07: Die geplanten Fahrstreifenbreiten im Bereich der Bushaltestellen können unsererseits nicht nachvollzogen werden. Die beidseitige Querung des Fuß- und Radverkehr am Redderbook zur Schule Nydamer Weg sollte verbessert bzw. überprüft werden. Falls das nicht möglich ist sollte zumindest in der Hauptrichtung Berner Straße beidseitig Furten für Radverkehr berücksichtigt werden. (siehe beiliegende Prinzips Skizze).	Fahrstreifen überbreit, um zusätzlich Platz für den am Bus vorbeifahrenden Radfahrer zu gewähren. Furten am Redderblock nicht möglich, da im vornhinein aufgelöster Rad-FS wegen Bushaltestelle. Darstellung nach Skizze nicht möglich, da keine Vollsignalisierung des Knotes, sondern F-LSA vorhanden ist.
		Die Lagepläne enthalten weder Straßennamen noch eine Stationierung und Nordpfeil, daher ist es schwer sich zu orientieren. Die Wasserläufe sollten nach Möglichkeit links der Radfahrstreifenmarkierung geprüft werden, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern. Vor der weiteren Bearbeitung halten wir ein Abstimmungsgespräch, speziell zu den Knotenbereichen (Lageplan 03 und 05) für dringend erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Anordnung der Wasserläufe wird nach Möglichkeit im Bereich der Fahrbahn und nicht im Radfahrstereifen erfolgen. Dies wurde bereits im Erläuterungsbericht erklärt. Weitere Abstimmung nach Verkehrserhebung und Überplanung.
R/V		-	
R/V 212		-	
VE 2		-	
VE 3		-	
VI 2		-	
VR 1		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Amt R	25.10.2018	Zu der o.g. Planung nimmt das Rechtsamt wie folgt Stellung: Im Erläuterungsbericht müssen die Ausführungen zur Frage, ob Ansprüche auf Immissionsschutz bestehen (Ziff. 7.1) dringend angepasst werden. Anknüpfungspunkt für die Frage, ob durch eine Planung Anliegerinteressen durch Immissionen betroffen sind, ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, ob es sich um eine wesentliche Änderung einer Straße handelt oder nicht: (2)	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
		Die Änderung ist wesentlich, wenn 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV trifft vorliegend selbstverständlich nicht zu. Sie müssen also darstellen, ob es sich aber um einen Fall von § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV handelt, ob also ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt. Das ist der Fall, wenn der bauliche Eingriff auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs abzielt. Das scheint mir ebenfalls nicht der Fall zu sein. Die Berner Str. wird in weiten Teilen von 4 auf 2 Spuren verkleinert. Das ist aus meiner Sicht keine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Berner Str. in diesem Bereich. Vielmehr reicht eine zweispurige Verkehrsführung aus, um die bestehenden Verkehre abwickeln zu können.	
		Dass vorliegend also bereits keine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV vorgenommen wird und die Maßnahme vor allem auch keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, weil die Verengung von 4 auf 2 Spuren nicht auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Berner Str. abzielt, sollten Sie deutlicher darstellen.	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		Ihre Ausführungen, dass nicht mit einer Steigerung der Immissionswerte zu rechnen sei, können so ebenso nicht stehen bleiben. Sie können als Träger der Wegebaulast nicht mit Annahmen und Vermutungen operieren. Entweder es liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor – dann müssen Sie ermitteln, ob die Grenzwerte um 3 dB(A) überschritten oder auf einen Wert jenseits der Grenzwerte angehoben werden. Oder es liegt, wie hier, kein erheblicher baulicher Eingriff vor. Dann kommt es auf die Einhaltung der Grenzwerte usw. nicht an. Wenn Sie im vorliegenden Fall lärmarmen Asphalt verwenden sollten, dann würde ich diese im Erläuterungsbericht erwähnen. Wenn auch kein Anspruch auf Immissionsschutz besteht, wirkt es doch gut, dass wir trotzdem und freiwillig zur Emissionsreduzierung beitragen.	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
VM 1			
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer			
LA/V		-	
LK/TR	25.10.2018	wie eben besprochen ist der Geschäftsbereich Konstruktive Ingenieurbauwerke nicht betroffen. Bezüglich des Anschlusses an die Berner Brücke wenden Sie sich bitte an den Geschäftsbereich Betriebe, B3, Herrn	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Unterlage wurde an Herr weitergeleitet, ohne Rückmeldung.
DEGES	15.11.2018	nicht betroffen. Keine Stellungnahme.	-
S1 / Verkehrs	21.11.2018	Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen 1542, Berner Brücke/Kriegskamp, 1544 Fasanenweg/Schierenbarg, 1547 Berner Straße/Bargkoppelweg und 1539 Berner Straße/Redderblock erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffenen LSA sind auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Die verkehrstechnischen Unterlagen können durch den LSBG S1 aufgestellt. Dafür benötigen wir die abgestimmte Planung als DWG. Bitte berücksichtigen Sie, dass für das Aufstellen der VTU, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind. Grundsätzlich haben wir gegen die angedachte Umplanung keine Einwände. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass im gesamten Planungsbereich die Fahrkurven, die Fahrbahnbreiten des MIV und der Radverkehrsanlage nicht stimmig sind. Es sind keine **Bordabsenkungen und Wasserläufe** dargestellt. Die Fahrbahnmarkierungen und die taktilen Leitelemente sind nicht regelkonform. Viele dieser Punkte wurden bereits in den vorangegangenen Abstimmungsrunden angesprochen, jedoch in der Darstellung nicht umgesetzt. Eine grundlegende Überplanung der Linienführung und Darstellung ist hier zwingend erforderlich. Aufgrund der Summe der anzumerkenden Ungenauigkeiten in der Planung, empfehlen wir ein gemeinsames Arbeits- und Planungsgespräch.	Wird zur Kenntnis genommen. Weiteren Abstimmung mit S1 werden durchgeführt. (siehe Telefonnotiz vom 11.01.2019 zwischen S1 und InGe welche bereits versendet wurde). Zusätzliche Verkehrszählungen wurden bereits durchgeführt und werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
S3 / Bau-durchführung	26.11.2018	** Anmerkungen in den Plänen und dem EB beziehen sich auf: -die Herstellung von ÜF in Bereichen von Längsparkflächen -die Inanspruchnahme von bisher privat genutzten Vorgärten mit Hinblick auf einen irgendwannmal (ich glaube ja eher niemals!) erfolgenden 4-spurigen Ausbau des Ring 3 -den angegebenen Zeitraum für Leitungsträgerarbeiten (LT-Arbeiten) -fehlende Projektnummerangaben im Anschreiben und EB -die in Roads nicht bekannte Teilung des Projektes mit zusätzlichen PSP Grundsätzlich ist anzumerken: dass in allen derzeitigen Nebenflächen, die zukünftig als Fahrbahnflächen genutzt werden, die vorhandenen Leitungen vor dem Straßenbau um- oder zumindest so tiefergelegt werden müssen, dass sich diese unterhalb des zukünftigen Straßenplanums und außerhalb geplanter Bordkantenfluchten befinden. Vorhandene Schächte müssen als überfahrbare Schächte hergestellt/umgebaut werden, wenn sie zukünftig in der Fahrbahn liegen. ** *Volltext, Lagepläne und Erläuterungsbericht mit Anmerkungen siehe Mail vom 26.11.2018*	Die Überfahrten in den Längsparkstreifen wurden gemäß Detailskizze überplant und mit S2 abgestimmt. Schwalbenschwänze wurden in Abstimmung mit S2 geplant. Roteinfärbung des Radwegs an der Greifenberger Straße ist das Ergebnis der Abstimmung zwischen Polizei, VR und Planung. Grunderwerb laufen bereits seit längerem und werden auch weiterhin durchgeführt, genau wie die "Inbesitznahme". Baumgutachter werden für die weiteren Planung einbezogen, ggf. Baumfällung berücksichtigen. Berner Str/ Redderblock: Ausnutzung öffentlichen Grund Die Verkehrsführung am Wall wird angepasst.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Verkehr			
Hochbahn/VHH	23.11.2018	Generell • Zur besseren Lesbarkeit sollten die Nordpfeile auf den Lageplänen eingetragen werden. • Die LSA-Masten stehen zum großen Teil sehr dicht an den Bordkanten, so dass hier eine erhebliche Kollisionsgefahr mit z.B. Außenspiegeln von LKW oder Bussen besteht. Die Masten sollten zur Vermeidung von Unfällen vom Bordstein abgerückt werden und der Sicherheitsraum (mindestens 0,5m von der Außenseite der Bordsteinkante gemessen) frei von Einbauten gehalten werden. • Es ist als Bemessungsfahrzeug für Schleppkurven ein 15m-Bus zu hinterlegen. • Im Erläuterungstext wird von 18,0m langen Gelenkbussen gesprochen (S. 17). Tatsächlich wird in Hamburg immer von 18,75 m langen Gelenkbussen ausgegangen und auf die Bemaßung der Haltestellen angewendet.	Die allgemeinen Anmerkungen werden in der weitern Planung berücksichtig. Der Abstand der LSA-Masten zur Bordsteinkant entspricht den Regelmaßen.
		Blatt 1 Knoten Berner Brücke /Kriegkamp [...] Die Abbiegebeziehungen (siehe Ausschnitt unten) müssen das Abbiegen von Bussen daher grundsätzlich ermöglichen. Die gewählten Eckausformungen erschweren das Abbiegen bzw. durch die Mittelinsel wird es verhindert. Es ist erforderlich, den alten Bordkantenverlauf zu Grunde zu legen. Auch sollten die Fahrspurbreiten für den Busverkehr auskömmlich sein und die Regelbreite von 3,25 m aufweisen, dies gilt insbesondere für die Geradeausfahrstreifen aus beiden Richtungen des Kriegkamps. Um den Busverkehr neben dem Radverkehr im Umweltverbund nachhaltig zu stützen und um Stauerscheinungen so gering wie möglich zu halten, empfehlen wir die LSA mit der Technik zur Busbeeinflussung auszustatten.	Die Fahrspurbreiten im Kriegkamp wurden angepasst und die geforderten Schleppkurven zugrunde gelegt. Die Ausstattung der LSA mit der Technik zur Busbeeinflussung wird mit S1 abgestimmt.
		Blatt 2 keine Anmerkungen Blatt 3 Die Straße Schierenberg dient als Strecke für Ein-, Aus- und Überführungsfahrten in beide Richtungen. Das Abbiegen in diese Straße und aus ihr raus muss anhand der Schleppkurven für Busse überprüft und ermöglicht werden. Auch hier plädieren wir dafür, den alten Bordkantenverlauf beizubehalten. Blatt 4 keine Anmerkungen Blatt 5 Knoten Berner Straße /Bargkoppelweg Für Großfahrzeuge wird das Linksabbiegen aus dem Bargkoppelweg in die Berner Straße durch die geänderte Inselform erheblich beeinträchtigt. Ein Abbiegen wäre nur unter kompletter Einbeziehung des Radfahrstreifens und auch der Nebenflächen möglich. Das ist wegen des LSA-Mastes nicht möglich. Wir bitten die Schleppkurven für den 15,0m-Bus zu hinterlegen oder die heutige Form der Insel beizubehalten, so dass diese Relation auch für betriebsnotwendige Leerfahrten und Umleitungswege erhalten bleibt.	Schleppkurven für Busse wurden geprüft. Einhaltung des Bordkanteverlaufs ist kann nicht berücksichtigt werden. Die Situation am Knoten Berner Straße / Bargkoppelweg wurde im Zuge der aktuellen Verkehrszahlen angepasst und auf die Mittelinsel verzichtet.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		Blatt 5 Knoten Berner Straße /Greifenberger Straße Wir weisen darauf hin, dass das Abbiegen aus der Berner Straße nach rechts in die Greifenberger Straße nur durch Mitnutzung der Spur in Gegenrichtung möglich ist (betriebsnotwendige Leerfahrten). Das Linksabbiegen wiederum aus der Greifenberger Straße in die Berner Straße wird durch die neue Sprunginsel erheblich beeinträchtigt. Wir bitten diese Relation durch das Hinterlegen der Schleppkurven sicher zu stellen, da die Befahrung nach derzeitiger Planvorlage weitestgehend unmöglich ist. Ggf. kann die Insel Richtung Norden (?) verschoben werden. Grundsätzlich bitten wir, dass diese Relation für betriebsnotwendige Leerfahrten erhalten bleibt. Blatt 6 keine Anmerkungen	Schleppkurvenprüfung ist erfolgt . Für die Betriebsfahrten ist die Spur in Gegenrichtung der Greifenberger Straße mit zu nutzen. Das Linkseinbiegen in die Berner Straße ist trotz Mittelinsel möglich. Mittelinsel kann aufgrund der Breitenverhältnisse nicht nach Norden verschoben werden (Einschränkung durch Grundstücksecke).
		Blatt 7 Haltestellen Redderblock (bitte den Namen auf dem Plan mit abtragen) Richtung U Berne: Wir bitten den FGU so weit es geht zum Bord vorzuziehen (Dach-Bord= 1,5 m bis 2,0 m, dann rechts eine kurze Seitenscheibe wegen des Einstiegsfeldes und Zuwegung). Richtung Rahlstedt: Die geplante Position des FGUs ist sehr weit vom Einstieg am Bus entfernt. Für Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind das sehr große Distanzen, die wir mit der Positionierung des FGUs am Einstieg versuchen zu minimieren. Unser Vorschlag ist, den FGU mit dem Rücken parallel zur schrägen Grundstücksgrenze zu platzieren (Die Alternative, den FGU in Fahrtrichtung zu schieben, würde eine "Schmutzecke" provozieren. Steht der FGU wie in der Skizze vorgeschlagen, sehen die Fahrgäste den Bus kommen und können sich zum Einstieg bewegen (und er steht wenigstens etwas näher dran). Die Straßenbeleuchtung (Signatur?) müsste entsprechend verschoben werden, so dass ein Freiraum zur Wartung des FGU verbleibt. Der FGU ist rückwärtig mit 0,5 m zur Grundstücksgrenze einzuplanen. Da auf Privatgrund zwei sehr große Bäume stehen, ist voraussichtlich ein Standort zwischen diesen einzuplanen. Aus unserer Sicht sollten diese großen Bäume in der Planung dargestellt werden. Grundsätzlich wäre ein Standort direkt am Einstiegsbereich am Bus wünschenswert. Die F-LSA sollte aus benannten Gründen mit der Technik zur Beeinflussung durch Busse ausgerüstet werden. *(Voltext und dazugehörige Abbildung Email vom 23.11.18 entnehmen)*	Die Standorte der FGUs nach Möglichkeit angepasst. Gleiches gilt für die Standorte der öffenltichen Beleuchtung.
Taxi-verbände		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Landesbetriebe			
LBV	07.11.2018	die Baumaßnahmen betreffen keine Parkscheinautomaten die zum Landesbetrieb Verkehr gehören.	Keine Maßnahmen erforderlich.
LIG - Portfoliostrategie / Abteilung Flächen - und Portfoliomanagement	01.11.2018	bei einer ersten Prüfung der Unterlagen zur EMS Berner Straße/Fasaneneweg ist uns unter Punkt 8 „Grunderwerb" des Erläuterungsberichtes aufgefallen, dass einmal gesagt wird, dass die Maßnahme innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt wird und dann aber auch erwähnt wird, dass bereits seit längerem Flächen angekauft worden sind. Bedeutet diese Aussage, dass der erforderliche Grunderwerb abgeschlossen ist oder ist noch weiterer Grunderwerb auf Basis der geltenden B-Pläne erforderlich? Ist mit „bestehende Straßenbegrenzungslinien„ der Ist-Zustand gemeint oder der in den B-Plänen eingezeichnete Straßenverlauf? Die noch privat genutzten Flächen sind in den verschickten Plänen nicht erkennbar. Bevor der LIG eine abschließende Stellungnahme abgeben kann, bitten wir um nähere Erläuterung.	Es wurde bereits weitergehenden Information an LIG gesandt um den Sachverhalt aufzuklären.
LIG - 451/3 - Portfoliostrategie / Abteilung Portfolioanalyse	20.11.2018	nach den vorliegenden Unterlagen wird die Baumaßnahme innerhalb der Straßenverkehrsflächen durchgeführt. Weitere städtische Flächen sind nicht betroffen. Grunderwerb ist nicht erforderlich. Wir weisen jedoch darauf hin, dass für die Beanspruchung weiterer Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinie gem. Bebauungsplan Rahlstedt 25 und/oder Bebauungsplan Rahlstedt 66 ein Grunderwerbsauftrag gestellt werden muss.	Zusätzlicher Grunderwerb wurde durch S2 in die Wege geleitet, konnte jedoch nicht erfolgreich abgeschlossen werden (Knotenpunkt Greifenberger Straße).
Behörde für Inneres und Sport			
BIS - VD 513	19.11.2018	Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen im Hinblick auf die Anpassung verkehrslenkender Beschilderung geprüft. Danach ist festzustellen, dass die in den nach hier übersandten Unterlagen eingetragene/eingezeichnete verkehrslenkende Beschilderung [...] in dieser Form ausgeführt werden kann. Die erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist vor Schlussverschickung hier zu beantragen	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
BIS - VD 520		-	
Polizei - VD 52	21.11.2018	<u>Allgemeines:</u> Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik im Bereich der Knoten erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signal-technischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Vorweg ist auszuführen, dass bei einigen Plänen die Straßen-bezeichnungen gänzlich fehlten, bei allen Plänen ein Nordpfeil nicht vermerkt war. Dies führte zu Mehraufwand in der Zuordnung der einzelnen Straßenteile. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Radfahrstreifen mit deutlich mehr Piktogrammen auszustatten sind. Anmerkungen zu den Plänen: <u>Zeichnung Nr: 17/12033-02-01 (Berner Brücke / Kriegkamp)</u> Aus Sicht von VD 52 ist eine gesonderte Signalisierung der Radfahrenden lediglich an der neuzuschaffenden Mittelinsel Berner Brücke/ Kriegkamp erforderlich. Alle anderen Radfahrenden können den Knotenbereich im Rahmen der schon vorhandenen LZA-Schaltung als indirekt links-abbiegende Radfahrer passieren. <u>Zeichnung Nr: 17/12033-02-02 Berner Brücke / Fasanenweg / Dompfaffenweg</u> Die Markierungen der Abbiegefahrstreifen sind als Dickstrich-Markierung auszuführen. Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. In weiterer Abstimmung mit VD und S1 kann auf eine gesonderte Radfahrersignalisierung verzichtet werden. Dickstrichmarkierung wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		Zeichnung Nr: 17/12033-02-03 Fasanenweg/ Berner StraßeSchierenberg Die Markierungen der Abbiegefahrstreifen sind als Dickstrich-Markierung auszuführen. Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen. Der Radfahrstreifen ist für den direkt abbiegenden Radfahrenden zu öffnen und mit entsprechenden Piktogrammen und Pfeilgruppen zu versehen. Die Fahrstreifenmarkierung im Knotenbereich ist irreführend. Entweder werden Aufstellflächen für die Linksabbiegerfahrstreifen der Straße Schierenberg im Knotenbereich markiert oder aber es wird lediglich ein Mittelkreuz markiert. Letzteres würde der Übersichtlichkeit im Knoten von Vorteil sein.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Pfeilgruppen sind zu berücksichtigen, Markierung anzupassen. Der Knotenpunkt Schierenberg befindet in Abstimmung mit S1 bereits in der Überplanung (siehe Stellungnahme S1).
		Zeichnung Nr: 17/12033-02-04 Berner Straße / Im Rühmt / Polziner Straße Die Markierungen der Abbiegefahrstreifen sind als Dickstrich-Markierung auszuführen. Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen.	
		Zeichnung Nr: 17/12033-02-05 Berner Straße / Barkoppelweg / Greifenberger Straße / Am Fleet Venbrook Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen. Von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde wird angeregt, das indirekte Linksabbiegen in den Bargkoppelweg ermöglichen. Dazu müsste in der dortigen Grünfläche eine Aufstelltasche eingerichtet werden.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Der Knotenpunkt Bargkoppelweg befindet in Abstimmung mit S1 bereits in der Überplanung (siehe Stellungnahme S1).
		Zeichnung Nr: 17/12033-02-06 Berner Straße Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen.	
		Zeichnung Nr: 17/12033-02-07 Berner Straße / Redderblock Auch in diesem Lageplan sind Radfahr-Piktogramme zu ergänzen.	
BIS - IT 421		-	
BIS - PK 38		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Stadtreinigung Hamburg			
SRH - TS 2	14.11.2018	die SHR begrüßt die Erhaltungsmaßnahme und stimmt der Umplanung zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeut muss gewährleitstet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mind. 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.
SRH - Winterdienst		-	
Handelskammer Hamburg / Handwerkskammer			
Handelskammer Hamburg - Infrastruktur	22.11.2018	Wir sehen den Rückbau von Fahrspuren am Ring 3 grundsätzlich kritisch, da wir einen durchgängigen vierspurigen Ausbau des Ring 3 zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Hamburg für erforderlich halten. Dennoch sehen wir vor dem Hintergrund der erforderlichen Instandsetzung des betreffenden Straßenabschnitts, dass die Beibehaltung der vier Fahrspuren im nördlichen Streckenabschnitt ohne Erweiterung des zweispurigen südlichen Streckenabschnitts auf vier Fahrspuren keine nennenswerten Auswirkungen für den Verkehrsfluss hat. Denn die Verkehrsstärken größer 22.000 KfZ/Tag liegen im südlichen Streckenabschnitt. Da eine grundsätzliche Entscheidung zum durchgängig vierspurigen Ausbau des Ring 3 kurzfristig nicht zu erwarten ist, stimmen wir der vorgelegten Planung zu. Wir regen für die Planung aber an, dass die jetzige Umbaumaßnahme einem späteren vierspurigen Ausbau nicht entgegenstehen sollte.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.
Handwerks-kammer Hamburg		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Hamburg Verkehrsanlagen			
HHVA	06.11.2018	die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Die öffentliche Beleuchtung muss im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg" sowie des „Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Beleuchtung Revision1" der geänderten Verkehrsführung angepasst werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Beleuchtung mittlere Regelabstände um 30 – 40 m +- Toleranzen vorzusehen sind, dass Lichtmaststandorte im Rahmen örtlicher Gegebenheiten außerhalb Baumkronenbereichen zu wählen sind, dass bei Standortveränderungen von Lichtmasten hohen Alters deren Standsicherheit gefährdet ist und von daher erforderlicher Mastentausch von der Maßnahme zu tragen ist. Das Längsraster des Anlagenbestandes ist aus vorgenannten Gründen im Rahmen der EMS-Maßnahme und einhergehender Verkehrsplanung neu zu ordnen und teils zu verdichten.	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
		Im Erhaltungsmanagement Berner Straße / Fasanenweg werden im zusammenhang der Verkehrsplanung Maßnahmen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung erforderlich: - Auslegermast 11,8 m: bei 28 von 28 Lichtmasten ist aufgrund deren hohen Alters bei Standortveränderund die Standsicherheit gefährdet. - Auslegermast 7,5m: bei 11 von 14 Lichtmasten ist aufgrund deren hohen Alters bei Standortveränderund die Standsicherheit gefährdet. <u>Fasanenweg, Anlagenbestand im überplanten Abschnitt EMS</u> Auslegermast 11,8 m: 14 Gerader Mast 16,0m: 1 Gerader Mast 12,5m: 1 Auslegermast 7,5m (Kriegkamp) 1 <u>Maßnahmen im Erhaltungsmanagement</u> Auslegermast 11,8m Anlagenbestand, abgängig: 14 Auslegermast 11,8m neu, punktueller Austausch: 6 Auslegermast 11,8m Demontage: 3 Auslegermast 11,8m neu: 3 Auslegermast 11,8m neu, örtlich angleichen: 5 Auslegermast 7,5m (Kriegkamp) angleichen: 1	Alle Maststandorte wurden in die Planung übernommen.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		Maßnahmen Anpassung im Erhaltungsmanagement Auslegermast 11,8m Anlagenbestand abgängig: 14 Auslegermast 7,5m Anlagenbestand abgängig: 11 Auslegermast 11,8m Demontage: 14 Auslegermast 11,8m neu: 10 Auslegermast 11,8m neu, örtlich angleichen: 2 Auslegermast 7,5m Demontage: 8 Auslegermast 7,5m neu, örtlich angleichen: 5 Auslegermast 7,5m neu: 8 Auslegermast 7,5m umsetzen: 3 Die erforderlichen Änderungen / Ergänzungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung sind in den Plänen 1 – 7 der Verkehrsplanung eingearbeitet. Die Beleuchtungsplanung ist in weiteren Verschickungen zu berücksichtigen. Hinweise zu Schutzabständen und Bodenhöhenniveuas sind der Stellungnahme zu entnehmen	Alle Maststandorte wurden in die Planung übernommen
Hamburg Wasser			
HWW		-	
HSE - G11		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Behörde für Umwelt und Energie			
BUE - IB 3		-	
BUE - NGE 1		Die 7 Straßenbäume weisen (für Straßenbäume) ein im positiven Sinne beachtliches Alter auf. Von Alter ausgehend, kann man von einer hohen ökologischen Wertigkeit und einem stadtbildprägendem Charakter der einzelnen Bäume ausgehen. Das diese 7 Straßenbäume mit gefällt werden müssen, ist bedauerlich. Dies gilt ebenso für die auf Privatgrund stehenden Roteichen. Ich möchte Sie bitten, in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, die den (teilweisen) Erhalt auch dieser Bäume ermöglichen. Das Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie befürwortet die Einsetzung einer ökologischen Baubegleitung. Die Schaffung von 31 neuen Baumstandorten wird grundsätzlich begrüßt. Alleen zeichnen sich aber durch beidseitige, gleichförmig verlaufende Baumreihen aus. Die Bäume werden dabei beiderseits der Straße planmäßig in gleichen Abständen in Reihe gepflanzt. Dabei korrespondieren die beidseitig der Straße verlaufenden Baumreihen miteinander, die Baumstandorte befinden sich i.d.R. auf gleicher Höhe oder sind mittig versetzt. Außerdem können Pflanzabstände von 6-7 m auch für kleinkronige Baumsorten als zu gering angesehen werden. Da für die von Ihnen geplanten Neupflanzungen keine Baumarten nicht angegeben wurden, möchte ich auf die Verwendung von einer standortgerechten, heimischen Baumsorte hinwirken. Ich möchte Sie bitten, diese Aspekte zu prüfen und ggf. die vorgelegte Planung dahingehend zu überarbeiten.	Aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen wurde der Knotenpunkt Berner Straße / Barkoppelweg überplant und die schützenswerten Bäume nördlich des Bargkoppelwegs können erhalten bleiben. Die angesprochenenen Roteichen stehen auf öffentlichen Grund. In diesem Bereich wurden bereits mögliche Alternativen geprüft. Der Querschnitt ist im vorhandenen Zustand bereits stark eingeeengt und weißt Gefahrenstellen auf. Sämtliche Neupflanzungen werden in Abstimmung mit Baumgutachter geplant und mit der Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts Wandbek festgelegt. Die Abteilung Stadtgrün hat bereits Vorschläge für Baumstandorte unterbreitet. Die Stellungnahmen werden in diesem Zuge geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt
BUE - U 1		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Andere Behörden und Ämter			
FB - Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge (633 Altona, Mitte, Wandsbek)		-	
BKM - Denkmalschutzamt (K3225 Eimsbüttel, Nord, Wandsbek, Bergedorf)	25.10.2018	Das Denkmalschutzamt hat keine grundsätzlichen Bedenken, allerdings muss die Planung im Bereich bei Berner Brücke Nr. 4 geändert werden, weil hier ein denkmalgeschützter Grenzstein betroffen ist. Dieser muss an Ort und Stelle erhalten werden und freigestellt sein (Fahrradbügel können in seiner Umgebung nicht vorgesehen werden). Sollte der Bereich angefasst werden müssen, dann wäre in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt eine Drehung des Steins mit Schrift zur Straße um 90 Grad (Ursprungszustand) wünschenswert. In jedem Fall sollte das Pflanzen einer neuen Grenzeiche vorgesehen werden, von der momentan nur noch der Baumstumpf übrig ist. Ich bitte um Beachtung der Anlagen, Anpassung der Planung und Darstellung des Steins in den Plänen mit Hinweis zur Erhaltung.	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
BSW/LP Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Referat für Baukultur und Städtebau - LP 14	01.11.2018	Die Maßnahmenplanung wird im Grundsatz zur Kenntnis genommen. Es ist bedauerlich, dass die sehr alten 7 Straßenbäume mit stadtbildprägendem Charakter alternativlos gefällt werden müssen. Davon sind 5 Platanen aus dem Jahr 1975 sowie 2 Ahornbäume aus dem Jahr von 1978 betroffen. Die Roteichen auf Privatgrund werden nicht im Straßenbaumkataster geführt, sind aber vermutlich ebenfalls sehr alt und Stadtbildprägend. Das Amt begrüßt es, wenn auch die Straßenmarkierungen ein stringenter gestaltetes Stadtbild ergeben. Daher plädiert das Amt dafür, statt der optionalen Rotfärbung des Schutzstreifens als Sicherungsmaßnahme für die Fahrradfahrer eine andere Markierungslösung am Einmündungsbereich der Greifenberger Straße in die Berner Straße zu finden. Vielleicht ist die Lösung am Klosterstern vergleichbar und hat sich inzwischen auch unter Sicherheitsaspekten bewährt? Die Platzierung des Fahrgastunterstandes südlich der Berner Straße/Ecke Redderblock mit Zuordnung zum Bussonderbord ist aus Sicht des Amtes nicht optimal platziert. Bitte prüfen Sie, ob ein Fahrgastunterstand durch Kauf oder Sondernutzungsvereinbarungen einer entsprechenden Privatfläche des anliegenden Privatgeländes der barrierefreien Wegeführung zum Buseinstiegsbereich zugeordnet werden kann. *(dazugehörige Abbildung ist der Email vom 01.11.18 zu entnehmen)*	Die Stellungnahme wurde zur Kenntniss genommen. Aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen wurde der Knotenpunkt Berner Straße / Barkoppelweg überplant und die schützenswerten Bäume nördlich des Bargkoppelwegs können erhalten bleiben. Die angesprochenenen Roteichen stehen auf öffentlichen Grund. In diesem Bereich wurden bereits mögliche Alternativen geprüft. Der Querschnitt ist im vorhandenen Zustand bereits stark eingeeengt und weißt Gefahrenstellen auf. Die Markierungslösung im Einmündungbereich Greifenberger Straße entspricht den Regelwerken. Die Stellungnahme zum Fahrgastunterstand wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Bezirksamt Wandsbek / Fachamt Verbraucher schutz, Gewerbe und Umwelt		Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt Technischer Umweltschutz - W/VS 319: Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor, die für Bauvorhaben mit einer Tiefe von <1m von Bedeutung sind. *Hinweise zur Durchführung Email vom 16.11.18 entnehmen.*	Keine Maßnahmen erforderlich.
Bezirksamt Wandsbek / Bezirks-versammlun g		Der Straßenzug Berner Brücke / Fasanenweg / Berner Straße soll im Rahmen des Programms Erhaltungsmanagement Straßen grundinstandgesetzt werden. Die mit Drs. 20-6637 vorgelegte Planung sieht für den Straßenzug, mit Ausnahme weniger Abschnitte im Bereich von Kreuzungen, nur eine Fahrspur je Fahrtrichtung vor. Eine der Ausnahmen ist der Abschnitt zwischen Bargkoppelweg und Polziner Staße. Hier wird die Fahrspur in Richtung Berne kurz vor der Einmündung des Bargkoppelwegs auf zwei Fahrspuren erweitert. Eine Fahrspur ist als Geradeausspur, die andere Fahrspur ist als eine kombinierte Geradesaus- und Rechtsabbiegerspur geplant. Der Radverkehr soll auf einem rechts neben der kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegespur gelegenen Radfahrstreifen geführt werden. Diese zweispurige Kfz-Führung soll nur auf dem kurzen Abschnitt bis zur Polziner Straße erfolgen. Hinter der Polziner Straße soll der Kfz-Verkehr wieder auf eine Fahrspur zusammengeführt werden. Diese zweispurige Verkehrsführung auf dem kurzen Abschnitt zwischen Bargkoppelweg und Polziner Straße führt dazu, dass vier große Bäume gefällt werden müssten. Der Sinn diese vierspurigen Verkehrsführung erschließt sich nicht. Um das Linksabbiegen in die Polziner Straße zu erleichtern, erscheint es auch bei einer nur einspurigen Verkehrsführung ausreichend die Fahrspur nur im unmittelbaren Bereich der Polziner Straße aufzuweiten, wie dies etwa auch an der Kreuzung Berner Straße / Im Rühmt vorgesehen ist.	Aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen wurde der Knotenpunkt Berner Straße / Barkoppelweg überplant und die schützenswerten Bäume nördlich des Bargkoppelwegs können erhalten bleiben. Die angesprochenenen Roteichen stehen auf öffentlichen Grund. In diesem Bereich wurden bereits mögliche Alternativen geprüft. Der Querschnitt ist im vorhandenen Zustand bereits stark eingeeengt. Gefahrenstellen vorhanden.

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
		Zudem birgt die Radverkehrsführung in diesem Bereich große Risiken für die Radfahrenden. Viele Unfälle mit Radfahrern passieren, weil Fahrer, die mit ihrem Kfz die rechts in eine Straße abbiegen den Radfahrer übersehen. Gerade Unfälle mit LKW haben in der Vergangenheit immer wieder zu tödlich endenden Unfällen für Radfahrer geführt. Dieses hohe Unfallrisiko besteht bei der vorgelegten Planung ebenfalls, da der Radfahrstreifen rechts neben dem kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegstreifen geführt wird. Da sich im Bargkoppelweg ein Gewerbegebiet befindet, werden viele LKW, die von der Autobahn kommend über den Höltigbaum das Gewerbegebiet anfahren, hier rechts in den Bargkoppelweg abbiegen. Daher erscheint es gerade hier besonders wichtig für die Radfahrenden eine sichere Lösung zu finden. Wenn anstelle des kombinierten Geradeaus- Rechtsabbiegestreifen ein reiner Rechtsabbiegestreifen vorgesehen werden würde, könnte der Radfahrstreifen links von dem Rechtsabbiegstreifen geführt werden, so dass es zu keinen Konfliktsituationen mit dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr kommen könnte. Petitum/Beschluss: Die Fachbehörde wird gebeten im Rahmen der Planung für die EMS-Maßnahme Berner Brücke/ Fasanenweg / Berner Straße zu prüfen, 1. ob auf dem Abschnitt zwischen Bargkoppelweg und Polziner Straße zum Erhalt der 4 großen Bäume, nur eine Fahrspur in Richtung Berne für den Kfz-Verkehr vorgesehen werden kann und lediglich im Bereich der Polziner Straße die Fahrbahn etwas aufgeweitet wird zur Erleichterung des Linksabbiegens in die Polziner Straße. 2. ob die Verkehrssicherheit für Radfahrende verbessert werden kann, indem die Verkehrsführung der Fahrbahn in Richtung Berne im Abschnitt unmittelbar vor der Kreuzung Bargkoppelweg insofern geändert wird, als dass anstelle des vorgesehen kombinierten Geradeaus- Rechtsabbiegestreifens ein reiner Rechtsabbiegestreifen vorgesehen wird, so dass der Radfahrstreifen auf diesem Abschnitt links neben dem Rechtsabbiegestreifen geführt werden kann.	Die Planung wurde aufgrund der aktualisierten Verkehrszahlen überarbeitet und auf eine Vierstreifigkeit in den Knoten verzichtet. Auch wird die Radverkehrsführung entsprechend angepasst und die Variante Radfahrstreifen im Mittellage bevorzugt berücksichtigt.
Barrierefreiheit			
Bezirksamt-Seniorenbeirat		-	
Verein Barrierefrei Leben e.V.	01.11.2018	nach Durchsicht der Unterlagen zu o.g. Vorhaben möchten wir wie folgt anmerken: - Es sollte im Plangebiet mindestens ein Stellplatz für behinderte Menschen nach den Vorgaben der ReStra eingerichtet werden	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
Hamburger Landesarbeits gemeinschaft		-	

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. (BSVH)	20.11.2018	<u>Grundsätzlich:</u> - Die Bordhöhen von 0 und 6 cm sind auch bei bestehenden Absenkungen einzuhalten. - Die Lichtsignalanlagen sind mit taktilen und akustischen Einrichtungen für Blinde auszustatten. - Gehwegüberfahrten, die stärker frequentiert sind wie beispielsweise zu Tiefgaragen oder Parkplätzen, sollten aus einem taktil deutlich erkennbarem Material ausgeführt werden. Das übliche Wabenpflaster reicht hierfür nicht aus. <u>LP 1 Fasanenweg mit Kriegkamp und Berner Stieg:</u> - Bei den Radwegeauf- bzw. -ableitungen im nördlichen Bereich der Berner Straße sind Trennstreifen zu ergänzen. - An der ungesicherten Querung der Berner Straße auf Höhe des Berner Stiegs muss der Leitstreifen auf der Mittelinsel entfallen. <u>LP 2 Fasanenweg mit Dompfaffenweg:</u> - Keine Anmerkungen <u>LP 3 Fasanenweg – Berner Straße mit Schierenberg:</u> - Die Kreuzung des aus dem Wendehammer kommenden Radwegs mit dem Gehweg ist problematisch. Sie ist als Gehwegüberfahrt ausgeführt, was einen (zu begrüßenden) Vorrang der Fußgänger nach sich zieht – der aber erfahrungsgemäß den Radfahrern nicht bekannt ist. Hier sollten Stopplinien auf dem Radweg und eine eindeutige Beschilderung auf den Vorrang hinweisen.	Die Tankstellenzufahrt wird mit taktilen Elementen ausgestattet. Planung gemäß ReStra. Die Planung in diesem Bereich wird angepasst und der Radweg im Bereich des Gehwegs unterbrochen.
		<u>LP 4 Berner Straße mit Im Rühmt:</u> - Von Norden auf der östlichen Gehwegseite kommend ist die Querung schwer auffindbar. Wer ohne Kenntnis der in der Straße hineingerückten Querung in der Flucht des Gehwegs quert, wird allerdings gegenüber sicher den Gehweg erreichen, die Situation ist also weniger kritisch. Es sollte aber hier zwischen Nullabsenkung und Grünstreifen ein hoher Bord eingesetzt werden. <u>LP 5 Berner Straße mit Bargkoppelweg und Greifenberger Straße - Am Fleet Venbrook:</u> - Auf der Mittelinsel der ungesicherten Querung muss der Leitstreifen entfallen. - Vor Haus 72a ist eine Ausstattung eingezeichnet (Müllcontainer?), hier ist die innere Leitlinie nicht nutzbar. Ein Trennstreifen wie bei Fahrradwegen oder eine Anordnung in einem Grünstreifen wie vor Hausnummer 64 wäre hilfreich. <u>LP 6 Berner Straße ohne Nebenstraßen:</u> - Keine Anmerkungen <u>LP 7 Berner Straße mit Redderblock und Berner Straße (Nebenstraße):</u> - An den Einmündungen der Nebenstraßen Berner Straße fehlen barrierefreie Querungen nach ReStra. Wenn der Platz auf der westlichen Seite nicht für eine getrennte Querung ausreicht, ist hier eine gemeinsame Querung mit 3 cm Bord einzurichten.	Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Die Mittelinsel wurde entsprechnd der Vorgaben der ReStra ausgeführt. Wird im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Die Einmündung ist als Überfahrt ausgebildet, taktile Elemente werden ergänzt.
Sonstige			

Verteiler	Datum	Stellungnahme	Tiefbau/Planung
ADFC	13.11.2018	Begrüßen die Anlage von Radfahrstreifen […]. Insbesondere die Breite finden wir an einigen Stellen ab zu gering. - Verbesserung erforderlich - Verengungen und Verschwenkungen von Fahrstreifen - Lage der Radfahrstreifen und der Rechtsabbiegerspur - Linksabbiegen von Radfahrenden - Fahrradpiktogramme - Radfahrstreifen Berner Straße - Schutzstreifen auf Höhe Am Fleet Venbrook - Einmündung Redderblock - Fahrrad-LSA - Schutzstreifen Kriegkamp - Wir bitten bei der Planung und während der Bauphase darauf zu achten, dass keine Längskante zwischen Wasserlauf und Schutzstreifen entsteht, da diese zu Stürzen führt. - Fahrradparkplätze kommen in der Planung zu kurz. **Volltext siehe Email*	Fahrstreifen und Rad-FS-Breiten wurden optimiert und abgestimmt. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Gesamtbreite stellt die in der Planung vorhandene Lösung den optimalen Kompromiss dar. Einmündung Redderblock: Es handelt sich um eine reine FLSA, dementsprechend ist ein ARAS hier nicht anzuordnen. Die Anordnung von weitern Fahrradparkplätzen werden in der Planung berücksichtigt.
Werbeträger	25.10.2018	Die Firma Ströer betreibt im Planungsbereich folgende Werbeträger: -City-Light-Säule, Fasenenweg / Berner Straße (gegenüber Fasenenweg 27), lt. vorliegender Planung nicht betroffen - Uhr, Berner Straße 68, hier ist eine notwendige Versetzung zu prüfen evtl. in Richtung Haus 72a	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
Werbeträger	20.11.2018	<u>Blatt 07, FGU12090 Hst. Redderblock – Berner Straße ggü. 19, 10 m vor Redderblock</u> FGU 4000 x 1550 mm mit Werbeträger und 80er Seitenscheibe Mit der geplanten Versetzung des Fahrgastunterstandes sind wir so nicht einverstanden. Der FGU würde im Kronenbereich stehen und eine Einbringung eines Fundaments ist wegen Wurzeln im Untergrund nicht möglich. Außerdem sollte der Einstieg näher am Bord sein. Abstand Bord/Dach ca. 2 m <u>FGU12091 Hst. Redderblock – Berner Straße vor 19</u> FGU 4000 x1550 mm mit Werbeträger und 60er Seitenscheibe Auch mit dieser Versetzung sind wir nicht einverstanden. Der FGU wurde jetzt in der Verlängerung des Fußgängerüberwegs eingeplant und da der Fahrgastunterstand dann 20 m vom Haltepunkt entfernt wäre, bitten wir, diese Positionierung zu überplanen.	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.