

**Baumaßnahme: Bezirkliche Radverkehrsmaßnahmen**

**Haldesdorfer Straße von Werner-Otto-Straße bis Steilshooper Allee**

Stand: 08.09.2020

**Abwägung der Stellungnahmen der 2. Verschickung vom 30.07.2020**

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
<b>Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft</b>				
1	BUKEA – Amt Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz – Bodenschutz und Altlasten N 2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
2	BUKEA – Amt Wasser, Abwasser und Geologie – Wasserwirtschaft W1	21.08.2020	Nach derzeitigem Stand wird davon ausgegangen, dass keine Grundinstandsetzung der Straße erfolgt und die Entwässerung deshalb nicht verändert wird. Falls sich aus der Baugrunduntersuchung ergeben sollte, dass eine Grundinstandsetzung notwendig ist, ergibt sich auch eine Reinigungserfordernis für das Straßenabwasser. In diesem Fall ist das weitere Vorgehen mit BUKEA-W abzustimmen.“	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen</b>				
3	BSW – WSB Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
<b>Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</b>				
4	BVM – Verkehr Amt V		Zu oben angegebener Planung wird seitens BVM/Amt V folgende Stellungnahme abgegeben:  1. Die Radverkehrsfurt im Verlauf Werner-Otto-Straße über die Haldesdorfer Straße sollte geradlinig bzw. parallel zum Kfz-Verkehr geführt werden.	Die Eingriffe in den Knotenbereich sollen möglichst geringgehalten werden. Für einen geradlinigen Verlauf der Radfurt müssten die Radwege in der Werner-Otto Straße ebenso wie die

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>2. Vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende und einer noch attraktiveren Radverkehrsinfrastruktur (vgl. Drs. 22/106) sollten die Radfahrstreifen möglichst breit (gern auch breiter als Regelmaß) und – soweit möglich – mit einer baulichen Abtrennung zur Fahrbahn gestaltet werden. Straßenbegleitende Parkplätze sind in diesem Zusammenhang nachrangig und können bei Bedarf pro Radverkehr entfallen.</p> <p>3. Direktes Linksabbiegen für Radverkehr in Richtung Werner-Otto-Straße sollte durch einen Vorbeifahrtstreifen im Linksabbiegestreifen unterstützt werden.</p> <p>4. Es sollte geprüft werden, ob die Ausfahrt aus der Straße Hegholt einstreifig mit Radfahrstreifen und ARAS gestaltet werden kann.</p> <p>5. Die Aufstellfläche für indirekt linksabbiegenden Radverkehr in Richtung Hegholt sollte größer bzw. länger dimensioniert werden, so dass mind. ca. fünf Radfahrende darin Platz finden bzw. es ist auch Pulks (Schülerverkehr) zu denken.</p> <p>6. Dasselbe gilt für die Aufstellfläche in Richtung Barmwisch. Hier sollte außerdem die Einfahrt in Richtung Barmwisch besser (geradlinig) gestaltet werden. Wenn die Radverkehrsfurt nicht direkt an die Fußverkehrsfurt</p>	<p>angrenzenden Nebenflächen überplant werden. Dies würde die Planungsgrenzen überschreiten, weshalb sich die geplante Radfurt am Bestand orientiert.</p> <p>Bei der Baumaßnahme handelt es sich nicht um eine Veloroute, weshalb die Breite der geplanten Radfahrstreifen bei 2,00 m belassen wird. Ein weiterer Wegfall von Parkständen ist nicht in Einklang mit den übrigen Interessenvertretern zu bringen.</p> <p>Der Vorbeifahrtstreifen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt und ist somit nicht anordnungsfähig.</p> <p>Die verkehrstechnische Untersuchung hat gezeigt, dass der Knoten stark überlastet ist. Aus diesem Grund sind die Signalisierung des Knotens ebenso wie die geplanten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Hegholt erforderlich.</p> <p>Die Aufstelltasche wird in der weiteren Planung größer dimensioniert.</p> <p>Die Aufstelltasche wird in der weiteren Planung größer dimensioniert. Ebenso wird die Furtmarkierung angepasst und ein Radverkehrssignal vorgesehen.</p>

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>angrenzt, sondern eigenständig, kann zudem ein eigenes Radverkehrssignal eingesetzt werden.</p> <p>7. In der Straße Barmwisch ist ein Schutzstreifen neben einem vollwertigen Fahrstreifen vorgesehen. Diesbezüglich ist die Planung zu überarbeiten. Der Schutzstreifen wird hier wie ein Pseudo-Radfahrstreifen verwendet und führt dazu, dass Radfahrende mit zu geringem Abstand überholt werden. Es sollte ein Radfahrstreifen mit (mindestens) Regellaß vorgesehen werden. Ggf. muss der Kfz-Verkehr in Richtung Haldesdorfer Straße auf einem Fahrstreifen (statt zwei) abgewickelt werden – die Verkehrssicherheit hat gegenüber der Leistungsfähigkeit (auch gem. StVO) eindeutig Vorrang.</p> <p>8. An der Ecke Barmwisch / Haldesdorfer Straße werden durch den baulichen Radweg Konflikte zwischen Rad- und an der LSA wartendem Fußverkehr programmiert. Es sollte eine Führung auf Fahrbahnniveau (außerhalb der LSA möglichst mit baulicher Abtrennung) vorgesehen werden. Die Haltelinie des Radverkehrs sollte dann mind. 5 m gegenüber der Haltelinie des Kfz-Verkehrs vorgezogen werden (vgl. Drs. 22/106). Eine Führung auf Fahrbahnniveau hätte außerdem den Vorteil, dass Radfahrende sich auch für direktes Linksabbiegen entscheiden können. Idealerweise wird ein ARAS eingeplant, dann könnte auf die Furt über die Haldesdorfer Straße verzichtet werden (der linksabbiegende Radverkehr wird ohnehin eine gebogene Fahrlinie nehmen).</p> <p>9. Wo kleine, für den Radverkehr zugelassene Wege in die Haldesdorfer Straße münden, sollten die Borde abgesenkt werden.</p> <p>10. Fahrradabstellmöglichkeiten sollten insgesamt dezentral vorgesehen werden und (bei Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau) möglichst auf Fahrbahnniveau liegen</p>	<p>In der weiteren Planung ist im Barmwisch anstelle eines Schutzstreifens ein Radfahrstreifen vorgesehen.</p> <p>Die Planung im Barmwisch sieht in der weiteren Planung anstelle des Radweges einen Radfahrstreifen vor. Im Anschluss an die Radwegableitung hat der Radfahrer die Möglichkeit sich in den Mischverkehr für das Linksabbiegen einzuordnen</p> <p>In der weiteren Planung werden stellenweise Absenkungen im Bereich der angrenzenden Wege vorgesehen.</p> <p>Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten werden in der weiteren Planung geprüft.</p>

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
5	BVM – Verkehrs- und Infrastruk- turentwicklung VE 2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
6	BVM – Verkehrsentwicklung – Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung VE 3		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
7	BVM – Infrastruktur – Stadtstraßen VI 2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
8	BVM – Mobilität – Öffentlicher Verkehr VM 1		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
9	BVM – Koordination Mobilitäts- wende – Radverkehrsförderung KMR		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
<b>Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer</b>				
10	LSBG – A-BK KOST Stabstelle für Verkehrs- flussverbesserung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
11	LSBG – Gewässer und Hochwas- serschutz – Planung und Entwurf Ge- wässer G1		<i>Keine Stellungnahme.</i>	

12	LSBG – GF/IVS1	05.08.2020	<p>Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG GF/IVS 1 haben wir zurzeit leider nicht.</p> <p>Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 5 Monate erforderlich sind.</p> <p><u>LSA 868 Werner-Otto-Straße/Haldesdorfer Straße</u> Alle Maststandorte sind im Zuge dieser Maßnahme anzupassen und mit taktilen Leitelementen zu versehen. Der Abstand der LSA-Maste zum Bord ist mit 1,15m zu berücksichtigen.</p> <p>Die Schleppkurven sind zu überprüfen. Insbesondere aus der Werner-Otto-Straße Süd, rechts in die Haldesdorfer Straße. In diesem Bereich wird der Bordverlauf angepasst und die Standorte der LSA Masten sind nicht zu halten. Die Aufstellfläche für die Fußgänger ist zu klein und ist entsprechend anzupassen.</p> <p><u>LSA 868 Haldesdorfer Straße/Barmwisch</u> Die Schleppkurven sind zu überprüfen. Insbesondere aus der Haldesdorfer Straße Süd, rechts in den Barmwisch.</p> <p>Der Abstand der LSA-Maste zum Bord ist mit 1,15m zu berücksichtigen.</p> <p>Durch den Radweg aus dem Barmwisch heraus in den Nebenflächen wird der Aufstellbereich für die Fußgänger zu klein. Es ist zu prüfen, den Radfahrenden im Mischverkehr zu</p>	<p>Wird in der weiteren Planung beachtet. Die LSA werden entsprechend und nach Absprache mit IVS überplant.</p> <p>Die Planungen werden schnellstmöglich erbracht.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Schleppkurvenprüfung für einen Sattelzug in diesem Bereich ergab keine Konflikte. Eine Vergrößerung ist aufgrund der Straßenbegrenzungslinie nicht möglich. Der Abstand bis zur Straßenbegrenzungslinie mit mindestens 4,00 m wird als ausreichend eingeschätzt.</p> <p>Die Schleppkurvenprüfung für einen Sattelzug und Gelenkbus ergab keine Konflikte.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>In der weiteren Planung wird anstelle des Radweges ein Radfahrstreifen vorgesehen.</p>
----	-------------------	------------	---	---

			<p>führen oder einen Radfahrstreifen anzulegen. Dadurch würde der Konflikt zwischen Radfahrenden und Fußgängern verhindert.</p> <p><u>LSA Neu Haldesdorfer Straße/Hegholt</u> Vorbehaltlich der noch offenen Punkte und einer leistungsfähigen Signalsteuerung haben wir keine Einwände gegen die Planung.</p>	
13	LSBG – Straßen – Planung Infrastruktur Individualverkehr S2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
14	LSBG – GF/PB Projekt Busbeschleunigung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
<b>Behörde für Inneres und Sport</b>				
15	BIS – VD 52	18.08.2020	<p>Diese Stellungnahme erfolgt im Einvernehmen mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 36.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden begrüßen ausdrücklich die Planungen, die die Optimierung der Radverkehrsführung in den betrachteten Straßenzügen beinhalten und künftig beidseitig Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vorsehen.</p> <p><u>Blatt 1:</u> Um den Radfahrenden eine sichere Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Haldesdorfer Straße in die nach Süden führende Werner-Otto-Straße zu bieten, ist eine Aufstelltasche für indirekt abbiegende Radfahrende auf der Westseite der Haldesdorfer Straße aufzutragen.</p> <p>Der geplante und nicht mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmte Schutzstreifen auf der Haldesdorfer Straße zwischen der Werner-Otto-Straße und der Bramfelder Chaussee weist eine Breite von 1,50 m auf. Die Restfahrbahnbreite beträgt demnach nur noch 2,40 m. Diese Restfahrbahnbreite für den motorisierten Individual- und insbesondere Schwerlast-</p>	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

		<p>verkehr reicht nicht aus und führt somit zum nichtzugelassenen dauerhaften Überfahren der Markierungen. Somit ist dieser Schutzstreifen nicht anordnungsfähig.</p> <p>Der geplante und nicht mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmte Schutzstreifen auf der Werner-Otto-Straße zwischen der Haldesdorfer Straße und dem Sauerampferweg weist eine Breite von 1,25 m auf. Die Restfahrbahnbreite beträgt demnach nur noch 2,50 m. Diese Restfahrbahnbreite für den motorisierten Individual- und insbesondere Schwerlast – und Linienbusverkehr reicht nicht aus. Dieser geplante Schutzstreifen würde dauerhaft überfahren und ist daher nicht anordnungsfähig</p> <p><u>Blatt 2:</u> Keine Anmerkungen</p> <p><u>Blatt 3:</u> Es wird ausdrücklich begrüßt, dass es bei den Planungen gelungen ist, die Sprunginsel zur sicheren Querung der Haldesdorfer Straße in die Aufweitung des Straßenkörpers im Bereich des Linksabbiegerfahrstreifens in der Haldesdorfer Straße zur Otto-Parkpalette 2 zu integrieren, zumal dadurch eine Stetigkeit in dem gesamten Straßenverlauf erhalten bleibt. In diesem Zusammenhang bitten wir abermals zu prüfen, ob die Schleppkurven auch für Groß-Lkw`s mit Anhänger berechnet wurden. Es muss gewährleistet sein, dass diese von der Otto-Parkpalette 2 (Station 0+420.000) nach links in die Haldesdorfer Straße in Richtung Hegholt abbiegen können, ohne den gegenüberliegenden Radfahrstreifen zu überfahren.</p> <p><u>Blatt 4:</u> Durch verschiedene Verkehrsschauen und Erfahrungen in der direkten Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs und öffentlichen Personen- und Nahverkehrs konnten durch die Straßenverkehrsbehörden festgestellt werden, dass es insbesondere zur Rush-Hour am Nachmittag aufgrund der Verkehrsdichte nicht mehr möglich ist, konfliktfrei von der Straße Hegholt Süd nach links in die Haldesdorfer Straße abzubiegen. Selbst die Busse der Hamburger Hochbahn fahren bei</p>	<p>Die Markierung im südwestlichen Straßenarm der Haldesdorfer Straße entfällt in der weiteren Planung.</p> <p>Die Markierung im südöstlichen Straßenarm der Werner-Otto-Straße entfällt in der weiteren Planung.</p> <p>Die Schleppkurvenprüfung für einen Sattelzug hat an dieser Stelle einen Konflikt aufgezeigt. Die Querungsinsel wird in der weiteren Planung bei Station 0+405 vorgesehen.</p>
--	--	---	--

		<p>nicht vorhandener Vorfahrt in den Einmündungsbereich ein, um ihren Fahrplan einzuhalten. Hierbei konnten Verkehrsfährdungen festgestellt werden.</p> <p>Mit einem möglichen Bau einer weiteren Parkpalette 3 von der Firma Otto und eines noch zu bauenden großen Parkhauses durch Stromnetz Hamburg würde dieser Konflikt weiter potenziert, da die Abwicklung dieses Verkehrs über die Bannwarthstraße erfolgen würde. Im direkten Verlauf träfe dieser Verkehr wiederum auf den Knoten Hegholt Süd / Haldesdorfer Straße, der diesen beschriebenen Konflikt des Linksabbiegens weiter verschlechtern würde.</p> <p>Daher forderten die Straßenverkehrsbehörden eine Vollsignalisierung an der Einmündung Haldesdorfer Straße / Hegholt Süd.</p> <p>Wir freuen uns, dass es bei den Planungen gelungen ist, diese Vollsignalisierung an dem Knoten zu finanzieren und zu integrieren. Auch die 3 signalisierten Quermöglichkeiten für Fußgänger, deren Realisierung während des Planungsprozesses noch nicht abschließend feststand, können ermöglicht werden. Gleiches gilt für den neuen Linksabbiegefahrstreifen von der Haldesdorfer Straße in die Straße Hegholt Süd. Damit wird die Abwicklung aller Verkehre an dieser Einmündung sicherer und leistungsfähiger gestaltet.</p> <p>Für die Radfahrführung aus dem Hegholt Süd nach links in die Haldesdorfer Straße bedarf einer Öffnung des Radfahrstreifens, damit die Radfahrenden schon im Knotenbereich und nicht erst dahinter in den Radfahrstreifen einfahren können. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ist die Haltlinie des Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifens der Haldesdorfer Straße um zwei Meter zurückzulegen.</p> <p><u>Blatt 5:</u> Keine Anmerkung</p> <p><u>Blatt 6:</u> Der Knoten Haldesdorfer Straße / Barmwisch ist in der heutigen Abwicklung der einzelnen Verkehre zu den Spitzenlastzeiten nicht mehr leistungsfähig. Im Rahmen einer 2019 er-</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
--	--	---	---



		<p>folgten verkehrstechnischen Untersuchung wurden die möglichen Optimierungen der Verkehrsstromführung untersucht. Dabei wurde sowohl die Knotengeometrie als auch die Anpassung des Knotens durch die Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens von der Haldesdorfer Straße in Richtung Barmwisch untersucht.</p> <p>Insgesamt wurden 8 LSA-Steuerungsvarianten untersucht, welche sich in der Knotengeometrie, der Umlaufzeiten und der Art der Steuerung (Festzeit / verkehrsabhängig) unterscheiden. Im April / Mai 2020 erfolgte eine Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung. Dabei wurden die in der aktuellen Planung vorgesehenen Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen im Barmwisch ergänzt. Für eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens haben sich die in der Planung dargestellten Längen der Abbiegefahrstreifen ergeben. Ziel der Planung ist eine geringe Rückstaulänge im Knotenbereich und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knoten unter Berücksichtigung von Zukunftsreserven. Eine verkehrsabhängige Steuerung für die Spitzenstunden vormittags und nachmittags ermöglicht mit den geplanten Abbiegefahrstreifen die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens. Für die Umsetzung der jetzigen Planung wird das Linksabbiegen von der Haldesdorfer Straße in Richtung Carl-Bremer-Ring unterbunden, ebenso wie das Linksabbiegen vom Carl-Bremer-Ring in die Haldesdorfer Straße Richtung Steilshooper Allee.</p> <p>Es waren die Verkehrsbehörden, auf deren Einlassung diese beschriebenen Fahrbeziehungen (Verbot des Linksabbiegens in den Carl-Bremer Ring und aus dem Carl-Bremer-Ring) in der weiteren Planung unterbunden wurden. Bilaterale Gespräche zwischen der örtlichen und der zentralen Straßenverkehrsbehörde haben am 05.08.2020 ergeben, dass dieses Verbot des jeweiligen Linksabbiegens eine wesentliche Einschränkung aller Anwohner darstellt, zumal der Carl-Bremer-Ring eine Sackgasse und ein in- und ausfahren nur über die Haldesdorfer Straße möglich ist.</p> <p>Aufgrund dieses Umstandes ist die jetzige Planung zu verändern. Das jeweilige Linksabbiegen aus und in den Carl-Bremer-Ring ist zu gestatten und die durchgezogene Linie Verkehrszeichen (VZ) 295 StVO ist in der Haldesdorfer Straße</p>	
--	--	--	--

		<p>gegenüber dem Carl-Bremer-Ring zu öffnen und durch eine Leitlinie VZ 340 StVO zu ersetzen.</p> <p>Die örtliche Straßenverkehrsbehörde wird nach dem Abschluss der Bauarbeiten und der Anordnung dieser vorzunehmenden veränderten Planung, die Verkehrssituation durch Verkehrsschauen beurteilen und diesen beschriebenen Umstand evaluieren. Sollte sich dabei herausstellen, dass sich diese erlaubten Abbiegesituationen in und aus dem Carl-Bremer-Ring konfliktrichtig darstellen oder sich sogar eine Unfallhäufigkeitsstelle bei der jährlichen Untersuchung ergeben, wird die örtliche Straßenverkehrsbehörde diese erlaubten Abbiegebeziehungen durch eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung unterbinden. Dieses würde die Anordnung der durchgezogenen Linie VZ 295 StVO in der Haldesdorfer Straße gegenüber dem Carl-Bremer-Ring umfassen und die Aufstellung des VZ 209 StVO (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts) im Carl-Bremer-Ring sowie des VZ 209-30 StVO (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) in der Haldesdorfer Straße, Höhe Carl-Bremer-Ring in Richtung Steilshooper Allee notwendig machen.</p> <p>Die Haltlinie im Geradeausfahrstreifen der Haldesdorfer Straße aus Richtung Osten ist mit der Haltlinie des Linksabbiegefahrstreifens aus Gründen der Erkennbarkeit von Radfahrenden auf eine Höhe zu bringen, d.h. zurückzusetzen.</p> <p><u>Blatt 07:</u> Keine Anmerkung</p> <p><u>Blatt 08:</u> Keine Anmerkung</p> <p><u>Allgemeines zur Planung:</u> Die Radfahrerpiktogramme sollten alle 40 – 50 Meter auf den jeweiligen Radfahrstreifen aufgebracht werden. Diese sollten, wenn möglich, jeweils vor den Grundstücksein- und ausfahrten oder aber auch an den unsignalisierten Knoten markiert werden. So könnte man beispielsweise auf das Piktogramm auf der Haldesdorfer Straße, Station 1+510.000, verzichten und im</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
--	--	---	--

		<p>Einmündungsbereich Hegholt Nord (ausfahrende Kfz) aufbringen. Im Rahmen dieser Stellungnahme kann nicht jedes einzelne Radfahrerpiktogramm vorgegeben werden. Exemplarisch ist hier Blatt 07 der Planung zu nennen, auf der sich insgesamt für beide Radfahrstreifen nur 4 Piktogramme befinden. Auf den jeweiligen Radfahrstreifen befinden sich somit lediglich 2 Piktogramme auf ca. 250 Meter. Keines der Piktogramme befindet sich vor einer Grundstücksausfahrt, obwohl dort 7 Ausfahrten vorhanden sind. Hier sind die Piktogramme sinnvoller und häufiger aufzubringen. Wir bitten diese Vorgabe im Rahmen der Gesamtplanung zu beachten und sinnvoller zu gestalten.</p> <p><u>Vorgaben der Straßenverkehrsbehörden:</u> Vor Baubeginn sind den Straßenverkehrsbehörden Pläne vorzulegen, aus dem sich der Bestand aller Verkehrszeichen im gesamten Planungsabschnitt über 1700 Metern ergibt. Hierzu gehören auch sämtliche Verkehrszeichen (VZ 315 StVO), die das Parken auf den jetzt vorhandenen Gehwegen erlaubt. Parallel brauchen die Straßenverkehrsbehörden Pläne, auf denen die VZ, die im Rahmen der gesamten Neuplanung wegzuzuordnen sind. Diese sind in den Plänen einzuzeichnen und durchzustreichen. Letztlich werden Pläne benötigt, auf denen sämtliche neue VZ eingezeichnet sind. Nur so haben die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit alte angeordnete VZ wegzuzuordnen und die neuen VZ anzuordnen.</p> <p>Hinsichtlich der Planungen der Verkehre im Zusammenhang mit Bus- und Schwerlastverkehren bittet VD52 um Prüfung und Nachweis der angelegten Schleppkurven.</p> <p>Des Weiteren ergeben sich aus Sicht VD52 hinsichtlich der Planungen noch z.T. wesentliche Änderungen bei der Berücksichtigung der durch die Hochbahn per Mail vom 12.08.2020 avisierten zwei neuen Haltestellen in der Haldesdorfer Straße. Zumindest im Bereich des Knotenpunktes Haldesdorfer Straße / Hegholt Nord dürfte dies zu weiteren Einschnitten für den MIV führen.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die o.a. Schleppkurven wurden geprüft.</p>
--	--	--	---

			Umso wichtiger erscheint es vor dem Hintergrund zweier neuer Haltestellen und der Umsetzung des geplanten Hamburg-Taktes, dass alle Verkehrsflächen regelkonform und gut auskÖmmlich sind.	Die von der Hochbahn geforderten Haltestellen werden auf Höhe der Station 0+370 sowie auf Höhe der Einmündung Hegholt Nord in der weiteren Planung berücksichtigt.
16	BIS – PK 36		<i>siehe Stellungnahme von VD 52 vom 18.08.2020</i>	
<b>Bezirksamt Wandsbek</b>				
17	BA W – SL 1 Übergeordnete Planung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
18	BA W – SL 2 Bauleitplanung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
19	BA W – SL 3 Landschaftsgestaltung	19.08.2020	<p>Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung /BA-W begrüßt die o.g. Maßnahme und eine verbesserte fahrradgerechte Verkehrsführung. Gegen die Planung bestehen prinzipiell keine Bedenken.</p> <p>Es wird angeregt zur verbesserten Wahrnehmung und Sicherheit des Radverkehrsstreifen diesen an den folgenden Überfahrten und Einmündungen in mit einer roten Fahrbahnmarkierung zu versehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt Otto-Parkpalette 2</li> <li>- Willy-Nissen-Ring</li> <li>- Carl-Bremer-Ring</li> <li>- und Hegholt.</li> </ul> <p>Zudem wird gebeten zu prüfen, ob der Fußweg südlich der Haldesdorfer Straße (0+580) auch für Radfahrer nutzbar ist, hier bietet es sich ggf. eine Auf-/Ableitung für Radfahrer durch einen abgesenkten Bordstein zu berücksichtigen, um die Wegeverbindung zu den rückwärtigen Nah- und Erholungsflächen zu verbessern. Die Standorte der Baumpflanzung wären in diesem Fall zu prüfen.</p> <p>Im westlichen Abschnitt Werner-Otto.-Str. bis zur ersten Einmündung der Straße Hegholt sind kaum seitliche Parkstände</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Weg auf Privatgelände auf Höhe der Station 0+580 weist lediglich eine in Platten befestigte Breite von rund 0,50 m auf und ist als Fußweg ausgewiesen. In der weiteren Planung wird an dieser Stelle keine Auf-/Ableitung für den Radfahrer vorgesehen.</p>

			geplant, vielmehr begleiten hier Grünstreifen mit Einzelbäumen die Straße. Der gradlinige Straßenverlauf kann hier monoton wirken. Gestalterische Maßnahmen, die einen spannungsvolleren Straßenverlauf bewirken wären, sind wünschenswert, z.B. eine oder mehrere Baumpflanzungen als Mittelinsel, ggf. im Zusammenhang mit einer Sprunginsel. Die Grünstreifen sollten bewusst und abwechslungsreich gestaltet werden, z.B. durch robuste Staudenpflanzungen (auch mit höher werdenden Pflanzen), Blumenzwiebeln mit unterschiedlichen Blühzeitpunkten, blütenreiche Wiesenansaat etc. Hier sollten gestalterische Schwerpunkte gesetzt werden. Die Grünstreifen müssen durch geeignete Maßnahmen gegen Überfahren / Parken gesichert werden, um sowohl die Vegetation als auch die Radfahrenden zu schützen.	Für die Fahrbahn ist kein Vollausbau geplant. Da die Eingriffe in den Straßenkörper gering gehalten werden und keine weiteren Querungsmöglichkeiten erforderlich sind, werden in der weiteren Planung keine Mittelinseln mit Baumpflanzung vorgesehen.
20	Management des öffentlichen Raumes, – MR 22		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
21	Management des öffentlichen Raumes, Bahnhof – MR 231		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
22	Management des öffentlichen Raumes, Wegeaufsicht – MR 232		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
23	Management des öffentlichen Raumes, Stadtgrün – MR 31		Die Abstimmung zwischen Stadtgrün und MR-Straßenplanung erfolgte mündlich und mittels gemeinsamer Inaugenscheinnahme vor Ort. Während des Ortstermins wurden sämtliche Baumstandorte gesichtet und bewertet. Ziel war, den vorhandenen Baumbestand möglichst zu erhalten und dabei die Entwicklungschancen nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme für den Baumbestand zu beurteilen. Aus Sicht von MR-Stadtgrün können einzelne Bäume und Baumgruppen aufgrund der Baumaßnahme nicht gehalten	

			<p>werden oder sind durch den Umbau sowie aufgrund des derzeitigen Erscheinungsbildes (tlws. Kronenlichtung, Trockenschäden infolge des dritten Dürrejahres, Standort auf warftenähnlichen Hochpunkten) in ihrem Fortbestand stark gefährdet.</p> <p>MR-Stadtgrün plädiert daher ausnahmslos für nachhaltige und zukunftsorientierte Einzelbaumstandorte, gekennzeichnet durch ausreichend große Solitäre (STU 30 cm) in Verbindung mit Pflanzgruben <math>\geq 12 \text{ m}^3</math> Pflanzsubstrat</p>	
24	<p>Management des öffentlichen Raumes, Wasserwirtschaft – MR 32</p>	25.08.2020	<p>Auch wenn es sich bei der Baumaßnahme wie Sie schreiben, derzeit noch nicht um eine Grundinstandsetzung handelt, könnte die Straßenplanung sich bei der Umgestaltung der Flächen etwas innovativer zeigen und die Ableitung des Niederschlagswassers anhand von Beispielen aus dem RS 1/15 reduzieren.</p> <p>Sollte sich die Meinung bezüglich einer Grundinstandsetzung ändern, möchte ich an meine Stellungnahme zur 1. Verschickung erinnern, die damit wieder aktuell wird.</p>	<p>Für konstruktive Hinweise im Hinblick auf die Schaffung zusätzlicher Retentionsflächen und Vorreinigung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone ist MR 21 stets dankbar. Es wird im weiteren Verfahren geprüft, anfallendes Niederschlagswasser in straßenbegleitenden Vegetationsflächen teilweise zu versickern.</p>
25	<p>Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt – VS 3</p>	24.08.2020	<p><u>Vorschriften</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG)</li> <li>- Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG)</li> <li>- Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)</li> <li>- 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)</li> </ul> <p><u>Hilfestellung für eine ordnungsgemäße Ausführung</u> Informationen zum Abfallrecht <a href="http://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/">http://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/</a></p> <p>Verwendung von Ersatzbaustoffen</p>	<p>Die aufgeführten Vorschriften werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

<http://www.hamburg.de/contentblob/1029218/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf>

Informationen zum Bodenschutz und Altlasten  
<http://www.hamburg.de/boden-altlasten/>

#### Hinweise

Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor, die für Bauvorhaben im Straßenraum mit einer Bautiefe von < 1 Meter von Bedeutung sind.

Der Lageplan zeigt informell, wo Flächen entlang des Vorhabens vermerkt sind.



#### Durchführung

- 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 HambBodSchG)

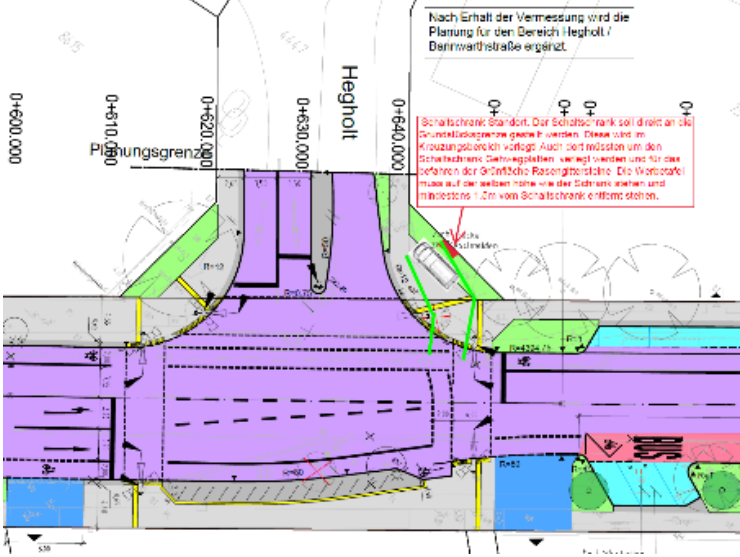
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für <b>bodenähnliche Anwendungen</b> mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV)</li> <li>• Unbelasteter <b>Mutterboden</b>, 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).</li> <li>• In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne <b>Verlagerung von Bodenmaterial</b> zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV)</li> <li>• 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 <a href="http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/">http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/</a>, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg").</li> </ul> <p>Diese Regeln gelten <b>nicht</b> 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</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet...</p>
--	--	---	---

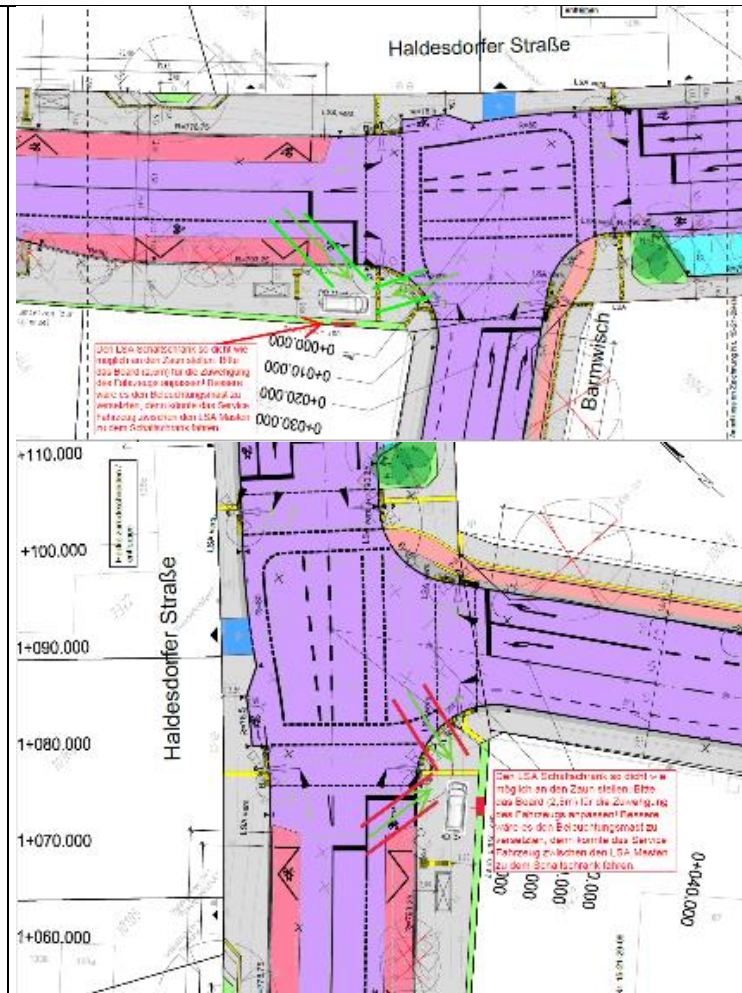


			(BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.	
26	Zentrum Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Wirtschaftsbeauftragte – WBZ 11		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
27	Zentrum Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Bauprüfung – WBZ 2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
28	Zentrum Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Sondernutzung – WBZ 3		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
29	Zentrum Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Naturschutz – WBZ 4		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
30	Baustellenkoordination – D4 - BK		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
31	Planungsakte – MRL / MR 30 / MR 20/ MR 210		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
<b>Sonstiges</b>				
32	Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke Bezirksverwaltung Anliegerbeiträge – B32/7	17.08.2020	<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u> Die Haldesdorfer Straße sowie die Straßen Barmwisch und Hegholt sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.  <u>Erhebung Wegebaubeiträge</u>	Wird zur Kenntnis genommen.

			Für die o.g. Baumaßnahme für den Radverkehr werden keine Beiträge mehr erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
33	Polizei – Verkehrsdirektion, Genehmigungsmanagement, Großraum- und Schwertransporte und Veranstaltungen–LBV	20.08.2020	Aus Sicht der Polizei – Verkehrsdirektion Genehmigungsmanagement, Großraum- und Schwertransporte und Veranstaltungen spricht der Planung nichts dagegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
34	KB Denkmalschutz		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
35	Stadtreinigung Hamburg Verkehrs- und Bauleitplanung		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
36	Stadtreinigung Hamburg Depotcontainer, Standplatz Betreuung	17.08.2020	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Verschickung des Umbaus der Haldesdorfer Straße zur Optimierung der Radverkehrsführung zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme weiterhin zu.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme — hier drei Altpapiercontainer an der Haldesdorfer Straße Ecke Willy-Nissen-Ring - müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.</p> <p>Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die Veloroute im Bereich der Depotcontainer mit einer durchgezogenen Linie geplant ist. Wir würden die Einplanung einer Anlieferzone vor dem Depotcontainer-Standplatz begrüßen. Insbesondere vor dem Hinblick, dass bereits einzelne Standplätze aufgrund einer durchgezogenen Linie nach Herstellung der Veloroute aufgelöst werden mussten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß Rücksprache mit SRH wird im Bereich der Papiercontainer eine gestrichelte Markierung für den Radfahrstreifen vorgesehen, um somit die Anfahrbarkeit des Containerstandortes zu gewährleisten.</p>

		<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	------------------------------------

<p>37</p>	<p>Hamburg Verkehrsanlagen GmbH – Lichtsignalanlagen</p>	<p>02.09.2020</p>	<p>Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand drei Lichtsignalanlagen betroffen.</p> <p><u>LSA-Knoten 0000 (Haldesdorfer Str./ Hegholt) Neubau</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bitte beachten Sie zur Festlegung des Schaltschrankstandortes die im Anhang enthaltenen Informationen.</li> </ul>  <p><u>LSA-Knoten 0868 (Wandsbeker Str./ Haldesdorfer Str.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben.</li> <li>- Bitte beachten Sie, dass der LSA-Schaltschrank rund um die Uhr mit einem Transporter zugänglich sein muss. Dies bezieht sich auf alle Seiten des Schaltschranks.</li> </ul> <p><u>LSA-Knoten 1504 (Haldesdorfer Str./ Barmwisch)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bitte beachten Sie die im Anhang enthaltenen Informationen. Nach aktuellem Stand ist die um Positionierung des Schaltschrankstandortes notwendig.</li> </ul>	<p>Die nachträgliche Vermessung im Bereich Hegholt Süd hat weitere Baumstandorte aufgezeigt. Der LSA-Schaltschrank wird angrenzend an die geplante Grünfläche vorgesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planung im Bereich Haldesdorfer Straße/Barmwisch wurde aufgrund der Stellungnahmen überplant. Der Schaltschrank wird am vorgeschlagenen Standort vorgesehen. Zwischen den geplanten LSA-Masten verbleiben 3,70 m</p>
-----------	--	-------------------	---	--




Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir sofern möglich dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungsprozess) bedeuten würde.

Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung

Wir zur Kenntnis genommen.

		<p>der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.</p> <p>Gemäß den Verschickungsunterlagen ist Ihre Baumaßnahme im 2. Q. 2021 vorgesehen. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen. Aufgrund der aktuellen Terminalsituation sind wir derzeit auf längere Vorlaufzeiten angewiesen, ich bitte Sie, dass bei Ihren Planungen zu berücksichtigen. Daher empfehle ich Ihnen möglichst frühzeitig die angeordneten Unterlagen sowie Finanzierung zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.</p>	<p>Die Planung sieht keine Verkehrsinsel mit LSA vor.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
38	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH – Beleuchtung	<i>Keine Stellungnahme.</i>	

39	Hamburger Hochbahn AG - HHA	20.08.2020	<p>Zu den Inhalten der 2. Verschickung Haldesdorfer Straße hat die HOCHBAHN ergänzende Anmerkungen. Diese sind uns kurzfristig vom HVV als Ergebnis der Planungen des Senatsprogramms zur Busnetzoptimierung (BNO) mitgeteilt worden.</p> <p>Ich habe versucht, den Linienverlauf der sogenannten neuen Linie 117 in der Haldesdorfer Straße in einer Karte für den Straßenabschnitt zu visualisieren.</p>  <p>Für die vorliegende Planung sind 4 zusätzliche Richtungshaltestellen vorzusehen, die künftig von der Linie 117 genutzt werden. Der Zeitpunkt der Einführung der Linie wurde noch nicht festgelegt. Zwei Richtungshaltestellen sind im Bereich der nördlichen Einmündung der Straße Hegholt-Nord vorzusehen, zwei weitere in Höhe des LIDL-Shops.</p>	In der weiteren Planung werden die aufgeführten vier Haltestelle ergänzt.
----	-----------------------------------	------------	--	---

		<p>Als Erläuterung des HVVs zur Entwicklung dieser Linie wurde mir folgendes mitgegeben:</p> <p>Die Linie 117 soll als neue Tangente (U-Bahn) Bramfeld Dorfplatz – Wandsbek Gartenstadt – (S-Bahn) Holstenhofweg (S4 Ausbau) – (U-Bahn) Dannerallee (U4 -Verlängerung) – U Billstedt bis S Billwerder-Moorfleet und weiter bis zur S Mittlerer Landweg fahren. Auch wenn es die meisten Schnellbahnverknüpfungen noch nicht gibt, werden diese absehbar dazukommen.</p> <p>Darüber hinaus soll am 28.08. in einem Planungs-Termin das „BNO-Zielnetz mit U5 Ost“ und in Folge der Entwicklungen rund um die U5-Baustellen besprochen werden. (Zur Erklärung: Die Ausarbeitungen der BNO Ergebnisse ist zunächst ohne die neuen Schnellbahnanschlüsse U5, U4 Horner Geest und S4) erfolgt und muss nun sukzessive nachgepflegt werden.) Da sich an der Kreuzung Steilshooper Allee / Bramfelder Chaussee vermutlich zwei U5-baustellenbedingt stärker stau-betroffene Straßen treffen, könnte sich eine Anbindung der Linie 117 über die Haldesdorfer Straße – sozusagen als ‚8 Ost‘ – als Alternative zu möglichen Staufalle erweisen und Bramfeld (zumindest teilweise) erreichbar halten. Daher wäre es hier sinnvoll, wenn die Achse (Haldesdorfer Straße) als Entlastung hergerichtet wäre.</p> <p>Ursprüngliche Überlegung des BNO-Teams zur Einführung der 117 war, die schwach ausgelasteten und teils saisonalen 5-Minuten-Fahrten der 118 zwischen Wandsbek Gartenstadt und Hegholt als Hauptverkehrszeit-Linie über die Haldesdorfer Straße direkt nach Wandsbek Gartenstadt zu führen und damit</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Die Fahrzeit in die Siedlung Hegholt deutlich zu verkürzen</li> <li>b) Die Gewerbe an der Haldesdorfer Straße besser zu erschließen (hier: neue Haltestellen)</li> <li>c) Den kritischen Querschnitt der 8 zwischen Haldesdorfer Straße und Wandsbek Gartenstadt zu entlasten (hier gibt es viele Besetztmeldungen).</li> </ol> <p>Mit dieser Zwischenstufe könnte man auch mit begrenzten Mehrleistung anfangen und sozusagen ‚unverzüglich‘ starten, wenn Haltestellen zur Verfügung stehen.</p>	
--	--	--	--



			Soweit die Erklärungen als Hintergrund der nachträglichen „Wünsche“. Wir bitten diese zu berücksichtigen. Darüber hinaus haben wir keine Anmerkungen zur Planung.	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
40	HVV GmbH Schnellbahn-Haltestellenumfeld-Koordination		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
41	Handelskammer G-V/2		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
42	Ströer GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
43	Wall GmbH		<p>Zu der oben genannten 2. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p><u>Lageplan 4</u></p> <p>1. FGU12243_1, Hst. Hegholt, Haldesdorfer Straße, Richtung stadteinwärts FGU 4000 x1550, mit Werbeträger und 1 x 800 mm Seitenscheibe bleibt stehen.</p> <p>2. FGU12242_1, Hst. Hegholt, Haldesdorfer Straße, Richtung Barmwisch Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FGU/H-Mast ca. 1,50 m</li> <li>- Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,00 m</li> </ul> <p>Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000 x1550 und 1 x 800 mm Seitenscheibe ein.</p> <p><u>Lageplan 6</u></p> <p>1. FGU12107_1, Hst. Carl-Bremer-Ring, Haldesdorfer Straße, Richtung Hegholt Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FGU/H-Mast ca. 1,50 m</li> <li>- Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,40 m</li> </ul> <p>Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000 x1550 und 1 x 800 mm Seitenscheibe ein.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

		<p>2. FGU12108, Hst. Carl-Bremer-Ring, Haldedorfer Straße, Richtung Barmwisch Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- FGU/H-Mast ca. 1,50 m</li> <li>- Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,00 m</li> </ul> <p>Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000 x1550 und 1 x 800 mm Seitenscheibe ein.</p> <p><u>Lageplan 4</u></p> <p>SIA zu FGU12068 Haldedorfer Straße, ggü. Hegholt Dieser Standort entfällt, da zukünftig Radweg. Siehe Standortvorschlag Bl. 3.</p> <p><u>Lageplan 6</u></p> <p>SIA zu FGU12317 Haldedorfer Straße, ggü. Haus Nr. 135 b Dieser Standort entfällt, da zukünftig Radweg. Siehe Standortvorschlag Bl. 7</p> <p>Darüber hinaus bitten wir um Beachtung der Stellungnahme der HHA.</p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die SIA wird in der weiteren Planung bei Station 0+400 vorgesehen.</p> <p>Die SIA wird in der weiteren Planung bei Station 1+205 vorgesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
44	Taxiverband e.V.	<i>Keine Stellungnahme.</i>	
45	Fachverband Fußverkehr Deutschland	<i>Keine Stellungnahme.</i>	

46	ADFC Hamburg / Bezirksgruppe Wandsbek	10.08.2020	<p>Vorbemerkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir begrüßen die Planung mit Radfahrstreifen in der Haldesdorfer Straße. Sie sind ein deutlicher Fortschritt gegenüber der heutigen Situation und gegenüber der 1. Verschickung</li> <li>- Wir kritisieren die deutliche Verschlechterung der Radverkehrsbedingungen im Barmwisch, die wir für gefährlich halten und die keineswegs den Radverkehr fördert.</li> <li>- Es sind viel zu wenige Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen</li> </ul> <p>Auf folgende Punkte gehen wir in der Stellungnahme näher ein:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Verkehrssicherheit im Zulauf des Barmwisch an den Knoten und Führung innerhalb des Knotens Barmwisch/Haldesdorfer Straße verschlechtert sich.</li> <li>2. Radfahrstreifen mind. auf Regelbreite bringen</li> <li>3. Fahrradabstellbügel dezentral erforderlich, Absenkungen an Bügelstandorten einplanen</li> <li>4. Fahrradpiktogramme in Linksabbiegestreifen markieren</li> <li>5. Absenkungen und Durchlässe für Nebenwege im Nahnetz berücksichtigen</li> <li>6. Radschulwegbetrachtung fehlt</li> <li>7. Kante am Radfahrstreifen ist gefährlich</li> <li>8. Grünpfeil für Radverkehr vorsehen</li> <li>9. fahrradsensible Sensorik an allen LSA berücksichtigen</li> <li>10. Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen ausreichend groß machen und mit korrekter Signalisierung versehen</li> <li>11. weitere Aspekte zu einzelnen Lageplänen</li> </ol> <p>Im Detail:</p> <p><u>1. Barmwisch</u></p> <p>Knoten Barmwisch / Haldesdorfer: vom Barmwisch links in die Haldesdorfer: Wir bedauern, dass hier der Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) für den nach links abbiegenden Radverkehr aus Barmwisch aus Variante in 3.2.1 des Erläuterungsberichts mit Hinweis auf die Übereinkunft "Radentscheid" verworfen wurde. Stattdessen wird der Radverkehr nun über einen im Vergleich zu heute verschmälerten Radweg im Barmwisch zunächst über die Haldesdorfer geführt - mit entsprechendem</p>	<p>Der RiM ist seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht anordnungsfähig und wird deshalb in der weiteren Planung nicht berücksichtigt. Die weitere Planung sieht eine Ableitung des Radweges auf einen Radfahrstreifen im Barmwisch vor. Es wird geprüft inwiefern eine adäquate Signalisierung des Knotens die Konflikte</p>
----	---------------------------------------	------------	---	---

		<p>Risiko durch rechtsabbiegenden MIV. Hier wird ein Einzelaspekt der Radentscheid-Übereinkunft ("keine RiM") als Begründung hergenommen und unter Missachtung sämtlicher sonstiger Punkte der Übereinkunft und aller Sicherheitserkenntnisse über Gefahren durch abbiegende Kfz eine nicht mehr zeitgemäße und bekanntermaßen gefährliche Führung gewählt. Wir lehnen das ab. Die Nachteile klassischer Hochbordradwege sind dem Management des Öffentlichen Raums bekannt und müssen deshalb hier nicht nochmal dargestellt werden. Stattdessen verwendet die Planung nun also die Fläche, die für sichere Radverkehrsführungen aus Barmwisch und nach Barmwisch erforderlich und vorhanden wäre, zugunsten eines weiteren Abbiegestreifens für den Kfz-Verkehr. Dies unter dem Label "Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen" laufen zu lassen entbehrt jeder Grundlage.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Knotens ausschließlich aus Sicht des KFZ-Verkehrs und daraus folgend die Steigerung von zwei auf drei KFZ-Fahrstreifen im Barmwisch (EB 3.2.1) darf nicht maßgeblich für die Planung sein. Offenbar ist die in EB 3.2.5 erfolgte VTU unter Maßgabe des Kraftverkehrs erfolgt bzw. die Konsequenzen für den Radverkehr (inklusive Schüler*innenverkehr) sind nicht ausreichend berücksichtigt worden.</p> <p>Wir können uns aus Barmwisch gut eine Lösung mit RiM vorstellen, da sich solche an vielen Stellen bewährt hat. Die Führung sollte weiterhin einstreifig auf den Knoten zu bleiben und beidseitig normgerechte Radfahrstreifen enthalten.</p> <p><u>2. Radfahrstreifenbreite</u></p> <p>Beidseitig ist Platz für Längs- und Schrägparken von Autos vorgesehen. Außerdem eine 6,5 m breite Kernfahrbahn. Der Radfahrstreifen wird jedoch beidseits unter Regellaß angelegt. Das ist nicht vernünftig, weil so Überholabstände regelmäßig zu gering ausfallen werden. Wir fordern Radfahrstreifen von mind. 2,25 m Breite (also nicht Luxus sondern sog. Regellaß) zu Lasten der Fahrstreifenbreite oder ggf. Verzicht auf weitere Stellplätze. Die Sicherheit des fließenden Verkehrs geht vor der Bequemlichkeit des Autoparkens.</p> <p>Besonders kritisch sehen wir den Bereich auf Blatt 3, Schnitt A-A, (mit mittlerer Abbiegespur): Hier sind die gezeichneten</p>	<p>zwischen Radfahrer und abbiegenden Kfz-Verkehr weiter reduzieren kann.</p> <p>Aufgrund der vorliegenden Verkehrsstärke sowie dem nicht zu vernachlässigen SV-Anteil wird in der weiteren Planung die Fahrstreifenbreite von jeweils 3,25 m beibehalten. Für die Realisierung der Radfahrstreifen ist bereits der Entfall zahlreicher Parkstände vorgesehen. Ein weiterer Verlust von Parkständen ebenso wie der durch die gewünschte Verbreiterung des Radfahrstreifens resultierende Verlust weiterer Baumstandorte ist nicht in Einklang mit den übrigen Interessenvertretern zu bringen</p>
--	--	---	---

		<p>Abstände beim Überholen Auto-Fahrrad nur ca. 1,2 m und damit unterhalb dessen, was der Ordnungsgeber fürs Überholen vorschreibt.</p> <p><u>3. Fahrradparken</u>          Es fehlt an dezentral platzierten Fahrradabstellbügeln auf der gesamten Strecke. Insgesamt sollten mindestens so viele Abstellmöglichkeiten, wie auch Kfz-Stellplätze vorgesehen werden. Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass irgendwo, wo mit dem Auto hingefahren wird, mit dem Fahrrad nicht hingefahren werde.          Der Sinn der Anhäufung von Fahrradbügeln südlich Einmündung Hegholt erschließt sich uns hingegen nicht. Platz für Fahrradabstellplätze wäre z. B. an Schrägparkplätzen vor den Autofronten. Ggf. muss auch mal ein Kfz-Stellplatz weichen für eine Gruppe von Fahrradbügeln.          Alle Bügelstandorte müssen über Tiefbord vom Radfahrstreifen aus unmittelbar anfahrbar sein, weil sonst spätestens ab der Einmündung oder Grundstückszufahrt davor mit Gehwegfahrten zu rechnen ist.</p> <p><u>4. Piktogramme im Linksabbiegestreifen</u>          Wir wissen, dass Sie das ablehnen: In den Linksabbiegestreifen sind Fahrradpiktogramme sinnvoll, um deutlicher zu machen, dass Radfahrer*innen sich hier korrekt einordnen. Z. B. von Haldesdorfer Straße nach Werner-Otto-Straße.</p> <p><u>5. Absenkungen an Nebenwegen</u>          Im Planungsgebiet gibt es Fahrbeziehungen, die nicht berücksichtigt wurden. Um vermehrte regelwidrige Gehwegfahrten zu vermeiden und den Zugang zur Fahrbahn/dem Radfahrstreifen zu ermöglichen, sind Platz zwischen den geparkten Autos und Absenkungen erforderlich.          - 0+875 Nord, an der Baumscheibe, zum dahinterliegenden Nebenweg</p>	<p>Es wird geprüft an welchen Stellen weitere Fahrradabstellbügeln umgesetzt werden können.</p> <p>Die Fahrbahn wird gemäß Richtlinien mit einem Hochbord von den Nebenflächen getrennt. Es wird geprüft, inwiefern stellenweise abgesenkte Hochborde vorgesehen werden können. Dies ist jedoch lediglich an den Stellen möglich, an denen widerrechtliches Parken auf den Nebenflächen ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Wird in der weiteren Planung mit PK/VD abgestimmt.</p> <p>Der Nebenweg ist über die unmittelbar folgende abgesenkte Querung an der Einmündung Willy-Nissen-Ring erreichbar</p>
--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 0+955 Nord, zum dortigen Nebenweg</li> <li>- 1+085 Nord, zum dortigen Nebenweg (Zugang Grund- u. Stadteilschule Bramfeld)</li> <li>- 1+135 Süd, zur Haus-Nr. 138</li> <li>- 1+158 Nord, zum Nebenweg</li> <li>- 1+325 Nord, zum Nebenweg</li>   <li>- 1+395 Nord, zu den dortigen Häusern</li>   <li>- 1+470 Süd, zu Haus-Nr. 156</li> </ul> <p><u>6. Radschulwege</u> Radschulwege sind bei Planungen immer zu beachten. Das fehlt uns im vorliegenden Fall. Relevant sind hier Grund- u. Stadteilschule Bramfeld sowie Gymnasium Osterbek sowie ggf. die Grundschule Eenstock. Insb. relevant für Knoten Hegholt Süd, Verlauf Barmwisch, Anschlüsse Nebenwege, sowie ggf. Knoten Hegholt Nord.</p> <p><u>7. Kante am Radfahrstreifen</u> Laut Erläuterungsbericht 3.3.3. soll von 0+210 bis 0+520 (Blatt 2) zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn evtl. eine 1 cm hohe Kante verbleiben. Dies lehnen wir ab. Solche Kanten sind in Hamburg nicht üblich, sie sind schlecht sichtbar und nicht erwartbar. Sie stellen damit nicht nur bei Dunkelheit, liegengebliebenem Laub, Pfützen, Schnee usw. eine erhebliche Sturzgefahr dar. Einen Sicherheitsgewinn gegenüber dem Autoverkehr stellen sie hingegen nicht dar, da der Überholabstand damit nicht größer wird.</p> <p><u>8. Grünpfeil für Radverkehr</u> An mehreren Stellen bietet es sich an, den Grünpfeil für rechtsabbiegenden Radverkehr anzuordnen: Aus Hegholt Süd, aus Hegholt Nord, aus Haldesdorfer Str. nach Werner-Otto-Straße, aus Haldesdorfer Str. nach Barmwisch, aus Barmwisch nach rechts.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Erreichbar der Nebenfläche ist über die Zufahrt bei Station 1+090 gegeben. Aufgrund der Stellplätze nicht umsetzbar.. Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Aufgrund des Baumstandortes nicht umsetzbar. Aufgrund der Stellplätze und des Baumstandortes nicht umsetzbar. Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und in die weiteren Planungen aufgenommen..</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in der weiteren Planung geprüft.</p>
--	--	---	---

		<p><u>9. Sensorik der LSA</u>          Sofern LSA verkehrsabhängig gesteuert werden, müssen sie sensibel auf Radverkehr reagieren und diesen frühzeitig wahrnehmen und ein Feedback geben, sobald Grün angefordert wurde.</p> <p><u>10. Aufstelltaschen: Größe und LSA</u>          Aufstelltaschen müssen auch für Fahrradgespanne, Lastenräder und ggf. pulkweise auftretenden Schüler*innenverkehr ausreichend dimensioniert sein.          Die Signalisierung für die Radfahrenden in der Aufstelltasche muss die kürzeren Räumzeiten von Radverkehr im Vergleich zu der von Fußgänger*innen berücksichtigen. Sie muss auch berücksichtigen, dass indirekt abbiegende Radfahrende grundsätzlich ohne weiteres Signal zu Ende abbiegen dürfen, wenn es der Verkehr erlaubt. Nur, wo Missverständnisse auftreten könnten, sollten weitere Signale installiert werden.          Dann reicht i. d. R. die Phasenfolge rot-schwarz.</p> <p><u>11. weitere Anmerkungen zu einzelnen Lageplänen</u>  <u>Blatt 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EB 3.2.2. und EB 3.3.3 behaupten, der Radfahrer aus Haldesdorfer Straße (Ost) nach Werner-Otto-Straße (Süd) könne zwischen indirektem und direktem Linksabbiegen wählen. Indirektes Abbiegen ist aber bei der vorliegenden Geometrie und fehlenden Aufstellflächen praktisch ausgeschlossen. Die erwogene Variante mit angedeutetem Vorbeifahrstreifen im Linksabbiegestreifen wäre besser gewesen.</li> <li>- Der Schutzstreifenstummel in Haldesdorfer Str., westlich von Werner-Otto-Str., sollte nicht markiert werden. Bei 2,4 m breitem KFZ-Fahrstreifen und schmalen Schutzstreifen würden viele Autofahrer*innen zum Radfahrenden nicht den notwendigen Schutzabstand bei Überholen einhalten.</li> <li>- Dasselbe gilt für die Schutzstreifen in Werner-Otto-Str. südlich Haldesdorfer Straße.</li> <li>- Vorschlag: Schutzstreifen in Haldesdorfer Str., westlich von Werner-Otto-Str., in Fahrtrichtung Osten mit ARAS verse-</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>In der weiteren Planung wird eine Aufstelltasche für den linksabbiegenden Radfahrer Richtung Werner-Otto-Straße vorgesehen.</p> <p>Entfällt in der weiteren Planung.</p> <p>Entfällt in der weiteren Planung.</p> <p>Wird in der weiteren Planung geklärt.</p>
--	--	---	---

			<p>hen. Dies würde dem Radverkehr dienen, bei KFZ-Rückstau an die Haltelinie heranfahren zu können und im Sichtbereich der KFZ sicher in alle Richtungen fahren/abbiegen zu können.</p> <p><u>Blatt 6</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommentare zum Barmwisch, siehe Punkt 1 unserer Stellungnahme</li> <li>- Die Geometrie für indirektes Abbiegen ist sehr ungünstig gewählt: Der Radfahrende aus der Wartetasche fährt die Furt Richtung Barmwisch und dann verschwenkt in den Barmwisch hinein. An dieser Stelle kommt es zu Überfahrten seiner Verkehrsfläche durch Linksabbieger aus Haldesdorfer Straße (Ost). Von der uns nicht bekannten Phasenfolge hängt es ab, ob dies gefährlich ist. Eine vergleichbare Situation haben wir an Steilshooper Allee nach Eichenlohweg. Dort musste bereits mit Leitboys nachgebessert werden, die selbst z. T. schon wieder kaputtgefahren wurden. – Besser wäre daher eine direkte Führung des nach links abbiegenden Radverkehrs aus Haldesdorfer Straße. Alternativ muss wenigstens die Aufstelltasche und die Furt weiter nach Ost gezogen werden, damit Radfahrer*innen in gerader Linie in den Barmwisch fahren können. Eine Rot-Einfärbung der Furten bietet sich an.</li> <li>- Für den Radverkehr muss das Linksabbiegen in Carl-Bremer-Ring möglich bleiben, z.B. mit VZ 209-30 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus + Radfahrer frei) (vgl. EB 3.2.6). Die hier ausschließlich nach KFZ-Gesichtspunkten geführte Abwägung, die zum Entfall des Linksabbiegens bzw. der Linksabbiegespur für KFZ führen soll, darf hier nicht zum "Kollateralschaden" führen, dass der Radverkehr hier wichtige Fahrbeziehungen verliert. Die Planung widerspricht dem Gedanken der Radverkehrsförderung, bei dem es um Netzdurchlässigkeit und damit kurze Wege geht. Ebenso muss das Linksabbiegen von Carl-Bremer-Ring nach Haldesdorfer erhalten bleiben für Radverkehr. Hier sind auch Schulwegbeziehungen als wichtiger Aspekt zu</li> </ul>	<p>Vor der Einmündung Carl-Bremer-Ring wird die Radfahrstreifenmarkierung unterbrochen, sodass sich der Radfahrer in den Linksabbiegefahrstreifen im Mischverkehr einordnen kann und von dort direkt links in den Barmwisch abbiegen kann.</p> <p>Ein Verschieben der Aufstelltasche ist nicht möglich, da diese wie gewünscht vergrößert wird und durch die Lage der Überfahrt bei Station 1+090 begrenzt wird.</p> <p>In der weiteren Planung wird die Markierung der Furt angepasst.</p> <p>Eine Rotfärbung der Furt wird in der weiteren Planung geprüft.</p> <p>Die Fahrbeziehungen in und aus dem Carl-Bremer-Ring bleiben in der weiteren Planung uneingeschränkt. Die Straßenverkehrsbehörde behält sich vor, die Fahrbeziehungen im Falle einer Unfallhäufung einzuschränken.</p>
--	--	--	--	--



		<p>betrachten und dass durch ein Abbiegeverbot Gehweg-Geisterfahrten von Radfahrenden wahrscheinlicher werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundsätzliche Kritik EB Kap. 3.2.6: Die hier formulierte Zielstellung "Ziel der Planung ist... die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens unter Berücksichtigung von Zukunftsreserven" widerspricht komplett Zielstellung in Kap. 1, insb. 1.2 und 1.4.. Ziel ist Förderung des Radverkehrs und nicht die Steigerung des KFZ-Verkehrs. ("Erhöhung Leistungsfähigkeit", "Zukunftsreserven" ...für KFZ !) Im Gegenteil ist sogar erklärtes politisches Ziel eine Steigerung des Radverkehrsanteils und ein für den Radverkehr möglichst sicheres Kreuzungsdesign. Offenbar sind die im Kap. 3.2.6 getroffenen Abwägungen unter falscher Zielstellung erfolgt und sollten daher erneut erwogen werden. Eine zukunftsweisende Planung muss mehr Radverkehr und weniger KFZ berücksichtigen.</li> </ul> <p><u>Blatt 8</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- warum wird der östliche Radfahrstreifen bereits 40 m vor der Planungsgrenze auf den alten Hochbordradweg geführt? Bei späterer Überplanung des Knotens Steilshooper Allee müsste unnötig weit in Haldesdorfer Str. eingegriffen werden, um guten Anschluss herzustellen. Radfahrende sollten optional auf der Fahrbahn fahren können, damit sie direkt nach links abbiegen können. Der Knoten ist derzeit für Radfahrende sehr ärgerlich, weil sie zum Abbiegen 90-Grad-Winkel fahren müssen, statt - wie von der Fahrbahn aus - zügig eine Kurve fahren zu können. Ausgebremst werden sie außerdem durch Bettelampelschaltung und Schaltung zusammen mit dem Fußverkehr und dessen für Radverkehr nicht angemessen kurzer Grünzeit.</li> </ul> <p><u>Blatt 9</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siehe insbesondere unsere unter Punkt 1 gemachten Anmerkungen und die damit verbundene generelle Kritik an der gewählten Lösung.</li> <li>- Vorgesehen ist nun in Richtung Süd ein 1,5 m schmaler Schutzstreifen Barmwisch. Aufgrund der im Gegenverkehr</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufleitung auf den Radweg sowie die Markierung des Radfahrstreifens werden insofern angepasst, dass der Radfahrer die Wahl zwischen dem Einordnen in den Mischverkehr oder der Nutzung des Radweges hat.</p> <p>Zu Lasten der angrenzenden Gehwege und des Rechtsabbiegefahrstreifens wird in der weiteren Planung in Fahrtrichtung Südost ein Radfahrstreifen in Mindestbreite im Barmwisch vorgesehen.</p>
--	--	--	--

			<p>im Linksabbiegestreifen wartenden KFZ ist davon auszugehen, dass etliche Autofahrer*innen in Richtung Süd nicht über 90 m Strecke hinter dem langsameren auf dem Schutzstreifen fahrenden Radverkehr fahren werden, sondern unter Missachtung des notwendigen Überholabstandes überholen. Solches Verhalten, selbst wenn es nur von einer Minderheit der KFZ-Fahrer*innen vorgenommen wird, ist gefährlich, schreckt Menschen vom Radfahren ab und führt in der Konsequenz zum Geisterradeln auf dem linken Radweg. Zudem ist hier mit erheblichem Schüler*innenradverkehr zu rechnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pos. 0+110 (Plan 9), Übergang in Mischverkehr: Die vermeintlich "gleichberechtigte" Überleitung in den Mischverkehr führt in der Praxis dazu, dass der Radverkehr benachteiligt ist, da er sich dem schnelleren KFZ-Verkehr de facto unterordnen muss. Die Einschnürung des Schutzstreifens auf sogar nur 1,25 m, verbunden mit der dortigen Verschwenkung ist für Radfahrer*innen sehr unangenehm zu fahren, wenn nicht sogar gefährlich (Schulterblick und Lenkbewegung sind fast gleichzeitig auszuführen). Besser: Fahrlinie des Radverkehrs gradlinig, ggf. sogar Aufweitung des Schutzstreifens. Dann macht die Fahrbahnmarkierung klar, dass sich der Kfz-Verkehr in den Radverkehr einordnet und nicht umgekehrt. Die Verflechtung sollte mit T30-Strecke abgesichert werden.</li> <li>- Im Ergebnis bleibt die Barmwischplanung aber auch nach solchen kosmetischen Verbesserungen mangelhaft. Diese Straße benötigt Radfahrstreifen oder Tempo 30.</li> </ul>	<p>In der weiteren Planung wird der Übergang in den Mischverkehr auf einer längeren Strecke und mit größeren Radien geplant, sodass sich eine geradlinigere Fahrlinie für den Radfahrer ergibt. Dabei geht zunächst der geplante Radfahrstreifen in einen 1,50 m breiten Schutzstreifen über, welcher wiederum bei Station 0+120 ausläuft.</p> <p>Die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 sind nicht gegeben, da es sich beim Barmwisch um eine Sammelstraße mit übergeordneter Bedeutung handelt.</p>
47	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	25.08.2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der Querung des Barmwisch an der Einmündung in die Haldesdorfer Straße ist keine Aufstellfläche für Fußgänger an der mit 6-cm-Bord versehenen Seite vorhanden. Hier stehen die Fußgänger auf dem Radweg, was zu Konflikten und Gefahrensituationen führt. Hier sollte der Radwegeverkehr anders geführt bzw. der Radweg in die LSA-Regelung einbezogen und die Querung entsprechend zurückgenommen werden.</li> </ul>	<p>In der weiteren Planung entfällt der Radweg. Die Führung des Radverkehrs erfolgt über Radfahrstreifen, wodurch der Konflikt mit dem Fußgängerverkehr an dieser Stelle entfällt. In der weiteren Planung werden 3% der Parkstände als barrierefreie Stellplätze vorgesehen.</p>

			- Im gesamten Plangebiet sind offenbar keine Stellplätze für schwerbehinderte Menschen vorgesehen. Gem. ReStra (3%-Regel) sollten 8 barrierefreie Behindertenstellplätze vorgesehen werden.	
<b>Leitungsträger</b>				
48	Colt Technology Services GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
49	Dataport	30.07.2020	<p>Im Bereich der westlichen Trasse (Blatt 1-4) ist unsere Trasse in den Nebenflächen und wird nach der Maßnahme im Gehweg/Sicherheitsstreifen verlaufen. Daher sollte es in diesem Bereich keine Probleme geben.</p> <p>Im östlichen Bereich (Blatt 6-9) gibt es hier schon eher Probleme, da unsere Trasse teilweise in den geplanten Parkflächen liegt. Hier wäre eine Umlegung/Tieferlegung notwendig.</p> <p>Näheres könnte bei einer Leitungsbesprechung mit Plänen in denen die Fremdleitungen einzeichnet sind besser besprochen werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die erforderlichen Leitungsumlegungen werden im Zuge der Leitungstrassenplanung geklärt.</p>
50	Gasnetz Hamburg GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
51	Hamburg Wasser	17.08.2020	<p><u>Für HWW:</u> In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten ( Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflan-</li> </ul>	

		<p>zungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</li> <li>- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</li> <li>- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden</li> <li>- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de zur Verfügung</li> </ul> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Für vorbereitende Arbeiten benötigt die HWW ein Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb 7888 33210/211 in Verbindung</p> <p><u>Für HAMBURG ENERGIE:</u> Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p> <p><u>Für HSE:</u> Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Haldesdorfer Straße sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	---

		<p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Sielbezirk [REDACTED] zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung ist die Lage der vorhandenen öffentlichen Sielanlagen der HSE, insbesondere von Betriebschächten zu berücksichtigen. Zukünftige Konflikte "Betriebschacht/ Bordstein" sind zu vermeiden. Grundsätzlich können Betriebsschächte der HSE in der Lage nicht versetzt werden, eine Anpassung in der Höhe ist jedoch in meisten Fällen unproblematisch.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li> <li>- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.</li> <li>- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</li> <li>- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li> <li>- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	------------------------------------

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</li> <li>- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] [REDACTED] anzupassen.</li> </ul> <p><u>Für servTEC:</u> Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED] [REDACTED], gerne zur Verfügung.</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	------------------------------------

52	HanseWerk Natur GmbH	24.08.2020	<p>Im angefragten Bereich befinden sich Leitungen der HanseWerk Natur GmbH. Beigefügt erhalten Sie Pläne mit den Energieleitungen im angefragten Bereich für Ihre Bauarbeiten. Die Pläne sind mit größter Sorgfalt erstellt. Trotzdem ist es wichtig, dass Sie jederzeit mit unterirdischen Leitungen rechnen. Wie Sie Beschädigungen und Gefahren vermeiden, steht in der beigefügten Broschüre. Das Wichtigste für Sie im Überblick:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Machen Sie Probeaufgrabungen, um die genaue Lage der Leitungen zu ermitteln.</li> <li>- Messen Sie vor Betreten von Schacht- und Kanalbauwerken auf Gasfreiheit.</li> <li>- Falls dennoch etwas passieren sollte: Rufen Sie sofort unsere Störungsnummer an und stoppen Sie die Arbeiten.</li> </ul> <p>Im angefragten Bereich befinden sich außerdem Wärmeleitungen oder andere Anlagen von HanseWerk Natur. Bitte stimmen Sie Parallelverlegungen (ab 5 Meter Abstand möglich) mit HanseWerk Natur ab unter 040 2378 27910 bzw. rohrnetz.meldezentrale@hansewerk-natur.com.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
53	HanseWerk Natur GmbH	07.09.2020	<p>Die HanseWerk Natur GmbH plant dort keine Leitungsbaumaßnahmen.</p> <p>Wenn die Maßnahme zur Ausführung kommt, bitten wir um eine Einladung zur Planungsbesprechung.</p> <p>Die HanseWerk Natur GmbH betreibt in dem angefragten Bereich Wärmeleitungen. Für Baumaßnahmen in der Nähe von Wärmeleitungen sind besondere Vorsichtsmaßnahmen zu berücksichtigen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
54	servTEC		<i>Siehe Stellungnahme von Hamburg Wasser vom 17.08.2020</i>	
55	Stromnetz Hamburg	11.08.2020	<p>Im betroffenen Bereich befinden sich umfangreiche Kabelanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH.</p> <p>Unter anderem verläuft im Kreuzungsbereich „Werner-Otto-Straße“ das 110kV – Kabel FB 1 und im Bereich Bullenkoppel quert das 110kV – Kabel FB 2 die Haldesdorfer Straße. Die Lage dieser Kabel kann aus betrieblichen Gründen nicht verändert werden. Bei Bauarbeiten in der Nähe von 110kV-Kabeln ist für das ausführende Tiefbauunternehmen neben der Einholung einer aktuellen Leitungsauskunft auch eine Einweisung</p>	

			<p>durch einen Vertreter der Stromnetz Hamburg GmbH vor Ort verbindlich.</p> <p>Ferner befinden sich die 110kV – Freileitungen 24 und 25 und das Mastfeld 136a-137 im Bau Feld. Auch daran können keine Veränderungen vorgenommen werden. Zur Kenntnis und Beachtung übersenden wir Ihnen hierzu die „Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen im Hamburger Raum“.</p> <p>Die Radwegführung wurde im Vergleich zur ersten Verschickung erheblich geändert. Für eine vollständige Prüfung benötigen wir detaillierte Planungsunterlagen, insbesondere die koordinierten Leitungspläne.</p> <p>Bitte senden Sie diese unter Angabe der Vorgangsnummer 129301 an unser Postfach: Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de.</p> <p>Die vorliegenden Unterlagen deuten aber bereits darauf hin das durch Stromnetz Hamburg verschiedene Arbeiten notwendig werden könnten. Dafür ist mit einer Vorlaufzeit von ca. 6 Monaten und einer Ausführungsdauer von ca. einem Jahr zu rechnen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sobald die Leitungsbestandspläne fertiggestellt sind, werden diese zur Verfügung gestellt.</p>
56	Telekom Deutschland GmbH	10.08.2020	<p>Im Bereich Ihrer Maßnahme befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom, deren ungefähre Lage aus den angefügten Plänen ersichtlich sind. Leider können wir Ihnen aus technischen Gründen keine DWG Dateien zur Verfügung stellen.</p> <p>Wenn Sie Auskünfte über die exakte Lage und Deckung benötigen, die über die in den Plänen dargestellten Daten hinausgehen, sind diese durch Aufgrabungen festzustellen.</p> <p>Gegen Ihre Planung haben wir keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Zurzeit sind keine Arbeiten an unserem Netz geplant. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen an unseren Anlagen erforderlich sein, setzen Sie sich bitte rechtzeitig mit uns in Verbindung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>



57	Vattenfall Wärme Hamburg GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
58	Vodafone D2 GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
59	Willy.tel GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	
60	Wilhelm.Tel GmbH		<i>Keine Stellungnahme.</i>	