
<u>Baumaßnahme:</u>	Busbeschleunigung
<u>Teilbaumaßnahme:</u>	Metrobuslinie 3 – Haltestellen Rothenburgsort

A B W Ä G U N G S V E R M E R K

I N T E R N

Schlussverschickung

Februar 2022

**Abwägung der zur Erstverschickung (16.12.2020)
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhalt

1.	BVM AR	3
2.	BVM VE 2.....	3
3.	BVM VE 3.....	3
4.	BVM VI 1	3
5.	BVM VI 2.....	3
6.	BVM KMR	3
7.	BVM VM 1	4
8.	BVM VM 2.....	4
9.	LSBG DS5.....	4
10.	LSBG IVS1.....	4
11.	LSBG S2	4
12.	LSBG S2 Grün	4
13.	LSBG S3 + Regionalbeauftragte/r	6
14.	LSBG B1	6

Vorbemerkung:

Die Planung des Knotenpunktes Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht abgeschlossen und wird zeitlich zurückgestellt. Blatt 01 entfällt daher in dieser Schlussverschickung. Der Knotenpunkt wird Bestandteil einer späteren separaten Schlussverschickung sein. Die Abwägung erfolgt in dem Zuge und ist nicht Bestandteil der angegebenen Straßenabschnitte.

Die Stellungnahmen, die sich auf den Knotenpunkt Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg beziehen, werden hier nicht dargestellt und somit hier nicht abgewogen.

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	
1. BVM AR	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
2. BVM VE 2	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
3. BVM VE 3	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
4. BVM VI 1	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
5. BVM VI 2	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
6. BVM KMR	<p>nachfolgend sende ich Ihnen die Stellungnahme zu o.a. Planverschickung seitens der BVM/V m.d.B. um Berücksichtigung in der weiteren Planung:</p> <p>1 Zur Förderung des Klimaschutzes und der Erreichung der gesetzten Ziele zur Mobilitätswende sollte im gesamten Verlauf geprüft werden, ob Parkstände zugunsten von zusätzlichen Baumstandorten ersetzt werden können. Ggf. könnten auch zusätzliche Radbügel in diesem Multifunktionsstreifen angeordnet werden. Im Bereich von gewerblichen EG-Nutzungen sollten Ladezonen geprüft werden sowie Stellplätze für Menschen mit Behinderungen bevorzugt werden.</p> <p>LSBG: Der überplante Straßenzug weist eine sehr hohe Wohnungsdichte aus. In der Planung werden alle Verkehrsteilnehmer und die Belange des Stadtgrüns berücksichtigt. Der ruhende Verkehr wird hierbei ausgewogen betrachtet und bereits zu Gunsten von Grünflächen und Gehwegflächen reduziert. Eine weitere Reduktion wird als nicht vertretbar angesehen.</p> <p>Es werden weitere Ladezonen, Parkplätze für Schwerbehinderte und Fahrradanhänger vorgesehen.</p> <p>2 [Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</p> <p>3 Auf Blatt 3: Im östlichen Bereich ist in der Darstellung ein leichter Verschwenk der Fahrbahn zu erkennen obwohl die Bordsteinkanten parallel verlaufen. Es sollte geprüft werden ob die Fahrbahn inkl. der Radfahrstreifen gerade(r) geführt werden kann.</p> <p>LSBG: Der Versatz ist erforderlich, da der Straßenquerschnitt sich in Richtung Osten verschmälert und der nördliche Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkstand und Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlagert wird.</p> <p>4 Auf Blatt 5: Am Knotenpunkt Vierländerdamm/Ausschläger Allee endet der Radfahrstreifen mitten im Knotenpunkt (als Übergang in den Mischverkehr). Hier sollte ggf. eine alternative Aufleitung des Radfahrers auf den Radweg markiert werden.</p> <p>LSBG: Diese Markierung / Überleitung wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde angepasst. Es ist eine Furtmarkierung zum Radweg ergänzt worden.</p> <p>5 [Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</p> <p>6 Auf der Südseite des Billhorner Röhrendamms sind auf dem geplanten Radfahrstreifen, der hinter dem Parkstreifen liegen soll, Pkw-Symbole eingezeichnet. Es wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei um ein Versehen handelt. Der</p>

	<p><i>Radfahrstreifen bzw. Radweg ist jedenfalls von einer Befahrung durch Kfz freizuhalten.</i></p> <p>LSBG: Die Pkw-Symbole sind grau dargestellt und stellen die Lage der vorhandenen Parkstände dar. Der Radfahrstreifen wird nicht durch Pkws befahren.</p> <p>7 <i>Im Abschnitt östlich Billhorner Deich, in dem für den Radverkehr nur noch Schutzstreifen (wenn auch breiter als Regelmaß) vorgesehen sind, wird die Gefahr gesehen, dass die Schutzstreifen als Pseudo-Radfahrstreifen gesehen werden und Radfahrende ohne Sicherheitsabstand überholt werden. Zumindest sollte die Mittelmarkierung entfallen.</i></p> <p>LSBG: Die Querschnittseinteilung wurde zwischen dem Billhorner Deich und der Ausschläger Allee angepasst. Es werden Radfahrstreifen geplant.</p> <p>Östlich der Zollvereinsstraße wird an der Planung der Schutzstreifen festgehalten. Die Mittelmarkierung wird in diesem Bereich weggelassen.</p> <p>8 <i>Am Knoten Vierländer Damm / Ausschläger Allee wird eine Furtmarkierung für den Radverkehr auf den Radweg in Richtung Osten dringend empfohlen, zumindest aber eine „Weiche“. Anderenfalls ist zu befürchten, dass der Radweg auf Grund wartender Kfz in der Einmündung nicht erreicht werden kann bzw. Radfahrende gefährdet werden. Dies belegen Erfahrungen mit einer ähnlich gestalteten Situation am Knoten Lange Reihe / Bülastraße. Es ist davon auszugehen und auch erwünscht, dass der Radverkehr den Radweg nutzt. Darüber hinaus kommt eine Gestaltung der Einmündung analog zu den Einmündungen Thiedingreihe und Freihafenstraße in Betracht. Des Weiteren wird vorgeschlagen, diesen Radweg hinter den Bäumen mit Asphalt zu befestigen, um auch auf diese Weise die gewünschte Kontinuität der Radverkehrsführung darzustellen.</i></p> <p>LSBG: Diese Markierung / Überleitung wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde angepasst. Es ist eine Furtmarkierung zum Radweg ergänzt worden.</p> <p>Der abknickende Vierländer Damm ist eine Einbahnstraße in Richtung Südosten. Es sind keine wartenden Kfz vor dem Radweg möglich. Diese Gefahrensituation wird es nicht geben.</p> <p>Die Einmündung ist explizit nicht als Gehwegüberfahrt gestaltet worden, da diese Einmündung in Abstimmung mit der VHH als Ausweichstrecke für den Busverkehr dienen soll. Die Einmündung ist gemäß der Schleppkurven von Gelenkbussen ausgestaltet.</p>
7. BVM VM 1	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
8. BVM VM 2	<p><i>Bei der o. g. Verschickung wurde VM 2 beteiligt. VM 2 ist die Technische Aufsichtsbehörde für U-Bahnen und nichtbundeseigene Eisenbahnen. Die nächste nichtbundeseigene Eisenbahn im Bahnhof Tiefstack liegt mehr als 500 m von der Maßnahme, die nächste U-Bahn mindestens 600 m Luftlinie (U-Bahnhof Elbrücken) entfernt. Es ist offensichtlich, dass die geplante Maßnahme keinen Einfluss auf die genannten Bahnanlagen hat.</i></p> <p><i>Ich bitte daher, im weiteren Verfahren dieses Projektes nicht weiter beteiligt zu werden.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
LSBG	
9. LSBG DS5	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
10. LSBG IVS1	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
11. LSBG S2	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>
12. LSBG S2 Grün	<i>Stellungnahme von S2 „Grün“ zur 1. Verschickung, 12119, BHS Rothenburgsort 5.8 Straßenbegleitgrün</i>

„39 Ersatz- und Neupflanzungen“

Siehe Pkt. 2 (Grundlagen)

Für Fragen bei Ersatz- und Neupflanzungen, ist [REDACTED] von [REDACTED] „Grün“ Ansprechpartner

„Bei Bedarf werden im weiteren Planungsverlauf Wurzelsuchgräben zur Prüfung der Realisierbarkeit der Planung durchgeführt“

Umfang und Beauftragung von Voruntersuchungen, ist mit [REDACTED] von [REDACTED] „Grün“ abzustimmen.

„Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen durch einen Baumpfleger begleitet“

Leistungsumfang und -positionen der baumpflegerischen Baubegleitung, sind mit [REDACTED] von [REDACTED] „Grün“ abzustimmen.

LSBG: Die Hinweise werden berücksichtigt und die Belange werden mit [REDACTED] Grün abgestimmt.

Folgende Grundlagen sind in der gesamten Planung zu berücksichtigen:

1. Die Herstellung von Einfassungen und befestigten Flächen, sind i.d.R. innerhalb des Kronenraumes (+ 1,50 m) von Bestandsbäumen, in unbefestigten Flächen (Grünflächen), nicht realisierbar. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen muss durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzungen ermöglichen, können im Zuge von Voruntersuchungen definiert werden.

2. Bei Ersatz- und Neupflanzungen muss die Umsetzbarkeit, durch das planende Ing.-Büro, am potenziellen Standort geprüft werden (z.B. Leitungsfreiheit).

3. Ab zwei Neupflanzungen in einer Reihe, sollte in der Ausführungsplanung ein durchgehender Pflanzgraben vorgesehen werden.

4. Die offene, unversiegelte Fläche einer Baumscheibe, muss mindestens 6 m² betragen. Es muss ein durchwurzelbarer Raum von mindestens 12 m³ hergestellt werden. Bei einer 6 m² großen Baumscheibe, müsste somit die Pflanzgrube eine Tiefe von 2 m haben - ab einer Tiefe von 1,25 m muss mit einem Verbau gearbeitet werden. Alternativ kann der Wurzelraum durch überbaubare Substrate unterhalb von befestigten Flächen ausgeweitet werden.

5. Tiefgründige Arbeiten (z.B. neuer Bordverlauf), in bereits befestigten Flächen, im Kronenraum (+ 1,50 m), sind als kritisch zu erachten. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen muss durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzungen ermöglichen, können im Zuge von Voruntersuchungen definiert werden.

6. Zum Einbauen von Borden wird ein Arbeitsraum von mindestens 0,50 m benötigt. Daraus können Konflikte mit den Bestandsbäumen entstehen. Ein Ver- und Ersetzen von Borden im Bereich von Bestandsbäumen (Kronenraum +1,50 m), sollte möglichst vermieden werden. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen muss durch einen Sachverständigen geprüft und ggf. mittels Wurzelsondierungen untersucht werden. Alternative Bauweisen, welche ggf. eine Umsetzungen ermöglichen, können im Zuge von Voruntersuchungen definiert werden.

Eine Stellungnahme bezüglich der Vielzahl an Fällungen, auch an älteren Bestandsbäumen, wird voraussichtlich seitens des BA Hamburg-Mitte erfolgen.

LSBG: Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Umsetzbarkeit der geplanten Einfassung und Befestigungen wird geprüft. Die Größe und Ausgestaltung der Pflanzgruben wird eingehalten und auf Leitungsfreiheit geprüft. Bei Bedarf werden weiterführende Untersuchungen der Baumscheibe durchgeführt.

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

Blatt 2

0+250,000 (Süd): Siehe Pkt. 5
0+400,000 - 0+490,000 (Nord): Siehe Pkt. 4
0+290,000 - 0+485,000 (Süd): Siehe Pkt. 1
0+395,000 – Ende Blatt 2 (Nord): Siehe Pkt. 1
Blatt 3
Ende Blatt 2 - 0+525,000 (Nord): Siehe Pkt. 1
0+500,000 - 0+520,000 (Süd): Siehe Pkt. 3
0+630,000 – Ende Blatt 3 (Süd): Bei der Verringerung der Grün- und Grandflächen sollten ggf. vorhandene Bäume außerhalb der Straßenbegrenzungslinie berücksichtigt werden
0+650,000 (Süd): Siehe Pkt. 1
Blatt 4
Ende Blatt 3 - 0+730,000 (Süd): Bei der Verringerung der Grün- und Grandflächen sollten ggf. vorhandene Bäume außerhalb der Straßenbegrenzungslinie berücksichtigt werden
0+705,000 - 0+735,000 (Nord): Siehe Pkt. 1
0+745,000 (Süd): Siehe Pkt. 1
Blatt 5
Gesamtes Blatt 5: Siehe Pkt. 6
1+150,000 (Süd): Siehe Pkt. 1
Blatt 6
1+300,000 – 1+410,000 (Süd): Siehe Pkt. 6
1+150,000 (Süd): Siehe Pkt. 4
LSBG: Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Umsetzbarkeit der geplanten Einfassung und Befestigungen wird geprüft. Die Größe und Ausgestaltung der Pflanzgruben wird eingehalten und auf Leitungsfreiheit geprüft. Bei Bedarf werden weiterführende Untersuchungen der Baumscheibe durchgeführt.
1+510,000 – 1+605,000 (Süd): Neupflanzungen in „Grünnasen“ in den Haltebuchten prüfen
LSBG: Die Neupflanzung wird ergänzt.

13. LSBG S3 + Keine Stellungnahme eingegangen
Regionalbe-

auftragte/r

14. LSBG B1 Keine Stellungnahme eingegangen