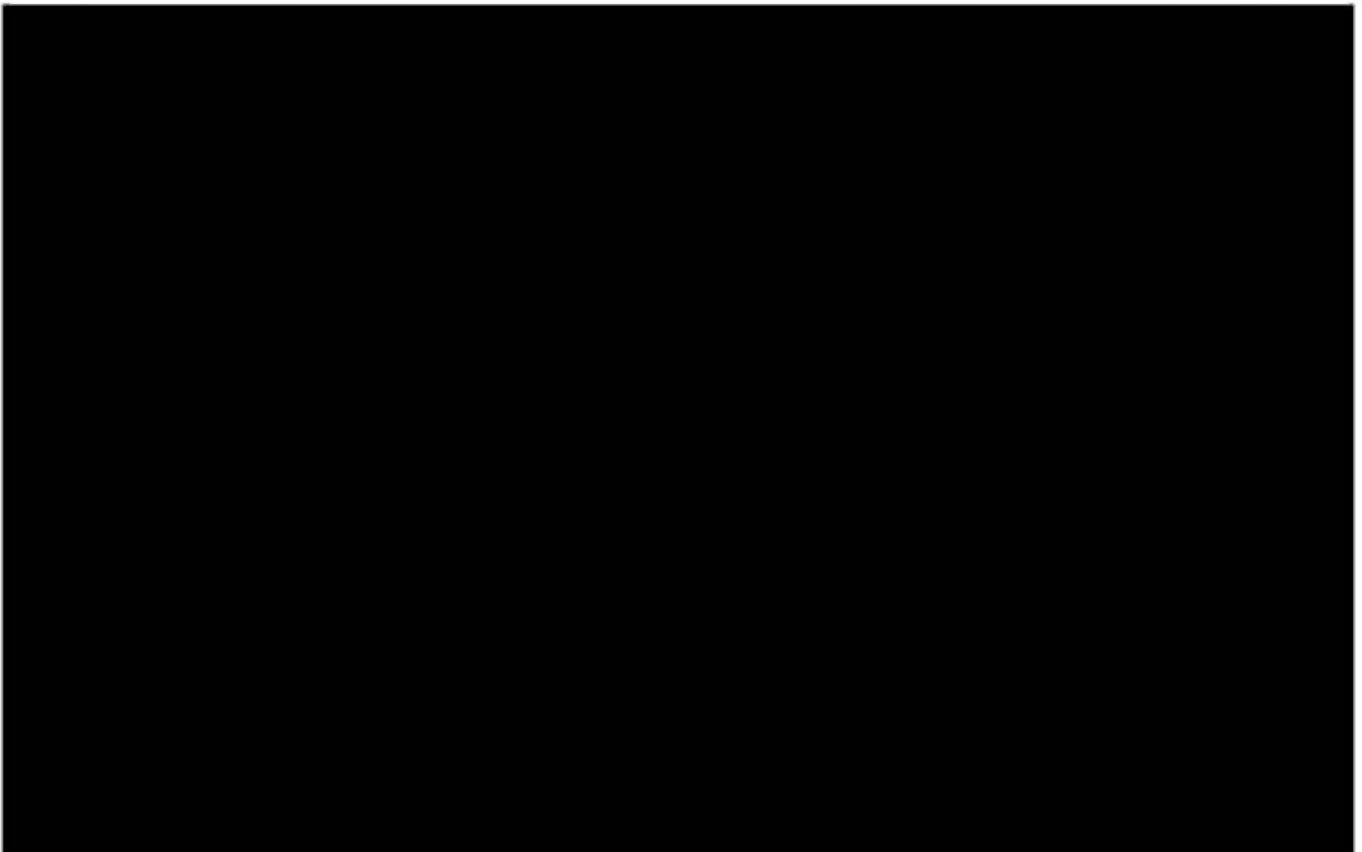


Abwägung der eingegangenen internen Stellungnahmen
Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 10.10.2016

Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinien 2/3

Umbau Ebertplatz

INHALT



ABWÄGUNGSVERMERK

██████████
vom 11.10.2016

Gegen die vorgelegte Planung bestehen keine Einwände.

GF/PB: Wird zur Kenntnis genommen.

██████████

Keine Stellungnahme eingegangen

██████████

Keine Stellungnahme eingegangen

██████████

Keine Stellungnahme eingegangen

██████████

Keine Stellungnahme eingegangen

██████████
vom 16.11.16
(Punkte 1.-6.)

zu der o.a. Planverschickung werden folgende ██████████
abgestimmte Anmerkungen abgegeben:

- 1. Die Breiten der Radfahrstreifen sollten möglichst durchgängig mit 2,25 m (inkl. Markierung) bemessen werden. Dies wird die neue Regelbreite gemäß ReStra werden. Dies ist in der Planung (noch) nicht überall der Fall.*

GF/PB: Zu 1: Eine Breite von 2,25 m wird bei ausreichenden Platzverhältnissen vorgesehen. Aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen wurde in den übrigen Bereichen eine einheitliche reduzierte Breite von 1,85 m gewählt.

- 2. Der Anschluss aus Richtung des Erschließungsgebietes „Trabrennbahn Bahrenfeld“ sollte planerisch ausformuliert werden. Es ist derzeit nicht nachvollziehbar, wie der (Rad-)Verkehr aus dem Gebiet nach links in Richtung Osten einbiegen soll.*

GF/PB: Zu 2.: Der zukünftige Einmündungsbereich in die Luruper Chaussee wird in einem Ausschnitt des Lageplanes nachrichtlich dargestellt und mit den Unterlagen zur Schlussverschickung verteilt. Durch das Ergebnis des Wettbewerbs („Wohnen am Volkspark“) können noch Änderungen der Straßenanbindung erfolgen.

- 3. Radverkehr, der aus Richtung Osten nach Süden abbiegt, sollte nicht auf den Busfahrstreifen bzw. in die Busanlage, sondern direkt in den weiterführenden Radfahrstreifen eingeleitet werden.*

GF/PB: Zu 3.: Radfahrer und Busse erhalten nacheinander geschaltete Freigabezeiten. Die Furt über die Luruper Chaussee wird durchgehend markiert und vor der Sonderfläche des Busverkehrs getrennt, so dass der Radfahrer direkt in den nachfolgenden Radfahrstreifen geführt wird.

2. *Wo sinnvoll und möglich, sollten einige Fahrradabstellplätze ergänzt werden.*

GF/PB: Zu 4.: Auf der Nebenfläche vor den Einzelhandelsgeschäften werden 15 Fahrradbügel mit 30 Abstellplätzen aufgestellt. Im Verlauf der Luruper Chaussee im Bereich der beiden Einmündungen Ebertallee werden insgesamt 23 Fahrradbügel (46 Abstellplätze) aufgestellt.

5. *zum Erläuterungsbericht:*

a. 2.3 *Belastungswerte (besser: Kfz-Verkehrsstärken): Zunächst sollten die aktuellen Pegelwerte für Luruper Chaussee (27.000 Kfz/24h bei 5 % SV-Anteil) und Ebertallee (10.000 Kfz/24h bei 8 % SV-Anteil) genannt werden, ggf. mit einer Tendenz gegenüber den Vorjahren (siehe <http://www.hamburg.de/bwvi/start-verkehrsbelastung/>).*

b. 2.3 *Belastungswerte: Die Kfz-Verkehrsstärke in der Ebertallee am Tag der Knotenzählung lag nach unserer Berechnung bei 8.600 Kfz/24h. Hilfreich wäre eine Darstellung der Verkehrsstärken an einem ganzen Werktag (analog Abb. 2 bis Abb. 4 für die Spitzenstunden).*

GF/PB: Zu 5.a-b: Fehlende Angaben werden ergänzt.

5. c. 3.2.1 *Kfz-Verkehr: Hier fehlen Aussagen zur Prognose (Mehrverkehre durch Rahmenplangebiet Bahrenfeld-Nord, Verkehrsverlagerungen durch Haupterschließungsstraße, siehe <http://www.hamburg.de/bwvi/vu-bahrenfeld-nord>). Der jetzt geplante Ausbau soll auch diese zukünftigen Verkehre abwickeln können, d. h. der Nachweis der Leistungsfähigkeit sollte (auch) hierfür*

erbracht werden.

GF/PB: Zu 5.c: Im Rahmen einer Voruntersuchung „Metro-Buslinien 2 und 3: Machbarkeitsstudie zur Busbeschleunigung im Streckenabschnitt Luruper Chaussee – Bahrenfelder Chaussee - Stresemannstraße zwischen Stadionstraße und Kieler Straße“ (08/2013) wurde u.a. für den Knotenpunkt Luruper Chaussee / Ebertallee eine ausreichende Leistungsfähigkeit ohne und mit verlängertem Holstenkamp sowie vollständiger Bebauung Mitte Altona und Bahrenfeld Nord anhand von Analyse- bzw. Prognosebelastungswerten nachgewiesen. Die Ergebnisse sind, basierend auf Grundlage der HBS-Bewertungsmethodik, im Erläuterungsbericht auf Seite 15 ff. zusammengefasst.

6. zum Lageplan:

Die Haupterschließungsstraße ("verlängerter Holstenkamp") ist nur außerhalb des unmittelbaren Planungsbereiches dargestellt. Diese – und in den Überlegungen u. W. bereits berücksichtigte – absehbare Planung sollte bereits jetzt in vollem Umfang nachrichtlich dargestellt werden (als separater Plan bzw. Ausschnitt auf dem Lageplan).

GF/PB: Zu 6.: Wird gefolgt.

█

Keine Stellungnahme eingegangen

█

Keine Stellungnahme eingegangen

█

Keine Stellungnahme eingegangen

█ vom 12.10.16

Keine Anmerkung.

GF/PB: Wird zur Kenntnis genommen.

█

Keine Stellungnahme eingegangen

17.11.16
(Punkte 1.-5.)

Von der Maßnahme sind folgende Lichtsignalanlagen betroffen:

- Kn. 421, LSA Luruper Chaussee/ Kielkamp
- Kn. 450, LSA Luruper Chaussee/ Ebertallee

Zu LSA 421 (Abbildung 1)

1. Der LSA-Schaltschrankstandort muss aufgrund der geänderten Gehwegbreite verlegt werden, da laut Plan nur noch 3m Gehweg zur Verfügung steht. In der Anlage ist ein Vorschlag für einen möglichen neuen LSA-Schaltschrankstandort eingezeichnet.



Abbildung 1

GF/PB:

Zu 1.: Der vorgeschlagene Standort ist nicht umsetzbar, da zum einen in dem neuen Gehweg die Leitungsträger ihre Leitungstrassen erhalten. Zum anderen wird bei Umsetzung der Anbindung „Verlängerung Holstenkamp“ an die Luruper Chaussee ein erneutes Versetzen des LSA-Schaltchranks notwendig, da sich der angegebene Standort im Fahrbahnbereich der „Verlängerung Holstenkamp“ befindet.

Daher wird ein neuer Standort in der Nebenfläche zur Einmündung Kielkamp festgelegt.

Zu LSA 450 (Abbildung 2):

2. An dieser LSA ist davon auszugehen, dass eine größere Schrankkombination gestellt werden muss. Der im Plan eingezeichnete neue Schaltschrankstandort ist aufgrund der Baumnähe und dem eingeschränkten Gehwegbereich ungünstig. In der Anlage sind zwei mögliche Standortvor-

schläge eingezeichnet.

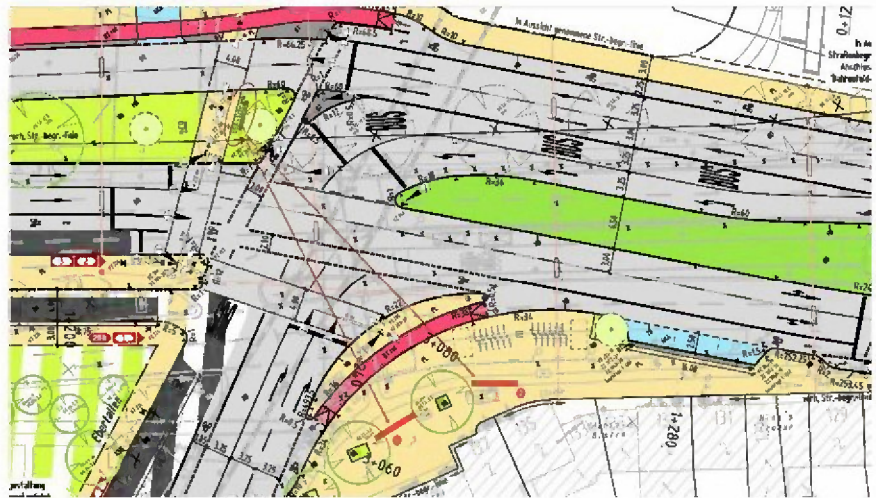


Abbildung 2

GF/PB: Zu 2.: Der LSA-Schaltschrank wird auf den östlich eingezeichneten Standort versetzt.

- 3. Im Bereich der alten Fahrbahn sind neue Verkehrsinseln mit Auslegermasten geplant. Aufgrund der Lage ist eine Probeaufgrabung im Vorfeld zur Baumaßnahme nicht möglich. Verzögerungen bei der Maststellung müssen berücksichtigt, bzw. sollten Alternativlösungen erarbeitet werden.*

GF/PB: Zu 3.: Für die Umsetzung der Maßnahme werden große zusammenhängende Baufelder eingerichtet. Somit sind bei Bedarf notwendige Probeaufgrabungen problemlos in den Bauablauf integrierbar.

- 4. Bitte berücksichtigen Sie für beide Knoten, dass eine endgültige Planung der Schaltschrankstandorte erst auf Basis der Trassenpläne erfolgen kann.*

GF/PB: Zu 4.: Im Rahmen der Leitungstrassenplanung sind die eingetragenen neuen Standorte der LSA-Schaltchränke mit den beteiligten Dienststellen bereits abgestimmt worden.

- 5. Die Planung von Schaltschrankstandorten erfolgt nach den Richtlinien „Mindestabstände LSA-Schaltschrank LSBG“, die als Anlage angefügt ist.*

GF/PB: Zu 5.: Wird berücksichtigt.

██████████ vom 26.10.16
(Punkte 1.-4.)

1. *Gemäß dem vorliegenden Unterlagen sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) auszuführen:*

- *Liefern und stellen von 5x GM 12,5m einschließl. Kofferleuchten (1x100W)*
- *Liefern und stellen von 11x AM 11,8m/3,35m einschließl. Kofferleuchten (1x100W)*
- *Liefern und stellen von 7x AM 9,5m/2,8m einschließl. Langfeldleuchten (1x58W)*
- *Liefern und stellen von 1x AM 7,5m/2,2m einschließl. Langfeldleuchten (1x36W)*
- *Liefern und stellen von 9x AM 6,0m einschließl. Kofferleuchten (1x70W) (FGÜ-Optik)*
- *Demontage von 13x Seilanlagen einschließl. Langfeldleuchten*
- *Demontage von 1x AM 9,5m einschließl. Langfeldleuchte*
- *Liefern und stellen von 5x Seilanlagen einschließl. Langfeldleuchten*

GF/PB:

Zu 1: Gegenüber der Erstverschickten Planung haben sich folgende Änderungen in der öffentlichen Beleuchtung ergeben:

- Liefern und stellen von 7 x GM 12,5 m
- Liefern und stellen von 7x AM 11,8 m
- Liefern und stellen von 13x AM 9,5 m

Ein AM 7,5 m entfällt. Die benötigte Anzahl der AM 6,0 m bleibt unverändert. Der Umfang der Demontearbeiten ändert sich nicht.

2. *Die Warteflächen der Bushaltstellen der Buslinie 1, 2 und 3 am Ebertplatz (Fläche zwischen Luruper Chaussee und dem neuen Kreis) werden mitbeleuchtet. Sollten die Warteflächen durch die Platzbeleuchtung (separate Planung durch Freiraumplaner) beleuchtet werden, könnte die ÖB anders gestaltet werden. Bitte informieren Sie uns, wie die Beleuchtung dieses Bereiches realisiert wird. Die anderen Anmerkungen zur Planung sind aus den Lageplänen zu entnehmen.*

GF/PB:

Zu 2.: Mit der Freianlagenplanung wurde ██████████ beauftragt. Das Büro erarbeitet auch ein Beleuchtungskonzept. Eine Abstimmung mit LSBG – S4 (ÖB) ist erfolgt. Die ÖB-Planung wurde fortgeschrieben.

2. *Die Kosten für die Einrichtung der ÖB im Planungsgebiet*

werden im Rahmen der Schlussverschickung genannt.

GF/PB: Zu 3.: Wird zur Kenntnis genommen.

3. Weitere ÖB-Lichtpunkte sind von der o.g. Maßnahme den uns vorliegenden Unterlagen nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden (...)

GF/PB: Zu 4.: Falls die o.a. Punkte eintreten, wird LSBG – S4 (ÖB) informiert.

Keine Stellungnahme eingegangen

Keine Stellungnahme eingegangen