



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

GF/PB
Projekt Busbeschleunigung

Hamburg, den 12.04.2016

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

mit der Bitte um den Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO (s. Anlage 5)

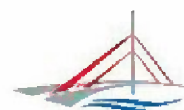
Projekt: Busbeschleunigung Metrobuslinie 6, Papenhuder Straße einschl. LSA, Neuordnung des Straßenraumes

Schlussverschickung

1. Verschickung GF/PB vom 07.01.2016

Anlagen:

1. Erläuterungsbericht
2. Abwägungsvermerk
3. Übersichtsplan Maßstab 1:5.000 Zeichnungs-Nr.: 13/921-02-01
4. Lagepläne Maßstab 1:250 Zeichnungs-Nr.: 13/921-04-01 - 04
5. Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Anliegend erhalten Sie die Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung der Baumaßnahme Busbeschleunigung Metrobuslinie 6, Papenhuder Straße einschließlich LSA, Neuordnung des Straßenraumes.

Einzelheiten der Planung entnehmen Sie bitte dem anliegenden Erläuterungsbericht und den Plänen. In dem beigefügten Abwägungsvermerk haben wir die zur Erstverschickung eingegangenen Stellungnahmen aufgeführt und abgewogen.

Die Straßenverkehrsbehörde hat mit den Schreiben vom 17.03.2016  die in den Lageplänen eingetragenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gemäß StVO angeordnet.

Für Teile des Baubereiches (hauptsächlich Fahrbahnbereiche) bestehen keine Hinweise auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger, vergrabene Munition, Kampfstoffe oder Waffen. Es handelt sich um Flächen, die nach Fernerkundung / Luftbildauswertung freigegeben werden konnten. Dort sind keine Sondierungen erforderlich.

Für Teilbereiche (hauptsächlich in den Nebenflächen) besteht Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. In diesen Bereichen sind Sondierungen erforderlich. Diese werden baubegleitend erfolgen. Für Flächen, die noch nicht vom Kampfmittelräumdienst untersucht worden sind, wurde eine Luftbildauswertung beantragt.

Die Maßnahme wurde vom Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg am 18.01.2015 zur Kenntnis genommen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Für Planung, Entwurf und Bauausführung der Baumaßnahme ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung GF / PB bzw. Fachbereich Baudurchführung – S 3 – zuständig.

Die vorliegende Planung ist abgeschlossen und wird hiermit

schlussverschickt.



Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahmen: Busbeschleunigungsprogramm, Metrobuslinie 6 Teilbaumaß-

nahmen: Papenhuder Straße einschl. LSA, Neuordnung des Straßenraums

Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung.....	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	2
2.3	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
2.4	Verkehrsbelastung.....	3
2.5	Straßenentwässerung	4
2.6	Ruhender Verkehr	4
2.7	Öffentlicher Personennahverkehr	5
2.8	Radverkehr	5
2.9	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	5
2.10	Straßenbegleitgrün	6
3	Geplanter Zustand	6
3.1	Planungsansatz	6
3.2	Variantenuntersuchungen	6
3.3	Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	7
3.4	Lichtsignalanlagen.....	7
3.5	Fußgänger- und Radverkehrsführung	9
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr	10
3.7	Ruhender Verkehr	10
3.8	Höhenanpassung und Straßenentwässerung.....	10
3.9	Barrierefreiheit.....	11
3.10	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	11
3.11	Grün- und Baumpflanzungen.....	11
3.12	Straßenmöblierung	11
3.13	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	12
3.14	Anliegerbetroffenheiten	12
4	Planungsrechtliche Grundlagen	12
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	12
6	Umsetzung der Planung	12
6.1	Grunderwerb	12
6.2	Kampfmittelräumdienst.....	12
6.3	Wirtschaftlichkeit.....	12
6.4	Finanzierung	13
6.5	Entwurfs- und Baudienststelle	14
6.6	Realisierungstermin	14

1 Anlass der Planung

Im Zusammenhang mit dem Busbeschleunigungsprogramm der FHH ist geplant durch verkehrsplanerische und -technische Maßnahmen die Reisezeitverluste der Metrobuslinie 6 in der Papenhuder Straße und im Hofweg zu minimieren, die Kapazität der Metrobuslinie und den Komfort für den Fahrgast zu erhöhen. Zudem soll die Effektivität auf der Linie durch eine Verstärkung der Taktfolge erhöht werden.

Aus diesen Gründen soll der Straßenzug Hofweg - Papenhuder Straße zwischen Averhoffstraße und Mundsburger Damm umgebaut werden und die Bushaltestellen in diesem Bereich modernisiert werden. Zusätzlich sollen die Knotenpunkte Hofweg / Papenhuder Straße / Uhlenhorster Weg und Mundsburger Brücke (Mundsburger Damm / Papenhuder Straße / Armgartstraße) umgebaut werden.

Bei den Umplanungen soll zudem der Radverkehr mit den beiden dort kreuzenden Velorouten 5 und 6 besonders berücksichtigt werden.

Im Juli 2014 hat es bereits eine 1. Verschickung von Planunterlagen gegeben. Auf Grund des erheblichen Widerstands von Bürgerinitiativen wurde die Planung noch einmal aufgerollt und durchlief 2015 einen, durch den Bezirk Hamburg-Nord durchgeführten, Beteiligungsworkshop, an dem die Initiativen und die Lokalpolitik beteiligt waren. Die Vorzugsvariante, die als Ergebnis des Workshop erstellt wurde, war Grundlage für die erneute 1. Verschickung der Planung im Januar 2016.

Die Stellungnahmen der angeschriebenen Träger der öffentlichen Belange führten nach intensiver Abwägung und Gesprächen zu einigen Anpassungen und Veränderungen. Die endgültige Planung zur Schlussverschickung wird im Folgenden beschrieben.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Hofweg, die Papenhuder Straße und der Mundsburger Damm liegen im Hamburger Stadtteil Uhlenhorst im Bezirk Hamburg-Nord. Der Straßenzug Hofweg-Papenhuder Straße als Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung verbindet die Stadtteile Winterhude im Norden und Hohenfelde im Süden und wird als Ausweichstrecke für die Sierichstraße/ Herbert-Weichmann-Straße genutzt, die im Richtungswechselbetrieb betrieben wird.

Die Knotenpunkte Papenhuder Straße / Hofweg / Uhlenhorster Weg und Papenhuder Straße / Mundsburger Damm sind lichtsignalregelt.

Der Uhlenhorster Weg West, die Hartwicusstraße Mitte, sowie die Armgartstraße sind Einbahnstraßen.

Unmittelbar nördlich der Einmündung Hartwicusstraße befindet sich in der Papenhuder Straße ein Fußgängerüberweg.

Der Mundsburger Damm ist eine vierstreifige Hauptverkehrsstraße und verläuft zwischen Schwanenwik im Westen und dem Friedrich-Schütter-Platz (U Mundsburg) im Osten. Vom Mundsburger Damm gehen im betrachteten Abschnitt östlich die Armgartstraße und die Hartwicusstraße Ost sowie westlich die Hartwicusstraße Mitte und nördlich die Papenhuder Straße ab. Von der Papenhuder Straße aus zweigt die Hartwicusstraße West in Richtung Schwanenwik ab.

Die Mundsburger Brücke überspannt den Mundsburger Kanal, der den Kuhmühlenteich mit der Außenalster verbindet. Dieser Bereich steht unter Denkmalschutz und ist von der Gestaltung her besonders zu berücksichtigen.

Am Knoten Mundsburger Brücke treffen die beiden Velorouten 5 und 6 zusammen, welche den Mundsburger Damm queren. Die Veloroute 5 verläuft stadteinwärts über den Mundsburger Damm und die Mundsburger Brücke in Richtung Alster und stadtauswärts über die Hartwicusstraße West und den Mundsburger Damm in Richtung Hamburger Straße. Die Veloroute 6 verläuft stadteinwärts entlang der Hartwicusstraße Ost über die Mundsburger Brücke und den

Mundsburger Damm in Richtung Alster, stadtauswärts verläuft sie über die Hartwicusstraße West, Mundsburger Brücke, Mundsburger Damm und die Hartwicusstraße Ost.

2.2 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Bebauung in der Papenhuder Straße bzw. im Hofweg besteht zum größten Teil aus mehrgeschossigen Gebäuden, die im Erdgeschoß zumeist kleinere Läden und Restaurants und in den Obergeschossen Wohn- bzw. Büronutzung aufweisen. Dies gilt auch für die Westseite des Mundsburger Dammes. Nordöstlich des Knotens Mundsburger Brücke ist eine Tankstelle vorhanden. Direkt an der Haltestelle Mundsburger Brücke stadteinwärts am Rande der Parkanlage befindet sich ein Eiscafé in einem Pavillon. Auch die Kasematten auf der Westseite der Mundsburger Brücke werden als Räumlichkeiten von einem Café genutzt.

Auf der Ostseite des Hofwegs befindet sich eine Ladenzeile, die von einem privaten Gehweg erschlossen wird, der durch eine ca. 50 cm hohe Mauer vom öffentlichen Gehweg getrennt ist. Am südlichen Ende des Hofwegs befindet sich ein Supermarkt. In der Papenhuder Straße sind mehrere Arztpraxen vorhanden. In Haus Nr. 26 ist eine KiTa untergebracht.

Etliche Gebäude in der Papenhuder Straße sowie die Mundsburger Brücke sind als Baudenkmale eingetragen.

2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Hofweg

Die Fahrbahn des Hofweges im betrachteten Abschnitt ist in einer Breite von ca. 9,0-10,0 m bituminös befestigt und mit Granithochborden eingefasst. Die Nebenflächen bestehen beidseitig aus Grün- bzw. Parkstreifen, Sicherheitsstreifen sowie Gehwegen.

Entlang des Hofweges stehen auf der Westseite große Bäume, z. T. sehr dicht an der Fahrbahn. Zwischen den Bäumen wird in Längsaufstellung geparkt. Auf der Ostseite schließt sich an die Fahrbahn ein durchgehender Längsparkstreifen an. Die Längsparkstände (ca. 2,0 m breit) sind mit Granitkleinpflaster, Granitgroßpflaster oder Betonwabensteinpflaster befestigt.

Die Gehwege, die sich an die Parkstände bzw. Grünstreifen anschließen, sind auf der Westseite in einer Breite von 2,5-3,0 m mit Betongehwegplatten befestigt. Auf der Ostseite sind etwa 4,0 m breite Gehwege zwischen dem Parkstreifen und der mit einer Mauer eingefassten Straßenbegrenzungslinie vorhanden. Anschliessend befindet sich auf privaten Grund eine, durch eine ca. 50 cm hohe Mauer und ein Geländer abgetrennte, Promenade.

Papenhuder Straße

Die asphaltierte Fahrbahn der Papenhuder Straße weist eine Breite von ca. 9,0-10,0 m auf. Sie ist mit Granit- bzw. Betonhochborden zu den Nebenflächen abgegrenzt.

Zum Mundsburger Damm weitet sich die Fahrbahn der Papenhuder Straße auf. Dort befinden sich zwei Rechtsabbiegefahrstreifen sowie eine Bushaltestelle am Fahrbahnrand in Richtung Mundsburger Damm und ein Bus-Fahrstreifen in Richtung Norden. In diesem Fahrstreifen befindet sich die Haltestelle Mundsburger Brücke stadtauswärts. Beide Haltestellen sind in einer Breite von ca. 3,0 m mit Beton befestigt,

Zwischen der Papenhuder Straße und der Hartwicusstraße (West) verläuft diagonal durch die Nebenflächen im Bereich der Mundsburger Brücke eine ca. 5,0 m breite Nebenfahrbahn, die mit Granitgroßpflaster befestigt ist. Diese Nebenfahrbahn ist Taxen vorbehalten und als Einbahnstraße in Richtung Westen ausgeschildert.

Entlang der Papenhuder Straße stehen beidseitig der Fahrbahn ebenfalls große Bäume. Auf der Westseite wird zwischen den Bäumen in Längsaufstellung geparkt. Auf der Ostseite der Papenhuder Straße wurden im Bereich der baulich hergestellten Längsparkstände zusätzlich Bereiche auf der Fahrbahn abmarkiert, so dass dort in 60°-Schrägaufstellung geparkt werden kann. Die Längsparkstände sind mit Granitkleinpflaster, Granitgroßpflaster oder Betonwabensteinpflaster befestigt.

Die an den Grünstreifen bzw. Längsparkstreifen angrenzenden Flächen für die Fußgänger und Radfahrer sind derzeit inhomogen befestigt. Die Radwege (nicht benutzungspflichtig) sind z.T. im Bereich von Bäumen mit einer wassergebundenen Decke versehen. Vor allem die Befestigungen der Radwege befinden sich in einem schlechten Zustand mit Schlaglöchern, Unebenheiten und Bruchstellen. Die Gehwege auf der Westseite haben z. T. eine Breite von nur 1,0 m auf öffentlichem Grund. Auf der Ostseite befinden sich die Gehwege auf fast gesamter Länge auf öffentlich genutztem Privatgrund.

Mundsburger Damm

Der Mundsburger Damm ist im betrachteten Bereich in einer Breite von ca. 13,0-16,0 m asphaltiert und mit Granitbordkanten eingefasst. Er ist vierspurig ausgebaut. In beide Richtungen führen jeweils zwei Fahrstreifen. Die Fahrstreifen haben eine Breite von ca. 3,5 m und sind mit Betonhochborden eingefasst. Im Bereich der Einmündung Papenhuder Straße weitet sich die Fahrbahn stadtauswärts um einen Linksabbiegestreifen für Busse in die Papenhuder Straße auf. Das Abbiegen aus dem Mundsburger Damm in die Papenhuder Straße ist nur den Linienbussen gestattet.

Die südöstlichen Nebenflächen bestehen aus einem Sicherheitstrennstreifen (Betongehwegplatten), einem benutzungspflichtigen Radweg (Betonsteinpflaster) und einem Gehweg (Betongehwegplatten). Nordöstlich der Mundsburger Brücke liegt die stadtauswärtsgerichtete Busbucht der Haltestelle Mundsburger Brücke für die Linien 172, 173 und 37. Diese Bucht ist in einer Breite von ca. 3,0 m mit Granitgroßpflaster befestigt und mit Granitbordkanten eingefasst. Unmittelbar gegenüber auf der anderen Straßenseite liegt die stadteinwärtsgerichtete Haltestelle. Diese ist in einer Breite von ca. 3,0 m und einer Länge von ca. 32,0 m mit Beton befestigt. Im Bereich der Haltestelle stadteinwärts bestehen die Nebenflächen aus einem 0,7 m schmalen „Aufstellbereich“ (Betongehwegplatten), einem ca. 1,2 m breiten Radweg (Betonsteinpflaster) und einem ca. 2,2 m breiten Gehweg (Betongehwegplatten).

Zwischen Mundsburger Damm, Hartwicusstraße Mitte und Papenhuder Straße befindet sich eine kleine Parkanlage mit einigen Bäumen, Parkbänken und grandbefestigten Gehwegen.

2.4 Verkehrsbelastung

Die durchschnittliche Verkehrsstärke DTWw im Fahrbahnquerschnitt des Mundsburger Damms nördlich der Mundsburger Brücke beträgt ca. 37.500 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von ca. 3 % und südlich der Brücke ca. 46.300 Kfz/24h. In der Papenhuder Straße beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTWw ca. 5.600 Kfz/24h (7 %) und in der Armgartstraße ca. 4.100 Kfz/24h (4 %). Grundlage ist eine Verkehrszählung vom 24.09.1997.

Die Verkehrsstärke im Fahrbahnquerschnitt Hofweg beträgt nördlich des Knotenpunktes Hofweg/ Papenhuder Straße/ Uhlenhorster Weg ca. 9.100 Kfz/24h (5 %), im Süden dieses Knotenpunktes in der Papenhuder Straße beträgt sie ca. 6.200 Kfz/24h (7 %). In der Papenhuder Straße fahren ca. 5.200 Kfz/24h in Richtung Süden und ca. 1.000 Kfz/24h in Richtung Norden. Der Uhlenhorster Weg West weist eine Verkehrsbelastung im Fahrbahnquerschnitt von ca. 3.800 Kfz/24h (3 %) auf. Der Uhlenhorster Weg Ost liegt bei einer Verkehrsstärke im Fahrbahnquerschnitt von ca. 2.200 Kfz/24h (1 %). Diese Zahlen stammen aus einer Zählung vom 14.06.2012.

Einfluss auf die Verkehrsbelastung im Hofweg hat auch der Richtungswechselbetrieb in der parallel verlaufenden Herbert-Weichmann-Straße / Sierichstraße, so dass die vormittags ein erheblicher Linksabbiegestrom aus dem Uhlenhorster Weg in den Hofweg zu verzeichnen ist.

2.5 Straßentwässerung

Die Straßentwässerung erfolgt im zu überplanenden Bereich über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen zum größten Teil in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Quermeigung in Richtung Fahrbahn.

2.6 Ruhender Verkehr

Auf gesamter Länge des Hofweges befinden sich beidseitig Längsparkstände. In der Papenhuder Straße wird auf der Westseite in Längsaufstellung und auf der Ostseite in Schrägaufstellung geparkt. Zudem wird häufig vor den Bäumen auf der Fahrbahn trotz ausgeschildertem, eingeschränktem Halteverbot geparkt. Im Mundsburger Damm sind im betrachteten Abschnitt keine Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum vorhanden. Das Halten am Fahrbahnrand ist verboten.

Zwischen der Hartwicusstraße West und der Papenhuder Straße befindet sich eine Nebenfahrbahn, die den Taxen vorbehalten ist.

Es sind einige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradabstellbügeln im öffentlichen Bereich vorhanden. Aufgrund des großen Bedarfs an Fahrradabstellmöglichkeiten werden auch Baumschutzbügel und Schilderpfosten zum Abstellen von Fahrrädern genutzt.

2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Hofweg und die Papenhuder Straße werden von Bussen der Metrobuslinie 6 (U Borgweg - U Feldstraße) befahren. Im Mundsburger Damm fahren Busse der Stadtbuslinien 172 und 173 sowie der Schnellbuslinie 37 und der Nachtbuslinie 607.

Im Hofweg befinden sich die Haltestellen Averhoffstraße. Die beiden Haltestellen sind als Busbuchten ausgebildet und wurden erst vor 5 Jahren durch das Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Hamburg-Nord erneuert. An beiden Haltestellen kann ein Gelenkbus halten.

Im Mundsburger Damm liegen die beiden Busbuchten der Haltestelle Mundsburger Brücke für die Schnellbuslinie 37 und die Nachtbuslinie 607. Diese sind von ihrer Länge so dimensioniert, dass ein Gelenkbus oder zwei Standardbusse halten können.

In der Papenhuder Straße kurz vor der Einmündung in den Mundsburger Damm liegen die beiden Haltestellen Mundsburger Brücke für die Metrobuslinie 6. Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich am Fahrbahnrand und ist von ihrer Länge sehr knapp für einen Gelenkbus dimensioniert. Die Haltestelle stadteinwärts liegt in einer eigenen Fahrspur und kann einen Gelenkbus aufnehmen.

Die Busse der Linien 172 und 173 halten in der Armgartstraße und starten an der Haltestelle Mundsburger Brücke.

Es sind an allen Bushaltestellen Fahrgastunterstände vorhanden.

Die Linie 6 hält in der Hauptverkehrszeit alle 3 Minuten an den Haltestellen im Hofweg und in der Papenhuder Straße. Die Linien 172 und 173 fahren zur Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt, die Schnellbuslinie 37 im 10-Minuten-Takt. Die Nachtbuslinie fährt siebenmal in der Nacht zwischen 1.00 Uhr und 4.30 Uhr.

Zu den Spitzenzeiten zwischen 15.00 und 20.00 Uhr halten bis zu 20 Busse je Richtung und pro Stunde an den Haltestellen in der Papenhuder Straße und im Hofweg.

2.8 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf dem Hofweg von Norden kommend bis zur Averhoffstraße auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Zwischen Averhoffstraße und Uhlenhorster Weg muss er im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Kurz vor der Kreuzung Uhlenhorster Weg wird der Radfahrende auf nicht benutzungspflichtige Radwege geführt. Diese haben in der Papenhuder Straße eine Breite von 90 - 100 cm und liegen damit deutlich unter den Mindestmaßen der Regelwerke.

Im Mundsburger Damm werden die Radfahrenden über benutzungspflichtige Radwege mit 1,20 m (stadteinwärts) bzw. 2,0 m Breite geleitet.

Auf der Veloroute 6 wird der Radverkehr stadteinwärts von der Hartwicusstraße Ost kommend über die linke Seite des Mundsburger Damms geführt und muss an der Mundsburger Brücke sowohl den Mundsburger Damm als auch die Papenhuder Straße gesondert an der Lichtsignal-

anlage (LSA) queren. Stadtauswärts führen die Velorouten 5 und 6 von der Hartwicusstraße West über den Radweg der Papenhuder Straße zur Mundsburger Brücke, wo wiederum beide Straßen an der LSA gequert werden müssen. Die signalisierte Furt über den Mundsburger Damm wird also von den Velorouten weitgehend in beiden Richtungen genutzt.

2.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt in der Papenhuder Straße über eine Spannseilbeleuchtung. Im Knotenpunktbereich ist ein Auslegermast auf der Mundsburger Brücke West angeordnet. Im Hofweg stehen Auslegermasten mit Langfeldleuchten in den westlichen Nebenflächen, im Mundsburger Damm befinden sich Auslegermasten mit Kofferleuchten in den östlichen Nebenflächen.

Im Bereich des Hofweges, der Papenhuder Straße sowie der Mundsburger Brücke befindet sich keine wegweisende Beschilderung.

2.10 Straßenbegleitgrün

Beidseitig stehen entlang der Papenhuder Straße große Bäume (vorwiegend Linden). Im Hofweg sind auf der Westseite Bäume vorhanden. Diese stehen z. T. sehr dicht am Fahrbahnrand. Es ist eine Vielzahl von Bäumen vorhanden, die dafür sorgen, dass die Papenhuder Straße als Allee wahrgenommen werden kann. Im Dreieck zwischen der Papenhuder Straße, der Hartwicusstraße Ost und dem Mundsburger Damm befindet sich eine Grünfläche bzw. kleine Parkanlage mit einer Vielzahl von Bäumen. Zwischen Papenhuder Straße, der Hartwicusstraße West und Mundsburger Kanal stehen weitere drei Bäume (2 Linden und eine größere Platane).

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Maßnahme ist es, den Busverkehr zu verstetigen, die Fahrtzeiten zu verkürzen und den Komfort auf der Strecke und in den Haltestellen für den Fahrgast zu erhöhen. Zudem ist es notwendig, die Bushaltestellen der M6 für die Aufnahme von Großraumbussen vorzubereiten.

Um den Busverkehr zu beschleunigen, werden die Knotenpunkte kompakter gestaltet. Dadurch können leistungsfähigere Signalzeitenprogramme verwirklicht werden. Gleichzeitig werden die Lichtsignalanlagen mit Busbeschleunigungsmodulen ausgestattet.

Die Bushaltestellen im Hofweg, in der Papenhuder Straße und im Mundsburger Damm werden z.T. für die Aufnahme eines Großraumbusses verlängert, dem Stand der Technik entsprechend ausgestattet und in ihrer Länge und in den Ein- und Ausfahrtsbereichen PLAST-gerecht ausgebaut.

Zusammen mit dem Umbau sollen die Verkehrsverhältnisse für den Radfahrenden verbessert werden. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass über die Kreuzung an der Mundsburger Brücke zwei Velorouten verlaufen. Daher wird eine neue signalisierte Querung für Radfahrende und Fußgänger über den Mundsburger Damm nördlich der Hartwicusstraße eingerichtet.

Im Hofweg werden zwischen Averhoffstraße und Uhlenhorster Weg beidseitig Schutzstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. In der Papenhuder Straße wird auf gesamter Länge zwischen dem Uhlenhorster Weg und der Mundsburger Brücke auf der Westseite ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn angeordnet und die Radwege in den Nebenflächen zurückgebaut. Durch die Einrichtung der Schutzstreifen soll gleichzeitig das unrechtmäßige Parken auf der Fahrbahn stadteinwärts verhindert werden. Dadurch werden die Behinderungen für den Busverkehr minimiert. Die Gehwege sowie Sicherheitstrennstreifen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

3.2 Variantenuntersuchungen

Im Vorwege der verkehrstechnischen Planung wurden mehrere Varianten aufgestellt, deren Vor- und Nachteile abgewogen und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, der Hochbahn und der BWVI durchgesprochen. So wurde u. a. überlegt, eine gemeinsame Haltestelle am Mundsburger Damm südlich der Papenhuder Straße für die M6, die 37 und optional die 172 ein-

zurichten. Aufgrund der Verkehrsführung und des großen Eingriffes in den Baumbestand am Mundsburger Damm Ost wurde dies verworfen.

In einer weiteren Variante wurde geprüft, die vorhandene Haltestelle stadteinwärts soweit zu verlängern, dass hier die genannten Buslinien halten könnten. Dies wurde in der 1. Verschickung im Juli 2014 dargelegt. Ursprünglich wurde hier vorgesehen, in der Papenhuder Straße beidseitig Schutzstreifen anzulegen. Dies hätte die Umwandlung der Schrägparker in Längsparker auf der Ostseite unter Verlust von 35 Parkständen zur Folge gehabt.

Aufgrund der starken Aufmerksamkeit und Proteste bezüglich der Parkraumverluste und Baumfällungen, die das Projekt in der Öffentlichkeit und in der Lokalpolitik hervorbrachte, wurde ein Beteiligungsworkshop, mit Beteiligung auch der örtlichen Initiativen, durchgeführt. Die Grundsätze der Vorzugsvariante des Workshops führten zu einer einvernehmlichen Planungslösung, die im Januar 2016 als erneute 1. Verschickung die Träger der öffentlichen Belange beteiligte.

Im Wesentlichen beinhaltet das Ergebnis die Beibehaltung des Schrägparkens in der Papenhuder Straße unter einem 45°-Winkel bei Einrichtung nur eines Schutzstreifens und zwar stadteinwärts. Zum Ausgleich der Parkstandsverluste wurde sich darauf geeinigt, auf der Ostseite des Hofweges die Längsparkstände in Schrägparkstände umzuwandeln. Auch wurde auf die Fällung der Platane im Eingangsbereich der Papenhuder Straße nahe der Mundsburger Brücke verzichtet.

In der vorliegenden Planung sind neben den Änderungen aus den Abwägungen der verschiedenen Stellungnahmen vor allem die Belange des Radverkehrs im Bereich der Mundsburger Brücke überarbeitet worden, da in der erneuten 1. Verschickung die Verkehrsführung der Velorouten noch verbesserungswürdig erschien.

3.3 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Hofweg

Beidseitig des Hofweges werden auf der Fahrbahn Schutzstreifen mit einer Breite von mindestens 1,35 m markiert. Für die Fahrstreifen verbleibt eine Mindestbreite von 5,50 m. Im Bereich von Längsparkplätzen wird zwischen diesen Parkplätzen und den Schutzstreifen ein Sicherheitsstreifen von mind. 0,50 m Breite angeordnet. Die vorhandenen Auf- und Ableitungen am Knoten Papenhuder Straße / Hofweg / Uhlenhorster Weg werden zurückgebaut. Die westlichen Nebenflächen des Hofweges werden nicht verändert.

Unmittelbar nördlich der Einmündung Uhlenhorster Weg wird eine Lieferzone für den angrenzenden Supermarkt mit einer Breite von 3,00 m eingerichtet. Weiter nördlich davon werden die vorhandenen Längsparkplätze durch Schrägparkplätze ersetzt. Dadurch erhöht sich in dem Bereich die Anzahl der Parkplätze um 14 Stück. Zwischen den Parkplätzen werden vier neue Bäume angeordnet. Der verbleibende Gehweg erhält eine Mindestbreite von 2,00 m neben dem Überhangstreifen der Parkstände. Der Sicherheitsstreifen der Schrägparker zum Schutzstreifen wird mit einer Breite von 0,70 m angelegt.

Da die Umbauarbeiten durch die geänderte Planung bis zur Averhoffstraße reichen wird in diesem Zuge die Bushaltestelle Averhoffstraße stadtauswärts zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand umgebaut.

Papenhuder Straße

Der Knotenpunkt Papenhuder Straße / Hofweg / Uhlenhorster Weg wird kompakter gestaltet. Im Knotenpunktsbereich werden im Verlauf der Papenhuder Straße Radfurten angeordnet. Der Kreuzungsbereich einschließlich der Lichtsignalanlage und der Markierungen wird entsprechend umgestaltet.

Entlang der Papenhuder Straße wird auf der Westseite der Fahrbahn ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m für die Radfahrer markiert. Zu den Längsparkplätzen wird ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,50 m angeordnet. Die Längsparkplätze auf der Westseite werden größtenteils nicht verändert. Nur im Bereich von Hausnummer 41 werden neue Schrägparkplätze (für Behinderte) vorgesehen. Die Schrägparkplätze auf der Ostseite erhalten

einen flacheren Aufstellwinkel, wodurch der Fahrbahnbereich verbreitert wird. Um den neuen Einparkwinkel zu verdeutlichen, werden die Parkstände in ganzer Tiefe markiert und die „Nasen“ an den Bauminseln im entsprechenden Winkel umgebaut.

Es verbleibt eine Fahrbahnbreite von mind. 5,50 m zwischen dem Schutzstreifen und den Schrägparkplätzen. Die baulichen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und die Fläche den Gehwegen bzw. den Sicherheitstrennstreifen hinzugefügt. Stadtauswärts fährt der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Der Fußgängerüberweg (FGÜ) unmittelbar nördlich der Hartwicusstraße wird zurückgebaut und um ca. 30 m weiter Richtung Norden in die Nähe der Kindertagesstätte versetzt. Die Beibehaltung des FGÜ an der jetzigen Position ist auf Grund der unmittelbaren Nähe zum signalisierten Knotenpunkt an der Mundsburger Brücke nicht zulässig. Es kommt zu Gefährdungssituationen durch Kraftfahrer, die auf das Grünsignal der nahen Lichtsignalanlage achten und den FGÜ dadurch nur bedingt wahrnehmen.

Die Hartwicusstraße West wird als Gehwegüberfahrt an die Papenhuder Straße angebunden. Das Einbiegen in die Papenhuder Straße aus diesem Teilstück der Hartwicusstraße wird zukünftig in beide Richtungen möglich sein. Die Nebenfahrbahn (Taxenparkplatz) zwischen Hartwicusstraße und Papenhuder Straße wird aufgehoben und die Fläche dem Gehweg bzw. einer Grünfläche zugeschlagen und entsprechend befestigt. Die Taxen halten zukünftig in der Papenhuder Straße auf neuen Längsparkplätzen. Es sind zukünftig drei Taxenplätze vorgesehen. In dem Bereich ist auch eine Station des Fahrradleihsystems StadtRAD vorgesehen. Zwischen Hartwicusstraße und Mundsburger Damm wird die Bushaltestelle stadteinwärts in Mittellage verlegt. Dort wird eine bis zu 3,70 m breite Mittelinsel angeordnet. Die Haltestelle stadteinwärts wird verlängert, so dass zukünftig ein Großraumbus an der Haltestelle halten kann.

Der Einmündungsbereich zum Mundsburger Damm wird entsprechend neu gestaltet. Zukünftig führen eine Busspur, ein Rechtsabbiegefahrstreifen und ein Radfahrstreifen in Richtung Mundsburger Damm. Die Busse stadtauswärts halten am Fahrbahnrand, die Busse stadteinwärts halten in einer eigenen Fahrspur an der Haltestelle in Mittellage. Dadurch können sie gleich auf den linken Fahrstreifen im Mundsburger Damm fahren, aus dem sie 250 m weiter in die Buchtstraße abbiegen müssen.

In den östlichen Nebenflächen auf der Dreiecksinsel zwischen Hartwicusstraße Mitte und Mundsburger Damm wird ein Radweg hergestellt, um Radfahrern an dem Knoten alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen. Dadurch können Radfahrer auf den Velorouten 5 und 6 die Papenhuder Straße queren, ohne auf eine Grünphase warten zu müssen.

Mundsburger Damm

Die Fahrbahn und die Fahrstreifenaufteilung des Kfz-Verkehrs im Mundsburger Damm werden nicht verändert.

Um den Fahrradverkehr zu entzerren und Zweirichtungsradswege zu vermeiden, wird eine zweite Fußgänger- und Radwegfurt nördlich der bisherigen Bushaltestelle am Mundsburger Damm stadtauswärts eingerichtet.

An der Haltestelle Mundsburger Brücke stadteinwärts wird der Radweg zurückgebaut und ein Radfahrstreifen (1,75 m breit) zwischen Busbucht und Fahrstreifen angeordnet. Dadurch kann im Bereich der Warteflächen der Konflikt zwischen Fahrgästen und Radfahrenden vermieden werden. Der Radfahrstreifen beginnt nördlich der Einmündung Hartwicusstraße und endet südlich der umgebauten Einmündung Papenhuder Straße.

Durch die Neugestaltung der Einmündung Papenhuder Straße können die Haltlinien und die Furten über den Mundsburger Damm weiter nach Süden und damit auch näher an die Einmündung Armgartstraße verlegt werden. Durch diese Maßnahmen wird der Knoten Mundsburger Brücke erheblich kompakter und damit auch leistungsfähiger.

Die Haltlinie des rechten Geradeausfahrstreifens stadteinwärts wird so weit zurückgelegt, dass ein aus der Busbucht ausfahrender Bus bei Rotlicht vor die wartenden Kfz vorziehen kann.

Die östlichen Nebenflächen am Mundsburger Damm zwischen Hartwicusstraße und Armgartstraße werden den neuen Gegebenheiten und Furtverläufen angepasst. In der Armgartstraße wird ein Vorbeifahrstreifen im rechten Linksabbiegefahrstreifen und ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, da in der Armgartstraße die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben ist und eine starke Linksabbiegebeziehung des Radverkehrs Richtung Mundsburger Damm (Süd) besteht (Veloroute 6). Die linksabbiegenden Radfahrer können hinter dem Knoten über die geplante Aufleitung auf den Radweg des Mundsburger Damms auffahren. Über die Armgartstraße wird der in nördlicher Richtung im Mundsburger Damm fahrende Radfahrer über einen neuen Radfahrstreifen (Breite 1,75 m) geleitet. Dieser Radfahrstreifen wird bis nördlich der Einmündung Hartwicusstraße geführt. Dort wird der Radfahrer dann wieder auf den vorhandenen Radweg geleitet. Die Bushaltestelle (Busbucht) im Mundsburger Damm wird entsprechend umgebaut. Durch den Rückbau des Radweges kann die Wartefläche und der Gehweg erheblich verbreitert werden.

Hartwicusstraße Mitte

Die Hartwicusstraße Mitte wird für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben und asphaltiert. Dadurch können die stadtauswärtsfahrenden Nutzer der Velorouten den Mundsburger Damm queren ohne über den Umweg über die Mundsburger Brücke nehmen zu müssen.

3.4 Lichtsignalanlagen

Durch die Verlegung der Haltlinien, der Änderung der Fahrstreifenanteile sowie der neuen Radverkehrsführung ist eine Anpassung der zurzeit versorgten Signalzeitenprogramme erforderlich. Die geplanten Lichtsignalanlagen werden verkehrsabhängig gesteuert, um auf Schwankungen im Verkehrsfluss reagieren zu können und die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Zusätzlich werden Busbeschleunigungsmodule versorgt, die eine ÖPNV Bevorzugung ermöglichen. Des Weiteren werden sämtliche Signalgeber auf LED-Technik umgerüstet und die Lichtsignalanlagen mit taktilen und akustischen Freigabesignalgebern versehen. Die Masten der Lichtsignalanlagen werden so platziert, dass sie sich nicht im Fundamentbereich der Mundsburger Brücke befinden. Zudem dürfen aus Denkmalschutzgründen in der Sichtachse zwischen der Alster und der Kuhmühlenbrücke keine zusätzlichen störenden Masten (hier Auslegermasten) gesetzt werden.

Im Mundsburger Damm wird im Bereich der Einmündungen Hartwicusstraße eine zusätzliche Fußgängerlichtsignalanlage angeordnet, die es den Fußgängern und vor allem den Radfahrern im Zuge der Velorouten ermöglicht, zusätzlich an dieser Stelle den Mundsburger Damm zu queren.

3.5 Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Gehwege im Hofweg und in der Papenhuder Straße werden ausgebessert und durch den Entfall der Radwege in der Papenhuder Straße im öffentlichen Bereich auf ca. 1,0 m auf der Ostseite, bzw. ca. 2,0 m auf der Westseite verbreitert. Der vorhandene Fußgängerüberweg in der Papenhuder Straße wird um ca. 30 m nach Norden vor die KiTa versetzt. Im Bereich der Mundsburger Brücke werden die Gehwege z. T. erheblich verbreitert.

Durch die Einrichtung der Schutzstreifen im Hofweg und auf der Westseite der Papenhuder Straße kann der Radverkehr nun vom Mühlenkamp bis zum Mundsburger Damm verkehrsgerecht geführt werden.

In der Papenhuder Straße fährt der Radfahrer stadteinwärts auf den neu abmarkierten Schutzstreifen, stadtauswärts im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Dies ist möglich, da der Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt asymmetrisch und stadtauswärts sehr gering ist. Die Schutzstreifen werden durch einen Sicherheitstrennstreifen von den Längsparkplätzen getrennt. Um den Schutzstreifen von Lieferfahrzeugen freizuhalten wird zusätzlich ein absolutes Halteverbot auf der Fahrbahn ausgeschildert. Für den Lieferverkehr werden einige Parkstreifen als Ladezonen mit einem zeitlich befristeten Halteverbot ausgewiesen.

Entlang des Mundsburger Damms wird zwischen den Einmündungen Hartwicusstraße und Papenhuder Straße beidseitig ein Radfahrstreifen angeordnet, der zwischen den Bushaltestellen

und der Fahrbahn liegt. Die Radwege im Mundsburger Damm zwischen Hartwicusstraße und Armgartstraße bzw. Papenhuder Straße werden zu Gunsten des Gehweges zurückgebaut. Entlang der beiden Velorouten 5 und 6 werden für die Radfahrer am Knotenpunkt Mundsburger Brücke alle Fahrbeziehungen nicht nur ermöglicht, sondern auch verbessert. Die Einrichtung einer Fußgänger- und Radwegquerung auf der Südseite der Mundsburger Brücke ist auf Grund der Verkehrsabwicklung, die sowohl die Geradeausverkehr aus dem Mundsburger Damm als auch die Linkseinbieger aus der Armgartstraße sowie die Rechtseinbieger aus der Papenhuder Straße berücksichtigen muss, nicht möglich.

Eine zusätzliche Lichtsignalanlage mit Fußgänger- und Radfahrerfurten über den Mundsburger Damm verbessert zudem die Situation für die Fußgänger und Radfahrer erheblich.

Die Hartwicusstraße wird zwischen Papenhuder Straße und Mundsburger Damm für den Radfahrenden in Gegenrichtung freigegeben. Auf diesem Teilstück wird die Großpflasterbefestigung der Fahrbahn durch eine Asphaltdecke ersetzt um eine zumutbare Oberfläche für die Veloroute zu erreichen.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Haltestellen der M6 werden so verlängert, dass zukünftig dort ein Großraumbus halten kann. Die Haltestelle Averhoffstraße stadtauswärts wird zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand umgebaut. An der Haltestelle Mundsburger Brücke in der Papenhuder Straße halten die Busse zukünftig in Mittellage in ihrer eigenen Fahrspur. Durch die Mittellage kann der Bus beim Losfahren direkt in den linken Fahrstreifen im Mundsburger Damm in Richtung stadteinwärts fahren, von wo er aus später in Richtung Buchtstraße Linksabbiegen kann. Auch kann durch die separate Lage ein Zuparken der Haltestelle durch Lieferfahrzeuge vermieden werden. Zudem kann durch die Mittellage ein 22 cm hohes Bord eingesetzt und somit der Abstand zwischen Bus und Bord verringert werden.

Alle Bushaltestellen werden mit taktilen Leitelementen gem. PLAST ausgerüstet und mit Fahrgastunterständen mit Werbeträger ausgestattet, die in den jeweiligen Warteflächen angeordnet werden. Im Bereich der Haltestellen mit Busbuchten werden Kasseler Sonderborde mit einer Ansichtshöhe von 16 cm eingebaut, im Bereich der Haltestellen am Fahrbahnrand mit 18 cm Ansicht. Sämtliche Haltestellen werden, wie im Bestand, mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) ausgestattet.

Die Schleppkurven der verkehrenden Busse werden bei der Planung beachtet.

3.7 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Längsparkstände im Hofweg auf der Westseite werden nicht verändert. Die Längsparkplätze auf der Ostseite werden durch Schrägparkplätze ersetzt. Dadurch entstehen im Hofweg ca. 8 zusätzliche Parkplätze. Die Schrägparkplätze auf der Ostseite in der Papenhuder Straße werden in einem flacheren Winkel angeordnet. Dadurch gehen dort 12 Parkplätze verloren.

In der Hartwicusstraße West werden fünf zusätzliche Senkrechtparkplätze angeordnet.

Die vorhandenen Behindertenparkstände werden wieder angeordnet und um weitere ergänzt.

Insgesamt erhöht sich die Anzahl der Parkstände im Planungsgebiet um 1 Stück.

Im Hofweg wird die vorhandene Ladezone vor dem Supermarkt neu geordnet. In der Papenhuder Straße werden vor Nr. 63 (Gemüsehändler), Nr. 39 (Bäckerei) und am Anfang vor Nr. 22/24 und 23/25 Ladezonen beibehalten/ eingerichtet. Um den parkenden Lieferverkehr von der Fahrbahn und dem Schutzstreifen fernzuhalten werden diese Lieferzonen mit einem zeitlich befristeten Halteverbot (7-18 Uhr) beschildert. Gleichzeitig wird in der Papenhuder Straße beidseitig ein absolutes Halteverbot angeordnet. Dadurch soll der Verkehrsfluss für den Busverkehr gewährleistet werden. Im Hofweg wird auf der Westseite der Fahrbahn ein absolutes Halteverbot in der Hauptverkehrszeit ausgeschildert, so dass eine Anlieferung in den Nebenzeiten stattfinden kann. Lediglich gegenüber der Haltestelle stadtauswärts wird das Halteverbot nicht eingeschränkt um Gegenverkehr neben einem haltenden Bus zu ermöglichen.

Die Taxenstände werden von der zurückgebauten Nebenfahrbahn auf der Mundsburger Brücke in die Papenhuder Straße als Längsparkplätze verlegt. Es stehen dort drei Taxenplätze zur Verfügung.

Im Bereich der Haltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden insgesamt mehr als 50 Fahrradabweghbügel angeordnet. Im Bereich der Mundsburger Brücke ist eine Station des Fahrradleihsystems StadtRAD vorgesehen.

3.8 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und Höhen der bestehenden Fahrbahn, Bushaltestellen und Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trümmen im Bereich der Fahrbahn. Die Lage der Trümmen wird der Planung angepasst.

3.9 Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 2,5 % bis 3 % nicht überschreiten.

Die Überquerungsstellen werden mit einer Doppelquerung ausgestattet. Ein Bereich von 1 m Breite wird mit einer „0-Absenkung“ für Mobilitätseingeschränkte Personen ausgeführt und mit einer Sperrfläche (Rillenplatte parallel zur Fahrbahn) für sehingeschränkte Personen versehen. Der übrige Bereich wird mit einer Bordansicht von 6 cm und einem Richtungsfeld (Rillenplatte in Querungsrichtung) hergestellt.

An den Bushaltestellen werden ein Auffindestreifen (Rillenplatten parallel zum Bordstein) sowie ein Einstiegsfeld zum Auffinden der Haltestellen und der Einstiegszonen vorgesehen.

Des Weiteren werden in den Nebenflächen der Kreuzungen bzw. Einmündungen taktile Leitstreifen als Auffindestreifen aufgebracht, welche die betroffenen Personen zu den Furten führen und dort in die Richtung der Furten weisen.

Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Fahrgastunterstände, Fahrradabweghbügel, Papierkörbe etc.) werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Die Lichtsignalanlagen werden alle mit taktilen und Akustik-Signalgebern versehen, die sich auf Anforderung hinzu schalten lassen.

3.10 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss der Planung angepasst werden. Es sind 4 Masten umzusetzen. Wegweisende Beschilderung ist in den zu überplanenden Bereichen auch zukünftig nicht vorgesehen.

3.11 Grün- und Baumpflanzungen

Für die Baumaßnahme muss ein Baum gefällt werden. Es ist nicht vorgesehen, weitere Bäume zu fällen. Im Hofweg werden sechs neue Bäume und in der Papenhuder Straße ein Baum neu gepflanzt.

3.12 Straßenmöblierung

Im Bereich der Einmündung Mundsburger Brücke muss eine Uhr mit Werbeträgern versetzt werden. Der neue Standort ist vom Betreiber von den entsprechenden Dienststellen (Bezirksamt) genehmigen zu lassen.

Die Fahrgastunterstände werden durch JC Decaux der Planung entsprechend umgesetzt bzw. ausgetauscht. Sämtliche Haltestellen werden mit Fahrgastunterständen ausgestattet.

Im Bereich der Haltestellen sowie an weiteren geeigneten Standorten werden neue Fahrradabwegh-

lehnbügel eingebaut. Diese erhalten alle einen Abstand von 1,20 m untereinander, so dass sie zwei Fahrräder aufnehmen können. Im Bereich der Mundsburger Brücke wird eine Fahrradleihstation eingerichtet.

3.13 Ver- und Entsorgungsleitungen

Es wurden Leitungsbestandspläne angefertigt, die erforderlichen Leitungstrassenpläne wurden im Vorabzug erstellt. Voraussichtlich müssen für die Baumaßnahme einige Schaltschränke versetzt und Leitungen verlegt und höhenmäßig angepasst werden. Zudem müssen die Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung, der Lichtsignalanlagen und der Fahrgastunterstände den neuen Gegebenheiten angeglichen werden. Ebenso müssen die Trummenanschlussleitungen angepasst werden. Ob weitere Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird in den weiteren Planungsphasen geprüft.

3.14 Anliegerbetroffenheiten

Negative Auswirkungen außerhalb der Bauzeit für die Anlieger sind nicht zu erwarten.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Bereich der Baumaßnahme gelten die Baustufenpläne Barmbek-Süd-Uhlenhorst aus dem Jahr 1954 und Hohenfelde aus dem Jahr 1955, die Durchführungspläne 22 aus dem Jahr 1952 und 533 aus dem Jahr 1960, der Teilbebauungsplan 347 aus dem Jahr 1958 sowie die Bebauungspläne Uhlenhorst 5 aus dem Jahr 1977, Hohenfelde 1 aus dem Jahr 1976 und Hohenfelde 6 aus dem Jahr 1966. Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne, Teilbebauungspläne und Baustufenpläne werden eingehalten. Die ausgewiesenen Straßenflächen werden durch die Planung nicht überschritten. Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Da der Umbau innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien erfolgt, ist Grunderwerb nicht erforderlich.

6.2 Kampfmittelräumdienst

Für die überplante Flächen, die noch nicht vom Kampfmittelräumdienst freigegeben sind, wird eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEKV) gestellt. Die Auflagen des Kampfmittelräumdienstes sind zu beachten.

6.3 Wirtschaftlichkeit

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern sowie den Busverkehr zu beschleunigen. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge, Fahrkomfort und Service (z. B. betrieblicher Ablauf, Vermeidung von Schäden an Bussen, die Verkehrssicherheit der Fahrgäste) verbessert werden. Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Einzelmaßnahme (z. B. auch durch zusätzliche Fahrgäste) lässt sich nicht darstellen.

Der vorgesehene Umbau sowie die Baumaßnahmen im weiteren Linienvorlauf der Metrobuslinie 6 beeinflussen die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sowohl auf der Einnahmeseite als auch auf der Seite der Betriebskosten positiv. Wesentlicher Grund ist, dass es durch die Umsetzung der

Maßnahme insgesamt zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue kommen wird.

Gemeinsam mit den weiteren linienbezogenen Umbauvorhaben im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms können somit die Attraktivität des Busverkehrsangebots hinsichtlich der Reisezeiten sowie dessen Verlässlichkeit aus Sicht des Kunden deutlich gesteigert werden. Hierdurch werden zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und die Fahrgeldeinnahmen gesteigert.

Außerdem wird es durch die Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms künftig möglich sein, die heutige Betriebsleistung mit einem geringeren Fahrzeug- und Personaleinsatz zu erbringen oder alternativ bei gegebenem Fahrzeug- und Personaleinsatz zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dies führt wiederum zu gleich bleibenden oder sogar sinkenden Kosten für die Leistungserbringung.

Gemeinsam mit den weiteren Busbeschleunigungsmaßnahmen im Linienverlauf wird sich für die Metrobus-Linie 6 neben der absoluten Dauer auch die Streuung der Fahrzeiten deutlich reduzieren. Hierdurch können die heute vorhandenen Fahrplan- und Pufferzeiten sowie die Reservezeiten an den Endhaltestellen verringert werden. Die Verkehrsleistung auf dieser Linie kann insgesamt wirtschaftlicher erbracht werden. Für die gesamte Linienführung der M6 zwischen Rathausmarkt und U Borgweg ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aufgestellt und dem Verkehrsausschuss der Bürgerschaft vorgestellt worden.

Durch den Umbau der Haltestellen können diese mit mindestens 16 cm hohen Sonderborden, die ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges ermöglichen, ausgeführt werden. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich wiederum mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Somit trägt die Maßnahme zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue bei.

Die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots durch die Fahrgäste ist neben den quantifizierbaren Kriterien wie z. B. Fahrzeit, Pünktlichkeit und Kapazitätsangebot auch von der qualitativen Wahrnehmung und Bewertung durch den Kunden abhängig. Mit den geplanten Umbaumaßnahmen wird die Aufwertung des ÖPNV-Angebots sichtbar und wahrnehmbar. Darüber hinaus werden taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste umgesetzt. Gemeinsam mit den oben beschriebenen Vorteilen des Einsatzes von Sonderborden werden die Haltestellen sowohl funktionell als auch visuell deutlich aufgewertet. Dies trägt erfahrungsgemäß zu einer höheren Kundenakzeptanz und Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebots bei, was sich wiederum positiv auf die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen auswirkt.

Zudem wird durch die gezielte Förderung des Radverkehrs auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Zusätzlich gewährleistet der vorgesehene Ausbau eine sichere Verkehrsführung für Radfahrer, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Die Maßnahme wurde entsprechend den "Planungshinweisen für Stadtstraßen" unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen. Die zu erwartenden Kosten stehen in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

6.4 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung benannt.

6.5 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung.

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf und Bauvorbereitung: Projekt Busbeschleunigung – GF / PB –

Baudurchführung:

Fachbereich Baudurchführung – S 3 –



6.6 Realisierungstermin

Die Durchführung der Baumaßnahme soll im Herbst 2016 beginnen.

Verfasst:



Hamburg, den 04.04.2016

Aufgestellt:

LSBG - GF/PB



Hamburg, den 06.04.2016

**Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 6
Papenhuder Straße einschl. LSA, Neuordnung des Straßenraums**

Schlus s v e r s c h i c k u n g

**Abwägung der zur Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom
08.01.2016 eingegangenen Stellungnahmen**

Externer Verteiler

INHALT

	... 2
	... 3
	... 4
	... 4
	... 5
	... 5
	... 5
	... 5
	... 5
	... 5
	... 6
	... 7
	. 10
	. 10
	. 11
	. 15
	. 15
	. 17
	. 18
	. 20
	. 20
	. 20
	. 21

██████████ vom
05.02.16

Externer Verteiler

Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der ██████████ angeordnet. ██████████ hat in Abstimmung mit ██████████ folgende Anmerkungen zur vorgelegten erneuten 1. Verschickung: Erläuterungsbericht: Punkt 2.7, zweiter Absatz: „Im Hofweg befinden sich die Haltestellen Zimmerstraße“. Da die Haltestellen „Zimmerstraße“ weit entfernt von der Planung sind, dürfte es sich um die auf Plan 13/921-04-01 befindliche Haltestelle „Averhoffstraße“ handeln.

LSBG - GF/PB:

██████████

Beide Punkte sind richtig.

Plan 13/921-04-01 :

Die Bezeichnung ist VZ 1053-31 zum Beispiel in der StVO und im VZ-Kat nicht verzeichnet. Eine Wiederholung von VZ 314-10 mit Zusatzschild ist nicht erforderlich, wenn das VZ 314-20 als Endschild erhalten bleibt. Die Beschilderung des ruhenden Verkehrs inklusive Zeit auf den Zusatzzeichen sollte deshalb für alle Pläne mit ██████████ vor der Schlussverschickung bilateral geprüft, mit den Workshopergebnissen abgeglichen und mit offiziellen Bezeichnungen festgelegt werden.

LSBG - GF/PB:

██████████

Dies wird berücksichtigt.

Plan 13/921-04-02:

Nebenplan Herbert-Weichmann-Straße / Schwanenwik / Uhlenhorster Weg: Der Geradeauspfeil für Radfahrer sollte entfallen. Es muss geprüft werden, ob der Radfahrer aufgrund des Baumbestands in der Herbert-Weichmann-Straße von der Wartelinie (VZ 341) Sicht nach rechts hat. Ferner muss sich die Aufstellfläche außerhalb des Schleppkurvenbereichs befinden, da die meisten Abbieger entgegen der StVO-Vorschrift aus § 9 StVO zweckmäßig vom linken Fahrstreifen (also jeweils im Gegenverkehr) nach links abbiegen. Eine bauliche Trennung der Aufstellfläche wird von hier unbedingt für erforderlich gehalten. Ggf. erforderliche Aufleitungen oder evtl. vorhandene Radwege sind im Plan nicht erkennbar. Eine Überfahrt in die Sackgasse Zur Schönen Aussicht hin ist jedoch erforderlich.

LSBG - GF/PB:

██████████

Auf den Geradeauspfeil wird verzichtet. Der Radfahrer hat an der Wartelinie ausreichend Sicht in beide Richtungen. Eine bauliche Trennung erscheint nicht erforderlich und ist gemäß ERA auch nicht vorgesehen. Radwege sind entweder nicht vorhanden bzw. nicht benutzungspflichtig. Daher sind auch keine Aufleitungen erforderlich. Eine Überfahrt in die Sackgasse Zur Schönen Aussicht wird hergestellt.

Plan 13/921-04-02:

Hauptplan Papenhuder Straße / Hofweg / Uhlenhorster Weg: VZ 292-50 im Uhlenhorster Weg ist hier nicht bekannt.

LSBG - GF/PB:

██████████

Dies war ein Fehler in der Vermessung. Dort befindet sich das VZ 274.2-50.

Die VZ 214-10, 214-20 und 209-31 jeweils mit Zusatzschildern 1022-10 sind überflüssig weil der Uhlenhorster Weg schon mit VZ 267 und ZZ 1022-10 beschildert ist und sollten deshalb entfallen.

LSBG - GF/PB:

██████████

Dies wird berücksichtigt.

In der Papenhuder Straße sollte nach dem Knotenpunkt in Fahrtrichtung Mundsburger Damm das VZ 283-10 schon vorher am Lichtmast angebracht werden. Im Übrigen siehe zu Plan 13/921-04-01 (letzter

Satz).

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Plan 13/921-04-03:

Keine Anmerkungen, im Übrigen siehe zu Plan 13/921-04-01 (letzter Satz) und -04 (erster Satz). Plan 13/921-04-04: Das VZ 283-20 in der Papenhuder Straße Fahrtrichtung Mundsburger Damm muss näher an die Überfahrt zur Hartwicusstraße.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Zu Beginn der Bushaltestelle ist das VZ 222 mit ZZ 1026-32 nach VwV-StVO zu VZ 222 RN 3 Zf. III. unzulässig und kann durch VZ 626-30 ersetzt werden. Gemäß Ziffer 3.1 und Ziffer 3.4 des Erläuterungsberichts, soll es sich bei den Fahrstreifen zwischen Mundsburger Damm und Hartwicusstraße ostwärts der Mittelinsel in beide Fahrtrichtungen um Bussonderfahrstreifen handeln. Sie sind dementsprechend Höhe Mundsburger Damm und Höhe Hartwicusstraße geschlossen gemäß der Regularien zu markieren. VZ 295 zwischen dem Busverkehr ist entbehrlich, jedoch ist auch in Gegenrichtung ein Bussymbol aufzubringen. VZ 299 ist überflüssig und nicht zu markieren.

LSBG - GF/PB:

Diese Punkte werden berücksichtigt.

Gemäß Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichts ist zukünftig ein Taxi-stand mit drei Längsparkplätzen vorgesehen. Das westlich der Senkrechtparkplätze in der Hartwicusstraße eingezeichnete VZ 229 ist zum zukünftigen Taxi-stand zu verlegen.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Zu den Radverkehrsführungen wird darauf hingewiesen, dass die StVO-konformen Wegebeziehungen insbesondere für ortsfremde Radfahrer (Stadt-Rad-Station) Erkennungs- bzw. Erfassungsdefiziten unterliegen können. Die Komplexität der verschiedenen Wegeverbindungen, die den Fahrradverkehr in der Planung gegenüber anderen Fahrzeugen privilegiert, führt zu planerischen und rechtlichen Unzulänglichkeiten. Als Beispiel sei hier genannt, dass zwischen Armgartstraße und Papenhuderstraße die Aufstellung linksseitig der Furt erfolgt und die Papenhuder Straße (zum Graumannsweg hin) im Gegenverkehr erreicht werden muss. In jedem Fall ist von der Armgartstraße aus die Hartwicusstraße Richtung Alster nur über den Radweg erreichbar. Es ist nicht erkennbar, ob es eine Aufleitung gibt und wie der Radfahrer die Führung erfassen soll.

LSBG - GF/PB:

Der aufgeweitete Radaufstellstreifen in der Armgartstraße ist ein Zusatzangebot für Linksabbiegende Radfahrer. Alle Radfahrer können aber auch über den Radweg in alle Richtungen fahren. Eine Aufleitung ist vor der Bushaltestelle in der Armgartstraße schon heute vorhanden.

Die Linkspfeilmarkierung an der Querung für Radfahrer im Mundsburger Damm aus Richtung Hamburger Straße kommend vor der Papenhuder Straße muss nach vorn auf die rechte Seite der Furt verschoben werden. Im Übrigen siehe zu Plan 13/921-04-01 (letzter Satz).

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Keine Stellungnahme eingegangen.

_____ vom
18.01.16

_____ sprechen keine Bedenken, nach Durchsicht der vorliegenden Pläne, gegen die Baumaßnahme wenn folgende Punkte beachtet und umgesetzt werden:

- 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.

- 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 benutzbar sind.

- die Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung nach DVGW Arbeitsblatt W 405 in der jeweils gültigen Fassung beachtet wird und eine ausreichende Wasserversorgung für die verschiedenen Gebäudeklassen und deren Nutzungen vorgehalten wird.

- eine Zugänglichkeit zu den Liegenschaften und die erforderliche Löschwassermenge sind auch während der Bauphase zu gewährleisten.

- für weitere Absprachen bezüglich Baustelleneinrichtungen etc. wenden Sie sich bitte an die oben im Briefkopf angegebene Dienststelle.

LSBG - GF/PB:

Diese Punkte werden berücksichtigt. Es gibt lt. den Unterlagen des Bezirksamtes Hamburg-Nord allerdings keine Erlaubnisse bzw. Sondernutzungen zum 2. Rettungsweg im Bereich der Gehwege in der Papenhuder Straße und im Hofweg mit Ausnahme der Gebäude Papenhuder Straße 22 und 31.

_____ Keine Stellungnahme eingegangen.

██████████ vom
14.01.16

Im angrenzenden Bereich der o.g. Maßnahme befindet sich in der Papenhuder Straße 39 die Altlast 6636-173/00, Chemische Reinigung (siehe Lageplan). Bei Untersuchungen wurden Verunreinigungen durch LHKW im obersten Grundwasserleiter (Stauwasser) festgestellt.

Bei Baumaßnahmen, die eine Grundwasserabsenkung im Bereich der Altlast erforderlich machen, sind Mehrkosten für eine Reinigung des geförderten Grundwassers nicht auszuschließen.

Sollte im Rahmen der weiteren Planung für die Realisierung der Baumaßnahme eine Grundwasserentnahme bzw. Absenkung erforderlich sein, so ist diese Maßnahme im Vorwege mit der Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz

██████████ abzustimmen.

Gegen die o.g. Maßnahme bestehen aus Sicht des Bodenschutzes/Altlasten ██████████ ansonsten keine Bedenken.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

██████████ vom
08.02.16

Die o. g. Planung haben wir zur Kenntnis genommen. Von Seiten ██████████ gibt es dazu keine weiteren Anmerkungen.

Gegen die geplante Maßnahme bestehen aus Sicht des vorbeugenden Gewässerschutzes keine Bedenken, da die Entwässerung des hochbelasteten Straßenabwassers im Maßnahmengbiet ins Mischwassersiel erfolgt.

Keine Stellungnahme eingegangen.

██████████ vom
01.09.14

Tatsächlicher Zustand:

Anlass der Planung ist die beabsichtigte Beschleunigung des ÖPNV. Insbesondere sollen die Busverkehre verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen sollen daher - aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen - mehrere Metrobuslinien durchgehend optimiert werden.

Rechtlicher Zustand:

Die Erschließungsanlagen Papenhuder Straße, Hofweg und Mundsburger Damm sind endgültig hergestellt worden. Erschließungsbeiträge können für diese Straßen nicht mehr erhoben werden. Es kommt nur noch die Erhebung eines Ausbaubeitrags in Betracht. Ausbaubeiträge können für die Erweiterung (flächenmäßig) oder Verbesserung einer Erschließungsanlage erhoben werden.

Erhebung von Wegebaubeiträgen:

Der Bau, bzw. die Verlängerung von Haltestellen des ÖPNV ist nicht beitragspflichtig. Es werden vorhandene Radwege in den Nebenflächen zurückgebaut. Stattdessen werden für den Radverkehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Die bereits vorhandene Fahrbahn wird nicht erweitert. Die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr stellt keine beitragspflichtige Maßnahme dar. Die Gehwege und Sicherheitstrennstreifen werden den neuen Gegebenheiten angepasst. Insgesamt ist keine strukturelle Verbesserung (im Sinne des Beitragsrechts) im Zuge

dieser Baumaßnahmen zu erkennen. Die geringfügige Erweiterung der mit Platten belegten Fläche führt zu keiner beitragsrelevanten Verbesserung. Es ist davon auszugehen, dass diese Flächenaufwertung durch Rückbau von höherwertigen Flächen mehr als ausgeglichen wird (Rückbau von Nebenfahrbahn und Radwegen). Darüber hinaus werden die Anlagen für den ÖPNV hergestellt. Es ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung im Sinne des Ausbaubeitragsrechts nicht vorliegt. Die Knotenpunkte werden insgesamt kompakter gestaltet. D. h. es ist nach der Baumaßnahme weniger höherwertige Fläche vorhanden. Schrägparkplätze werden unter Wegfall von Parkständen in Längsparkplätze umgewandelt. Hierbei handelt es sich nicht um eine beitragsfähige Maßnahme. Die Schaffung von Mittelinseln auf ehemaliger Fahrbahn ist ebenfalls nicht beitragsfähig. Im Zusammenhang mit der Beschleunigung des ÖPNV werden diverse LSA mit neuen Signalzeitenprogrammen, Busbeschleunigungsmodulen und Freigabesignalgebern versehen. Auch aus diesen Maßnahmen resultiert keine Ausbaubeitragspflicht. Die Entwässerungseinrichtungen und die Beleuchtung sollen ebenfalls nur angepasst werden. Vorhandene Trummen werden an die neue Planung angepasst. Bäume sind nur als Ersatzpflanzungen vorgesehen und ebenfalls nicht beitragspflichtig. Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist nicht erforderlich. Darüber hinaus ist es sehr wahrscheinlich, dass die Höchstbreiten bereits überschritten sind. Für alle betroffenen Erschließungsanlagen gelten die Höchstbreiten gem. § 45 Abs. 1 Nr. 1 d. Nach überschläglicher Prüfung sind die Höchstbreiten für die Fahrbahnen und die Nebenflächen bereits überschritten.

Die Maßnahme löst daher keine Ausbaubeitragspflichten aus.

Informationsbedarf:

Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Keine Stellungnahme eingegangen.

vom 04.02.16

Im Rahmen der ersten Planverschickung vom Juli 2014 war angedacht, in der Papenhuder Straße auf beiden Seiten einen Radschutzstreifen anzulegen. Aufgrund des beengten Platzverhältnisse hätten deshalb die Schrägparkplätze auf der Ostseite in Längsparkplätze umgewandelt werden müssen. Der hohe Verlust von rund 35 der insgesamt 93 Stellplätze war aus unserer Sicht völlig inakzeptabel. Um einerseits eine ausreichende Fahrbahnbreite zu erreichen, andererseits aber auch eine möglichst große Zahl von Stellplätzen zu erhalten, hatten wir in unserer Stellungnahme vom 16. September 2014 u. a. angeregt, den Aufstellungswinkel der Stellplätze auf 45° Grad zu ändern. In der neuen Planverschickung wurde diese Idee nunmehr umgesetzt. Durch den Verzicht auf den östlichen, stadtauswärtigen Schutzstreifen und den flacheren Aufstellwinkel können fast alle Stellplätze erhalten werden. Der Verlust von 12 Parkplätzen wird durch neue Stellplätze in der Hartwicusstraße West und dem Hofweg ausgeglichen. Die Grundzüge der überarbeiteten Planung finden deshalb unsere Zustimmung.

Aufgrund des bereits erwähnten hohen Parkdrucks sollte überlegt werden, die Kennzeichnung der Ladezonen analog zum Beispiel Mühlenkamp mit einem absoluten Halteverbot und Zusatzschildern vorzunehmen. Dadurch ist zu hoffen, dass die Akzeptanz erhöht wird, die Ladezonen nicht zum Dauerparken zu benutzen. Das Lieferfahrzeug der Fa. „Taucher-Zentrum Planet Scuba“ wird regelmäßig zum Transport von schweren Atemluftflaschen eingesetzt, die nicht über eine größere Entfernung getragen werden können. Die bestehende Ladezone in Höhe Haus Nr. 40 muss deshalb auf jeden Fall an der heutigen Stelle verbleiben.

LSBG - GF/PB:

Direkt gegenüber von Hausnummer 40 befindet sich eine Lieferzone. Das Einrichten einer Lieferzone im Bereich von Schrägparkständen wird kritisch gesehen und würde an dieser Stelle unnötig viele Parkstände vernichten.

Aufgrund der geringen Aufstelllänge in dem Bussonderfahrstreifen im Mundsburger Damm in Richtung Papenhuder Straße kann dieser nicht für Taxen geöffnet werden.

Aufgrund des hohen Parkdrucks ist davon auszugehen, dass die geplanten Ladezonen dennoch häufiger von Dauerparkern belegt sein werden. Deshalb werden Lieferanten auch weiterhin immer wieder gezwungen sein, am Fahrbahnrand zu halten, gerade auch wenn es sich z. B. um größere Lieferungen handelt, die nicht über eine längere Strecke zu bewegen sind. Deshalb sprechen wir uns ganz entschieden gegen die geplante Anordnung eines absoluten Halteverbot auf der Fahrbahn aus.

LSBG - GF/PB:

Die geplanten Ladezonen werden beschildert. Das Halten bzw. Parken am Fahrbahnrand soll ausgeschlossen werden, um zum einen den Busverkehr nicht zu behindern und zum anderen die Radfahrer nicht zu gefährden.

Der Verlegung des Taxenpostens mit der Verringerung auf drei Plätze stimmen wir unter der Bedingung zu, dass die Haltebuch, auch tatsächlich für drei Fahrzeuge nutzbar ist. Eine Länge von nur 15 Metern reicht nicht aus; die PLAST 6 sieht hier ein Mindestmaß von 5,50 m pro Fahrzeug sowie eine Fahrbahnbreite von 2,50 m vor. Wiederholen möchten wir noch einmal den Wunsch des Taxenge-

LSBG - GF/PB:

werbes, im Rahmen dieser Planung den separaten Linksabbieger der Busse im Mundsburger Damm auch für Taxen zu öffnen.

Die Taxenbucht wird auf mind. 16,50 m verlängert und auf 2,50 m verbreitert.

vom 18.01.16

Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation

In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.*
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten*
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen*
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet*
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst zu melden*

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden nur Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen. Aufgrund der geänderten Straßenführung ist es teilweise notwendig, die Armaturen an die neue Höhenlage anzupassen. Dieses ist nur in der Bauphase möglich. Zur besseren Planung benötigt der Rohrnetzbezirk mindestens eine Vorlaufzeit von 7 Tagen. Im Bereich der Aufstellung von Bänken, Fahrrad-Bügeln und Stadt-Rad-Stationen und Pflanzungen von Bäumen ist darauf zu achten, dass unsere Leitungen nicht überbaut werden und unsere Armaturen frei zugänglich

sind.

Es gibt an der Kreuzung Theresienstieg eine Planmaßnahme der

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.


Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen:

- Die vorhandenen Sielanlagen der dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

Die Umsetzung der Maßnahme durch die LSBG ist für 2016/2017 vorgesehen. In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z. B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.


LSBG - GF/PB: Diese Punkte werden berücksichtigt.


vom
22.09.14

 begrüßt die Umgestaltung der Papenhuder Straße auf gesamter Länge zwischen der Averhoffstraße und der Mundsburger Brücke, und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.

LSBG - GF/PB: Dies wird berücksichtigt.


vom **14.01.16**

 stimmt den Planungen im Grundsatz zu, allerdings müssen im Bereich der Mundsburger Brücke (Blatt 4/4) einige Anpassungen erfolgen, da sie benachbarte Baudenkmäler und insbesondere die Mundsburger Brücke selbst (und die wichtigen Blickbeziehungen dort) erheblich beeinträchtigen. Als Anhang ist der Plan angehängt, in dem ich die entsprechenden Bereiche und Objekte markiert habe. Im Einzelnen:

Auf die geplanten Neuanpflanzungen muss verzichtet werden. Die Blicke auf die Mundsburger Brücke und darüber hinaus auf die Alster dürfen nicht weiter verstellt werden. Gleiches gilt für das repräsentative Eckgebäude Papenhuder Straße 23/ Hartwicusstraße 5/6.

LSBG - GF/PB: Dies wird berücksichtigt. Auf die beiden Neuanpflanzungen wird aus Denkmalschutzgründen verzichtet.

Die Neuerrichtung einer Stadtradstation auf den denkmalgeschützten Flächen wie auch die Neuaufstellung von Fahrradbügelgeln wird an dieser städtebaulich hoch sensiblen Stelle abgelehnt. Vielmehr muss die Chance genutzt werden, durch die Maßnahmen größere Bereiche der Brücke von verstellenden Möblierungen zu befreien.

LSBG - GF/PB: Die Größe und Lage der Stadtrad-Station wird angepasst.

Aus demselben Grund werden die drei Taxenplätze an der vorgesehenen Stelle abgelehnt, sie könnten notfalls verschoben werden wie angedeutet und damit die 5 Senkrechtparkplätze ersetzen. Die 5 Senkrechtparkplätze müssen entfallen.

LSBG - GF/PB: Dies wird nicht berücksichtigt. Die Taxenplätze wurden schon reduziert und weiter von der Brückenanlage und damit außerhalb des denkmalgeschützten Bereiches weggeschoben.

Die Ampelanlage muss insgesamt leicht weiter in die Papenhuder Straße geschoben werden, da sie nun vom Mundsburger Damm aus betrachtet in der Hauptblickachse von Brücke und Alster steht. Dieser Blick muss freigehalten werden.

LSBG - GF/PB: Dies wird nicht berücksichtigt. Die Maste der zukünftigen Lichtsignalanlage stehen nicht in der Hauptblickachse von Brücke und Alster. Zudem wurden bewusst nur gerade Maste mit geringer Höhe ausgewählt und auf die eigentlich üblichen Auslegermaste verzichtet.

Das Schild muss an dieser Stelle entfallen, ein leichtes Versetzen ist ebenfalls nicht möglich. Dies ist die Hauptblickachse, die

LSBG - GF/PB:

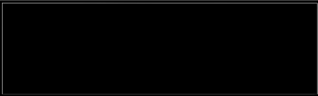


komplett freigehalten werden muss.

Dies wird berücksichtigt.

Der Leitstreifen, der schräg auf das denkmalgeschützte Brückengeländer zuführt, muss entfallen. Er stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Denkbar wäre allenfalls ein senkrecht auf das Gelände zulaufender Streifen, der farblich und vom Material angepasst wird und sich einfügt (keine Standardware und mit dem Denkmalschutzamt im Detail abzustimmen).

LSBG - GF/PB:



Auf den Leitstreifen wird nicht verzichtet. Hier gilt, dass die Barrierefreiheit Vorrang vor gestalterischen Details hat. Allerdings wird der Leitstreifen so gedreht, dass er senkrecht auf die Mauer zuläuft.

Grundsätzlich sind im Bereich der Mundsburger Brücke alle Details (Farbe, Material, Verlegung etc.) mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.



04.02.16

vom

Die Hinweise der einzelnen Fachabteilungen [Redacted] zur o. g. Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung sind im Folgenden aufgeführt. Es wird um die Prüfung der Sachverhalte und ggf. eine Berücksichtigung bei der weiteren Planung gebeten.



weist auf folgende Punkte hin:

Allgemeines:

Die aus der Planung resultierenden Änderungen der Radverkehrsführung sind an die im Bestand befindlichen Straßenverkehrsflächen so anzupassen, dass der Radverkehr auf eine funktionierende Radverkehrsanlage geleitet 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.

LSBG - GF/PB:

Die Radverkehrsanlagen wurden im Gegensatz zum Bestand so erweitert, dass nahezu sämtliche Fahrbeziehungen möglich sind. Dadurch kommt es jedoch auch zu Lösungen, die nicht im Standardrepertoire enthalten sind.



Das Anlegen von Schrägparkständen in Kombination mit dem dahinter geführten Radverkehr auf der Fahrbahn/dem Schutzstreifen wird unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit bei Auspark- und Rangiervorgängen allgemein als risikobehaftet bewertet.

LSBG - GF/PB:

Auch heute findet der Radverkehr z. T. schon auf der Fahrbahn statt und es wird in Schrägaufstellung geparkt. Zudem ist die Verkehrsstärke in Richtung Norden in der Papenhuder Straße sehr gering (ca. 1.000 Kfz/d), so dass die Kombination Schrägparken mit dahinter geführtem Radverkehr als sicher erscheint.



In den Bereichen, in denen momentan kein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Fahrbahn (Radverkehr im Mischverkehr) vorhanden ist, sollte dieser ergänzt werden (siehe Kommentar Lageplan 2 und 3). Zudem wird angeregt zu prüfen,

sollten die Schrägparkstände zwischen Hofweg 6 und 20 beibehalten werden, den Sicherheitstrennstreifen von jetzt 0,70 m zu verbreitern und im Gegenzug die Schutzstreifenbreite zu reduzieren. Da ein 1,35 m breiter Schutzstreifen für Überholvorgänge innerhalb des Streifens zu schmal ausgelegt ist, ist aus Sicht von N/MR 22 die Verbreiterung des Sicherheitstrennstreifens zulasten der Schutzstreifenbreite die bessere Wahl.

LSBG - GF/PB:

Ein Sicherheitstrennstreifen (bzw. Zwischenstreifen) mit einer Breite von 0,70 m ist das Regelmaß.

Dem Erläuterungsbericht ist nicht zu entnehmen, ob aufgrund der Veränderung der Parkstände eine möglicherweise erforderliche Anleiterbarkeit der Häuser im Planungsgebiet auch zukünftig gegeben sein wird.

LSBG - GF/PB:

Seitens N/MR (Wegebauaufsicht im Nachgang) wurden keine Flächen aufgegeben, die für die Anleiterbarkeit freigehalten werden müssen (Hinweis auf §5 Bauprüfdienst 05/2012).

Lageplan 1: Im Haltestellenbereich sollten zusätzliche Piktogramme für den Radverkehr ergänzt werden.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Lageplan 2: Es wird ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Schrägparkständen und Fahrbahn dringend empfohlen.

LSBG - GF/PB:

Auf den Sicherheitstrennstreifen bzw. Zwischenstreifen zwischen Schrägparkständen und Fahrbahn kann in der Papenhuder Straße aufgrund der geringen Verkehrsstärke in Richtung Norden (ca. 1.000 Kfz/d) verzichtet werden. Die dargestellte Querschnittsaufteilung ist ein Kompromiss aus den Belangen des Busverkehrs, des Radverkehrs und dem ruhenden Verkehr der Anwohner bzw. Anlieger.

Der auf der Ostseite der Papenhuder Straße auf öffentlichem Grund verbleibende Gehweg wird als nicht ausreichend breit angesehen.

LSBG - GF/PB:

Im Bestand ist auf der Ostseite der Papenhuder Straße auf öffentlichem Grund gar kein Gehweg vorhanden. Zukünftig ist dort durch den Wegfall des Radweges ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,50 m vorhanden. Zusätzlich wird der Privatgrund öffentlich genutzt, wodurch sich eine Gehwegbreite von mind. 3,00 m ergibt. Die vorhandene Bordkante zwischen Parkständen und den Nebenflächen wird nicht verändert.

Lageplan 3: Es wird ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Schrägparkständen und Fahrbahn dringend empfohlen.

LSBG - GF/PB:

Auf den Sicherheitstrennstreifen bzw. Zwischenstreifen zwischen Schrägparkständen und Fahrbahn kann in der Papenhuder Straße aufgrund der geringen Verkehrsstärke in Richtung Norden (ca. 1.000 Kfz/d) verzichtet werden.

Lageplan 4: Die Furten auf Höhe der LSA Mundsburger Damm/Hartwicusstraße sind nicht als getrennte Querungen ausgebildet. Diese sollten analog zu den restlichen Querungen vorgesehen werden.

LSBG - GF/PB:

Aufgrund der geringen Breite der Fußgängerfurt sind dort keine getrennten Querungen möglich.

Auf Höhe Mundsburger Damm/Papenhuder Straße Ost fehlt ein

VZ zum Ende des Zweirichtungsradweges, sofern dieser in südlicher Richtung nicht weiter verlaufen soll. Aufgrund der Breiten wird angenommen, dass der Zweirichtungsradweg nach dem Abzweig zur Papenhuder Straße enden soll.

LSBG - GF/PB:

Das VZ wird ergänzt.

Aus Sicht von N/MR 22 kann die vorgesehene Anbindung der Hartwicusstraße West als Gehwegüberfahrt an die Papenhuder Straße in dieser Form nicht realisiert werden, da die Hartwicusstraße eine zulaufende Straße ist, der gepflasterte Bereich höhengleich zur angrenzenden Fahrbahn verläuft und ein Tiefbord vorgesehen ist. Sollte eine Pflasterfläche weiterhin vorgesehen werden, dann ist diese als Aufpflasterung mit der notwendigen Höhe und den notwendigen Rampen vorzusehen. Daraus ergibt sich dann eine gesicherte Querung. Eine zur Asphalt-Fahrbahn höhengleiche Pflasterfläche wird aufgrund der Erfahrungen von N/MR 22 hinsichtlich der bautechnischen Haltbarkeit und dem damit verbundenen Unterhaltungsaufwand abgelehnt. Somit würde sich eine Einmündung inklusive einer ungesicherten Querung analog zur Querung Hartwicusstraße Ost ergeben.

LSBG - GF/PB:

Die Anbindung kann in der vorgesehenen Form realisiert werden. Es wird eine ganz normale Gehwegüberfahrt hergestellt.

Es wird angeregt, südlich der Querung Hartwicusstraße West zusätzlich vor die Richtungsfelder eine Reihe Noppenplatten zur besseren Erkennbarkeit zu ergänzen.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Zudem wird die Positionierung der taktilen Elemente nördlich der Querung an der Straßenbegrenzungslinie als nicht sinnvoll erachtet. Hier wird ein Beginn an der inneren Leitlinie empfohlen, auch wenn die Elemente dann auf Privatgrund liegen würden.

LSBG - GF/PB:

Es finden keine Bautätigkeiten auf Privatgrund statt.

Die Position der StadtRAD-Station und die Fahrradanhängerbügel verhindern eine direkte Wegebeziehung zur Papenhuder Straße und erfordern ein „Umkurven“ der Einbauten, die zudem nicht taktil vom Gehweg abgetrennt sind. Die Verbindung Hartwicusstraße West <-> Papenhuder Straße Nord ist durch die Gegebenheiten ebenfalls deutlich beeinträchtigt. Diese Flächen sollten noch einmal überplant werden.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt. Die Größe und Lage der Stadtrad-Station wird angepasst.

„Zur vorgelegten Planung nimmt N/MR3 wie folgt Stellung: Lageplan 1: Es wird davon ausgegangen, dass der 0,5 m breite Sicherheitsstreifen lediglich auf die Fahrbahn markiert wird, somit keine Aufgrabungen notwendig sind und dies vorausgesetzt keine Bedenken bestehen.

LSBG - GF/PB:

Das ist richtig, dort sind nur Markierungsarbeiten vorgesehen.

Lageplan 2: Sämtliche Aus- und Umbauarbeiten im Bereich der Bordsteine sind ausschließlich unter externer baumpflegerischer Begleitung auszuführen. Es ist bedingt durch die Größe bzw. des Pflanzjahres der dortigen Straßenbäume mit erheblichem Aufwand zu rechnen.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Lageplan 3: Der Straßenbaum vor der Hausnr. 22/Ecke Hartwicusstraße ist aufgrund der massiven Verkleinerung des bisherigen Umfelds bzw. seiner Baumscheibe definitiv nicht zu halten und wird gem. vorgelegter Planung gefällt werden müssen.

LSBG - GF/PB:

Die Baumscheibe wird nur in geringem Umfang verkleinert. Es wird während der Baumaßnahme unter Einbeziehung eines Baumgutachters entschieden, ob dieser Baum gefällt werden muss.

Lageplan 4: Der Erhalt der Platane auf dem Brückenbauwerk wird ausdrücklich begrüßt. Der Fällung der Linde an der Dreiecksfläche im Einmündungsbereich Hartwicusstraße wird zugestimmt, durch die planerisch dargestellten Ersatzstandorte erfolgt ausreichend Kompensation.

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt. Allerdings können die beiden bisher geplanten Bäume im Bereich der Mundsburger Brücke aus Denkmalschutzgründen nicht angeordnet werden.

Grundsätzlich bereits an dieser Stelle der Hinweis, dass die gutachterlichen Leistungen der baumpflegerischen Begleitung ausschließlich an ein entsprechend qualifiziertes Büro zu vergeben sind und nicht in die Ausschreibung der Straßen- und Tiefbauarbeiten zu integrieren sind."

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

hat grundsätzlich keine Bedenken bei den Maßnahmen in der Papenhuder Straße. Gleichwohl sollte die Haltstellenplanung an der Mundsburger Brücke überprüft werden. Das Zusammenlegen der beiden Bushaltezonen an der Mundsburger Brücke ist sicherlich eine busbeschleunigende Maßnahme, allerdings wird der Bussteig in Mittellage (inklusive seiner Ausstattung) nicht als die städtebaulich sinnvollste Lösung betrachtet. Der Straßenraum erhält durch den Hochbord, den FGU und das offenbar erforderliche Geländer eine unangemessene Zäsur. Die Straßenverkehrsfläche würde zudem unnötig verbreitert, die Fußgängerwege zur Bushaltestelle (stadteinwärts) würden verlängert. Daher sollte aus städtebaulicher Sicht geprüft werden, ob auf den Mittelbussteig verzichtet werden kann und die Bushaltestelle am westlichen Fahrbahnrand (wie im Bestand) angeordnet werden kann. Dies stellt aus unserer Sicht eine stadträumlich zurückhaltendere Lösung dar. Zudem entstünde ein größerer Geh- und Aufenthaltsbereich auf der Westseite.

LSBG - GF/PB:

Die Bushaltestelle in Mittellage hat für den Busverkehr erhebliche Vorteile und wird daher umgesetzt. Der ausfahrende Bus kann sofort in den linken Fahrstreifen im Mundsburger Damm fahren, um von da aus links in Richtung Lange Reihe abzubiegen.

Hinsichtlich der anvisierten Lage der StadtRad-Station wird befürchtet, dass die abgestellten Räder den vor allem am Wochenende starken Fußgängerverkehr in Richtung Alster beeinträchtigen. Sollte der oben genannte Vorschlag zum Tragen kommen, ließe sich die Station ggf. anderweitig integrieren.

LSBG - GF/PB:

Die Größe und Lage der Stadtrad-Station wird angepasst.

vom 15.02.16

Bei dem in Höhe der Hsnr. 41 geplanten Behindertenstellplatz ist auf der Fahrerseite ein Schaltschrank/Postschrank o. ä. eingezeichnet. Dieser würde den Ausstieg beeinträchtigen, da der Stellplatz selbst nicht breit genug ist. Wir bitten ggf. um Versetzung.

Ansonsten begrüßen wir die Anwendung der PLAST 10 und die Anlage von Behindertenparkplätzen ausdrücklich.

LSBG - GF/PB:

Dort ist ein Schacht eingezeichnet, der den Ausstieg nicht behindert.

vom 13.01.16

Erläuterungsbericht:

- *Laut Kap. 3.2 Lichtsignalanlagen werden die Anlagen lediglich mit akustischen Freigabesignalgebern ausgestattet. Nach grundsätzlicher Absprache sollen jedoch akustische und taktile Freigabesignalgeber gemeinsam zum Einsatz kommen. Laut Kap. 3.7 Barrierefreiheit ist dies auch so vorgesehen. Hier wäre dann Kap. 3.2. entsprechend zu korrigieren.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

- *Der Auffindestreifen für Bushaltestellen bestehen nicht wie in Kap. 3.7 Barrierefreiheit erwähnt aus Rippen sondern nach PLAST-10 aus Noppen.*

LSBG - GF/PB:

Gemäß den neuen Vorgaben des HVV und der DIN 32984 sind diese Auffindestreifen zukünftig aus Rippenplatten.

Grundsätzliches:

- *An Bushaltestellen ist der Leitstreifen parallel zum Bord nur bei Mehrfachhaltestellen notwendig, ansonsten kann er entfallen.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

- *Fahrradbügel sollten auch bei Anordnung an der äußeren Kante in einem taktile erkennbaren Pflaster angeordnet werden oder mit einem Trennstreifen umrahmt werden, damit der blinde Fußgängern bei einem eventuell notwendigen Ausweichen von der inneren Leitlinie nicht mit ihnen in Konflikt gerät.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

- *Bei getrennten Querungen ist die Querung für Blinde an der kreuzungsabgewandten Seite anzuordnen.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

Blatt 1 Hofweg mit Averhoffstraße:

- *Die LSA zur Querung des Hofwegs kurz vor der Averhoffstraße ist nach PLAST-10 auszustatten.*
- *Siehe Grundsätzliches: Bushaltestelle, Fahrradbügel.*

LSBG - GF/PB:

Die FLSA Averhoffstraße wird mit taktilen Leitlementen ausgestattet.

Blatt 2 Papenhuder Straße – Hofweg mit Uhlenhorster Weg:

- *Die Anordnung der Auffindestreifen für die Querungen ist in Ordnung, aber siehe Grundsätzliches: Anordnung getrennte Querung.*
- *Siehe Grundsätzliches: Fahrradbügel.*

LSBG - GF/PB:

Die Anordnung der getrennten Querungen wird angepasst.

Blatt 3 Papenhuder Straße bis Hartwicusstraße:

- *An der Zebrastreifen-Querung der Papenhuder Straße stehen die Fahrradbügel zu dicht am Auffindestreifen, abgestellte Räder können auf den Streifen ragen. Der neben Bodenindikatoren freizuhaltende Bereich von 60 cm muss hierbei angeschlossene Räder berücksichtigen. Eventuell wäre für die Anordnung hilfreich, die Querungen für Blinde und Rollstuhl- / Rollator-Nutzer zu tauschen.*
- *Siehe Grundsätzliches: Fahrradbügel*

LSBG - GF/PB:

Die Anordnung der Fahrradbügel wird angepasst. Die Fahrradbügel werden etwas weiter vom Fußgängerüberweg weggehoben.

Blatt 4 Papenhuder Straße mit Hartwicusstraße und Mundsburger Brücke sowie Mundsburger Damm und Armgartstraße:

- *Siehe Grundsätzliches: Anordnung getrennte Querung.*
- *An den ungesicherten Querungen der Hartwicusstraße ist zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld ein Abstand von 1m einzuhalten. Die bisher vorgesehenen 25 cm sind zur sicheren Erkennung nicht ausreichend. Auf der westlichen Seite fehlt der Abstand sogar ganz.*

LSBG - GF/PB:

Der Abstand auf der Ostseite beträgt 50 cm, den werden wir so lassen. Auf der Westseite ist es eine gesicherte Querung, da dort eine Gehwegüberfahrt ist und damit der Fußgänger Vorrang hat.

- *Der südliche Auffindestreifen an der Querung Armgartstraße muss aus Noppen ausgeführt werden und sollte aus dem Gehweg des Mundsburger Damms zur Querung leiten.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

- *In diesem Plan sind bei allen Bushaltestellen fälschlicherweise Rippenplatten als Auffindestreifen eingezeichnet.*

LSBG - GF/PB:

Die Rippenplatten als Auffindestreifen sind in den neuen Richtlinien des HVV enthalten.

- *Die Bushaltestelle in der Papenhuder Straße in Fahrtrichtung Innenstadt ist für blinde Fahrgäste vom Gehweg aus nur mit Ortskenntnis auffindbar. Die Lage hinter der Rechtsabbiegespur auf einer Mittelinsel ist ungünstig.*
- *An der Hinführung zur Bushaltestelle von der Querung aus fehlt ein Abzweigfeld.*

LSBG - GF/PB:

Bushaltestellen in Mittellage sind Standard und durch die taktilen Leitelemente auch auffindbar. Das Abzweigfeld ist nicht Bestandteil der neuen Richtlinien des HVV.

- *Bei der Bushaltestelle in der Papenhuder Straße stadtauswärts steht das Wartehäuschen zu dicht am Auffindestreifen, hier ist ein Abstand von mindestens 60 cm einzuhalten.*

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

- *Die Bushaltestelle stadteinwärts im Mundsburger Damm scheint eine Mehrfach-Haltestelle zu sein, hier wäre dann ein Leitstreifen entlang der Haltestelle zum Umsteigen notwendig.*
- *Die Geländer zur Absperrung der Bushaltestelle zur Rechtsabbiegespur sowie an den Kreuzungen benötigen*

eine untere Tastleiste in max. 15 cm Höhe.

LSBG - GF/PB: **Der Leitstreifen wird angeordnet. Das Geländer auf der Bushaltestelle erhält einen Spritzschutz und ist damit bis unten geschlossen.**

vom 18.01.16

Zur Verschickung nimmt der Seniorenbeirat HH-Nord wie folgt Stellung:

Bei allen Fußgängerquerungen im Planungsbereich ist eine geteilte Querung mit Nullabsenkung des Kantsteins vorzusehen, die in der PLAST 10 jetzt als Standard der Regelfall ist.

LSBG - GF/PB: **Leider kann aus baulichen Gründen nicht an allen Querungen die geteilte Querung angeordnet werden (die Querungen sind nicht breit genug).**

Bei der Einmündung der Hartwicusstraße West in die Papenhuder Straße ist eine Aufpflasterung zur Fußgängerquerung gemäß PLAST 10 vorzunehmen.

LSBG - GF/PB: **Dies wird berücksichtigt.**

Die Fahrbahnbreite ist so einzurichten, dass 2 Busse aneinander vorbei fahren können (d. h. ca. 7 m), ohne die Radfahrer auf den beidseitig einzurichtenden Radstreifen (zusätzlich je 1,5 m) zu gefährden. Die Radfahrer dürfen keine Angst haben, auf der Straße zu fahren und nicht vor Angst lieber auf dem Fußweg zu fahren. Und genau dies wird durch die aktuelle Planung provoziert, denn diese ist so ausgelegt, dass sich 2 Busse gerade so begegnen können, wenn es keine Radfahrer gibt.

LSBG - GF/PB: **Aufgrund der beengten Straßenbreite ist es nicht möglich, die Fahrbahn zu verbreitern, um Radfahrstreifen anzulegen. Ansonsten müssten viele Bäume gefällt werden und es würden sehr viele Parkplätze verloren gehen. Ein Schutzstreifen ist dafür ausgelegt, dass ein Lkw oder ein Bus den Radverkehr nur überholen kann, indem er die Gegenfahrbahn mit benutzt.**

Die Fußwegbreite ist so anzulegen, dass sich 2 Rollstuhlfahrer begegnen können (d. h. 2,5 m) und ohne dass sie durch Auslagen der Geschäfte oder Außengastronomie behindert werden.

Die Parkstreifenbreite ergibt sich als Restbreite aus dem Abstand der Straßenbegrenzungslinien abzüglich Fahrbahnbreite (mit Radstreifen) und Fußwegbreite.

LSBG - GF/PB: **Die Gehwege sind mind. 2,00 m breit. Gemäß PLAST 10 sind für den Begegnungsfall Rollstuhlfahrer-Rollstuhlfahrer 1,80 m erforderlich. Dieser Wert wird eingehalten. Die Parkstreifenbreite ergibt sich nicht aus der Restbreite. Wenn ein Parkstreifen eingerichtet oder erhalten wird, ist eine Breite von 2,10 m erforderlich.**

Ein großer Teil der Lieferantenparkplätze wird sicher nur morgens zur 1. Anlieferung von ca. 6-9 benötigt und kann danach als allgemeine Parkplätze benutzt werden. Es sollten aber ein Teil der Lieferantenparkplätze tagsüber gerade für Post u. ä. freigehalten werden, die sonst in 2. Reihe parkend den Verkehr blockieren würden.

Tagsüber zeitlich sehr begrenztes Parken auf den verbleibenden Parkplätzen. (Absolutes Parkverbot für Inhaber und Angestellte der Geschäfte u. ä.).

LSBG - GF/PB: Dies wird z. T. berücksichtigt. Die Lieferzonen werden je nach Lage und Erfordernis unterschiedlich zeitlich begrenzt. Die westlichen Längsparkplätze werden bewirtschaftet (Parkscheinautomat). Ein absolutes Halteverbot für bestimmte Gruppen (z. B. Inhaber und Angestellte) ist nicht möglich.

Die Bushaltestelle an der Mundsburger Brücke Richtung Innenstadt muss unbedingt am Straßenrand eingerichtet werden (siehe HVV-AG Barrierefreie Bushaltestellen).

Eine Haltestelle auf Insellage bedeutet Überqueren der Straße (an der Ampel 60-90 sec warten, oder über die Straße laufen um den Bus noch zu erreichen). Die beengten Verhältnisse auf einer Insel zum Ein- und Aussteigen von Rollstuhlfahrern gehen ja wohl gar nicht, und die Vermeidung des Einsatzes der Klapprampe durch den 22cm hohen Sonderbord+ kann nicht in jedem Fall gewährleistet werden. Eine solche Haltestelle kann nicht als barrierefrei bezeichnet werden.

Der Radstreifen kann links an der Bushaltestelle vorbei geführt werden (wie an den Haltestellen im Mundsburger Damm) oder durch die Bushaltestelle (wie an der Haltestelle im Hofweg).

LSBG - GF/PB: Die Bushaltestelle in Mittellage ist barrierefrei. Die Mittelinsel weist im Bereich der zweiten Tür der haltenden Busse eine Breite von über 3,00 m auf, so dass eine Klapprampe eingesetzt werden kann.

Die Aufteilung der Straße im Bereich der Bushaltestellen sollte wie folgt geplant werden (von Westen gesehen):

ca. 3,25m für den Bus Richtung Winterhude

ca. 3,25m für den Autoverkehr Richtung Stadt

ca. 1,50m für den Radweg Richtung Stadt

ca. 3,25m für den Bus Richtung Stadt

Das ist in der Summe deutlich weniger als die Ursprungsplanung und auch weniger als in der aktuellen Planung. Hierdurch gewinnt man im Bereich des großen Baums eine zusätzliche Fläche in Breite der Haltestelleninsel.

Es wäre wünschenswert, wenn Sie dies so berücksichtigen könnten.

LSBG - GF/PB: Dies kann nicht berücksichtigt werden. Die Bushaltestelle in Mittellage weist erhebliche Vorteile für den Busverkehr auf.

05.02.16

Zur erneuten 1. Verschickung "Busbeschleunigung MetroBus-Linie 6, Papenhuder Straße" nimmt die [REDACTED] wie folgt Stellung:

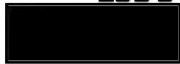
Zu Lageplan Blatt 1:

FGU: An der Haltestelle Averhoffstraße Richtung stadtauswärts wurde ein 5,0 m Unterstand eingeplant. Es reicht an dieser Stelle ein 4,0 m Unterstand (Bestand) aus. => Vergleiche dazu auch Stellungnahme JCDecaux zu FGU 15071, Textfassung (!).

LSBG - GF/PB: Dies wird berücksichtigt.

DFI: Derzeit ist an dieser Haltestelle eine DFI installiert, die auch als 2. Haltestellenmast fungiert und zusätzlich mit dem VZ 224 ausgestattet ist. Wir bitten diese DFI auch bei der vorliegenden Planung als 2. H-Mast mit rd. 15,0 m Abstand zum Haupthaltestellenmast einzuplanen.

LSBG - GF/PB:



Dies wird berücksichtigt.

Straßenquerschnitt: Wir weisen darauf hin, dass aufgrund des gewählten Straßenquerschnitts, unsere Busse unter Wahrung von Sicherheitsabstände voraussichtlich regelmäßig auf den Fahrrad-schutzstreifen ausweichen müssen, um gegenläufigen Verkehr zu ermöglichen.

LSBG - GF/PB:



Es ist das Prinzip eines Schutzstreifens, dass Lkw und Busse hin und wieder darauf ausweichen müssen.

Zu Lageplan Blatt 2 und 3:

Siehe Anmerkung oben, Punkt 3.

LSBG - GF/PB:



Dies wird berücksichtigt.

Zu Lageplan Blatt 4:

DFI: An der Haltestelle Richtung stadtauswärts ist aktuell eine DFI mit dem Zusatz VZ 224 installiert. Wir bitten diese wie an der Haltestelle Averhoffstraße (Lageplan Blatt 1, Punkt 2.) als 2. H-Mast einzuplanen.

LSBG - GF/PB:



Dies wird berücksichtigt.

FGU/ FKA: Es sind 5,0 m Unterstände eingeplant. Die Länge ist korrekt, da je Richtung in den jeweiligen Unterstand ein Fahrkartenautomat integriert werden soll. Wir bitten diese im Plan mit zu verzeichnen (siehe Skizze unten). Es muss auch jeweils der Platz für einen Anschlusskasten entsprechend der Lage der Leitungstrassen vorgesehen werden (Anschluss FGU, DFI, FKA).

LSBG - GF/PB:



Dies wird berücksichtigt.

Spritzschutz: [Redacted] bitten wir ebenfalls darum, den Spritzschutz bis zur Querungsstelle am Fußgängerüberweg in Fahrtrichtung nach dem Unterstand um 2 Elemente zu ergänzen. So soll erreicht werden, dass die Fahrgäste die Mittelinsel sicher erreichen und nicht für den IV unberechenbar die Straße queren können.

LSBG - GF/PB:



Dies wird berücksichtigt.

Im Sinne eines wirtschaftlichen und qualitativ hochwertigen ÖPNVs bitten wir, unsere Anregungen und Vorschläge zu berücksichtigen. [Redacted]

LSBG - GF/PB:

Dies wird berücksichtigt.

22.01.16

Wir beziehen uns auf die oben genannte erneute Verschickung und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

FGU15068 Hst. Mundsburger Brücke – Papenhuder Straße, Nähe 22: mit dem Verbleib des FGUs am bisherigen Standort sind wir einverstanden. Bitte planen Sie einen FGU oWT 5400x1570 mm Poitiers ein. Das Fundament wird entsprechend ergänzt (s. Planausschnitt aus Lageplan Blatt 4).

FGU15212 Hst. Mundsburger Brücke – Papenhuder Straße, Nähe 23: mit der Versetzung auf die Mittelinsel sind wir einverstanden. FGU oWT 5400 x 1570 mm Poitiers. Ein Fahrgastunterstand mWT ist aufgrund des zu geringen Durchgangsmaßes nicht möglich (s. Planausschnitt aus Lageplan Blatt 4).

Spritzschutz Neu: mit der Planung sind wir einverstanden, schlagen jedoch vor, dieses um 2 Elemente zwischen FGU und Überweg zu ergänzen. Außerdem ist auf einen Abstand Spritzschutz/Fahrbahn von mindestens 0,60 m zu achten, da sonst kein Fundament möglich ist (s. Planausschnitt aus Lageplan Blatt 4).

AWT15068 Papenhuder Straße vor 25: mit der Versetzung um ca. 8 m in Fahrtrichtung sind wir einverstanden (s. Planauszug aus Lageplan Blatt 3).

FGU15071 Hst. Averhoffstraße – Hofweg vor 26: Mit der Versetzung um ca. 6 m gegen Fahrtrichtung sind wir einverstanden. FGU 4000 x 1550 mm mWT (s. Planauszug aus Lageplan Blatt 1).

LSBG - GF/PB:

Diese Punkte werden berücksichtigt. Die Mittelinsel wird so verbreitert, dass dort ein Fahrgastunterstand mit Werbeträger möglich ist.

Keine Stellungnahme eingegangen.

Keine Stellungnahme eingegangen.

vom 02.02.16

Allgemeines: Die Verlegung der Radverkehrsführung auf die Fahrbahn ist sehr zu begrüßen. Sehr positiv ist auch, dass es zukünftig eine Führung für den Radverkehr von der Mundsburger Brücke in die Papenhuder Straße - Süd geben wird und der Uhlenhorster Weg in Gegenrichtung freigegeben wird. Auch die neu eingeplante Querung Höhe Hartwicusstraße ist sinnvoll, diese reduziert die Zweirichtungsradwege. An der Stelle wird der Radverkehr stadteinwärts nun gegenüber der ersten Planung in geeigneterer Form auf die Fahrbahn geleitet. Auch den Vorbeifahrstreifen und den vorgezogenen Wartebereich in der rechten Linksabbiegerspur der Armgartstraße begrüßen wir als gutes Angebot für Radverkehr. Die Kreuzung Mundsburger Brücke ist hinsichtlich ihrer Funktion und Sicherheit nicht vollständig zu bewerten ohne Kenntnis der Lichtsignal-Phasenpläne.

Detaillierte Analyse und Bewertung:

Knoten Mundsburger Brücke:

Dieser Knotenpunkt ist für Radfahrende kompliziert und nicht intuitiv erfassbar. Dies sowie der verordnete Linksverkehr auf den Radwegfurten wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Eine zusätzliche Furt über die Mundsburger Brücke (süd-westliche Seite des Knotens) könnte die Situation wirksam entzerren und für Radfahrer sicherer machen. Diese würde dem Fuß- und Radverkehr außerdem unnötige Umwege und das dreimalige Queren von Ampeln ersparen.

LSBG - GF/PB:

Eine zusätzliche Furt auf der südwestlichen Seite des Knotens ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage, vor allem unter Berücksichtigung der Busbeschleunigung, nicht möglich.

Aufstellflächen östliche Ecke des Knotens: Die Situation an der Ostecke ist in der vorliegenden Planung für Radverkehr sehr unglücklich gelöst und sollte nochmal überplant werden. Seitens des stehen wir dazu gerne beratend zur Verfügung. Das Problem: Dort indirekt links (also vom Mundsburger Damm/Süd links abbiegend in die Papenhuder Straße/Nord) bzw. indirekt rechts (also von der Papenhuder Straße/Nord rechts abbiegend in den Mundsburger Damm/Süd) abbiegende Radfahrer haben auf der im Bild mit A gekennzeichneten Ecke keine (geeignete) Wartefläche und stehen jeweils geradeaus fahrendem oder z.B. aus der Armgartstraße abbiegendem Radverkehr im Weg. Eine Situation, dass dort sogar zwei oder mehr Fahrräder je Abbiegerichtung stehen, überlastet diese Ecke bereits vollkommen und blockiert sämtlichen Radverkehr. Mit Anhänger oder Lastenrad biegt man dort besser nicht ab. Der Rechtsabbiegepfeil auf der Ecke (roter Kreis im Bild neben dem A) suggeriert, dass innerhalb der Furt über die Armgartstraße im Linksverkehr gefahren werden soll und verwirrt daher. Wie genau dort die Radverkehrsführung besonders im Hinblick auf die Aufstellbereiche gedacht ist, wird aus dem Plan nicht klar.

LSBG - GF/PB:

Der Aufstellbereich wurde etwas vergrößert.

Furt über die Armgartstraße: Die Furt B ist für die geplante Zweirichtungsnutzung direkt neben der Fahrbahn Mundsburger Damm sehr schmal. Radfahrer stadteinwärts fahren zwischen „ihrem“ Gegenverkehr und entgegenkommendem Kfz-Verkehr. Eine Verbreiterung auf 4 m wäre wünschenswert. Deutliche Markierungen in der Furt (roter Kreis neben Kennzeichnung B im Bild) sollten den Radverkehr

ordnen.

LSBG - GF/PB: **3,00 m sind ein Regellaß für eine Zweirichtungsfurt. Dennoch wurde die Furt etwas verbreitert.**

Aufstelltasche für indirektes Linksabbiegen in der Papenhuder Straße: Radverkehr aus der Papenhuder Straße (Nord) stadteinwärts stellt sich vor der Mundsburger Brücke zum Linksabbiegen in einer Aufstelltasche auf. Die geplante Aufstellfläche reicht vermutlich für ca. zwei Standardfahrräder. Weitere Abbieger oder Anhänger oder Lastenräder würden den Radfahrstreifen oder sogar den Gehweg blockieren. Liegen solche Aufstelltaschen in der Einmündung einer kreuzenden Straße, können wartende Radfahrer dort die Fahrbahn mit nutzen, das ist hier nicht möglich. Daher muss dies bei der Dimensionierung berücksichtigt werden.

LSBG - GF/PB: **Die Aufstelltasche kann auch nicht auf die andere Seite in die Fahrbahn gelegt werden. Sie wurde allerdings etwas vergrößert.**

Markierungen: Wegen der anzuordnenden gegenläufigen Befahrung von Radwegfurten sollten alle Furten und Radverkehrsanlagen in dem Knoten engmaschig mit Richtungspfeilen versehen werden. Denn die Nutzung ist nicht intuitiv gegeben und durch Markierung sollte zumindest versucht werden, jeweils hinter den Zweirichtungsfurten eine Weiterfahrt auf der linken Seite zu unterbinden. Es muss hier auch durch Markierung hervorgehoben werden, dass die Furten über die Papenhuder Straße jeweils nur für eine Fahrtrichtung vorgesehen sind.

LSBG - GF/PB: **Dies wird berücksichtigt.**

Signalisierung: Um die Belange des Radverkehrs angemessen zu berücksichtigen, ist es notwendig, dass der Radverkehr an sämtlichen LSA eine eigene Signalisierung erhält und damit die in Bezug auf seine Räumzeiten maximal möglichen Grünzeiten. Eine Signalisierung mit dem Fußverkehr oder eine künstlich zu kurz bemessene Grünzeit führt zu vermehrter Rotlichtmissachtung. Da an diesem Knoten schon jetzt erheblicher Radverkehr stattfindet und zwei Velorouten zumindest in unmittelbarer Nähe verlaufen, ist die Berücksichtigung durch eine eigene Signalisierung bei der jetzt anstehenden Überarbeitung der LSA aus unserer Sicht unerlässlich.

LSBG - GF/PB: **Die Lichtsignalanlage wurde daraufhin überprüft. Radfahr-signale wurden ergänzt.**

Aus Erfahrung wissen wir, dass Radfahrampeln häufig von Autofahrern falsch interpretiert werden. Auch Radfahrende berichten über Schwierigkeiten, Radfahrampeln richtig zu deuten, insbesondere, wenn dort noch Richtungspfeile auf der Streuscheibe integriert sind. Diese sind dann regelmäßig zu klein, um aus der Fahrt heraus erkannt werden zu können. So kommt es zu Missverständnissen und vermeidbaren Gefahren. Daher regen wir an, dass Radfahr-signale in der selben Größe wie für den Verkehr auf der Fahrbahn oder für Fußgänger verwendet werden. Dann wäre eine frühe Erkennbarkeit gegeben. Durch das Radpiktogramm ist eine Verwechslung mit den Signalen für den Kraftverkehr ausgeschlossen. Dem Radverkehr würde signalisiert, dass er hier ein gleichwertiger Verkehrsteilnehmer ist, was wiederum der Regeltreue dient.

LSBG - GF/PB:

Linksabbieger in die Papenhuder Straße (Nord): Wünschenswert wäre es, wenn Radverkehr aus dem Mundsburger Damm (Süd) per

Radfahrerschleuse auf die Bus-Linksabbiegespur in die Papenhuder Straße (Nord) geleitet würde. Das Abbiegen ginge damit für diesen Verkehrsstrom schneller und sicherer und er wäre komplett aus den ganzen Radfurten herausgenommen. So eine Lösung könnte man auch später nachrüsten, etwa wenn der Radweg im südlichen Mundsburger Damm auf die Fahrbahn verlegt wird im Zuge der Baumaßnahme an den Hohenfelder Brücken.

LSBG - GF/PB:

Eine Radfahrerschleuse ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlage nicht möglich.

Sicherheitsaudit nach FGSV für den Knoten Mundsburger Brücke: Über den Knoten Mundsburger Brücke fahren schon jetzt sehr viele Radfahrer. Mit dem Ausbau der Velorouten, der Verbesserung in der Papenhuder Straße Nord und der Öffnung der Papenhuder Straße Süd wird der Radverkehr weiter steigen. Aus genannten Gründen ist der Knoten nicht optimal in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Benutzbarkeit für Radverkehr. Daher regen wir an, jetzt ein Sicherheitsaudit nach FGSV mit besonderem Blick auf die Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen für diesen Knoten durchführen zu lassen. Die Empfehlungen sollten berücksichtigt werden.

LSBG - GF/PB:

Aufgrund der besonderen Situation in Hamburg, wo sowohl Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde an der Planung beteiligt sind, wird ein Sicherheitsaudit nicht durchgeführt.

Vorgezogene Haltlinien für Radfahrer: Wo der Radverkehr rechts neben rechtsabbiegenden Kfz geführt wird, besteht die Gefahr der sog. Toter-Winkel-Unfälle. Um diese Gefahr weitgehend auszuräumen, wurden die Haltlinien für Radfahrende vorgezogen. Die Haltlinien sollten bei dieser Anordnung der Fahrspuren allerdings nach ERA 4 bis 5 m vor denen des Autoverkehrs liegen, wenn es ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen gibt. Damit ist hier spätestens nach dem Umbau zu rechnen. Nur dann ist es Lkw-Fahrenden möglich, Radfahrende direkt und ohne die Nutzung von Spiegeln zu sehen.

LSBG - GF/PB:

Die Haltlinien werden um ca. 2-3 m vorgezogen. Dies ist ein Maß, das bei dem geringem Schwerlastverkehr in der Papenhuder Straße ausreichend ist. Gleichzeitig ist der bereits reduzierte Aufstellbereich für den MIV zu berücksichtigen, wodurch weitere Rückverlegungen von Haltlinien nicht möglich sind.

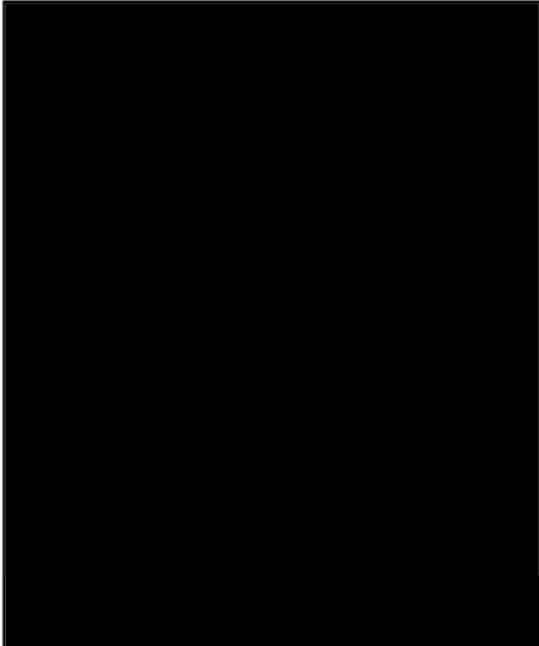
**Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 6
Papenhuder Straße einschl. LSA, Neuordnung des Straßenraums**

Schlus s v e r s c h i c k u n g

**Abwägung der zur Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom
08.01.2016 eingegangenen Stellungnahmen**

Interner Verteiler

INHALT

	..... 2
	..... 2
	..... 2
	..... 3
	..... 3
	..... 3
	..... 3
	..... 4
	..... 4
	..... 5
	..... 5

Keine Stellungnahme eingegangen.

LSBG - GF/PB:

vom
08.02.16

Zu der o.a. Planverschickung werden abgestimmte Anmerkungen abgegeben:

Der geplante Verzicht auf einen Schutzstreifen auf der Ostseite der Papenhuder Straße zu Gunsten von Schrägparkplätzen wird kritisch beurteilt, da Radverkehr und Kfz- sowie Busverkehr hier nun im Mischverkehr fahren müssen und darüber hinaus das Ziel einer Beseitigung von Zeitverlusten der Busse dadurch möglicherweise konterkariert wird. Dies ist jedoch das Ergebnis eines umfassenden Beteiligungsprozesses mit der Anliegerinitiative. Daher wird dieser Aspekt der Planung fachlich nicht weiter kommentiert.

LSBG - GF/PB:

Auf den Schutzstreifen stadtauswärts in der Papenhuder Straße kann auch aufgrund der geringen Verkehrsstärke in Richtung Norden (ca. 1.000 Kfz/d) verzichtet werden.

Die Aufstellflächen für wartende Radverkehr erscheinen angesichts des hohen Aufkommens in einigen Bereichen viel zu klein. Dies betrifft die Aufstelltasche an der Westseite der Papenhuder Straße für nach links zum Mundsburger Damm abbiegenden Radverkehr sowie die Spitze zwischen Papenhuder Straße (Ostseite) und Mundsburger Damm (Westseite). Diese Flächen sind so weit wie möglich zu vergrößern.

LSBG - GF/PB:

Die Aufstellflächen werden möglichst vergrößert.

Die Haltlinie des Radverkehrs im Mundsburger Damm stadteinwärts müsste theoretisch ebenfalls wie die Haltlinie des Kfz-Verkehrs zurückgezogen werden, da sonst der die Haltestelle verlassende Bus nicht vorziehen kann. Das Gleiche gilt für die Gegenrichtung.

LSBG - GF/PB:

Der Bus kann in beiden Fällen zwischen den wartenden Radfahrern und den wartenden Fahrzeugen vorziehen.

Die neue Lichtsignalanlage nördlich der Bushaltestelle im Mundsburger Damm im Verlauf der Veloroute 6 wird ausdrücklich begrüßt. Es wäre sinnvoll, wenn die Radverkehrsfurt (nicht aber die Fußgängerfurt) schräg über die Fahrbahn gelegt werden kann, so dass der Radverkehr direkt in die Hartwicusstraße West oder in den Radfahrstreifen stadteinwärts einfahren kann. D. h. an der östlichen Straßenseite so wie geplant und an der westlichen Straßenseite weiter nach Süden. Die Hartwicusstraße zwischen Papenhuder Straße und Mundsburger Damm sollte in Gegenrichtung für Radverkehr freigegeben und baulich verbessert (asphaltiert) werden, damit der Radverkehr von der Außenalster kommend (Hartwicusstraße West) über dieses Teilstück der Hartwicusstraße und die neue LSA über den Mundsburger Damm direkt in die Hartwicusstraße Ost gelangen kann. Dazu ist die vorgeschlagene schräge Furt über den Mundsburger Damm auch aus Richtung Westen mit einem Signalgeber sowie einer Anforderungsmöglichkeit für Radverkehr auszustatten sowie auf möglichst 4 m Breite zu dimensionieren. Auf diese Weise wird der Radverkehr verflüssigt, und es kann der Andrang von Radfahrern an den kleinen Aufstellflächen (siehe Pkt. 2) verringert werden.

LSBG - GF/PB:

Dem wird weitestgehend gefolgt.

Der Radweg zwischen dieser LSA und der Hartwicusstraße Ost sollte optimalerweise 4,00 m, mindestens aber 3,00 m breit dimensioniert und

asphaltiert werden (Veloroute im Zweirichtungsverkehr). Dabei wird eine Mittelmarkierung und im stadteinwärtigen Teil eine Anforderungsschleife für die LSA vorgeschlagen, damit die Wartezeit an der LSA verkürzt werden kann. Das heutige Radwegstück zwischen Hartwicusstraße Ost und Radweg Mundsburger Damm müsste zurückgebaut werden.

LSBG - GF/PB: **Der Radweg wird etwas verbreitert. Das heutige Radwegstück wird zurückgebaut.**

Die StadtRAD-Station könnte zu Gunsten gestalterischer Überlegungen (Städtebau / Denkmalschutz) geometrisch als eine Reihe Solopoller „vor Kopf“ der Senkrechtparkstände geplant werden (Achsabstand 0.75 m plus Terminal). Dadurch ließe sich die Station durch die Kunden auch leichter bedienen.

LSBG - GF/PB: **Dies wird berücksichtigt.**

In der Aufstellfläche der Bushaltestelle am Fahrbahnrand Richtung Norden bei Station 0+030.00 im Hofweg sollte zusätzlich ein Fahrradpiktogramm zur besseren Verdeutlichung des Radverkehrs auf der Fahrbahn verwendet werden. Dies wird anderorts bereits in Hamburg angewendet und sollte berücksichtigt werden.

LSBG - GF/PB: **Dies wird berücksichtigt.**

Keine Stellungnahme eingegangen.

Die vorliegende Planung (1. Verschickung MB6 Papenhuder Straße v. 22.07.2014) nehmen wir zur Kenntnis.

Die Überprüfung der Verkehrstechnik im Sinne der Sicherheit und Leistungsfähigkeit liegt bei GF/PB selbst.

sind im Planungsbereich momentan keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

LSBG - GF/PB: **Dies wird berücksichtigt.**

Keine Stellungnahme eingegangen.

Keine Stellungnahme eingegangen.

vom 08.02.16

Zur 1. Verschickung Papenhuder Straße gibt es folgende Anmerkungen:

Knoten 207, LSA Mundsburger Brücke:

Für den Umbau der LSA wird ein neues Steuergerät benötigt. Es wird dafür ein neuer, bis 4 m breiter, Schaltschrank notwendig. Hier wird aus betrieblicher Sicht vorgeschlagen, den Schaltschrank um ca. 2 m nach hinten zu versetzen. Im Bereich evtl. vorhandene Kabeltrassen müssten evtl. durch Probeaufgrabungen geprüft werden. Der neue Schaltschrankstandort ist im Anhang (03-04_11408 Lageplan Papenhuder 4.pdf) dargestellt. In der östlichen Nebenflächen auf der Dreiecksinsel zwischen Hartwicusstraße und Mundsburger Damm ist ein 9m LSA-Auslegemast vorgesehen. Aufgrund der Nähe zu dem vorhandenen Baum sollte vorab geprüft werden, ob das dafür benötigte Fundament dort verbaut werden kann.

Knoten 1366, LSA Papenhuder Straße/Hofweg/Uhlenhorster Weg (03-02_11408 Lageplan Papenhuder 2.pdf):

Für den Umbau der LSA wird ebenfalls ein neues Steuergerät / Schaltschrank benötigt. Es wird aus betrieblichen Gründen vorgeschlagen, den Schaltschrank um ca. 5 m Richtung Furth zu versetzen. Nach Rücksprache kann der Lichtmast Mitte Fußgängerfurt anstatt eines LSA-Mastes gestellt werden. Die Signalgeber sind entsprechend am Lichtmast zu montieren. Der neue Schaltschrankstandort ist im Anhang (03-02_11408 Lageplan Papenhuder 2.pdf) dargestellt.

Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass bei Veränderung des Schaltschrankstandortes, die in der Anlage „Mindestabstände LSA-Schaltschrank LSBG“ geforderten Aspekte berücksichtigt werden. Die Anlage ist eine Auszug der „Technischen Spezifikation für Lichtsignalanlagen der FHH“ (TS-LSA-HH).

LSBG - GF/PB: Diese Punkte werden berücksichtigt.

vom 05.02.16

Gemäß den vorliegenden Unterlagen sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) im Zusammenhang mit der o. g. Baumaßnahme in einzelnen Straßenabschnitten auszuführen:

Hofweg (LPI - LP8, Blatt 1 und Blatt 2): keine Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) sind notwendig

Papenhuder Straße (Blatt 2 bis Blatt 4): umsetzen von 1x AM 9,5m einschl. Langfeldleuchte (1x58W) (LP 16),

umsetzen von 2x AM 11,8m einschl. Kofferleuchte (1x150W) (LP 5 und LP 6),

herausnehmen und Rücktransport von 2x AM 6,0m/2,8m einschl. LVZ 350-10,

liefern und neu aufstellen von 2x AM 6,0m/1,8m einschl. FGÜ-Leuchten (Lumega 700 FÜR 1x70 W) (gemäß R-FGÜ 2001)

In Absprache mit dem LSBG S4 (LSA) wird die LSA für die Fußgängerquerung am vorhandenen Lichtmast LP16 montiert. Somit verzichtet man auf einen zusätzlichen Mast für die LSA. LP16 wird auf die Stelle der geplanten LSA umgesetzt. Die Verkehrsschilder (VZ 350-10 bzw. VZ 350-20) müssen von PK neu angeordnet werden. Es findet keine Wiederverwendung des vorhandenen LVZ 350 statt. Der Abstand zwischen der FGÜ-Markierung und den FGÜ-Lichtmasten (LP 1A und LP 1B) soll ca. 2,0m betragen.

Mundsburger Damm (Blatt 4): umsetzen von 1x AM 15,0m einschl. Kofferleuchte (1x150W). Es soll geprüft werden, ob zwischen LP 6 (AM

15,0m) und dem neu geplanten Rad- /Gehweg (Mischverkehr) ein Sicherheitsabstand von mind. 0,25m vorhanden ist. Bei der Unterschreitung des Mindestabstandes ist der Lichtmast LP 6 zu versetzen. Bitte teilen Sie uns das Ergebnis Ihrer Untersuchung mit. Weitere ÖB-Lichtpunkte sind von der o. g. Maßnahme gemäß den uns vorliegenden Unterlagen offensichtlich nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenhöheniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden (siehe nachfolgende Hinweise). Hinweis zum Bodenhöheniveau: Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA- Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen. Hinweis zu den Schutzabständen: Gem. den geltenden Richtlinien für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbordkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im allgemeinen: 0,65m

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbordkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes an Bushaltestellen: 0,65m

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

LSBG - GF/PB: **Diese Punkte werden berücksichtigt. Allerdings kann Lichtmast LP5 nicht, wie vorgeschlagen, weiter in Richtung Brücke versetzt werden. Wir schlagen vor, diesen Mast auf die neue Mittelinsel zu versetzen. Der Abstand zwischen Lichtmast LP 6 und dem Radweg beträgt mehr als 25 cm, damit muss dieser Lichtmast nicht umgesetzt werden.**

19.01.16

Unsere Parkscheinautomaten sind von Ihrer Baumaßnahme nicht betroffen, wenn sie die Bauzeit über stehen bleiben sollen / können. Sollten Sie dies anders sehen, geben Sie mir bitte Bescheid.

vom

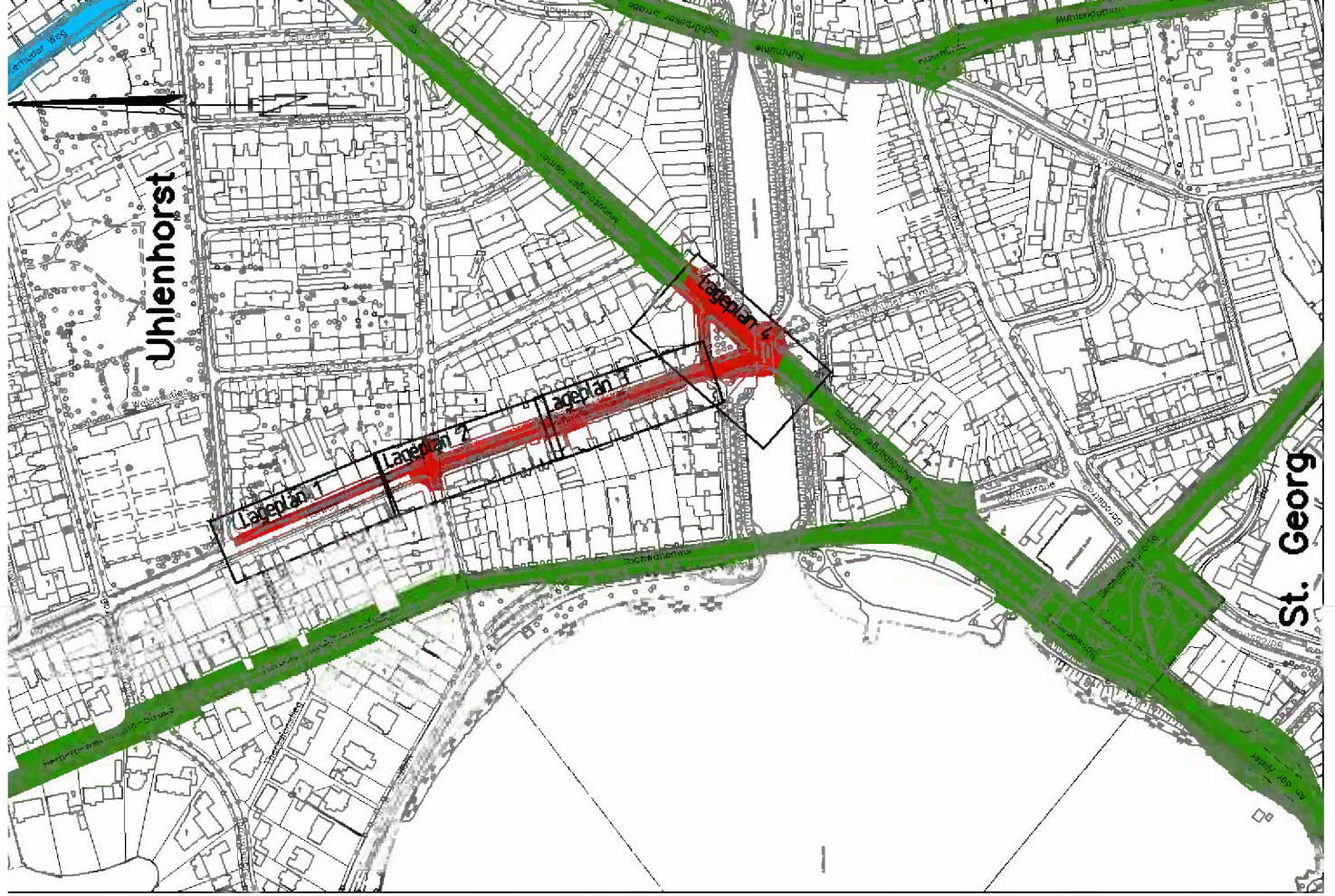
keine Einwendungen gegen die Planung.

Begründung:

Die Entwässerungssituation wird nicht signifikant durch die Planung verändert oder neu geordnet. Das Regenwasser wird auch nach der Baumaßnahme weiterhin in das vorhandene Mischwassersiel eingeleitet und auf der Kläranlage gereinigt.

Es besteht somit kein weitergehender Reinigungsbedarf des Straßenabwassers.


Auch wenn die Notwendigkeit der Rückhaltung des anfallenden Oberflächenwassers in dem Planungsbereich grundsätzlich als notwendig erachtet wird, erscheint eine Forderung der Umsetzung im Zuge der hier vorgelegten Planung unverhältnismäßig.




Legende

- Baustrecke
- Bundesautobahn
- Bundesstraßen
- Hauptverkehrsstraßen

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Facht.gepr.	Datum



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projektteam Busbeschleunigung
-GF/PB-



Baumaßnahme:
Busbeschleunigung Meitrobustlinie 6

Teilbaumaßnahme:
Papenthor Straße, einschließlich LSA,
Neuordnung des Straßenraumes

Planinhalt: **Übersichtsplan**

Aufgestellt: GF/PB
06.04.2016

Datum: _____
Unterschrift: _____

Geprüft:

Datum: _____
Unterschrift: _____

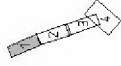
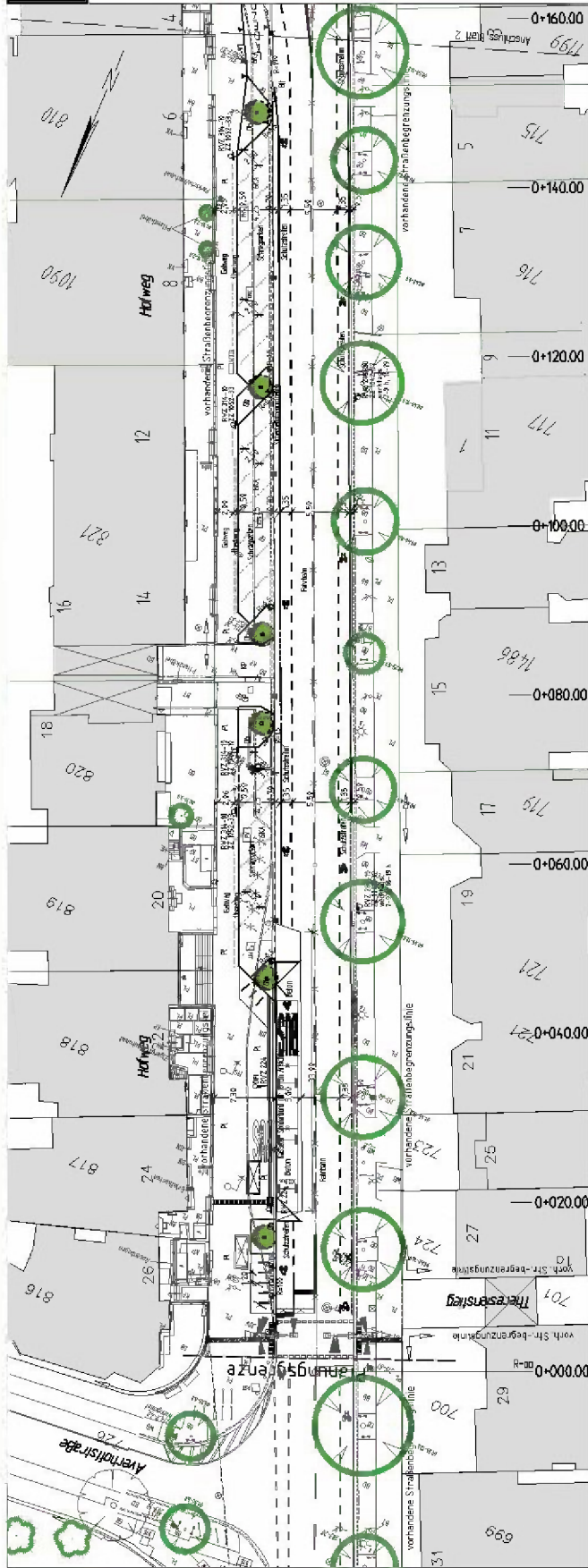
Gesehen:

Datum: _____
Unterschrift: _____

L

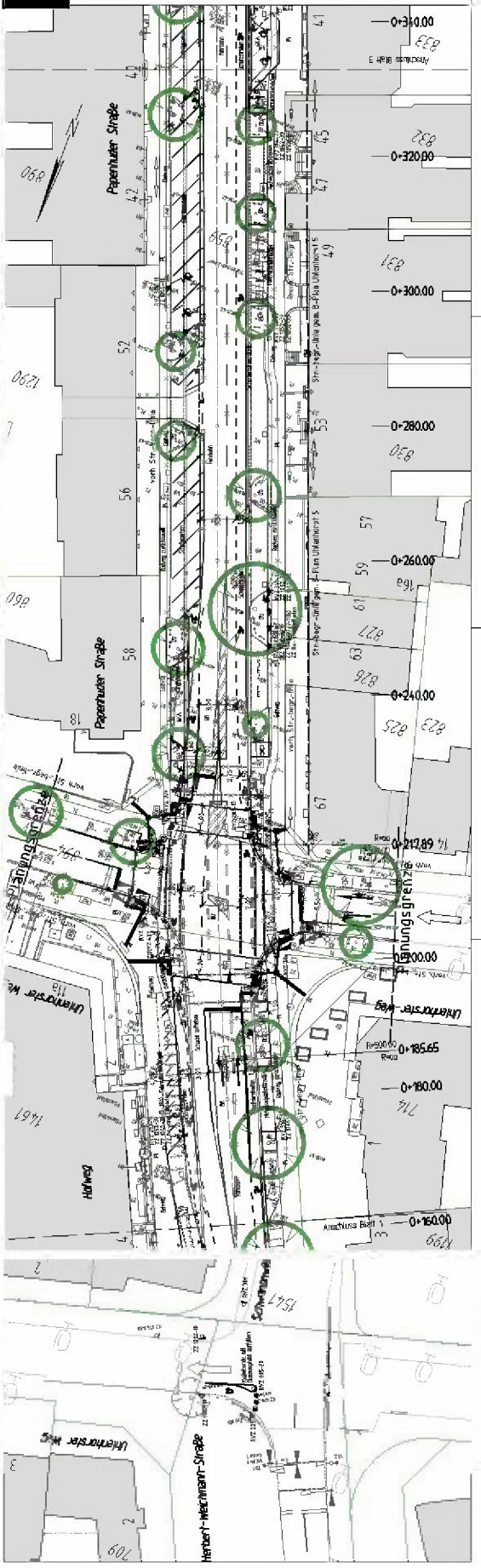
Zeichnungs Nr.:
13/921-02-01

Maßstab:
1:5000

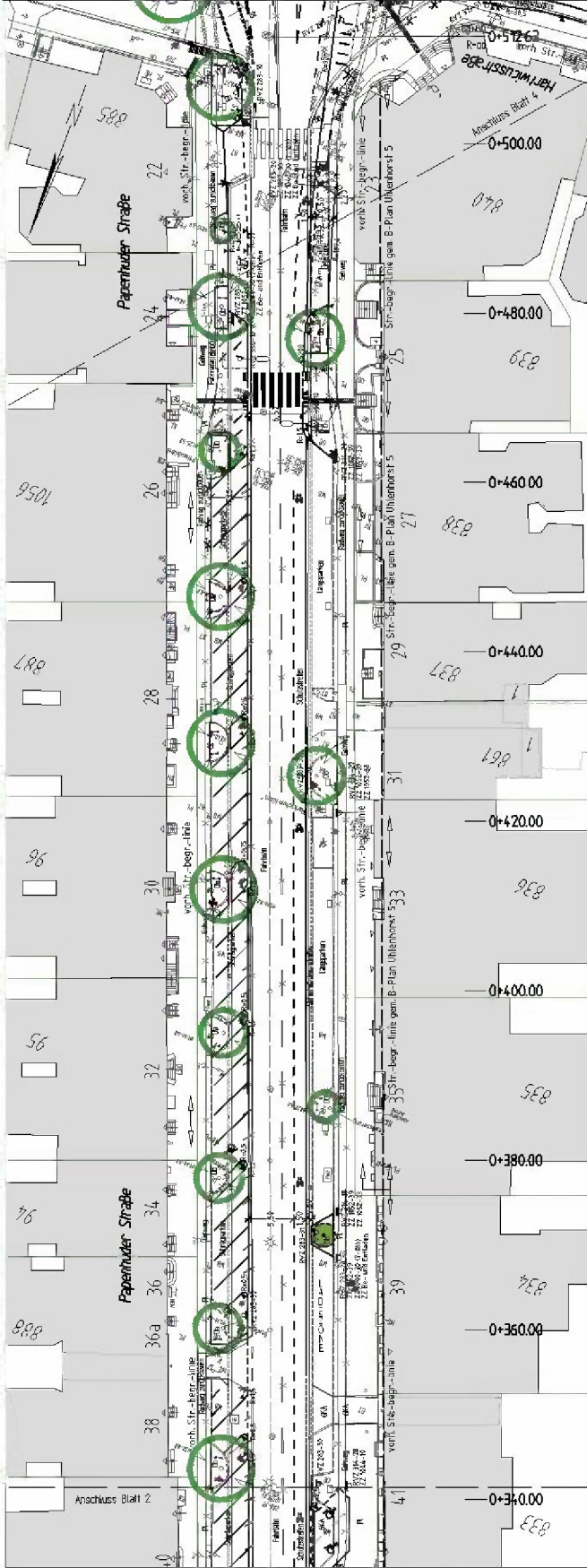


Info	Anliegen und Erläuterungen	Bearbeiter	Erstellungsdatum

Freie und Hansestadt Hamburg Landeshauptstadt Hamburg Projektname: BR 79/0		Aufmaßskizze Maßstab: 1:500 Datum: 08.02.2016 Blatt: 1/4
Baumnummer: BR 79/0 Baubeschreibung: Metrolinie 6 Folgebauwerke: Reparatur Straße, einschließlich LSA, Reparatur des Straßengerüsts Planenart: Lageplan Blatt 1/4		
Zeichnungs-Nr.: BR 79/0-04-01		Maßstab: 1:250



Früh und Heesebeck Hamburg Technische Zeichnung, Entwurf und Planung Projektierungsbüro	
Bauherr: Baugesellschaft Nordelbische & Versicherungs-AG Hamburger Allee 15A 20099 Hamburg Telefon: 0431 242420 Telefax: 0431 242421 E-Mail: info@frueh-heesebeck.de	Architekt: Lageplan Blatt 2/4 Maßstab: 1:250 Zeichnungs-Nr.: 87/97-H-02
Datum: 02.04.2002	Blatt: 2/4
Projekt-Nr.: 87/97-H-02	Blatt-Nr.: 2/4



Titel	Aussagen und Ergänzungen	Revisur	Erstellt	Datum

Freie und Hansestadt Hamburg
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projektname: **BR 790**

Baumetern:
 Bundesleistung Metrobuslinie 6

Tafelungsbezeichnung:
 Papentuder Straße, Grundstück LSA, Neuanlage des Straßennetzes

Planenart:
 Lageplan Blatt 3/4

Zuordnung Nr.:
 B/92/04-03

Reisend:
 1250

Adressat:
 AG-KoOp, DP/98

Verfahren:
 Entwurf, 22.09.2016, 08.10.2016, 15.10.2016

Verfahren:
 Entwurf, 08.10.2016, 15.10.2016

Verfahren:
 Entwurf, 08.10.2016, 15.10.2016

Legende:

- gepfl./ vorh./ a/fut. Baum
- Hochbord
- Teilbord
- abgesenkt. Hochbord
- Grenzliniendurchsetzung
- Rundsüdspitze
- gepfl./ vorh./ a/fut. Beseitigung
- gepfl./ vorh./ a/fut. Straßenzahl
- gepfl./ vorh./ a/fut. LSA
- gepfl./ vorh./ a/fut. Verkehrszeichen mit Nr.
- Maßstab: Nordrichtung
- BI = Betonwerkplaster
- PI = Betonpflaster
- SKA = Betonwerkplaster
- DB = Überbauten mit Betonwerkplaster
- Beton = feinstreuer Straßenebel
- BI = Asphalt

Nr.	Abkürzung und Erläuterung	Bezeichnung	Hauptmaßstab	Datum

Freie und Hansestadt Hamburg
 Verkehrsamt Straßen, Brücken und Grünflächen
 Projektionen: Straßenschnittzeichnung
 03/2016

Maßstab: 1:1000
 Datum: 03.12.2016
 Blatt: 1250
 Zeichnungs-Nr.: B/921-04-04
 Maßstab: 1:250

