

Baumaßnahme: Busbeschleunigung Borgweg

Teilbaumaßnahme: Straßenplanung

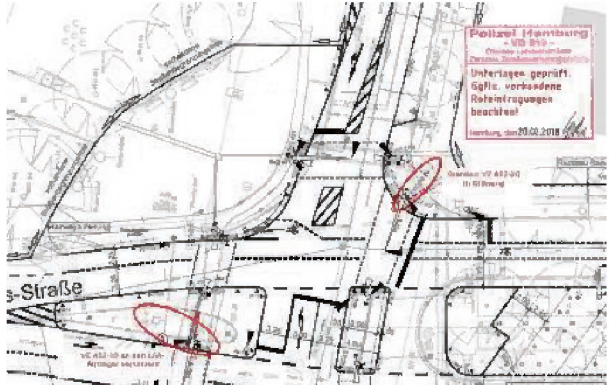
Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Hier: Externe Stellungnahmen

Nr.: Inhalt:

1.	BASFI - SKbM .....	3
2.	BIS – VD 513 .....	3
3.	BIS – VD 520 .....	4
4.	BIS – F 230 .....	7
5.	BSW – LP 14 .....	8
6.	BUE - IB 3 .....	8
7.	BUE - NGE 1 .....	8
8.	BUE - U 1 .....	10
9.	LIG - 451/3 .....	10
10.	Finanzbehörde - Bezirksverwaltung - 634 .....	10
11.	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur .....	10
12.	Handelskammer Hamburg .....	10
13.	Hamburger Wasserwerke .....	11
14.	Hamburger Stadtentwässerung – G11 .....	11
15.	Stadtreinigung Hamburg – TS 2 .....	11
16.	Stadtreinigung Hamburg - Winterdienst .....	11
17.	Bezirksamt Nord - MR 21 .....	11
18.	Bezirksamt Nord - MR 23 .....	18
19.	Bezirksamt Nord - MR 3 .....	19
20.	Bezirksamt Nord - SL 1 .....	21
21.	Bezirksamt Nord - SL 3 .....	22
22.	Bezirksamt Nord - WBZ 2 .....	23

23.	Bezirksamt Nord - VS .....	23
24.	Alllasten .....	24
25.	Behörde für Kultur und Medien.....	24
26.	Denkmalschutzamt .....	24
27.	Bezirks-Seniorenbeirat .....	24
28.	Verein Barrierefrei Leben e.V .....	25
29.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V .....	25
30.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.....	25
31.	HVV .....	26
32.	HHA AG .....	28
33.	HHA AG –Fachbereich Ingenieurbauwerke TBB 13 .....	30
34.	P+R Betriebsgesellschaft mbH.....	31
35.	PK 33 über VD 520.....	33
36.	ADFC .....	34

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
1.	BASFI - SKbM vom 27.03.2018	<p>Nach Prüfung der Unterlagen kann ich mich dem Grunde nach einverstanden erklären.</p> <p>Ich bitte um Berücksichtigung der in der Mail von [REDACTED] vom 06.03.2018 enthaltenen Aspekte.</p> <p>In vielen Fällen ist die ReStra die Grundlage für Ihre Planungen. Leider wird diese nicht immer adäquat umgesetzt. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass die ReStra als unumgängliche Vorschrift umzusetzen ist.</p> <p>In Zweifelsfragen bitte ich entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Verbänden der behinderten Menschen zu führen.</p> <p>Falls es aus Ihrer Sicht hilfreich sein könnte, biete ich gern meine Beteiligung an.</p>	<p>Wird berücksichtigt, vgl. Abwägung zu Nr. 30</p> <p>Die Planung wird diesbezüglich noch einmal überprüft.</p>
2.	BIS – VD 513 vom 20.02.2018	<p>Die Verkehrsdirektion/VD 523 hat die nach hier übersandten Unterlagen im Hinblick auf die Anpassung verkehrlenkender Einrichtungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass folgende Maßnahmen bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind:</p>  <p>The image shows a technical drawing of a road intersection. A red stamp is placed over the drawing, containing the text: 'Polizei Herrnhau - VD 513 - Original unterschrieben durch: [REDACTED] - Unterlagen geprüft. Sglie. vorzustelle. Reifeintragungen beachten! - Herrnhau, den 20.02.2018'. There are two red circles drawn on the drawing, one around a specific road layout element and another around a different part of the intersection.</p>	Wird berücksichtigt

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
3.	BIS – VD 520 vom 05.04.2018	<p>Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet. Dabei sind die Symbole ggf. für die Erfordernisse der Busbeschleunigung um Signalgeber (z.B. ggf. A-Signale) anzupassen und / oder zu ergänzen. Auf der Mittelinsel der Westseite des Borgwegs sollte linksseitig die Aufstellung eines Auslegermastes geprüft werden. Der Linkspfeil in der Streuscheibe der Otto-Wels-Straße hat zu entfallen. Rückstaus in der Otto-Wels-Straße durch Linksabbieger in den Südring sowie gegenseitige Behinderungen der Linksabbieger aus dem Grasweg und dem Südring heraus müssen durch die Schaltung ausgeschlossen sein.</p> <p>Belange der Wegweisung sind gesondert von VD 51 (Wegweisung) zu bearbeiten.</p> <p>VD 52 (Busbeschleunigung) hat im Einvernehmen mit VD 51 (Radverkehr) und PK 33 folgende Anmerkungen zur vorgelegten 1. Verschickung:</p> <p><b>Erläuterungsbericht:</b></p> <p>Ziffer 5: „Wenn in den Betriebsabläufen Busse im IV überholen sollen, ist die Anlage von Bus- bzw. Bus-/Radsonderfahrstreifen ausgeschlossen.“ Das hat zur Folge, dass der Individualverkehr (hier: Rechtsabbieger) sich ebenfalls rechts einordnen und fahren kann. Betriebsabläufe, Signalisierung und tatsächlich mögliche Verkehrssituationen sollten daher insgesamt noch einmal kritisch geprüft werden.</p> <p>VD52 geht davon aus, dass es sich im Abschnitt 5 ÖPNV (Seite 12) bei den genannten „XXL-Bussen“ um Doppelgelenkbusse, nicht aber um evtl. einzusetzende Busse mit Großkapazität aber nur einem Gelenk handelt.</p> <p><b>Lageplan 13-11417-04-01:</b></p> <p><u>Otto-Wels-Straße:</u> Das VZ 121-10 im Altbestand ist zu entfernen, da es nach der VwV-StVO Randnummer 1 zu Zeichen 120 und 121 nicht zulässig ist. Der Fahrradschutzstreifen verjüngt sich auf 1,50m, obwohl er sich vor der Einfädung deutlich verbreitern und der 1V-Fahrstreifen auf 3,25m durchgängig die Breite beibehalten sollte. Ab Knotenpunkt sollte die Radverkehrsführung als Radfahrstreifen markiert werden, der in den letzten Metern als Schutzstreifen bis zur Ausbaugrenze ausläuft. Dabei ist wichtig dass dort auch regelmäßig</p>	<p>Wird im Zuge der LSA-Planung durch den LSBG berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Aus dem Südring Ost wird zukünftig kein Linksabbiegen mehr möglich sein.</p> <p>vgl. Abwägung zu Stellungnahme Nr. 2</p> <p>Die Bushaltestellen/Betonflächen werden bis an den Knoten herangezogen.</p> <p>Auf Grund der Knoten- und auch der Fahrgeometrie wird die rechte Bordkante zudem eingerückt, so dass der rechte Fahrstreifen quasi am Haltebalken endet. Damit ist ein Rechtsabbiegen aus dem rechten Fahrstreifen nicht mehr möglich.</p> <p>Auf der Linie 6 sollen zukünftig Capacity L Busse eingesetzt werden.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Fahrradsymbole markiert werden, damit aufgrund der zunehmenden Breite keine Verwechslungsgefahr mit einem Parkstreifen besteht. Die Radwegaufleitung sollte laut VD 51 unterbleiben, weil dort kein Radweg vorhanden ist.</p> <p>Gegenüber ist auf keinen Fall eine Radfahrerführung aus dem Park kommend vom Fahrbahnrand aus zu markieren, da dies höchst gefahrenträchtig dem Radfahrer einen Vorrang vor dem Verkehr auf der Fahrbahn suggeriert.</p> <p>Der eingezeichnete Radweg ist laut VD 51 nicht vorhanden und sollte auch nicht hergestellt werden. Der Rechtsabbiegefahrstreifen sollte so lang wie möglich in unveränderter Breite markiert werden und die Radfahrerführung auf der Fahrbahn erst später links vom Rechtsabbiegefahrstreifen hinzukommen.</p> <p><u>Südring:</u> Das VZ 205 ist rechtsseitig, nicht aber linksseitig vorzusehen.</p> <p><u>Grasweg:</u> Der indirekt links abbiegende Radfahrer hat eine Haltlinie (VZ 294). Ein Bezug zu einem Signalgeber kann aber nicht hergestellt werden. Daher muss entweder eine Wartelinie (VZ 341) markiert werden oder die Markierung muss weiter nach Westen gezogen werden und der Radverkehr dort ein eigenes R-Signal bekommen.</p> <p>An der Mittelinsel ist beim Linksabbiegestreifen nicht die Markierung auf der Seite zum Gegenverkehr, sondern die zum in gleiche Fahrtrichtung (Südring) führenden rechten Fahrstreifen in Dickstrich zu markieren.</p> <p><u>Borgweg:</u> Es wird angeregt, zur besseren Wahrnehmbarkeit und Erkennbarkeit auf beiden Seiten jeweils ca. alle 25m ein Fahrrad und ein Bussymbol in gleicher Höhe zu markieren.</p> <p>An der Buskehrdurchfahrt sollte die Westseite mit VZ 296 statt 340 markiert werden. VD 52 weist darauf hin, dass auch der IV die Kehre nutzen darf.</p> <p>Auf der Ostseite hat die Pfeilmarkierung in alle Richtungen zu entfallen (rechtlich gern. § 45(9) nicht zulässig).</p> <p>VD 52 geht davon aus, dass es sich bei dem Signal an der rechten vorgezogenen Haltlinie um ein ÖPNV-Signal als Busschleuse für kehrende Busse vor den IV-(und Rad-)signalen dahinter handelt. Geradeausfahrten sind von dort nicht möglich. Da sich hier aber auch schon Rechtsabbieger in den Südring</p>	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt - Früher gab es hier einen getrennten Geh-/Radweg. Dieser ist aber bereits aufgehoben. Die Markierung hatte hier für ein Missverständnis gesorgt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Das rechte Signal ist ein Bussondersignal für die kehrenden Busse, das dahinterliegende ist für den IV. Der rechte Fahrstreifen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>einordnen müssten, könnte der Bus jedoch ggf. bei davor wartenden Rechtsabbiegern nicht kehren. Insbesondere muss auch sichergestellt sein, dass Radfahrer nicht im Wendebereich des Busses warten müssten. Die Markierung als Bussonderfahrstreifen ist nicht zielführend, da geradeausfahrende Busse ggf. im IV-Fahrstreifen überholen wollen. Hier sollte die mögliche Signalisierung mit den Betriebsabläufen überprüft werden (siehe oben). Ggf. kann durch VZ 299 zwischen den Busmarkierungen ein Befahren durch den IV vermieden werden.</p> <p>Der Radfahrstreifen ist beidseitig mit einem VZ 295 ab zurückliegender Haltlinie in der Radverkehrsführung bis ca. 5m vor der Haltlinie des kehrenden Busses zu markieren. Die Nutzung der Schleuse kann nur funktionieren, wenn der IV sich nicht zwischen Überlieger und Haltlinie IV staut. Dies ist von den Verkehrsbetrieben noch einmal hinsichtlich der Betriebsabläufe, insbesondere auch dahingehend, dass der Bereich vor dem Überliegerplatz durch rechtsabbiegenden IV genutzt werden darf, kritisch zu prüfen.</p> <p><b>Lageplan 13-11417-04-02:</b></p> <p><u>Borgweg:</u> Es wird angeregt, zur besseren Wahrnehmbarkeit und Erkennbarkeit auf beiden Seiten jeweils ca. alle 25m ein Fahrrad und ein Bussymbol in gleicher Höhe zu markieren.</p> <p>An der Buskehrdurchfahrt sollte die Ostseite mit VZ 296 statt 340 markiert werden. VD 52 weist darauf hin, dass auch der IV die Kehre nutzen darf.</p> <p>Auf der Ostseite sollten zwei Strichmarkierungen (VZ 340) entfallen und die Engstellensymbolmarkierung ca. 12m zurückgezogen werden; um die Wahrnehmbarkeit und Erkennbarkeit möglichst frühzeitig zu gewährleisten und die Sicherheit der einengenden Radfahrerführung bestmöglich zu gewährleisten.</p> <p>Auf der Westseite hat die Pfeilmarkierung in alle Richtungen zu entfallen (rechtlich gem. § 45(9) nicht zulässig).</p> <p>Da sich Rechtsabbieger in den Wiesendamm rechts von der Radfahrerführung einordnen müssen, muss dafür gesorgt sein, dass der Bereich zwischen den Haltlinien für kehrende Busse geräumt ist. Die Markierung als Bussonderfahrstreifen ist nicht zielführend, da geradeausfahrende Busse ggf. im IV-Fahrstreifen überholen wollen. Hier sollte die mögliche Signalisierung mit den Betriebsabläufen überprüft werden (siehe oben). Ggf. kann durch VZ 299 zwi-</p>	<p>fen wird ab der vordersten Warte position als Bussonderfahrstreifen markiert, so dass überholende Busse in den Fahrstreifen einfahren können. Ein Rechtsabbiegen aus diesem Fahrstreifen ist durch die vorgezogenen Seitenräume nicht mehr möglich. Die Haltlinien werden angepasst.</p> <p>Die Abwicklung der Busverkehre ist hinsichtlich der Betriebsabläufe abgestimmt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Der rechte Fahrstreifen wird ab der vordersten Warte position als Bussonderfahrstreifen markiert, so dass überholende Busse in den Fahrstreifen einfahren können. Ein Rechtsabbiegen aus diesem Fahr-</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>schen den Busmarkierungen ein Befahren durch den IV vermieden werden. Die Radfahrerführung sollte jedenfalls auch rechtsseitig ab der zu entfernenden Pfeilmarkierung bis zur Haltlinie mit VZ 295 markiert werden. Wäre es beabsichtigt den Bus unsignalisiert kehren zu lassen, ist statt der hinteren rechtsseitigen Haltlinie eine Wartelinie (VZ 341) darzustellen.</p> <p>Die Führung des Fahrstreifens und des Radfahrstreifens erscheint dahingehend problematisch, dass auf der Westseite im Verlauf der Überquerung des Wiesendamms Busse und andere längere Fahrzeuge regelmäßig in die Radfahrerführung hineinragen könnten. Dies muss ausgeschlossen sein.</p> <p>Im südlichen Teil sollte bei entsprechender Sichtbarkeit das rechtsseitige VZ 205 im Altbestand vom Lichtmast an den neuen LZA-Mast versetzt werden.</p> <p>Sollten sich in diesem Teil Grundstückszufahrten befinden (z.Bsp. Nr. 6) sollte der Radfahrstreifen unterbrochen dargestellt werden.</p>	<p>streifen ist durch die vorgezogenen Seitenräume nicht mehr möglich.</p> <p>Die Haltelinien werden angepasst.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p>
4.	BIS – F 230 vom 07.03.2018	<p>aus Sicht der Feuer- und Rettungswache Barmbek gibt es nach Durchsicht der vorliegenden Pläne gegen die Baumaßnahme keine Bedenken, wenn folgende Punkte beachtet und umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- öffentliche Wege und Zugänge zu den Grundstücken so beschaffen werden, dass das Befahren mit Rettungs- u. Löschfahrzeugen bzw. der Einsatz von Rettungs- u. Löschgerät ohne Schwierigkeiten möglich ist. Hierzu verweise ich auf die §§ 4 und 5 der Hamburgischen Bauordnung. Auf den erforderlichen Straßenrandbegrünungen an den Verkehrsflächen ist der Baumbewuchs so zu wählen, dass die zu erwartenden Baumkronen den Einsatz von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, insbesondere von Hubrettungsfahrzeugen, nicht behindern.</li> <li>- für Gebäude mit vorgesehenen Fenstern über 8 m der Geländeoberfläche der zweite Rettungsweg entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, Fassung Juli 1998, Amtlicher Anzeiger Nr. 21 vom 18.02.2002, Seite 616 ff. hergestellt wird. Ich verweise in diesem Fall insbesondere auf die Ziffern 10, 11 und 12 der Richtlinie. Die Flächen und ihre Zufahrten sind so herzustellen bzw. zu erhalten, dass sie für die Feuerwehr jederzeit nutzbar sind.</li> <li>- die Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung nach DVGW Arbeitsblatt W 405 in der jeweils gültigen Fassung</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>beachtet wird und eine ausreichende Wasserversorgung für die verschiedenen Gebäudeklassen und deren Nutzungen vorgehalten wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine Zugänglichkeit zu den Liegenschaften und die erforderliche Löschwassermenge sind auch während der Bauphase zu gewährleisten.</li> <li>- für weitere Absprachen bezüglich Baustelleneinrichtungen etc. wenden Sie sich bitte an die oben im Briefkopf angegebene Dienststelle.</li> </ul>	
5.	BSW – LP 14 vom 29.03.2018	<p>zu der o. g. Planung gibt es von Seiten LP grundsätzlich keine Bedenken, allerdings ist es aus unserer wiederholt geäußerten Sicht (siehe auch Protokoll zur Abstimmung vom 28.04.2017 im Hause LSBG) erforderlich, die Mittelinsel zugunsten einer hochwertigen Gestaltung mit Aufenthaltsqualität von KFZ-Stellplätzen freizuhalten. Da es sich hier um eine historische Grünachse aus dem ursprünglichen Stadtparkkonzept von Fritz Schumacher handelt, halten wir eine entsprechend adäquate Planung durch einen qualifizierten Freiraumplaner für angemessen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Rahmen der Baumaßnahme werden lediglich Schutzmaßnahmen für die Bäume auf der Mittelinsel gegen Schäden durch parkende Fahrzeuge durchgeführt. Zudem wird der ruhende Verkehr neu geordnet, da es im direkten Umfeld keine Alternativen gibt.</p>
6.	BUE - IB 3	keine Stellungnahme eingegangen	-
7.	BUE - NGE 1 vom 29.03.2018	<p>Wir begrüßen grundsätzlich die Planung zur Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 am Borgweg auf den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens „Borgweg-Dialog“, die neben den Zielen der Verkehrsoptimierung den städtebaulich, denkmalgerechten und landschaftsplanerisch angemessenen Umgang der besonderen Situation mit dem Gartendenkmal Stadtpark Winterhude und der zugehörigen Eichenallee im Borgweg zu berücksichtigen sucht.</p> <p>Die Beschreibung des Baumensembles und dessen Bedeutung für diesen Stadtbereich ist dem Grunde nach zutreffend. Wir bitten jedoch um Präzisierung der Bedeutung im Erläuterungsbericht wie folgt:</p> <p>„Eichenallee Borgweg Straßenbegleitgrün</p> <p>Der Straßenraum ist von einem alten, hohen Baumbestand geprägt. Zwischen den beiden Knoten stehen 50 große Eichen vierreihig in den Nebenflächen und in der Mittelinsel. Die alten Baumreihen gehören wie auch die prägenden, regelmäßigen Baumreihen im Stadtpark sowie am Südring und an der Saarlandstraße zum Gesamtensemble des Gartendenkmals Stadtpark und sind zeitgleich mit diesem als besonderer gestalterischer Schwerpunkt entstanden. Im</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Wiesendamm und im Borgweg Süd (sowie angrenzend zum Stadtpark im Norden- streichen) ist ebenfalls ein großer Baumbestand in den Nebenflächen und den Mittelinseln (im Wiesendamm) vorhanden.</p> <p>Die Baumscheiben sind mit Oberboden befestigt. Der Baumbestand ist straßenraumprägend und von großem Erhaltungswert.“</p> <p>Es wird ausdrücklich begrüßt, dass der Baumschutz eine besondere Beachtung gefunden hat. Wir stimmen grundsätzlich der Neuordnung der Parkplatzsituation in der Mittelinsel zu, die den Parkdruck und damit verbundene Schädigungen der Bestandsbäume zukünftig entschärfen soll. Die effektivste und aus unserer fachlichen Bewertung heraus sinnvollste Lösung wäre der vollständige Rückbau aller wilden Parkplätze zwischen den Bäumen und eine Sanierung der Baumscheibenbereiche, z.B. hinsichtlich der Oberbodenverdichtung.</p> <p>Bei den vorgelegten Ausführungsplanungen sehen wir den Einbau von einfasenden Metallbändern und das Setzen von Eichenspaltpfählen im Bereich der Baumscheiben/des Wurzelbereichs sehr kritisch. Hier sind bspw. durch das Setzen der Pfähle – die ja relativ tief eingegraben werden müssen um stabil zu sein – Schäden im Wurzelraum zu befürchten. Deshalb sollte geprüft werden, welche alternativen weniger ‚invasive‘ Baumschutzeinrichtungen bei der Neuanlage der Stellplätze zum Einsatz kommen können. Dies gilt sinngemäß auch für die im Mittelbereich vorgesehenen Fahrradbügel im Bereich der Kronentraufen/Wurzelbereiche.</p> <p>Ebenfalls kritisch sehen wir die Neuanlage einer Busumfahrung am südlichen Ende der Mittelinsel (vor der LSA - Kreuzung Wiesendamm). Aus den Plänen geht hervor, dass der neue Verlauf der Borde hier sehr weitreichend an die Bestandsbäume herangerückt werden soll – dies ist aus Baumschutzsicht negativ zu bewerten. Hier bitten wir zu prüfen, ob die Umfahrung in der Form wirklich erforderlich ist – oder ob es auch mit der bestehenden Struktur gelingen kann. Da über die Umfahrung v.a. die Überliegerplätze angefahren werden sollen, besteht aus unserer Sicht hier kein zwingender Druck im Sinne Zeitgewinn/Busbeschleunigung.</p> <p>Als Landschaftsplanerische/Gartendenkmalpflegerische langfristige Zielsetzung für diesen Bereich ist anzustreben, die Stellplätze unter den Eichen zugunsten einer fußgängerfreundlichen Boulevardnutzung aufzugeben, um den Straßenraum insgesamt in seiner Erlebnis- und Aufenthaltsqualität und in seiner Zubringerfunktion zum Stadtpark auf den historischen Zustand zurückzu-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Rahmen der Baumaßnahme werden lediglich Schutzmaßnahmen für die Bäume auf der Mittelinsel gegen Schäden durch parkende Fahrzeuge durchgeführt. Zudem wird der ruhende Verkehr neu geordnet, da es im direkten Umfeld keine Alternativen gibt.</p> <p>Es handelt sich um Entwurfspläne. Auf Stahlbänder wird verzichtet. Es ist vorgesehen die Fläche mit Kunststoffgitter zu befestigen. Weiterhin sind Pfähle zur Abgrenzung der Baumquartiere vorgesehen. Das Setzen der Pfähle soll unter Berücksichtigung der Wurzeln erfolgen.</p> <p>Der Verzicht der Kehre wurde geprüft, ist jedoch zur Abwicklung der Verkehre erforderlich. Die Kehren sind für den Betriebsablauf erforderlich, da die Busse die Kehre mehrfach umfahren müssen. Der Abstand zu den Bäumen wurde vergrößert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>führen. Dies begründet noch einmal die besondere Sorgfalt zur Erhaltung des Bestandes bei den vorzunehmenden Umbauarbeiten.</p> <p>Die bereits vorgesehene Begleitung der Baumaßnahme durch einen Baumsachverständigen ist fachlich zwingend geboten.</p>	Erfolgt im weiteren Planungsprozess
8.	BUE - U 1 vom 07.03.2018	<p>nach Prüfung der Unterlagen zur Maßnahme „Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 - Borgweg“ nimmt BUE U1 wie folgt Stellung:</p> <p>Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des vorbeugenden Gewässerschutzes bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Allerdings muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird im weiteren Planungsprozess geprüft und falls erforderlich abgestimmt.</p>
9.	LIG - 451/3 vom 07.03.2018	<p>der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen begrüßt die Baumaßnahme und hat keine Einwände.</p> <p>Nach den vorliegenden Unterlagen erfolgt die Maßnahme innerhalb der Straßenverkehrsflächen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen
10.	Finanzbehörde - Bezirksverwaltung - 634 vom 06.03.2018	die Finanzbehörde -Anliegerbeiträge- meldet Fehlanzeige.	Wird zur Kenntnis genommen
11.	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur	keine Stellungnahme eingegangen	-
12.	Handelskammer Hamburg vom 01.03.2018	<p>vielen Dank für die Übersendung der Planunterlagen.</p> <p>Nach der langen Planungsphase mit einer intensiven Bürgerbeteiligung ist ein Planentwurf entstanden, der aus unserer Sicht akzeptabel ist.</p>	Wird zur Kenntnis genommen

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
13.	Hamburger Wasserwerke	keine Stellungnahme eingegangen	-
14.	Hamburger Stadtentwässerung – G11	keine Stellungnahme eingegangen	-
15.	Stadtreinigung Hamburg – TS 2 vom 26.06.2017	<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß PLAST auszuführen. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn (und mindestens 3 Wochen im Voraus) wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>Die Verlegung der Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme (hier Standplatz Mittelinsel Borgweg) ist mit der SRH final abzustimmen. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden. Die Depotcontainer müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zwei Wochen im Voraus schriftlich über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt</p> <p>Die Abstimmung erfolgt im weiteren Planungsprozess.</p>
16.	Stadtreinigung Hamburg - Winterdienst	keine Stellungnahme eingegangen	-
17.	Bezirksamt Nord - MR 21 vom 23.03.2018 (über MR 2211)	MR 21 hat seine Datenbank auf relevante Stellungnahmen zu Bauanträgen im betroffenen Bereich des Borweges durchsucht. Im Ergebnis sind keine aktuellen Hochbaumaßnahmen (ab 2009) mit Auswirkungen auf die Straßenplanung bei uns bekannt (Überfahrten, Sondernutzungen, 2. Rettungswege). Bezüglich der Aufstellflächen für die Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr könnte es dennoch sein, dass der öffentliche Weg, einschl. der notwendigen Schleppkurven, im Rahmen des Gemeingebrauches von der Feuerwehr benutzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		Auch vorhandene Überfahrten könnten gleichzeitig als Aufstellfläche dienen. Daher sollte unbedingt auf die bauordnungsrechtlich angeordnete Beschilderung „Feuerwehr“ vor Ort geachtet werden. Im Zweifelsfall ist das Fachamt Bauprüfung zu befragen.	
18.	Bezirksamt Nord - MR 22 vom 23.03.2018	<p>a) Eine Beteiligung der politischen Ausschüsse erfolgt nicht durch den Bezirk Nord. Der jeweils zuständige Regionalausschuss ist von der Entwurfs- und Baudienststelle zu beteiligen. Die Planung ist vor der Schlussverschickung vorzustellen. Kontaktaufnahme zur Gremienbetreuung über: <a href="mailto:Ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de">Ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de</a></p> <p>b) Hinweis zur Erstellung und Abgabe des GIS-Übernahmeplans beim Bezirksamt Nord, FA Management des öffentlichen Raumes, N/MR 22: Herstellung einer Revisions- und Abrechnungszeichnung.[...]</p> <p>c) Die aus der Planung resultierenden Änderungen der Radverkehrsführung sind an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage auf- bzw. abgeleitet wird und diese ordnungsgemäß befahren kann. Eine sichere und eindeutige, nicht unterbrochene Führung des Radverkehrs ist vorzusehen. Ggf. ist die Planungsgrenze dementsprechend zu erweitern. Sollte dies versehentlich nicht berücksichtigt sein, sind die erforderlichen Anpassungsarbeiten im Nachgang durch und auf Kosten des LSBG auszuführen.</p> <p>d) Allgemein und vor allem im Bereich von Baumscheiben soll möglichst der Einbau von Grand vermieden werden. Im Bereich von Baumscheiben kommt statt der herkömmlichen Befestigung Rechteckpflaster (10x20x6 cm) als Alternative in Frage. Parkstände, die im Kronenbereich von Bäumen liegen, können mit verfüllten Kunststoffwaben verfüllt werden. Allgemein ist die baumverträgliche Machbarkeit vorher zu überprüfen, die Art des Belags ist danach ggf. entsprechend anzupassen.</p> <p>e) Der Bezirk Nord verbaut ausschließlich seniorengerechte Sitzbänke. Sollten im Rahmen der Planung Bänke vorgesehen oder deren Standorte verändert werden, ist entweder die Bank „Luise“ oder die Bank via futura,</p>	<p>Eine Beteiligung des Ausschusses erfolgte am 12.03.2018.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Radverkehr findet in der Otto-Wels-Straße und dem Südring schon jetzt im Mischverkehr statt. Im Wiesendamm ist ein zu schmaler, nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Der Radweg wird daher in den Anschlussbereichen zurückgebaut und der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Darüber hinaus gehenden Maßnahmen werden nicht ergriffen.</p> <p>Wird - falls erforderlich - berücksichtigt</p> <p>In der Mittelinsel werden Kunststoffwaben vorgehen. Der Einbau wird baumpflegerische begleitet.</p> <p>Es sind derzeit keine neuen Sitzbänke vor-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Modell „Duo I“ einzubauen, jeweils als seniorenrechtliche Ausführung mit geändertem Sitzwinkel, Armlehnen, ortsfest zum Einbetonieren, Sitzfläche und Rückenlehne aus FSC-Hartholz natur, Unterkonstruktion aus Stahl, Länge ca. 200 cm, Breite ca. 64 cm und Höhe ca. 93 cm sowie einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm.</p> <p>f) Pflaster und Platten sind grundsätzlich im Querverband zu verlegen.</p> <p>g) Baumscheiben und Grünflächen sollen ohne gepflasterten Trennstreifen entlang der Bordkante ausgeführt werden, da dieser zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt.</p> <p>h) Sofern herausnehmbare Pfosten vorgesehen werden, sind ausschließlich Steckpfosten mit einer B-Schließung (Bügelschloss + Schlüssel) und nicht mit einer 3-Kant-Schließung vorzusehen.</p> <p>i) In Bereichen, in denen durch die Überplanung bestehende Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten aufgehoben werden sollen, muss die zukünftige Entwässerung der Flächen sichergestellt werden. Trummen, Wasserläufe oder Bordkanten sind daher dem neuen Zustand so anzupassen, dass eine korrekte Entwässerung der Flächen erfolgen kann. Dies gilt auch für Bereiche, in denen der Radverkehr von der Nebenfläche auf- und abgeleitet wird.</p> <p>j) Sollten die Ansichten der Bordkanten an Knotenpunkten bzw. Querungsstellen oder im Bereich von Auf- oder Ableitungen für den Radverkehr kleiner als 3 cm sein, sollten diese mit Sperrfeldern versehen bzw. der Begrenzungstreifen entsprechend verlängert werden, um Gefahren für sehbehinderte und blinde Menschen zu minimieren.</p> <p>k) Für Überfahrten ist das Minimierungsgebot gem. HWG zu beachten (fachliche Weisung T3/88). Wird von den Regelbreiten 3,00 m Pkw / 4,50 m Gewerbe abgewichen, ist dies zu begründen. Überfahrtsbreiten über 6,00 m sind nicht zulässig. Bestandsüberfahrten, die eine zu geringe Breite aufweisen, sind ebenfalls anzupassen und im Rahmen der Maßnahme in Regelbreite herzustellen.</p> <p>l) Es wird an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Planungs- und Baudienststelle zu prüfen ist, ob durch die Umsetzung der Maßnahme, z.B. durch die Veränderung der Parkstands-</p>	<p>gesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen Dies ist nicht vorgesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird entsprechend der ReStra berücksichtigt - an Radauf- und -ableitungen sind grundsätzlich keine Sperrflächen vorzusehen.</p> <p>Die bestehenden Überfahrten auf der Ostseite bleiben unverändert. Die Überfahrten auf der Westseite sind entsprechend der Regelwerke geplant.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>ordnung, bestehende Anleiterbarkeiten verändert werden und dadurch neue Maßnahmen zur Sicherstellung der Anleiterbarkeit erforderlich werden.</p> <p>m) Für alle Bereiche, in denen Privateigentümer den öffentlichen Grund überbaut haben, sind die Eigentümer der jeweiligen Flurstücke im Rahmen dieser Maßnahme vom LSBG aufzufordern, die Einbauten bis zur Flurstücksgrenze zurückzubauen.</p> <p>Zur Planung  <b>Allgemeines:</b></p> <p>a) Bei der Anordnung von Fahrgastunterständen ist darauf zu achten, dass eine bedarfsgerechte und den Anforderungen der Barrierefreiheit genügende nutzbare Breite für Fußgänger verfügbar ist. Diese darf 1,50 m auch bei sehr geringem Fußverkehr nicht unterschreiten. Dabei ist aus Gefährdungsgründen der Sicherheitstrennstreifen gem. Regelwerk nicht mit anzusetzen und die Sitzbank bei FGU ohne Seitenwänden anzusetzen. Ggf. ist auf den FGU zu verzichten.</p> <p>b) Verlegung taktiler Elemente auf Privatgrund:  Das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund, beginnend an der inneren Leitlinie, wird als sinnvolle und notwendige Lösung für blinde und sehbehinderte Menschen angesehen.  In den Bezirksämtern ist es gängige Praxis, ein Einverständnis für das Verlegen von taktilen Elementen auf Privatgrund von den Grundeigentümern einzuholen.</p> <p>c) Da weder aus den Lageplänen noch aus dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, ob die Gehwege im Planungsbereich ebenfalls vollständig erneuert werden, wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die gesamten Nebenflächen, sowohl im Borgweg als auch im Wiesendamm, zu einem Großteil in einem schlechten, baulichen Zustand befinden und gem. ReStra erneuert werden müssen. Dies sollte im Sinne der FHH berücksichtigt werden. Siehe dazu auch Stellungnahme von N/MR 23.</p> <p>d) Die Einfassung von Baumscheiben mit Stahlbändern wird aufgrund des Alters und der Wurzeln der Bäume kritisch gesehen. Hier ist eine Abstim-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Anordnung der FGU entspricht den Vorgaben der ReStra sowie dem Leitfaden des HVV.</p> <p>Wird im Zuge des weiteren Prozess mit den Grundeigentümern geklärt.</p> <p>Die Gehwege im Borgweg Nord werden erneuert. In den übrigen Abschnitten wird der Umfang der Maßnahme im Zuge der Ausführungsplanung definiert.</p> <p>Auf Stahlbänder wird verzichtet. Es ist vor-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>mung mit dem Fachbereich Stadtgrün (N/MR 3) zwingend erforderlich. Da keine weiteren Angaben zum geplanten Einbau gemacht werden, wird darauf hingewiesen, dass bei einer Verwendung Beschädigungen an Fahrzeugen genauso denkbar sind wie die Gefahr des Stolperns.</p> <p>e) Auf der Ost- und Westseite des Borgwegs sollte auf den parallel zu den Bushaltestellen bzw. Überliegerplätzen verlaufenden Radfahrstreifen weitere Piktogramme „Radverkehr“ ergänzt werden.</p> <p>Lageplan 1:</p> <p>a) Die Führung des Radverkehrs aus der Nebenfläche der Otto-Wels-Straße (Grünweg im Verwaltungsvermögen Stadtgrün) auf die Fahrbahn zwischen die beiden Fahrstreifen wird als äußerst kritisch und gefährlich eingestuft. Dieser sollte so nicht realisiert werden, da der Radverkehr aufgrund des ungünstigen Winkel nicht ausreichend vom Kfz-Verkehr wahrgenommen bzw. gesehen werden kann. Dies wird noch verstärkt, wenn am rechten Fahrbahnrand Fahrzeuge geparkt werden. Gerade bei gutem Wetter werden Fahrzeuge auch über die ausgewiesenen Flächen hinaus abgestellt. Es ist zudem davon auszugehen, dass die Markierung innerhalb kürzester Zeit durch das Überfahren des Kfz-Verkehrs abgefahren sein wird, sodass die vorgesehene Führung des Radverkehrs nicht mehr eindeutig erkennbar ist.</p> <p>b) Dem vorgesehenen Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit aus dem östlichen Teil des Südrings in den Borgweg kann seitens des Bezirks nicht zugestimmt werden, da eine nicht zu verachtende Nachfrage gegeben ist, vor allem durch Freizeitverkehre (sowohl Kfz als auch Radverkehr). Bei einer Aufhebung dieser Fahrbeziehung muss von einer großen Anzahl Falschfahrern ausgegangen werden, die regelwidrig links abbiegen werden. Aus Sicht von N/MR 22 kann auch bei der vorliegenden Planung das Linksabbiegen ermöglicht werden, indem der Geradeausfahrstreifen im Knoten (zwischen der östlichen und westlichen Fahrbahn) als überbreiter Fahrstreifen (5,0 m bis 5,5 m Breite) vorgesehen wird. Die südliche Kante des Fahrbahnteilers in der Otto-Wels-Straße müsste dazu nur in etwa auf Höhe des derzeitigen Inselkopfes vorgesehen werden. Ggf. kann auch die Insel zur Fußgängerquerung zwischen Südring und Wendemöglichkeit im</p>	<p>gesehen die Fläche mit Kunststoffgitter zu befestigen. Die Abstimmung mit N/MR 3 erfolgt im Zuge der weiteren Planung.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Ableitung/Aufleitung aus/auf die Nebenfläche entfällt, da der Weg im Park nicht mehr als Radweg ausgewiesen ist. (vgl. Stellungnahme/Abwägung Nr. 3).</p> <p>Für den Radverkehr wird das indirekte Abbiegen ermöglicht.</p> <p>Für den Kfz-Verkehr wurden diverse Varianten geprüft. Aus städtebaulicher Sicht durfte die Knotengeometrie nicht stark verändert werden (Denkmalschutz - Gartensensemble Stadtpark). Gem. Zählung vom 09.04.2013 liegt die Verkehrsbelastung des Linksabbiegers bei 1 Fz/Umlauf.</p> <p>Am Südring selber gibt es nur eine geringe Anzahl von Anliegern. Der Verkehr kann über die Saarlandstraße abgewickelt wer-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Borgweg in der Breite um 0,5 m verkleinert werden. Richtungspfeile „links“ und „geradeaus“ an dieser Stelle würden zusätzlich für eine eindeutige Verkehrsführung sorgen.</p> <p>c) Aus Sicht von N/MR 22 ist ebenfalls eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Ost-West-bzw. West-Ost-Richtung erforderlich, um den Radverkehr gleichermaßen zu fördern, wie es in Nord-Süd-bzw. Süd-Nord-Richtung getan wird. Der Südring wird häufig als Parallelstrecke zum Wiesendamm und vor allem vom Freizeitverkehr genutzt.</p> <p>Beispielsweise erhält der aus dem östlichen Südring kommende, auf dem Grünweg, parallel zur Fahrbahn fahrende Radverkehr bei der vorgelegten Planung keine Möglichkeit den Knoten nach Süden, Westen und auch Osten zu passieren, ohne absteigen zu müssen.</p> <p>d) Die Radwegaufleitung in der Otto-Wels-Straße, nördlich des Knotens ist mit N/MR 3 abzustimmen, da der Radverkehr auf einen Weg geführt wird, der Bestandteil der Parkanlage ist. Gleiches gilt auch für eine derzeit nicht berücksichtigte, aber möglicherweise sinnvolle Aufleitung des Radverkehrs auf die Nebenfläche westlich des Knotens Otto-Wels-Straße/Südring/Borgweg.</p> <p>e) Ab dem Zugang der U-Bahn-Haltestelle Borgweg verläuft in Richtung Norden ein Leitstreifen für blinde und sehbehinderte Menschen, da sich im näheren Umfeld eine Blinden- und Sehbehindertenschule befindet. Im Lageplan ist dieser Streifen nicht bzw. nicht wieder vorgesehen. Ein mögliches Erfordernis sollte mit den Verbänden und der Schule abgestimmt werden.</p> <p>f) Der fehlende Zwischenstreifen zwischen Fahrbahn und Schrägparkständen auf der Mittelinsel soll durch eine größere Parkstandstiefe ausgeglichen werden. N/MR 22 sieht dies grundsätzlich kritisch, da neben möglichen Konflikten mit dem Kfz-Verkehr im Borgweg auch davon auszugehen ist, dass beim Ausparken häufig bis auf den Radfahrstreifen zurückgesetzt wird. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen.</p> <p>g) Ausschnitt Einmündung Barmbeker Straße Wiesendamm: Der Radfahrstreifen wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet, um den aus dem Krohnskamp kommenden, auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr eine Führung zu bieten und gleichzeitig dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn (und später im Mischverkehr) ge-</p>	<p>den.</p> <p>Es sind keine Radverkehrsanlagen in den Nebenflächen vorhanden. Der Radfahrer, der den Grünweg nutzt, muss sich am Knoten wieder in den Verkehr einsortieren.</p> <p>Die Aufleitung entfällt, da der Weg im Park nicht mehr als Radweg ausgewiesen ist und der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird (vgl. Stellungnahme/Abwägung Nr. 3).</p> <p>Der Leitstreifen wird entsprechend der ReStra vorgesehen.</p> <p>Der Zwischenstreifen ist durch eine Verlängerung der Parkstände bereits vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht S. 15).</p> <p>Wird berücksichtigt</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>führt wird. Jedoch sollte aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche für den Radfahrstreifen nicht lediglich das Mindestmaß, sondern nach ReStra das Regelmaß von 2,25 m vorgesehen werden.</p> <p>Zudem wird darum gebeten, dass der bauliche Radweg auf der Südseite des Wiesendamms, zwischen Barmbeker Straße und Borgweg, auf dem kompletten Stück zurückgebaut wird.</p> <p>h) Es wird, wie auch für die Südseite, darum gebeten, dass der bauliche Radweg auf der Nordseite des Wiesendamms, zwischen Borgweg und Barmbeker Straße, auf dem kompletten Stück zurückgebaut wird.</p> <p>i) Es sollte noch einmal geprüft werden, ob der Auffindestreifen an der nord-westlichen Ecke des Knotens Otto-Wels-Straße/Südring/Borgweg bis zur Straßenbegrenzungslinie verlängert werden kann, wie es auch an der nordöstlichen Ecke des Knotens gemacht wurde.</p> <p><b>Lageplan 2:</b></p> <p>a) Der Gehweg auf öffentlichem Grund vor den Häusern Borgweg 11 und 11a beträgt lediglich ca. 1,50 m. Da der Privateigentümer die Möglichkeit hat, seine Flächen in der Zukunft ausschließlich privat zu nutzen und somit der private Gehweg entfallen könnte, ist der öffentliche Gehweg nicht entsprechend des aktuellen Regelwerks geplant. Dies sollte aus Sicht von N/MR 22 korrigiert werden. Beispielsweise könnten die Fahrradbügel schräg gestellt und die Ladezone aufgehoben werden, um einen barrierefreien Gehweg auf öffentlichen Grund vorsehen zu können.</p> <p>Die Ladezone erscheint augenscheinlich zudem zu gering bemessen, wenn man Ein- und Ausparkvorgänge sowie das Be- und Entladen eines größeren Fahrzeuges, z.B. eines Sprinters, in Betracht zieht. Die Nutzbarkeit sollte noch einmal geprüft werden.</p> <p>b) Der Rückbau des Radweges auf der Nordseite des Wiesendamms, zwischen Wiesenstieg und Borgweg wird absolut befürwortet und ist im bezirklichen Interesse, da dieser untermaßig und in einem schlecht nutzbaren Zustand ist. Jedoch muss bei einem Rückbau auch eine den aktuellen Regeln der Technik entsprechende Ableitung an der Einmündung Wiesenstieg geplant und hergestellt werden. Ohne Ableitung ist für den aus Osten, auf dem Radweg kommenden Radverkehr ein gefahrloses Einfädeln in den</p>	<p>Eine umfassende Anpassung im Zuge der Busbeschleunigung ist nicht möglich.</p> <p>Eine umfassende Anpassung im Zuge der Busbeschleunigung ist nicht möglich</p> <p>Wie die Fläche hergestellt wird, befindet sich noch in Abstimmung</p> <p>Der Gehweg wird auf 2,00 m verbreitert. Derzeit gibt es keine Pläne die Flächen zu überbauen. Sollte dies der Fall sein, sind die Nebenflächen anzupassen. Die Ladezone wurde im Zuge der Bürgerbeteiligung von den angrenzenden Gewerbenutzern gewünscht. Dabei wurde klar kommuniziert, dass lediglich ein Parkstand als Ladezone beschildert werden kann.</p> <p>Der Radweg ist nicht benutzungspflichtig. Ein Radfahrer, der die Nebenfläche nutzt muss an dieser Stelle genau wie ein Kfz aus dem Wiesenstieg Vorfahrt achten. Die Radfurt wird entfernt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>Mischverkehr nicht möglich. Zudem ist Wahrscheinlichkeit sehr groß, dass Radfahrende dann den Gehweg nutzen und somit Konflikte mit dem Fußgängerverkehr verursacht werden. Hierzu siehe auch Seite 3 dieser Stellungnahme, Allgemeine Hinweise, Punkt c).</p> <p>c) Der Rückbau des Radweges auf der Südseite des Wiesendammes in Richtung Goldbekufer bis ca. 10 m östlich der Fußgängerfurt über den Wiesendamm wird grundsätzlich befürwortet. Im Hinblick auf die örtliche Situation (Verflechtungsbereich der unechten Zweistreifigkeit, parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand, Gefälle, Kurvenlage, höhere Geschwindigkeiten), bestehen aus Sicht von N/MR 22 jedoch Sicherheitsbedenken, vor allem für ungeübte und unsichere Radfahrende. Aus unserer Sicht sollte daher eine intensive Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erfolgen, ob die aufgetragene Lösung mitgetragen wird.</p> <p>Heute ist zu beobachten, dass selbst augenscheinlich geübte Radfahrende, die zwischen Barmbeker Straße und Borgweg die Fahrbahn nutzen, östlich des Borgweges zum Teil auf die Nebenfläche auffahren.</p> <p>d) Im südlichen Teil des Borgweges wird der Radverkehr kurz vor der Barmbeker Straße auf die Nebenfläche geleitet. Der bauliche Radweg soll inklusive des Sicherheitstrennstreifens 1,85 m breit sein. Dies entspricht nicht den Vorgaben des aktuellen Regelwerks, da faktisch keinen Sicherheitstrennstreifen vorhanden ist. Dies wird äußerst kritisch gesehen und sollte noch einmal überplant werden.</p>	<p>Es gibt keine Bedenken von Seiten der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Der Radverkehr Richtung Südosten wird hier über eine Weiche auf die Straße geführt. Der Radweg für Radverkehr Richtung Nordwesten wird auf Grund des Baumbestandes mit einem Mindestmaß weitergeführt.</p>
19.	Bezirksamt Nord - MR 23 vom 23.03.2018 (über MR 2211)	Sowohl den Planunterlagen als auch dem Erläuterungsbericht sind keine klaren Aussagen zum Umgang mit den vorhandenen Gehwegen zu entnehmen. In der weiteren Planung ist dafür Sorge zu tragen, dass die gesamten Nebenflächen entsprechend den heutigen Regularien und Qualitätsstandards hergestellt werden. Das heute vorhandene Plattenmaterial weist starke Auswaschungen auf, eine Wiederverwendung ist ausgeschlossen. Ebenso entspricht das heute vorhandene Leit- und Orientierungselement im Bereich der vor Ort ansässigen Blinden- und Sehbehindertenschule nicht mehr den heutigen Anforderungen. Dies sollte im Rahmen der Barrierefreiheit explizit in der weiteren	Die Gehwege im Borgweg Nord werden erneuert. In den übrigen Abschnitten wird der Umfang der Maßnahme im Zuge der Ausführungsplanung definiert.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		Planung berücksichtigt werden.	
20.	Bezirksamt Nord - MR 3 vom 06.04.2018	<p>Die vierreihige Eichenallee am Borgweg zwischen dem Wiesendamm und dem Südring/Grasweg ist Bestandteil des historischen Stadtparkensembles und findet ihre Fortsetzung als Allee durch die Otto-Wels-Straße. Die Pflanzjahre der Eichen liegen im Zeitraum von 1847 und 1924. Aufgrund des vollständig versiegelten Standortes und der mechanischen Beeinträchtigung der Eichen durch den parkenden Verkehr sind die Bäume kommt es seit jeher zu Beeinträchtigungen der Vitalität der Bäume – die Vitalität ist größtenteils in der Schadstufe 2 kategorisiert.</p> <p>Auf Basis der Planungsvariante 6 wurde vom LSBG in 2017 die exemplarische Aufgrabung im Bereich der Mittelinsel beauftragt. Durchgeführt wurde die Aufgrabung/Absaugung durch die [REDACTED] unter fachlicher Begleitung durch den [REDACTED]. Das Ergebnis hat gezeigt, dass das Einrücken des Bordes im Bereich der Mittelinsel unter dem Vorbehalt einer aufwändigen baumpflegerischen Begleitung möglich wäre. Gleiches gilt für den südlichen Fahrbahnrand, auch hier können die geplanten Maßnahmen mit gleichzeitigem Baumerhalt umgesetzt werden, natürlich unter dem Vorbehalt der gleichen Situation der Wurzelverläufe wie bei den ausgewählten Beispielbäumen.</p> <p><b>Stellungnahme zur vorgelegten Erstverschickung:</b></p> <p>Die Neuordnung der Stellplätze wird ausdrücklich begrüßt, da im Ergebnis die Fahrzeuge durch Einbau von Absperrelementen deutlich von den Stämmen abrücken, welche derzeit regelmäßig angefahren werden. Vor dem Hintergrund des unbedingten Erhalts sowie keiner weiteren Verschlechterung des Vitalitätszustands der Eichen auf den Mittelinseln wird der geplante Einbau von Stahlbändern jedoch ausdrücklich abgelehnt. Der Einbau von Stahlbändern (in der Regel 30cm hoch) erfolgt mit entsprechendem Fundament und somit einer erwarteten Einbautiefe von ca. 50cm (20 cm Stahlband + 30 cm Betonfundament) incl. Fundament und ist mit einem massiven Eingriff in das dortige Wurzelwerk verbunden. Die Probegrabungen wurden ausschließlich in den Randbereichen und nicht auf den Parkflächen ausgeführt, so dass keine verlässli-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Auf Stahlbänder wird verzichtet. Es ist vorgesehen die Fläche mit Kunststoffgitter zu befestigen. Weiterhin sind Pfähle zur Abgrenzung der Baumquartiere vorgesehen. Das Setzen der Pfähle soll unter Berücksichtigung der Wurzeln erfolgen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>chen Untersuchungsergebnisse über Wurzelaufkommen im Bereich der Stellplätze vorliegen. Der Einbau von Eichenspaltpfählen (mit 70cm Regeleinbautiefe) stellt aus Erfahrungswerten nur einen sehr begrenzten und temporären Schutz der Baumscheiben dar, da die Pfähle durch Anfahren bzw. mutwilligem Entfernen ständig ausgetauscht werden müssen. Hier wird ausdrücklich der Einbau von Stahlpollern angeregt, welche aufgrund des Wurzeldrucks durch Freisaugen mit Hochdruckvakuumsauger verletzungsfrei einzubauen sind.</p> <p>Die Planung einer neuen Mittelinsel im Knotenpunkt Borgweg/Wiesendamm zur Ermöglichung einer Wendemöglichkeit für die Busse ist mit einem erheblichen Eingriff in das Wurzelwerk von 2 Eichen (Pflanzjahr 1847 und 1914) verbunden. Der vorhandene Bordstein würde um jeweils 3m und 6m an die Bäume heran rücken, darüber hinaus würde durch den Regelaufbau der Fahrbahn das komplett vorhandene Wurzelwerk entfernt werden müssen. Da dieser Eingriff nicht nur zu erheblichen Eingriffen in die Vitalität sondern auch zu Lasten der Standsicherheit der beiden Bäume gehen würde wird der Planung ohne eine eingehende Wurzelsuchgrabung im <u>gesamten Abgrabungsbereich und voller Abgrabungstiefe</u> nicht zugestimmt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass einer Fällung beider Bäume nicht zugestimmt wird.</p> <p>Darüber hinaus wäre es bei dieser Maßnahme wünschenswert, dem alten Baumbestand zu Lasten einiger weniger Stellplätze deutlich mehr unversiegelten Raum als jetzt vorhanden zu schaffen. So könnte man Einzelstellplätze zwischen 2 Standorten weg fallen lassen und als zusammenhängende Baumscheibe anlegen. In diesem Zusammenhang wird auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die durch Absperrelemente zukünftig eingegrenzten Baumscheiben im Rahmen der Baumaßnahme entsiegelt werden sollten (Austausch Gleysanda gegen durchwurzelbares Substrat).</p> <p><b>Zum Eingriff in die Grünanlage/Hamburger Stadtpark</b></p> <p>Die Auf- und Ableitung des Radweges in den Hamburger Stadtpark wird abgelehnt. Radfahren in öffentlichen Grünanlagen ist gem. dem Gesetz zum Schutz der Grün- und Erholungsanlagen lediglich unter Rücksichtnahme der anderen Parknutzer erlaubt.</p> <p><b>Verordnung zum Schutz der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen</b></p> <p>§ 1 (1) Öffentliche Grün- und Erholungsanlagen dürfen nur so benutzt werden, wie es sich aus der Natur der einzelnen Anlage und ihrer Zweckbestimmung ergibt. Radfahren geschieht auf eigene Gefahr; dabei ist auf die Belange der</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Die Wendemöglichkeit wurde nochmal angepasst um den Eingriff zu reduzieren.</p> <p>Die Parkstände werden durch die Neusortierung bereits um etwa 20% reduziert. Eine weitere Reduzierung ist nicht möglich.</p> <p>Die Auf-/Ableitung entfällt, da der Weg im Park nicht mehr als Radweg ausgewiesen ist und der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird (vgl. Stellungnahme Nr. 3).</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>anderen dort Erholung suchenden Rücksicht zu nehmen. Absätze 2 und 3 bleiben unberührt.</p> <p>Es gibt kann daher weder einen Anspruch auf eine Radwegausweisung noch auf eine befestigte Radwegführung. Da es sich bei der Otto-Wels-Straße darüber hinaus um eine 30 km/h-Zone handelt ist der Radverkehr über die Fahrbahn abzuwickeln.</p> <p>Die zum Stadtparkensemble gehörenden Eingangsflächen links und rechts an der Einmündung in die Otto-Wels-Straße sind gem. des Ergebnisses der Vorbesprechungen und Bürgerbeteiligungen zu optimieren bzw. zu überplanen – dies findet in der aktuell vorliegen Planverschickung keine Berücksichtigung, hier ist entsprechend nachzusteuern.</p>	<p>Wird im Zuge der weiteren Planung abgestimmt</p>
21.	Bezirksamt Nord - SL 1 vom 23.03.2018 (über MR 2211)	<p>Grundsätzlich ist die Planung zu begrüßen, da die Umsteigebeziehungen von Bus und Bahn sowie die Radwege- und Fußwegesituation verbessert werden. Gleichzeitig ist der schützenswerte Baumbestand der Stadtparkachse berücksichtigt und erhalten worden.</p> <p>Zu hinterfragen ist die Ableitung des nördlichen Radweges auf die Otto-Wels-Straße. Hier entsteht ein nicht unerhebliches Konfliktpotenzial mit den MIV-Rechtsabbiegern in den Südring.</p> <p>Kritisch ist die Vielzahl der Eichenspaltpfähle auf der Mittelinsel zu sehen. Hier ist zu prüfen, inwiefern die Anzahl reduziert werden kann.</p> <p>Die zusätzlichen Fahrradstellplätze auf der Westseite sind positiv, auch für die vorhandenen Einzelhandelsnutzungen. Die auf der Mittelinsel geplanten Fahrradständer sind zwar grundsätzlich sinnvoll, allerdings müssen diese einheitlich angeordnet werden. Warum die nördliche Reihe einen Ständer mehr besitzt, ist nicht nachvollziehbar. Das Modell ist nicht benannt und ist im Weiteren abzustimmen.</p> <p>Insgesamt ist die stadträumliche Qualität dieser zentralen Fläche innerhalb der Mittelinsel derzeit nicht erkennbar. Die Anordnung der Eichenspaltpfähle und der Fahrradständer erscheint etwas willkürlich.</p> <p>Hinsichtlich der Oberflächengestaltung innerhalb des Gartendenkmals kann SL im Prinzip gar keine Einschätzung geben, da weder in den Plänen, noch im Text die geplanten Materialien erläutert sind. Die Gestaltung ist folglich im Weiteren abzustimmen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Ableitung entfällt, da der Weg im Park nicht mehr als Radweg ausgewiesen ist und der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird (vgl. Stellungnahme Nr. 3).</p> <p>Der Abstand ist gem. ReStra so gewählt, dass ein Durchfahren/wiederrechtliches Parken zwischen den Pfählen unterbunden wird.</p> <p>Die Position und Anordnung der Fahrradbügel wurde überarbeitet. Es wird das Standardmodell verwenden.</p> <p>s.o.</p> <p>Erfolgt im weiteren Planungsprozess</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
22.	Bezirksamt Nord - SL 3 vom 23.03.2018 (über MR 2211)	<p>Grundsätzlich wird die Maßnahme begrüßt gerade im Hinblick auf die Neuordnung der Parkstände in der von Bäumen geprägten Mittelinsel im Borgweg, weil hiermit ein verbesserter Schutz der Bäume geplant ist. Auch die frühe Einbeziehung eines Baumsachverständigen wird ausdrücklich begrüßt. Es soll dennoch auf folgende kritische Punkte hingewiesen werden, die ein besonderes Augenmerk im Hinblick auf den Baumbestand in der weiteren Planung bedürfen.</p> <p><u>Erläuterungsbericht</u></p> <p>Im Erläuterungsbericht fehlt eine dezidierte Beschreibung zum immanent wichtigen Thema, wie mit dem Baumschutz im Rahmen der Umbauarbeiten genau umgegangen werden soll. Das Gutachten des Baumsachverständigen muss zur kompletten Beurteilung der Auswirkungen dem Erläuterungsbericht beigelegt werden. Bei dem Baumbestand im Borgweg handelt es sich neben dem Sachverhalt, dass es sich um durch die Baumschutzverordnung geschützte Bäume handelt auch um ein Thema der Gartendenkmalpflege, da der Borgweg mit dem prägenden Baumbestand zum Ensemble des Stadtparks Winterhude gehört. Ein Verlust oder die nachhaltige Schädigung der Bäume würden einen Eingriff in die Substanz des Gartendenkmalensembles bedeuten.</p> <p>Besondere Maßnahmen zum Schutz der Bäume sind daher angebracht, sofern geplant, gehen sie aber nicht aus dem Erläuterungsbericht hervor. Hier muss aus Sicht von SL 3 nachgebessert werden. Es darf aus Sicht von SL 3 keine Eingriffe in die Wurzelbereich geben, die dazu führen, dass Bäume auf lange Perspektive hin gefällt werden. Daher sind entsprechende Schutzmaßnahmen für die betroffenen Bäume z.B. Wurzelbrücken vorzusehen. Darüber hinaus sind standortverbessernde Maßnahmen zu prüfen, die den Wurzelraumverlust zumindest abmildern können.</p> <p><u>Lageplan Blatt 1</u></p> <p>- Durch die Umbaumaßnahmen kommt es zu einer deutlichen Verkleinerung der baumbestanden Mittelinsel im Borgweg von heute ca. 12m Breite auf dann ca. 10,30m. Dabei wird vor allem auf der Ostseite ein deutlicher Teil</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung/Bauvorbereitung.</p> <p>Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen werden mit einem Baumgutachter abgestimmt.</p> <p>Wird zur Kenntnis benommen</p> <p>Dies wird im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Es werden weitere Aufgrabungen durchge-</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>der Mittelinsel zukünftig als Straßenverkehrsfläche genutzt und versiegelt. Zwangsläufige Folge ist dabei, dass erheblich in den Wurzelbereich der Bäume eingegriffen wird, die auf der Ostseite der Mittelinsel stehen. Sie verlieren durch die Versiegelung wertvollen Wurzelraum. Die Untersuchung von Eckebrecht zu den Bäumen im Rahmen der Variantenuntersuchungen und der Bürgerbeteiligung in 2016 haben gezeigt, dass einige Stellen im Hinblick auf den Baumschutz mit großen Konflikten behaftet sind.</p> <p><u>Lageplan Blatt 2</u></p> <p>- Neben der Reduzierung der Breite der Mittelinsel kommt es zu einer signifikanten Einkürzung des südlichen Endes der Mittelinsel im Bereich Wiesendamm, um die Wendemöglichkeit für die Busse zu schaffen. Dies führt ebenfalls zu massiven Eingriffen in die Wurzelbereiche der Bäume vor allem des Baumes auf der Südwestecke. Hier sind ebenfalls Nachweise und Lösungen zu erarbeiten, dass es nicht doch auf Grund des Eingriffs zu einer Fällung des Baumes im Nachgang zu den Arbeiten kommt.</p> <p>- Die Parkbuchten zwischen den Bäumen auf der Westseite des Borgwegs südlich des Wiesendamm werden kritisch beurteilt. Hier sind wiederum die Wurzelbereich der dort stehenden Straßenbäume betroffen. Es ist zu prüfen, in wie weit hier auf die Stellplätze verzichtet werden kann. Die Eingriffe in die Wurzelbereiche der Bäume sind erheblich und gefährden unnötig die vorhandenen Straßenbäume.</p>	<p>führt.</p> <p>Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen werden mit einem Baumgutachter abgestimmt.</p> <p>Die Wendemöglichkeit wurde nochmal angepasst um den Eingriff zu reduzieren. Die Bordkanten sind soweit wie möglich an den Bestand angepasst.</p> <p>Dies wird im weiteren Verlauf durch den Baumgutachter untersucht.</p>
23.	Bezirksamt Nord - WBZ 2 vom 23.03.2018 (über MR 2211)	Es ist zu berücksichtigen, dass für die Aufstellflächen der Feuerwehr bei einem Einsatz, neben der Straßenverkehrsfläche, eventuell auch der öffentliche Weg in Anspruch genommen werden muss (Bsp. notwendige Schleppkurven). Dies gilt auch für vorhandene Überfahrten die möglicherweise als Feuerwehraufstellfläche dienen.	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wenn Feuerwehraufstellflächen durch WBZ 2 benannt werden können, werden diese berücksichtigt.</p>
24.	Bezirksamt Nord - VS vom 23.03.2018 (über MR 2211)	keine Stellungnahme abgegeben.	-

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
25.	Altlasten	keine Stellungnahme eingegangen	-
26.	Behörde für Kultur und Medien /Denkmalschutzamt Vom 27.02.2018	Das Denkmalschutzamt hat gegen die erstverschickte Planung keine Bedenken. Wichtig ist aus denkmalfachlicher Sicht, dass keine Eingriffe in die Flächen des Stadtparks geschehen und es bei einem geradlinigen Verlauf des Südrings bleibt, wie auch angedacht.	Wird zur Kenntnis genommen  Die besondere Gestaltung des Knotenpunktes wurde aus diesem Grund gewählt (fehlender Linksabbieger Osten-> Süden).
27.	Bezirks-Seniorenbeirat vom 27.02.018	<p>Wir begrüßen es sehr, dass die Bushaltestellen für alle Linien zum Aus- und Einsteigen auf der Bahnhofseite sowie auf der Seite der Blinden- und Sehbehindertenschule liegen. Leider ist weder im EB noch im Plan angegeben, mit welcher Kantsteinhöhe die Haltestelle hergestellt werden. Wir gehen davon aus, dass dies 22 cm sein werden, da ja die Bushaltestelle gerade angefahren werden kann.</p> <p>Auch begrüßen wir es, dass alle Fußgängerüberwege gemäß Plast-10/ReStra als geteilte Querungen mit 0 und 6cm hergestellt werden sollen.</p> <p>Die Ampelphasen für Fußgänger sind unbedingt so einzurichten, dass auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen mit geringer Geschwindigkeit gefahrlos die gesamte Fahrbahnbreite überqueren können, und nicht auf den Mittelinseln eine Ampelumlauf ausharren müssen. Wegen des hohen Anteils an Blinden und Sehbehinderten am Borgweg ist es erforderlich, dass die akustischen Signale auf Dauerbetrieb laufen und nicht nur auf Anforderung.</p> <p>Die Beleuchtung ist unbedingt so einzurichten, dass nicht nur die Fahrbahnen, sondern insbesondere die Nebenflächen ausreichend beleuchtet werden, ggf durch separate Lampen. Das gilt insbesondere für den Teil von der Haltestelle bis zur Blinden- und Sehbehindertenschule. Hier ist eine zusätzliche helle, direkte Nebenflächenbeleuchtung zu schaffen. Auch ist es aus Sicherheitsgründen erforderlich, eine taktile Leitlinie von der Haltestelle bis zum Eingang der Blinden- und Sehbehindertenschule zu verlegen bzw zu verlängern.</p> <p>Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei allen Durchführungen unbedingt darauf zu achten ist,</p>	<p>Dies wird im Zuge der Ausführungsführungsplanung geprüft, da dies abhängig vom Quergefälle im Gehweg und dem Eingriff in die Fahrbahn ist. Eine Auftrittshöhe von 18 cm ist vorgesehen. Bei 22 cm besteht eine Stolpergefahr für querende Fußgänger.</p> <p>Wird im Zuge der LSA-Planung berücksichtigt</p> <p>Wird geprüft</p> <p>Wird gem. gültigen Richtlinien berücksichtigt und mit Hamburg Verkehrsanlagen abgestimmt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>



Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- dass die geplanten geteilten Querungen mit Nullabsenkung auch tatsächlich so und regelgerecht gebaut werden</li> <li>- dass während der Baumaßnahmen Querungsmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet bzw erhalten bleiben</li> <li>- dass die Ersatz-Haltestellen während der Baumaßnahmen in unmittelbare Nähe eingerichtet werden.</li> </ul> <p>Wir erwarten, dass unsere Anmerkungen berücksichtigt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge des Bauablaufs berücksichtigt
28.	Verein Barrierefrei Leben e.V vom 15.03.2018	<p>nach Durchsicht der Unterlagen zu o.g. Vorhaben ergeben sich für uns folgende Anmerkung: Bei insgesamt 63 Parkständen sollten mindestens 2 Behindertenparkplätze mit den erforderlichen Abmessungen vorgesehen werden. Ansonsten bestehen keine Einwendungen gegen die Planung.</p>	Die Einrichtung von barrierefreien Parkständen ist auf Grund der fehlenden sicheren Querung kontraproduktiv.
29.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V	keine Stellungnahme eingegangen	-
30.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V vom 06.03.2018	<p>Grundsätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufgrund der umliegenden Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte und für Mobilitätseingeschränkte Menschen ist hier in der Ausführung strikt auf korrekte Einhaltung der ReStra zu achten! Insbesondere sind bei bestehenden Bordabsenkungen die Borde an der Querung für Blinden zwingend auf 6 cm anzuheben.</li> <li>- Die Verlegung des Ausstiegs auf die westliche Seite des Borgwegs ist zu begrüßen und erleichtert vor allem die Umsteigesituation zur U-Bahn.</li> <li>- Die Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich mit taktilen und akustischen Einrichtungen für Blinde auszustatten.</li> <li>- Fahrradbügel sollten mit einem Trennstreifen umfasst werden, dabei dürfen angeschlossene Räder nicht über den Trennstreifen hinausragen.</li> <li>- Die geplanten und vorhandenen Schutzgitter sollten eine untere Tasterleiste erhalten.</li> <li>- Es sollte bei dieser Maßnahme auch der zum Bildungszentrum führende</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>Leitstreifen dem aktuellen Stand angepasst und ggf. korrigiert werden.</p> <p>Blatt 1 mit Kreuzung Borgweg – Otto-Wels-Straße / Südring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bodenindikatoren sind in Ordnung.</li> </ul> <p>Blatt 2 Borgweg mit Einmündung in Barmeker Straße, Kreuzung Wiesendamm und Einmündung Goldbekweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Planungsgrenze liegt vor der Querung Borgweg an der Einmündung Barmeker Straße. Diese sollte dringend in die Planung einbezogen werden und auf Barrierefreiheit überprüft werden.</li> <li>- Die Bodenindikatoren an der Kreuzung Wiesendamm sind in Ordnung.</li> <li>- Die Querung Goldbekweg sollte ebenfalls nach ReStra als getrennte Querung ausgeführt werden.</li> <li>- Trennstreifen an Fahrradbügeln sind insbesondere am westlichen Gehweg des Borgwegs notwendig um eine äußere Leitlinie zu erhalten, da hier die innere Leitlinie durch Sondernutzung häufig nicht nutzbar ist.</li> <li>- Der FGU vor dem U-Bahn-Eingang steht zu dicht am Auffindestreifen (Abstand mindestens 60 cm) und ungünstig im Gehwegbereich entlang des Borgwegs.</li> <li>- Die Doppel-Haltestelle benötigt einen Leitstreifen entlang der Haltestelle. Wenn hier regelmäßig gleich lange Busse eingesetzt werden sollten, ist ein zweites Einstiegsfeld notwendig.</li> </ul>	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Knotenpunkt ist nicht Bestandteil der Maßnahme.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Lage des FGU und dem Auffindestreifen werden auf die Vorgaben der ReStra angepasst.</p> <p>Es handelt sich hier nicht um eine Doppel-Haltestelle. Die vordere Haltestelle dient nur dem Ausstieg.</p>
31.	<p>HVV vom 28.03.2018</p>	<p><b>Umfeld U-Bahn-Station „Borgweg“</b></p> <p>Die vorgestellte Planung betrifft das Umfeld der U-Bahn-Haltestelle Borgweg und wird von uns grundsätzlich begrüßt. Dies betrifft insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Verlegung bzw. Zusammenlegung der Ankunfts- und Abfahrthaltestelle der Buslinien 6 und 179 direkt vor dem Zugang zur U-Bahn-Haltestelle und damit die Auflösung der ungesicherten Querung des Borgwegs durch Fahrgäste sowie die Verbesserung der Umsteigebeziehung.</li> <li>- den Erhalt und Schutz des straßenraumprägenden Baumbestandes (!) mit</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>sehr positiven Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im Haltestellenumfeld</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Attraktivierung des Radverkehrs und die Attraktivierung der Gehwege, beides durch Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahnen (bisher erhebliches Konfliktpotential in Wartebereichen der Bushaltestellen und im Zugangsbereich zur U-Bahn-Haltestelle).</li> <li>- den Rückbau von vorhandenen Einbauten, so dass Flächen insgesamt aufgeräumter wirken.</li> </ul> <p>Darüber hinaus haben wir folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Planung sieht eine Entfernung der obsoleten Fahrradwege in den Seitenräumen vor, was von uns begrüßt wird. Daneben sind aber auch die vorhandenen Gehwege zumindest teilweise in einem baulich schlechten Zustand (z.B. in dem Abschnitt südlich des Zugangs zur U-Bahn-Haltestelle). Sie sollten erneuert und einheitlich befestigt werden. Insbesondere der Vorplatz vor dem Zugang zur U-Bahn-Haltestelle sollte einheitlich und attraktiv gestaltet werden.</li> <li>- Bei Verlegung von Parkständen zwischen die Bestandsbäume sollten die Bäume entsprechend durch Bügel o.ä. geschützt werden.</li> <li>- Leider ist die Entwicklung des B+R-Angebots nur bruchstückhaft aus dem Erläuterungsbericht zu entnehmen. Hier fehlt eine Stellplatzbilanz. Die Planung sieht im Bereich der Mittelinsel auf Höhe des Zugangs zur U-Bahn-Haltestelle die Aufstellung von 19 zusätzlichen Fahrradbügeln vor. Im Erläuterungsbericht nicht erwähnt und nur im Plan dargestellt wird aber die geplante Entfernung von acht Bügeln und drei zum Fahrradparken genutzten Schutzbügeln am Fahrbahnrand am Südende des nördlichen Teils der Mittelinsel. Im Erläuterungsbericht ebenfalls nicht erwähnt wird die Erweiterung des B+R-Angebots am Gehwegrand südlich des Zugangs zur U-Bahn-Haltestelle um 11 Bügel (15 Bügel werden nach Plan neu aufgestellt, vier werden entfernt (drei davon liegen im Bereich einer geplanten Ladezone, sind aber nicht ausgekreuzt)). In der Summe wird damit das B+R-Angebot lediglich um ca. 40 Fahrradstellplätze erweitert.</li> </ul> <p>Das geplante B+R-Angebot ist damit aus unserer Sicht bei weitem nicht ausreichend. Das B+R-Entwicklungskonzept hat bereits in 2012 den Bedarf für eine Erweiterung des bestehenden Angebots um 120 Stellplätze ausgewiesen. Die B+R-Zählung in 2014 der BWVI ergab ein Defizit von 127 B+R-Stellplätzen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>vgl. Stellungnahme/Abwägung Nr. 34</p> <p>Der Borgweg ist derzeit nicht Bestandteil der ersten Umsetzungsstufe von B+R. Die Anzahl und Aufstellung der Fahrradbügel</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>und bestätigte damit den im Entwicklungskonzept ausgewiesenen Bedarf. Eine eigene Bestandsaufnahme im Dezember (!) 2016 ergab ebenfalls den Bedarf für eine deutliche Erweiterung des B+R-Angebots. Deshalb schlagen wir vor, das geplante haltestellennahe B+R-Angebot im Bereich der Mittelinsel gegenüber der Planung deutlich zu erweitern. Zusätzlich sollte hier in Abstimmung mit der P + R-Betriebsgesellschaft die Aufstellung eines verdichteten und frei zugänglichen Angebots (-&gt; Doppelstockanlagen) sowie eines abschließbaren Mietangebots geprüft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für den Fall, dass mehrere Busse gleichzeitig an der geplanten Ein- und Ausstiegshaltestelle vor dem Zugang zur U-Bahn-Haltestelle halten, ist zu befürchten, dass die Baumscheiben vor Borgweg 15a/15b durch Fahrgäste zertritten werden. Sie sollten deshalb zusätzlich geschützt werden.</li> <li>- Im Erläuterungstext ist durchgängig von „Radfahrstreifen“ die Rede, die in den Plänen im Borgweg aber nördlich des Goldbekwegs auf beiden Seiten als Schutzstreifen dargestellt sind.</li> </ul> <p><b>Businfrastruktur</b></p> <p>Unsere Anmerkungen zur Businfrastruktur finden Sie in der mit uns abgestimmten Stellungnahme unseres Partnerverkehrsunternehmens HOCHBAHN. Im Sinne eines attraktiven, öffentlichen Verkehrsangebotes bitte ich um weitest gehende Berücksichtigung unserer Hinweise.</p>	<p>wird angepasst und so weit wie möglich erweitert.</p> <p>vgl. Stellungnahme/Abwägung Nr. 34</p> <p>Eine Fällung ist ausgeschlossen. Hier wird der Einbau von Wurzelbrücken und befestigten Baumscheiben geprüft.</p> <p>Es sind unterbrochene Radfahrstreifen, da diese sonst vom Kfz nicht überfahren werden dürfen.</p>
32.	HHA AG vom 28.03.2018	<p><b>Fahrzeugtypen:</b> Laut Plandarstellungen und Erläuterungsbericht haben Sie lediglich 18m lange Gelenkbusse und 12m lange Solobusse für die Planung berücksichtigt. Ziel der Busbeschleunigung entlang der Metrobuslinie 6 ist unter anderem jedoch auch die Möglichkeit hier Großraumbusse einzusetzen. Dies ist sowohl der bis zu 21m lange Capacity, als auch etwaige weitere Fahrzeugtypen mit einer Länge bis zu 25m. Dies sollte bei der Straßengeometrie, vor allem bei den Bus-Wendefahrten, als auch bei der Gestaltung der Bushaltestellen (Abfahrtshaltestelle und Überliegerplätze) berücksichtigt werden. Außerdem sollten 4-türige Gelenkbusse mit einer Länge von 18,75m und 3-türige Solobusse mit berücksichtigt werden.</p> <p><b>An- und Abfahrtshaltestelle "U Borgweg":</b></p>	<p>Die im Lageplan dargestellten Busse dienen lediglich als Symbole.</p> <p>Die Straßengeometrie wurde mit einem Fahrzeug geprüft, das die fahrgeometrischen Eigenschaften des Capacity weitestgehend berücksichtigt. Zudem ist ein Fahrversuch vor Ort durchgeführt worden.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Ein wesentlicher Bestandteil ihrer Planung ist die Verlegung der Bushaltestelle von der östlichen Seite des Borgwegs auf die Seite der U-Bahn im Westen. Dadurch entsteht eine Mehrfachhaltestelle direkt an U-Bahn-Eingang, die tagsüber von der Metrobuslinie 6 und der Stadtbuslinie 179 in jeweils <b>beide Fahrrichtungen</b> bedient wird. Dies entspricht etwa 30 Abfahrten an dieser Haltestelle in der Spitzenstunde.</p> <p>Daraus lässt sich ableiten, dass auch die 2. Halteposition an dieser Haltestelle häufig genutzt werden wird. Dementsprechend wird hier eine Haltestelle benötigt, in der sowohl an der vorderen als auch an der hinteren Position alle Türen etwaiger Fahrzeugtypen (2-türiger Solobus, 3-türiger Solobus, 3-türiger Gelenkbus, 4-türiger Gelenkbus, 5-türiger Capacity, Doppelgelenkbus) zum Ein- und Aussteigen ohne Barrieren genutzt werden müssen. Deshalb dürfen sich im Bereich der Bushaltestelle keine Bäume direkt am Fahrbahnrand befinden. Darüber hinaus ist es aus betrieblichen Gründen wichtig, dass die erste Abfahrtsposition nach Möglichkeit auch barrierefrei anfahrbar ist, wenn die zweite Position besetzt ist. Dies erfordert einen deutlich größeren Abstand zwischen beiden Abfahrtspositionen, als dieser in der 1. VS vorgesehen ist.</p> <p>Im Detail sollte das Einstiegsfeld um etwa 3m in Richtung Süden verschoben werden um mehr Platz zu gewinnen. Demnach sollte auch der Fahrgastunterstand mit versetzt werden und so aufgestellt werden, wie die <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span> es in ihrer Stellungnahme beschreibt. Außerdem befinden sich im hinteren Bereich Bäume sehr nah am Fahrbahnrand, die das Ein- und Aussteigen verhindern, so dass sie aus unserer Sicht dort nicht stehen bleiben können. Auch der vorhandenen ÖB-Mast im hinteren Bereich der Haltestelle muss versetzt werden. Außerdem wird für die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle eine Blindenleitlinie parallel zum Sonderbord entlang der kompletten Haltestelle benötigt (Mehrfachhaltestelle). Aufgrund der geraden Anfahrbarkeit empfehlen wir den Einbau eines 18-cm hohem Kasseler Sonderbords, sofern ein ausreichender Abstand zwischen den beiden Haltepositionen vorgesehen werden kann.</p> <p><b>Wendefahrten &amp; LSA Bevorrechtigung:</b> Aufgrund der hohen Anzahl an Wendefahrten bitten wir für einen attraktiven ÖPNV die LSA-Beeinflussung so zu optimieren, dass unsere Fahrzeuge möglichst ohne Zeitverlust im Borgweg in beide Richtungen wenden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zwar ein Teil der Wendefahrten als Leerfahrt durchgeführt wird, diese aber dennoch zügig (mit LSA-Bevorrechtigung) abge-</p>	<p>Nach unserem Kenntnisstand handelt es sich um 15 Ankünfte und 15 Abfahrten.</p> <p>In Abstimmung mit der HHA wurde festgelegt, dass die erste Halteposition dem Ausstieg dient.</p> <p>Ein Fällen der 100jährigen Eichen ist nicht möglich. Es wird im Bereich von Bushaltestellen der Einsatz von Wurzelbrücken und befestigten Baumscheiben geprüft.</p> <p>Die Haltepositionen wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Da die vordere Haltestelle nur dem Ausstieg dient, handelt es sich nicht um eine Doppelbushaltestelle.</p> <p>Wird geprüft</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>wickelt werden müssen, um nachfolgende Linienfahrten nicht zu behindern. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass ein Rückstau des IV im Borgweg möglichst verhindert werden sollte, da die Busse sonst beim Überholen von Bussen auf den Überliegerplätzen nicht bis zur Wendeschleife vorfahren können. Ggf. kann der zurückgelegte Haltebalken des IV etwas weiter vorverlegt werden.</p> <p>Auf jeden Fall sollte gewährleistet sein, dass der Metrobus 6 bei der Anfahrt zu seiner Endhaltestelle ungehindert von der Barmbeker Straße kommend über die Wendefahrt zur Ausstiegshaltestelle am U-Bahnhof durchfahren kann. Es sollte durch entsprechende Verkehrstechnik ausgeschlossen werden, dass der vollbesetzte Bus aufgrund von Rückstau seine Haltelinie zum Wenden nicht erreichen kann oder am LSA-Signal aufgehalten wird. Das wäre den Fahrgästen schwer vermittelbar, wenn sie dadurch ihren U-Bahnanschluss verpassen würden.</p> <p>Aufgrund des hohen Parkdrucks im Borgweg sollten die Wendefahrten so gestaltet werden, dass im Bereich der Kehren, als auch im Bereich der Bussonderfahrstreifen, nicht geparkt wird. Man sollte daher die Wendefahrten nur für den Bus freigeben (Beschilderung mit durchgezogener Linie und Buspiktogramm).</p> <p>Aufgrund des langen Heckbereichs schwenken Großraumbusse bei Kurvenfahrten aus. Dies bitten wir bei den Planungen der Wendefahrt zu berücksichtigen. So sollten Fahrradbügel, Beleuchtungsmasten und weitere Gegenstände im Bereich der Wendefahrten nicht zu nah am Fahrbahnrand platziert werden (Schwenkbereich von bis zu 1,5m sollte mindestens berücksichtigt werden). Die Detailplanungen zur LSA-Bevorrechtigung stimmen Sie bitte mit der [REDACTED] von der signaltechnischen Planungen in unserem Hause (Funktionspostfach <a href="mailto:lichtsignalanlagen@hochbahn.de">lichtsignalanlagen@hochbahn.de</a>) ab.</p>	<p>Die Anforderungen an den ÖPNV werden entsprechend in der LSA-Planung berücksichtigt. Die Planung wird überarbeitet.</p> <p>Es werden Halteverbote vorgesehen.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Wendefahrten wurden möglichst weit in den Knotenbereich verschoben, um das Ausschwenken des Hecks zu berücksichtigen.</p>
33.	HHA AG –Fachbereich Ingenieurbauwerke TBB 13 vom 29.03.0218	<p>Diesbezüglich ist uns aufgefallen, dass ein Blindenleitstreifen von der Bushaltestelle zum Gewerbeobjekt statt zum Haltestelleneingang führt. Vermutlich ist es so geplant ist, dass sich vom Gewerbeobjekt dann anhand der Bauwerkskante weiter zum Haltestelleneingang vorgetastet werden soll. Aber wir wollten es zumindest einmal anmerken, vielleicht ist es im Plan ja auch fehlerhaft dargestellt.</p> <p>Durch den Wegfall der "Kehre" vor der Haltestelle entfällt unser bisheriger Standort für Firmen-PKW im Bereitschaftsdienst (es wurde bislang am Rand</p>	<p>Die Blindenleitsysteme wurden in Abstimmung mit Herrn Woltersdorf überarbeitet.</p> <p>Im öffentlichen Raum können keine Park-</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
		<p>der Kehre geparkt). Da ein Parken auf dem Gehweg nicht gewünscht ist und aufgrund der Bushaltestellen / Fahrgastaufkommen auch praktisch schwierig ist, wäre es wünschenswert, wenn einer der neu entstehenden Parkplätze für die HOCHBAHN reserviert werden könnte.</p> <p>Desweiteren sind folgende Auflagen zu berücksichtigen:</p> <p>Durch die Baustelleneinrichtung sowie die baulichen Maßnahmen dürfen keine Beeinträchtigungen der U-Bahn-Betriebsanlagen bzw. Gefährdungen der Betriebssicherheit hervorgerufen werden. Die Zugangsbreiten zur Haltestelle sind gem. Bestand zu jeder Zeit aufrecht zu erhalten.</p> <p>Sämtliche derzeitigen und zukünftige Aktivitäten und insbesondere Baumaßnahmen, die mit einer möglichen Beeinträchtigung der Betriebssicherheit bzw. sogar Gefährdung der U-Bahn-Anlagen oder des Betriebes verbunden sein könnten, sind zuvor rechtzeitig mit der HOCHBAHN schriftlich abzustimmen.</p>	<p>stände reserviert werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
34.	P+R Betriebsgesellschaft mbH vom 29.03.2018	<p>Ausgehend von den festgestellten Defiziten im Bestand hat die P + R-Betriebsgesellschaft mbH unter Einbeziehung sachkundiger Gutachter im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein B+R-Entwicklungskonzept für die FHH erarbeitet. Dieses Konzept soll nach Auffassung des Senats die Grundlage für den Ausbau von B+R-Angeboten in der FHH bilden. In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 erfolgt die Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 13. Februar 2013. Ziel des Konzeptes ist es, dass vorhandene B+R-Angebote zu analysieren und die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt. Die P + R GmbH hat den Auftrag das B+R-Entwicklungskonzept an 133 Schnellbahnhaltestellen bis zum Jahr 2025 umzusetzen. Mit der BVVV1 wurden die ersten beiden Umsetzungsstufen für die Jahre bis 2018 abgestimmt, da nicht an allen Haltestellen parallel geplant und gebaut werden kann.</p> <p>Das im B+R-Entwicklungskonzept beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet eine Übernahme der Fahrradstellflächen durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH mittels Sondernutzungsgenehmigungen durch die jeweiligen Bezirke. Die zukünftig von der P + R-Betriebsgesellschaft unterhaltenen und betriebenen Fahrradabstellanlagen würden sich im Nahbereich der Haltestelle, in einem Aktionsradius um die</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Haltestelle von 50 bis ca. max. 100 Metern befinden. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.</p> <p>Die im Planungsraum enthaltene Haltestelle U-Borgweg ist nicht Bestandteil der ersten beiden Umsetzungsstufen. Ein Ausbau der Bike+Ride Anlage wird von Seiten der P + R- Betriebsgesellschaft bis 2025 erfolgen. Aus dem B+R- Entwicklungskonzept geht ein Bedarf von mindestens 156 öffentlichen Stellplätzen, von denen mindestens 50 % überdacht werden sollen. Weiter sollen 36 gesicherte Stellplätze errichtet werden. Im Jahr 2014 wurden an der Haltestelle 84 Stellplätze sowie 211 abgestellte Fahrräder erfasst. Da die Anzahl der derzeit abgestellten Fahrräder das Ausbauziel vom Entwicklungskonzept überschreitet, streben wir nach dem heutigen Stand ein Ausbauziel von rund 250 Stellplätzen an. Eine genaue Zahl wird mit der Fortschreibung der B+R Planung entwickelt.</p> <p>Im Planungsraum der überreichten Lagepläne 13-1 1417-04-01 und -02 befindet sich die Schnellbahnhaltestelle U-Borgweg. Aus der vorgelegten Planung gehen folgende Veränderungen hinsichtlich der B+R-Anlage hervor:</p> <p>Auf der Mittelinsel vom Wiesendamm werden die bestehenden 16 Stellplätze auf 24 Stellplätze erweitert. In diesem Bereich sehen wir zukünftig den einzigen Standort einer Sammelschließanlage. Je nach Bauweise können hier ca. 44 gesicherte Stellplätze geschaffen werden.</p> <p>Die 4 Stellplätze nordlich vom Wiesendamm an der Hausnummer 150 / Borgweg Nr. 11 würden wir um 2 zusätzliche Stellplätze (1 Bügel) in Richtung Osten zur Lichtsignalanlage erweitern.</p> <p>Die Neuordnung und Erweiterung der Stellplätze vor den Häusern Borgweg Nr. 11 und 11a begrüßen wir sehr. Bitte prüfen Sie ob in Richtung Süden zum Leuchtmast / Uhr weitere Anlehnbügel aufgestellt werden können.</p> <p>Die 12 Stellplätze auf der Mittelinsel Borgweg / Wiesendamm werden, durch die Entfernung sowie mit dem Queren vom Borgweg, als überdachte Stellplätze eine höhere Akzeptanz bei dem Nutzer wiederfahren. Die dort geplante Kultursäule müsste für die Überdachung verlegt werden.</p> <p>Die von Ihnen geplante B+R Fläche auf der Mittelinsel begrüßen wir sehr. Auf dieser Fläche sehen wir zukünftig eine doppelseitige Überdachung mit Doppelstockparker. Die Überdachung wird in Norden vom Bauwerk der U-Bahn und im Süden vom Wurzelwerk der angrenzenden Bäume eingegrenzt. Bis zum Um- und Ausbau der B+R-Anlage durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH bitten wir Sie zu prüfen in wie weit eine vierte Bügelreihe, unter der Prämisse der Errichtung der Anlehnbü-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Kann nachträglich durch B+R umgesetzt werden</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Im Knotenbereich müssen die Fahrradbügel auf Grund der angepassten Geometrie entfallen.</p> <p>Die Anzahl und Aufstellung der Fahrradbügel wurde angepasst.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>gel in Schrägaufstellung möglich wäre. Des Weiteren bitte ich Sie zu prüfen, ob eine fünfte Reihe an den Parkständen Nr. 22 und 35 aufgestellt werden kann.</p> <p>Im Borgweg Richtung Süden, vor den Häusern Nr. 17 und 19 bitten wir um Prüfung, ob in den Flächen zwischen den Baumscheiben weitere Anlehnbügel aufgestellt werden können.</p> <p>Im Borgweg Richtung Norden, vor dem Haus Nr. 18 sowie vor dem Überlieger bitten wir um Prüfung, ob in dem Bereich weitere Anlehnbügel aufgestellt werden können.</p> <p>Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH sieht in den von Ihnen geplanten Anlehnbügel hohes Potential für das Bike+Ride-Angebot an der Haltestelle Borgweg, wodurch wir uns vorbehalten die Anlehnbügel nach Fertigstellung der Baumaßnahme mittels Sondernutzungsgenehmigung zu übernehmen.</p> <p>Sofern die beschriebenen Möblierungselemente (Bügel, Überdachungen sowie Fahrradsammelschließanlage) in die Verkehrsplanung einfließen können, können diese durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH im Zuge der Umsetzung bereitgestellt werden, sodass eine Umsetzung in einem Zuge möglich wäre. Dieses Vorgehen wäre mit dem Fördermittelgeber und uns detailliert zum Umsetzungszeitpunkt abzustimmen.</p> <p>Um den Qualitätsstandard vom B+R-Entwicklungskonzept zu erfüllen sind die Oberflächen in den B+R-Anlagen zu befestigen und die <u>Anlehnbügel in einem Achsabstand von 1,0 m aufzustellen.</u></p> <p>Sollten im Rahmen der Planungsfortführung doch noch Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld betroffen sein, bitten wir um Vorschläge für dessen Ersatz und erneute Beteiligung.</p>	<p>Hier werden Fahrradbügel ergänzt.</p> <p>Hier werden Fahrradbügel ergänzt.</p> <p>Die o.g. Ergänzungen werden berücksichtigt. Das Aufstellen von Schließanlagen, Doppelstockparkern oder Überdachungen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>
35.	PK 33 über VD 520 vom 05.04.2018	Siehe Nr. 3

Nr.		Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
36.	WALL vom 05.03.2018	<p><b>1. FGU15002, Hst. Borgweg, Borgweg vor Hausnr. 11 a, Fahrtrichtung Wiesendamm</b> Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000x1550 und 1x0,8 m Seitenscheibe ein. Darüber hinaus bitten wir am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen: - FGU/H-Mast 1,50 m - Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,00 m</p> <p><b>2. SIA15040, Borgweg auf Mittelinsel, ggü. Hausnr. 21, Fahrtrichtung Wiesendamm</b> Wir schlagen vor eine Anpassung an die neue Bordsteinkante, Abstand WT Kante/Bord ca. 0,85 m. Eine mögliche Position für unsere SIA haben wir eingezeichnet (siehe Plan-ausschnitt).  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 berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt Das Aufstellen/Umsetzen muss eigenständig beim Bezirk genehmigt werden.</p>
37.	ADFC Vom 18.03.2018	<p><b>1. Vorbemerkung und Zusammenfassung</b> Die Umgestaltung des Borgweg mit vielen Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer, die besonders durch eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und den damit verbundenen Rückbau alter, unzumutbarer Radwege entstehen, begrüßen wir sehr. Positiv sehen wir auch das Aufstellen von mehr Fahrradabstellbügeln vor allem im Bereich der U-Bahn-Haltestelle. Unklar ist uns, warum die Radfahrstreifen im Bereich der Bushaltestellen nur eine linksseitige Markierung erhalten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Durch die Abgrenzung Asphalt/Beton ist keine Markierung erforderlich.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Kritisch sehen wir im Einzelnen diese Punkte</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ableitung des Hochbord-Radweges der Otto-Wels-Straße Richtung Süden</li> <li>2. Indirektes Linksabbiegen Südring → Borgweg</li> <li>3. Anbindung U-Bahn-Haltestelle und Abstellanlage auf der Mittelinsel für Radverkehr</li> <li>4. Schutz des Radverkehrs im Bereich der Spurreduzierung Höhe Goldbekweg</li> <li>5. Fußgängerfurten und Fußgängerschutzgitter im Knoten Wiesendamm/Borgweg</li> <li>6. Radverkehr im Wiesendamm</li> <li>7. Breite des Radfahrstreifens im Wiesendamm</li> <li>8. Markierung im Rechtsabbieger in den Wiesendamm</li> <li>9. Lage einer Aufstellfläche für indirekte Linksabbieger</li> <li>10. Absperrelemente am Wiesendamm, Einmündung Wiesensteg und Knoten Borgweg</li> <li>11. Keine Zwangsaufleitung auf einen Radweg Richtung Barmbeker Straße (Borgweg Süd)</li> <li>12. Einfahrt in den Borgweg von Barmbeker Straße aus</li> </ol> <p>Diese werden im Folgenden ausführlich dargestellt und begründet.</p> <p><b>2. Detaillierte Analyse und Bewertung</b></p> <p><b>2.1 Ableitung des Hochbord-Radweges der Otto-Wels-Straße Richtung Süden</b></p> <p>Die Ableitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn vor dem Knoten Südring ist zu begrüßen, besonders die Führung links der Rechtsabbieger.</p> <p>Wir sehen allerdings Verbesserungsbedarf, weil der Radweg in sehr stumpfem Winkel auf die Fahrbahn trifft und außerdem berücksichtigt werden muss, dass auch auf der Fahrbahn Rad gefahren wird.</p>	<p>Die Ableitung/Aufleitung entfällt, da der Weg im Park nicht mehr als Radweg ausgewiesen ist (vgl. Stellungnahme/Abwägung Nr. 3)</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Wir schlagen vor, mindestens die linksseitige Markierung des Radfahrstreifens früher zu beginnen, so dass diese in Verlängerung des Bordsteins in der Otto-Wels-Straße verläuft, siehe Abbildung 1. Radfahrende, die vom Radweg kommen, hätten einen noch besseren Schutz, wenn man den rot eingefärbten Bereich aus Abbildung 2 als Hochbord mit Absenkung für den (gesamten) Radwegbereich gestaltet, die Restflächen jeweils mit fachwachsendem Begleitgrün. Damit wäre die Fahrlinie rechtsabbiegender Kfz klarer definiert.</p>  <p>Abbildung 1: reine Markierungslösung</p>  <p>Abbildung 2: Lösung mit Hochbord als Schutz</p> <p><b>2.2 Indirektes Linksabbiegen Südring → Borgweg</b></p> <p>Im Sinne der Radverkehrsförderung wäre es wünschenswert, für Radfahrer eine Linksabbiegemöglichkeit aus dem Südring in den Borgweg zu schaffen. Radfahrer sind recht umwegempfindlich und eine legale Möglichkeit verhindert hier chaotische Wegefindung.</p> <p>Wir schlagen dazu eine Aufstellfläche vor, die am Südende der Otto-Wels-Straße im Verlauf des Radfahrstreifens, natürlich südlich der Fußgängerfurt,</p>	<p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>angeordnet sein müsste.</p> <p><b>2.3 Anbindung U-Bahn-Haltestelle und Abstellanlage auf der Mittelinsel für Radverkehr</b></p> <p>Für den Radverkehr ist keine direkte Anbindung aus Richtung Süden zur Haltestelle Borgweg mehr vorgesehen, eine Überquerungsmöglichkeit der nun geschlossenen Verkehrsinsel auf Höhe der Haltestelle fehlt. Da nicht anzunehmen ist, dass viele Radfahrer bis zum Südring fahren um dort zu wenden, ist davon auszugehen, dass dies zu Geisterradlern auf der Westseite des Borgwegs auf Gehweg und / oder Schutzstreifen führen wird. Die Fahrradabstellanlage auf der Mittelinsel ist aus allen Richtungen nur schiebend zu erreichen, mit einem Lastenrad nicht einmal das, wenn keine abgesenkten Bordsteine ein Einfahren in die Anlage ermöglichen. Der Bereich der Fahrradbügel ist in dieser Planung kaum durchquerbar, da durch Mehrfachbelegung überstehende Fahrräder die Zwischenräume blockieren können.</p> <p>Wir schlagen daher vor, zwischen den Bügeln der Abstellanlage der Mittelinsel eine Durchfahrt zu schaffen und den Kantstein zu beiden Fahrbahnen abzusenken. Um dafür Platz zu gewinnen, müssten nur zwei der Parkplätze entfernt werden. Außerdem wäre ein freier Durchgang besser zu gewährleisten, wenn die Bügel um 90° gedreht aufgestellt würden.</p> <p>Damit wären U-Bahn-Eingang und Abstellanlage aus allen Richtungen gut erreichbar.</p> <p><b>2.4 Schutz des Radverkehrs im Bereich der Spurreduzierung Höhe Goldbekweg</b></p> <p>Die Erfahrungen aus anderen Städten und Situationen zeigen, dass bei einer Fahrbahnverengung einer reinen Markierung von Seiten der KFZ nicht immer die notwendige Berücksichtigung zuteilwird und insoweit hier eine potentielle Gefahrensituation für den Radverkehr im Bereich des Linksverschwenkens des Radfahrstreifens vorhanden ist. Daher schlagen wir ein Vorziehen der Spurzusammenführung auf der Ostseite Borgweg südlich Goldbekweg vor, in Kombination mit einer baulichen Abgrenzung. Das Einfädeln könnte bereits nach zwei Autolängen erfolgen. Ein Hochbord mit Bake wäre ausreichend und würde die Sicht nicht behindern, vgl. Foto in Abbildung 3 aus der Alsterkrugchaussee.</p>	<p>Es sind im gesamten Bereich der Mittelinsel abgesenkte Borde vorgesehen.</p> <p>Der Abstand der Fahrradbügel wird gem. B+R- Entwicklungskonzept auf 1,0m reduziert. Die Anordnung auf der Mittelinsel wurde angepasst.</p> <p>Der Radfahrer befindet sich bereits auf der Fahrbahn im Blickfeld des Kfz. Der Bus muss den Radfahrstreifen queren.</p> <p>Die Markierung zur Einengung der Fahrstreifen wurde vorgezogen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	 <p data-bbox="411 987 675 1032"><i>Abbildung 3: Schutzinsel für verschwenkten Radfahrstreifen</i></p> <p data-bbox="411 1066 986 1111"><b>2.5 Fußgängerfurten und Fußgängerschutzgitter im Knoten Wiesendamm/Borgweg</b></p> <p data-bbox="411 1115 1074 1361">Die Verwendung von sogenannten Fußgängerschutzgittern im Knoten Wiesendamm ist aus unserer Sicht nicht nötig. Die Gitter sind optisch wenig ansprechend und nicht mehr zeitgemäß. Die Verkehrsstärken am Borgweg und Wiesendamm erfordern keine Gitter, um die Fußgänger zu schützen, diese sollten zurück gebaut werden. Um dafür zu sorgen, dass die Fußgänger die für sie vorgesehenen Furten nutzen, sollten diese so angelegt werden, dass für die Fußgänger keine extremen Umwege entstehen. Besonders die östlichen Fußgängerfurten über den Wiesendamm sind zu weit abgesetzt vom Borgweg. Statt der Gitter könnten im Knoten Wiesendamm / Borgweg noch Fahrradbügel aufgestellt werden, um die schlechte Fahrrad-Abstellsituation in diesem Wohngebiet zu entspannen.</p> <p data-bbox="411 1395 703 1417"><b>2.6 Radverkehr im Wiesendamm</b></p> <p data-bbox="411 1422 1062 1529">Der Rückbau der historischen Radwege ist auch hier sehr zu begrüßen. Dass diese allerdings ersatzlos entfallen, ist nicht nachvollziehbar. Der Vorschlag bedeutet eine Verschlechterung für Radfahrer und Fußgänger und ist eine verschenkte Chance für die Strecke vom Wiesenstieg bis zur Barmbeker Straße.</p> <ul data-bbox="443 1534 1015 1556" style="list-style-type: none"> <li>- Die Radfahrer werden wie bisher auch auf dem Gehweg fahren.</li> </ul>	<p data-bbox="1090 1111 1441 1261">Eine Verlegung der Fußgängerüberwege Richtung Knoten ist vorgesehen, muss jedoch in Abhängigkeit der Wurzeln ggf. angepasst werden. Die vorhandenen Schutzbügel bleiben erhalten. Bei Anpassung der Bordkanten werden, wo möglich Fahrradbügel ergänzt.</p> <p data-bbox="1090 1305 1441 1350">Es werden an anderer Stelle weitere Fahrradbügel vorgesehen.</p> <p data-bbox="1090 1462 1457 1529">Der Radweg ist nicht angeordnet. Rechtlich fährt der Radfahrer bereits im Mischverkehr.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das bisherige Falschparken wird damit scheinbar legalisiert. Es wird noch hemmungsloseres Wildparken geben, weil die dort Parkenden nicht einmal mehr versuchen müssen, Teile des Radweges freizulassen, wenn dieser entfällt.</li> <li>- Es wird wegen des Parkens in zwei Reihen weiterhin über die Gehwege fahrend aus- und eingeparkt, unter Gefährdung der Fußgänger und Zerstörung der Gehwegplatten.</li> <li>- Eine geringe Verkehrsstärke am Wiesendamm ist in der Argumentation nicht nachvollziehbar. Die vorherige Situation im Wiesendamm auf der Südseite zwischen Goldbekufer und Saarlandstraße hat gezeigt, dass Mischverkehr keine Option ist.</li> </ul> <p>Wir schlagen daher vor, den Planungsbereichs auf den Wiesendamm von Barmbeker Straße bis Goldbekufer auszuweiten, um Stückwerk zu vermeiden und in ganzer Länge Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Ist das im Rahmen dieser Planung nicht möglich, so sollte zeitnah eine Anschlussplanung im Wiesendamm erfolgen, die für eine lückenlose Infrastruktur die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn von Krohnskamp bis Goldbekufer vorsieht.</p> <p><b>2.7 Breite des Radfahrstreifens im Wiesendamm</b> Das geplante Stückchen Radfahrstreifen im Wiesendamm von der Barmbeker Straße kommend sollte zumindest im Regelfall gebaut werden, der Fahrstreifen daneben fällt unnötig breit aus.</p> <p><b>2.8 Markierung im Rechtsabbieger in den Wiesendamm</b> In dem kurzen Rechtsabbiegestreifen in den Wiesendamm vor der Busspur im Borgweg Richtung Süden fehlt ein Rechtsabbiegepfeil als Markierung. Hier könnten Autofahrer auf die Idee kommen, sich aufzustellen und geradeaus weiter zu fahren.</p> <p><b>2.9 Lage einer Aufstellfläche für indirekte Linksabbieger</b> Die Aufstellfläche für indirekte Linksabbieger von Borgweg (Nord) Richtung Wiesendamm (Ost) endet zu weit südlich. Sie darf nicht südlicher als die Fahrstreifenbegrenzung der Fahrspur Richtung Wiesendamm (Ost) enden, weil</p>	<p>Der Abschnitt liegt außerhalb des Planungsgebietes.</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Markierung wurde gem. Stellungnahme Nr. 3 überarbeitet.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung LSBG GF/PB
	<p>Radler sich sonst nicht mehr in der Fahrspur aufstellen.</p> <p><b>2.10 Absperrelemente am Wiesendamm, Einmündung Wiesenstieg und Knoten Borgweg</b>  Am Wiesendamm sollten in der Einmündung Wiesenstieg und ggf. am Knoten Borgweg Absperrelemente aufgestellt werden, die das unzulässige Befahren des Gehweges im Wiesendamm unterbinden. Hier gefährden Kfz auf dem Gehweg fahrend Fußgänger und beschädigen und lockern die Gehwegplatten.</p> <p><b>2.11 Keine Zwangsaufleitung auf einen Radweg Richtung Barmbeker Straße (Borgweg Süd)</b>  Auf der Südseite der Barmbeker Straße befindet sich gegenüber dem Borgweg bereits eine Aufleitung auf den Radweg der Barmbeker Straße stadteinwärts. Daher ist das direkte Linksabbiegen hier schon jetzt vorgesehen. Da dies die Hauptrichtung der Radfahrenden aus dem Borgweg Richtung Süden ist, darf hier nicht vor dem Knoten auf den Radweg zwangsweise aufgeleitet werden, sondern es sollte möglichst eine Lösung auf der Fahrbahn geschaffen werden. Zumindest sollte der Radfahrstreifen offen als eine Art Weiche enden, damit eine Weiterfahrt im Mischverkehr angeboten wird und auch Autofahrern ersichtlich ist, dass dies nicht verboten ist. Wünschenswert wäre ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) vor dem kombinierten Rechts-Links-Abbiegestreifen.</p> <p><b>2.12 Einfahrt in den Borgweg von Barmbeker Straße aus</b>  Mit der Planung zur Busbeschleunigung M6, Haltestelle Semperstraße wurde kürzlich der Anschluss an genau diesen Knoten überplant. Hier wäre jetzt eine Chance, eine Lösung für Radfahrer auf der Fahrbahn zu schaffen, zumindest als Berliner Lösung in der Barmbeker Straße, Nordseite, statt von beiden Seiten kommend den Anschluss an Bestands-Radwege herzustellen.</p>	<p>Dies liegt außerhalb des Planungsgebietes.</p> <p>Es wird zusätzliche ein Radweiche vorgesehen, so dass eine Führung im Mischverkehr möglich ist.</p> <p>Die dargestellte Führung ist eine gute und zügig befahrbare Lösung für den Radfahrer. Der Knoten ist nicht Bestandteil der Planung.</p>