

Baumaßnahme: Umbau Dratelnstraße

Bau-/Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR SCHLUSSVERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation... 2	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	3
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	3
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	3
3.1	Beschreibung des Bestandes	3
3.2	Rahmenbedingungen	4
4	Variantenuntersuchung	5
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	6
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	9
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	9
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	10
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	10
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	10
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	10
7.5	Anlagevermögen.....	10
8	Sonstiges	10

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Dratelnstraße befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, Stadtteil Wilhelmsburg und verläuft in Süd-Nord-Richtung von der Mengestraße/Neuenfelder Straße zur Rotenhäuser Straße. Sie ist eine Bezirksstraße. Über sie werden die anliegende Gewerbeschule mit rd. 4.000 Schüler/innen, Gewerbe- und Produktionsbetriebe, Supermärkte sowie einzelne Wohngebäude erschlossen. Der Querschnitt entspricht einer Gewerbestraße.

Zukünftig wird die verlegte B 4/ 75 über die Rotenhäuser Straße an die Dratelnstraße angebunden. Sie dient dann auch dem Verkehr in Richtung Hafen als Verbindungsstraße. Gleichzeitig soll sie mit der Planung des neuen Rathausviertels städtebaulichen Ansprüchen genügen.

Die vorliegende Planverschickung umfasst das südliche Teilstück der Dratelnstraße zwischen Neuenfelder- und Thielenstraße.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Im Juli 2019 soll der Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße (B75) in Betrieb gehen. Hierdurch entfällt die Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg an der Neuenfelder Straße zugunsten einer neuen Anschlussstelle an der Rotenhäuser Straße. Ab diesem Zeitpunkt muss die Dratelnstraße die Verkehre von und zu der neuen Anschlussstelle aufnehmen. Zusätzlich werden im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Funktions- bzw. B-Pläne Wilhelmsburg 89 und 91 neue Nutzungen entlang der Dratelnstraße entwickelt, deren Quell- und Zielverkehre ebenfalls von der Dratelnstraße aufgenommen werden müssen.

Zur Bewältigung der Mehrverkehre und zur Erfüllung der neuen Funktion als Hauptverkehrsstraße ist ein Ausbau der Dratelnstraße erforderlich. Dieser soll insbesondere auch städtebauliche Anforderungen berücksichtigen, da die Dratelnstraße den umliegenden, teils neuen Nutzungen als zentrale Hauptachse dienen wird.

Da nach Eröffnung der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße eine Sperrung der Dratelnstraße aus verkehrlichen Gründen nicht mehr in Frage kommt, ist bis zur Eröffnung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße das südliche Teilstück der Dratelnstraße zwischen Neuenfelder Straße und Thielenstraße einschließlich des Knotenpunktes Dratelnstraße/Planstraße A/Thielenstraße leistungsgerecht fertigzustellen. Eine Realisierung nach Eröffnung der neuen B75 würde zu einem erheblich komplexeren Bauablauf und damit auch zu deutlich höheren Kosten führen.

Der nördliche Abschnitt zwischen Thielenstraße und Rotenhäuser Straße kann noch nicht realisiert werden, da die dafür erforderlichen Flächen noch nicht zur Verfügung stehen.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger und Auftraggeber ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Realisierungsträger ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im Koalitionsvertrag des Senates wird der Ausbau der Dratelnstraße erwähnt: „Die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße wird gebaut [...]. Im Zuge der Verlegung [...] wollen wir für eine wirkungsvolle Entlastung der Elbinseln von hafenbezogenen Lkw-Verkehren sorgen und werden keinen durchgängig vierspurigen Ausbau der Dratelnstraße planen.“

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen sind die Planfeststellung für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (26.06.2013, geändert am 09.10.2014) und der Bebauungsplan Wilhelmsburg 16 vom 04.03.1976. Über die Abweichung der geplanten Straßenbegrenzungslinien vom gültigen B-Plan und die Anwendbarkeit von § 125 BauGB bzw. § 13 Abs. 2 HWG wird zwischen LSBG und M/SL Einvernehmen hergestellt.

Die Funktions- bzw. Bebauungspläne Wilhelmsburg 91 („Rathausviertel“, Stand 01.07.2016) sowie Wilhelmsburg 89 (Stand 22.12.2009) befinden sich in Aufstellung.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Kraftfahrzeugverkehr

Die Dratelnstraße verfügt über eine 7,0 m breite, zweistreifige Fahrbahn. Die Grundstücke werden aus beiden Fahrtrichtungen erschlossen. Im überwiegenden Teil der Strecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Planungsbereich befindet sich im östlichen Arm des Knotenpunktes Dratelnstraße/Neuenfelder Str. die Bushaltestelle Dratelnstraße. Diese wird von den Linien 13, 151, 152, 154, 156, 252 und 640 angefahren. Auf der Dratelnstraße verkehrt keine Buslinie.

Fuß- und Radverkehr

Auf der Westseite ist heute ein durchgängiger, 1,50 m breiter Gehweg vorhanden.

Auf der Ostseite ist der Gehweg mit einer Breite von 2,00 m ausgebildet. Weiter nördlich reduzieren sich die Flächen auf eine Breite von 1,50 m.

Es sind beidseitig untermaßige, benutzungspflichtige Radwege mit einer Breite von 1,50 m vorhanden.

Im Zuge des Gert-Schwämme-Weges verläuft eine wichtige Fuß- und Radverkehrsachse, die die Dratelnstraße unsignalisiert kreuzt.

Barrierefreiheit

Es sind keine Einrichtungen der Barrierefreiheit vorhanden.

Lichtsignalanlagen, Knotenpunkte

Am südlichen Ausbauende wird der Knotenpunkt Neuenfelder Straße/AS HH-Wilhelmsburg/Mengestraße/Dratelnstraße mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Im unsignalisierten Einmündungsbereich der Thielenstraße und im ebenfalls unsignalisierten Knotenpunkt Rotenhäuser Straße/Rubbertstraße/Dratelnstraße sind keine separaten Abbiegestreifen vorhanden.

Ruhender Verkehr

Dem ruhenden Verkehr stehen abschnittsweise baulich angelegte Parkstände mit einer Tiefe von 2,50 m zur Verfügung.

Öffentliche Beleuchtung

Es ist eine Straßenbeleuchtung mit Peitschenmasten vorhanden.

Straßenbegleitgrün

Die Fahrbahn wird in weiten Teilen beidseitig von Baumscheiben/Baumstreifen gesäumt, außerdem befinden sich zahlreiche Baumstandorte auf Privatgrund.

Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen in ein Regensiel. Dieses leitet ohne Behandlung und ungedrosselt in die Vorflut Neuenfelder Wettern ein.

Versorgungsleitungen

Unterhalb der Fahrbahn verlaufen ein Regen- sowie ein Schmutzwassersiel. Versorgungsleitungen befinden sich unterhalb der Nebenflächen.

3.2 Rahmenbedingungen

Abhängigkeiten zu weiteren Baumaßnahmen

Der Ausbau der Dratelnstraße steht in unmittelbarer Beziehung zur Realisierung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße durch die DEGES. Diese Maßnahme ist ursächlich für den Ausbau der Dratelnstraße. Gleichzeitig ist mit der Fertigstellung im Juli 2019 auch der zeitliche Rahmen für die bauliche Umsetzung der Dratelnstraße gegeben.

Die Entwicklung neuer Nutzungen westlich der Dratelnstraße gemäß des in Aufstellung befindlichen B-Plans Wilhelmsburg 91 soll ab 2018 erfolgen.

Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Prüfung der Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) nicht erforderlich. Für die Verlegung der Neuenfelder Wettern wird ein eigenes Verfahren durchgeführt.

Bodengutachten

Eine Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung wird im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt.

Grundwasser

Angaben zum Grundwasser sind Teil des Boden- und Baugrundgutachtens.

Kampfmittel

Im Planungsbereich sind Bombenblindgängerverdachtsflächen vorhanden. Ein Sondierungskonzept wird im Auftrag des LSBG erstellt.

4 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Dratelnstraße (ARGUS, 2016) wurde das erstmals 2010 für die Planfeststellung zum Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße entwickelte Verkehrsmodell für die Elbinsel umfassend aktualisiert. Dabei konnten insbesondere die geplanten Nutzungen und die dafür prognostizierte zusätzliche Verkehrsnachfrage, unter Berücksichtigung aktueller Daten zum Verkehrsverhalten in Hamburg, intensiv überarbeitet werden. Das Ergebnis ist eine aktualisierte Fassung des Verkehrsmodells für die Elbinsel. Auf Grundlage dieses Modells wurden insgesamt sechs Verkehrsführungs- bzw. Erschließungsvarianten für das Gebiet des Bebauungsplans Wilhelmsburg 91 sowie die nähere Umgebung der Dratelnstraße untersucht und vergleichend bewertet.

Für die Erschließung des Bebauungsplangebietes wurden Varianten mit einer oder zwei Anbindungen an die Dratelnstraße behandelt. Der Knotenpunkt Anbindung B-Plan-Gebiet/Thielenstraße/Dratelnstraße wurde in Form von zwei versetzten Einmündungen sowie als Kreuzung geprüft. Im Ergebnis wurde die einfache und direkte Anbindung an die Dratelnstraße auf Höhe der Thielenstraße empfohlen. Dabei handelt es sich auch für den in Ost-West-Richtung orientierten, nichtmotorisierten Verkehr um die attraktivste Lösung.

Südlich der Thielenstraße ergaben die verschiedenen untersuchten Szenarien eine Verkehrsbelastung von rund 18.800 Kfz/d. Für diesen Abschnitt ist gemäß RAS 06, Kap. 6.1.2 sowie gemäß der in Aufstellung befindlichen ReStra ein zweistreifiger Ausbau leistungsfähig.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen nördlich der Thielenstraße liegen mit 18.700 bis 24.900 Kfz/d im Grenzbereich eines langfristig vierstreifigen, bzw. überbreit zweistreifigen Ausbaus.

Die gesamte Verkehrsuntersuchung wird interessierten Beteiligten auf Wunsch durch den LSBG zum Download zur Verfügung gestellt.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Südlich der Thielenstraße wird die Dratelnstraße als dreireihige Allee mit einstreifigen Richtungsfahrbahnen und einer Mittelinsel geplant. Durch den Alleencharakter soll somit insbesondere städtebaulichen Ansprüchen als zentrale Eingangs- und Erschließungsachse der B-Plan-Gebiete Rechnung getragen werden.

Der Abschnitt nördlich der Thielenstraße kann aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Grundstücke erst nach 2019 realisiert werden und ist daher nicht Teil der Verschickung. Nachstehende Erläuterungen dienen der Verdeutlichung des Gesamtkonzeptes:

Von einem vierstreifigen Ausbau nördlich der Thielenstraße soll angesichts der Prognoseunsicherheiten und aufgrund des Umstandes, dass die betreffenden Schwellenwerte nur knapp überschritten wurden, abgesehen werden. Durch die langen Entwicklungshorizonte der städtebaulichen Maßnahmen im Umfeld und den vielschichtigen Variablen in den Prognoseansätzen ist ein stufenweises Vorgehen konzipiert worden, das entsprechend der zukünftigen Entwicklung Handlungsoptionen aufzeigt, mit denen sichergestellt werden kann, dass eine optimierte Erschließungsplanung weiterverfolgt wird:

1. Die Dratelnstraße wird im Nordabschnitt, wie bereits im Südabschnitt zweistreifig hergestellt. Bei Eröffnung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist dies ohnehin gegeben, da bis zum Erwerb der zum Ausbau notwendigen Grundstücke die bestehende Straße weiter genutzt wird. Sobald hier der Ausbau erfolgen kann, wird ein Querschnitt hergestellt, der zunächst einstreifig je Richtung befahrbar sein wird.
2. Bei Eintreten von Kapazitätsengpässen kann durch die Sperrung der Thielenbrücke für den Kraftverkehr eine Entlastung des maßgebenden Knotenpunktes Dratelnstraße/Planstraße A/Thielenstraße bewirkt werden, die eine Beibehaltung der Zweistreifigkeit weiter erlaubt. Die betroffenen Verkehre aus dem Bahnhofsviertel müssten dann auf die Anschlussstellen Georgswerder oder Wilhelmsburg Süd ausweichen. Ausreichende Kapazitäten auf den davon hauptsächlich betroffenen Straßen Niedergeorgswerder Deich, Otto-Brenner-Straße, Bei der Windmühle und Wilhelm-Strauß-Weg sind vorhanden. Eine Sperrung der Thielenbrücke ist nur bei Erfordernis und nur nach entsprechendem politischen Beschluss vorgesehen.
3. Sollte trotz einer Sperrung der Thielenbrücke oder durch deren Ablehnung durch die Politik die Kapazität nördlich der Thielenstraße weiterhin unzureichend sein, wird der Abschnitt vierstreifig oder mit einem überbreiten Fahrstreifen je Richtung ausgebaut.

Die Option für einen langfristig vierstreifigen Ausbau wird durch die Freihaltung von Flächen, die für größere Rückstaulängen südlich der Thielenstraße erforderlich werden können, sowie eine ausreichende Breite der Richtungsfahrbahnen und des Straßenraumes im Nordabschnitt gesichert.

Kraftfahrzeugverkehr

Im Streckenbereich stehen einstreifige Richtungsfahrbahnen mit 5,85 m Breite zur Verfügung, auf welchen ein Radfahrstreifen sowie ein 3,25 m breiter Fahrstreifen markiert sind. Die Breite der Richtungsfahrbahnen erlaubt ein Vorbeifahren eines Lkw an einem anderen, am Fahrbahnrand haltenden (defekten) Lkw ohne Einschränkung der Geschwindigkeit und der Bewegungsspielräume. Mit minimalen Bewegungsspielräumen ist die Vorbeifahrt an einem bis rund 50 cm vom Fahrbahnrand haltenden Lkw noch möglich. Die Fahrstreifenbreite variiert lokal durch Kurvenverbreiterungen zwischen 3,25 m und 3,50 m.

In Abständen von rund 100 m sind Mittelstreifenüberfahrten vorgesehen, die im Störfall die Einrichtung eines Blockverkehrs durch die Polizei ermöglichen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Planungsbereich 50 km/h.

Öffentlicher Personennahverkehr

Mittelfristig soll die Dratelnstraße durch Linienbusse befahren werden. Hierzu werden an der Planstraße B sowie an der Thielenstraße Haltestellen eingerichtet. Die Haltestelle an der Thielenstraße in Fahrtrichtung Norden wird sich im nördlichen Teil der Dratelnstraße befinden. Für den Fall einer Betriebsaufnahme vor Fertigstellung des Nordabschnitts wird ein Provisorium erforderlich.

Da unmittelbar nach Fertigstellung der Dratelnstraße (Süd) noch kein Betrieb durchgeführt wird, sollen die Haltestellen baulich (Busborde, Betonfahrbahnen) hergestellt, jedoch noch nicht markiert oder beschildert werden.

Fuß- und Radverkehr

Für den Fußverkehr werden Gehwege mit einer Verkehrsraumbreite von 2,00 m zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsräume zu beispielsweise Fahrbahnen und aufgehenden Bauteilen vorgesehen. Dies erfüllt auch die Anforderungen an die Barrierefreiheit (min. 2,00 m gem. H-BVA). Im Bereich der Brücke am Gert-Schwämmle-Weg ist aus baulichen Gründen der Verkehrsraum auf 1,70 m (2,40 m einschließlich der Sicherheitsräume) begrenzt. Zudem können lokal Einengungen für Einbauten oder den Schutz von Bäumen notwendig werden. In der Thielenstraße wird an die rd. 1,50 m breiten Bestandsgehwege angeschlossen. Im nordöstlichen Quadranten des Knotenpunktes kann aufgrund des noch nicht erfolgten Grunderwerbs zunächst nur ein verengter Gehweg angeboten werden.

Der Radverkehr wird im gesamten Planungsbereich auf Radfahrstreifen geführt. Diese haben Breiten zwischen 1,85 m und 2,60 m einschließlich Markierung. Zwischen Parkständen und Radfahrstreifen befindet sich ein Sicherheitstrennstreifen von 50 cm. Am südlichen Ausbauende wird der Radverkehr auf die Nebenflächen aufgeleitet. Im Übergang zur nördlichen Dratelnstraße wird der Radverkehr in den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn verflochten, hat aber über eine Aufleitung auch die Möglichkeit, den vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen Radweg zu befahren.

Barrierefreiheit

Die Planung berücksichtigt die Anforderungen der PLAST 10 bzw. der H-BVA. Die Querungen werden grundsätzlich als getrennte Querungen ausgeführt. Die Gehwege werden an der inneren Leitlinie mit einem taktil erfassbaren Tiefbord begrenzt. Die Gehwegbreiten berücksichtigen die Begegnung von Rollstuhlfahrenden durch ein liches Maß von 2,00 m gem. H-BVA zzgl. der erforderlichen Sicherheitsräume.

Lichtsignalanlagen/Knotenpunkte

Der Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Mengestraße/Thielenstraße wird nach Entfall der Anschlussstelle provisorisch auf den neuen Betriebszustand angepasst. Die Zufahrten zur alten Wilhelmsburger Reichsstraße werden mit Betonleitsteinen bzw. einem Erdwall gut wahrnehmbar versperrt. Die LSA-Steuerung wird für den neuen Betriebszustand angepasst und die Fahrbahnmarkierung ergänzt.

Am Gert-Schwämmle-Wege entsteht eine signalisierte Querung. Im Zuge dieser wichtigen Fuß- und Radverkehrsachse wird hierdurch die Überquerung erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die LSA wird mit dem nahe liegenden Knotenpunkt an der Mengestraße koordiniert.

Gegenüber den Turnhallen der Gewerbeschule mündet die Planstraße B des Rathausviertels ein. Die Einmündung wird als signalisierter Knotenpunkt ausgeführt, wobei ein Linksabbiegen aus der Dratelnstraße in die Planstraße B nur für den Radverkehr (mit Aufstelltasche) vorgesehen ist. Die Ausbildung der Einmündung ermöglicht auch die Aufnahme zusätzlicher Verkehre, die durch eine optionale Erschließung der Nahversorger über die Planstraße B auftreten können. Sie schafft darüber hinaus eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Der Knotenpunkt Dratelnstraße/Thielenstraße wird um einen westlichen Arm, Planstraße A, ergänzt und zum LSA-Knotenpunkt umgebaut. Bei einem zweistreifigen Nordabschnitt der Dratelnstraße verfügt der Knotenpunkt von Süden kommend über einen Linksabbiegestreifen sowie einen gemeinsamen Fahrstreifen für die Richtungen geradeaus und rechts. Sollte ein vierstreifiger Ausbau der nördlichen Dratelnstraße erforderlich werden, kann durch Ummarkieren eine Fahrstreifenaufteilung „geradeaus/links“ und „geradeaus/rechts“ eingerichtet werden. Falls erforderlich, kann auch der Rückstauraum vergrößert werden. Die hierfür erforderlichen öffentlichen Flächen werden vorgehalten. Linksabbiegender Radverkehr wird indirekt mit eigenen Signalgebern geführt. Im nördlichen Knotenpunktarm erfolgt der Übergang auf den Bestand, wobei die Ausrundungen bereits dem endgültigen Verlauf entsprechen. Um von Norden kommend einen rd. 50 m langen Linksabbieger einzurichten, werden Parkstände provisorisch zu Fahrbahnfläche umgewandelt.

Ruhender Verkehr

Entlang der Dratelnstraße sind 53 öffentliche Längsparkstände vorgesehen.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird erneuert. Es sind beidseitig aufgestellte Peitschenmaste sowie ein gerader Mast im Knotenpunktbereich Thielenstraße geplant.

Straßenbegleitgrün

Im Alleebereich werden im Abstand von rd. 16,50 m Baumpflanzungen mit ca. 11 m² großen Baumscheiben vorgesehen. Die Pflanzgruben werden entsprechend den Anforderungen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) - Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2 hergestellt. Die vorhandenen Straßenbäume entfallen. Außerhalb der Allee sollen die Bestandsbäume möglichst erhalten werden, sofern dies nach der Prüfung durch ein Wurzelgutachten mit dem Straßen- und Leitungsbau vereinbar ist. Das Straßenbegleitgrün der Erschließung Rathausviertel soll bis zur Dratelnstraße ergänzt werden.

Den voraussichtlich erforderlichen 68 Baumfällungen stehen 54 Neupflanzungen gegenüber.

Entwässerung

Da durch die Funktionsänderung und die deutliche Verkehrszunahme eine Verschlechterung der Qualität des Straßenabwassers zu erwarten ist und darüber hinaus die Wahrscheinlichkeit einer Havarie steigt, wird die Straßenentwässerung grundsätzlich umgebaut. Das anfallende Oberflächenwasser soll weiterhin mit Trummen gefasst werden, allerdings mittels einer neuen Straßenentwässerungsanlage (SEA) eine Regenwasserbehandlung zugeführt werden. Diese leitet ggf. gedrosselt in die Vorflut Neuenfelder Wettern ein. Die Behandlungsanlage sowie der Gewässerumbau der Neuenfelder Wettern sind Teil eines eigenen Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Versorgungsleitungen

Die Leitungsträger haben im Rahmen der Leitungsplanung Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Die vorhandenen und zukünftigen Versorgungsleitungen werden in der Leitungstrassenplanung (nicht Teil dieser Verschickung) berücksichtigt.

Baustoffe

Der Oberbau wird gemäß den in Hamburg gültigen Regelwerken gewählt, die Baustoffe müssen die in Hamburg gültigen Anforderungen erfüllen.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

-entfällt-

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Realisierung ist ab Herbst 2017 vorgesehen. Die Baumaßnahme muss bis zur Eröffnung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße im Juli 2019 abgeschlossen sein. Die genaue Verkehrsführung wird mit allen zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

-entfällt-

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vor Beginn der Straßenbauarbeiten sind Arbeiten der Kampfmittelsondierung und des Erdbaus erforderlich. Ebenso sind Leitungsverlegungen durch die Versorger auszuführen.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Je nach Baufortschritt und Verkehrsführung eingeschränkte Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke
- Verkehrsverlagerungen auf die Thielenbrücke, zusätzliche bauzeitliche Belastung der Gebiete nördlich des Wilhelmsburger Busbahnhofs
- Bauverkehre sowie Lärm und Erschütterungen durch die Baumaßnahme

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

7.5 Anlagevermögen

Für die Verbreiterung des Straßenraumes werden Flächen aus öffentlichem Grundvermögen erworben. Gegebenenfalls ist im Bereich des im Bau befindlichen Studentenwohnheims eine Fläche von Privat zu erwerben, bzw. eine Grunddienstbarkeit (Wege- und Leitungsrecht) einzutragen.

8 Sonstiges

-entfällt-

Verfasst: ARGUS Stadt und
Verkehr

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 27.10.2017

Datum: 02.11.2017

Unterschrift: 
Stempel und Name

Unterschrift: 
Leitzeichen und Name

1 ÜBERSICHT BEHÖRDEN / BETEILIGTE

	Behörde / Beteiligte(r)	Abteilung	Kontaktdaten	Stellungnahme
1	BIS	VD 51	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	09.02.2017
2	BIS	F 042	/	/
3	BSW	LP 34	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	10.02.2017
4	BUE	U 1	/	/
5	LIG	451/3	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	19.01.2017
5a	LIG	451/3	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	09.02.2017
6	LIG	431	/	/
7	Finanzbehörde		[REDACTED] [REDACTED]	06.02.2017
8	Handelskammer Hamburg	Infrastruktur	/	/
9	Handwerkskammer Hamburg		/	/
10	Hamburger Wasserwerke		/	/

	Behörde / Beteiligte(r)	Abteilung	Kontaktdaten	Stellungnahme
11	Hamburger Stadtentwässerung Hamburg Wasser	G11	[REDACTED]	10.01.2017
12	Stadtreinigung Hamburg	TS 2 u. Winterdienst	[REDACTED]	16.01.2017
13	Bezirksamt HH-Mitte	MR	[REDACTED]	09.02.2017
13a	Bezirksamt HH-Mitte	SL	[REDACTED]	31.01.2017
14	Kulturbehörde	Denkmalschutzamt	[REDACTED]	09.02.2017
15	Bezirks-Seniorenbeirat		/	/
16	Verein Barrierefrei Leben e.V.		/	/
17	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.		[REDACTED]	18.01.2017
18	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.	Arbeitskreis Umwelt und Verkehr	/	/
19	HHA AG	SU11	[REDACTED]	09.02.2017
20	Polizei Hamburg	PK 44	[REDACTED]	31.01.2017
21	Deges GmbH		/	/
22	Ingenieurbüro Argus		/	/

	Behörde / Beteiligte(r)	Abteilung	Kontaktdaten	Stellungnahme
23	Taxiverbände		/	/
24	Werbeträger		/	/
25	BWVI	V 1	[REDACTED]	14.02.2017
26	LSBG	S 1	[REDACTED]	09.02.2017
27	LSBG	S 4	[REDACTED]	14.02.2017

Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (Grußformeln, allgemeine Einleitungen o. Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt.*

2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
1	BIS – VD 51	
1.1	[...] Die Verkehrsdirektion stimmt der o.g. Planung grundsätzlich zu. Die Anmerkungen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde am Polizeikommissariat 44 (PK 44) werden dieser Stellungnahme nachrichtlich beigefügt.	Kenntnisnahme.
1.2	Folgende Anmerkungen sind aus Sicht der Verkehrsdirektion zu berücksichtigen:	
1.2.1	Es wird davon ausgegangen, dass die in der beigefügten Stellungnahme des PK 44 aufgeführten Bedenken hinsichtlich der künftigen Leistungsfähigkeit in der Dratelnstraße im Zusammenhang mit der neuen BAB-Anschlussstelle und der damit verbundenen Verlagerung der Verkehrsströme hinreichend geprüft und berücksichtigt sind. Dies wäre auch ein wichtiges Anliegen der Verkehrsdirektion.	Siehe Nr. 20
1.2.2	Der Erläuterungsbericht bietet hierzu keine aussagekräftigen Ausführungen.	Zur Information wird die Verkehrsuntersuchung den Beteiligten auf Wunsch zum Download zur Verfügung gestellt.
1.3	Radverkehrsführung:	
1.3.1	Hinsichtlich der Signalisierung des Loop geht die Verkehrsdirektion davon aus, dass die Leistungsfähigkeit bzw. die Koordination mit dem benachbarten Knoten hinreichend geprüft wurde.	Die LSA am „Loop“ wird in die Koordination eingebunden, so dass eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit ausgeschlossen wird.
1.3.2	Zur Verbesserung der Situation empfiehlt die Verkehrsdirektion den Vorschlag von LSBG/S1 zu berücksichtigen (Verlegung der Gehwegüberfahrt und Vorziehen der Haltlinien).	Die Zufahrt (Schnellrestaurant, Getränkemarkt) wird nach Norden verschoben, so dass ausreichende Signalsicht besteht. Es wird eine zusätzliche Haltlinie mit gelb-rot-Signalgeber vorgesehen.
1.3.3	Die Führung auf Radfahrstreifen wird auch von hiesiger Seite priorisiert. In den Lageplänen fehlen allerdings die in regelmäßigen Abständen aufzutragenden Radfahrpiktogramme.	Wird berücksichtigt.
1.3.4	Unklar erscheint der Anschluss an die nachrichtlich in blauer Farbe dargestellte Knotenpunktplanung Neuenfelder Straße / Dratelnstraße. So ist einerseits (in schwarzer Farbe) eine Aufleitung des Radfahrstreifens auf die Nebenfläche und andererseits (in blauer Farbe) die Weiterführung auf einem Radfahrstreifen dargestellt. Wünschenswert wäre aus hiesiger Sicht die Weiterführung als Radfahrstreifen sowie die in blauer Farbe dargestellte anschließende Knotenpunktführung.	Wird in der Planung des Knotenpunktes (blau) berücksichtigt. Da der Knotenpunkt zu einem späteren Zeitpunkt umgebaut wird, erfolgt am südlichen Ausbauende zunächst ein Übergang auf den Bestand.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
1.4	<p>Lichtsignalanlagen: Die VD 52, als zuständige Straßenverkehrsbehörde für lichtzeichengeregelte Knoten und Einmündungen, kann zu der vorliegenden Planung im LZA - Bereich, erst eine konkrete Aussage machen, wenn sie prüfungsfähige Unterlagen (u.a. Lageplan 1:250, Signalzeitenpläne) erhalten hat.</p>	<p>Die prüffähigen Unterlagen werden im Rahmen der Anordnung der Knotenpunkte vorgelegt.</p>
3	<p>BSW LP 34</p>	
3.1	<p>[...] Der 1. Bauabschnitt des Umbaus der Dratelnstraße mit rd. 450m Länge ist als zweistreifige Hauptverkehrsstraße und als zentrale Erschließungsachse für die Bauungsplangebiete Wilhelmsburg 91 - Wilhelmsburger Rathausviertel und Wilhelmsburg 89 - Mitte Wilhelmsburg vorgesehen. Die Baumaßnahme soll im Jahr 2017 starten und im Jahr 2018 vor Verlegung der B4/75 realisiert werden. Die Straßenverkehrsfläche wird von heute rd. 18m auf zukünftig rd. 28m verbreitert. Durch die Fällung der vorhandenen Straßenbäume kann die Dratelnstraße neu mit beidseitig verlaufenden Radfahrstreifen, beidseitig neu gepflanzten Straßenbäumen im Wechsel mit Parkbuchten, beidseitigen Gehwegen und einer überwiegend durchgehenden 3m breiten begrünnten Mittelinsel hergestellt werden. Sowohl im Süden (Knoten Neuenfelder Straße) als auch im Norden (Dratelnstraße) wird vorerst an den derzeitig vorhandenen Straßenquerschnitt angeschlossen. Der BSW/LP liegt ein Gesamtkonzept für den Ausbau der Dratelnstraße vom 14.01.2016 vor. Ein aktualisiertes Gesamtkonzept einschließlich der Knoten Neuenfelder Straße und Rotenhäuser Straße nach Verlegung der 84/75 und nach Rückbau der bisherigen Ausfahrt Wilhelmsburg-Mitte wurde vom LSBG erneut im Januar 2017 zugesagt, liegt jedoch noch nicht vor. Darüber hinaus ist, wie bereits früher von der BSW/LP angefordert, ein Gesamtkonzept für die Dratelnstraße, Neuenfelder Straße und Mengestraße bis zum Knoten Georg-Wilhelm-Straße erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
3.2	<p>Die vorgelegte Planung für den 1.BA entspricht weitgehend dem bisher vorliegenden Gesamtkonzept vom 14.01.2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nördlich Gert-Schwämmle-Weg: Für die geplante Ausfahrt vom vorhandenen Gewerbegebiet ist neu ein Abbiegen nach rechts und links zu Lasten der Mittelinsel vorgesehen. - Straßenbegrenzungslinie Westseite ab Planstraße B im Wilhelmsburger Rathausviertel: Die Straßenbegrenzungslinie verspringt bereits hier nach Westen u.a. zu Gunsten der dreireihigen Baumneupflanzungen. - Straßenbegrenzungslinie Ostseite ab dem Bauvorhaben Nr. 32/36 (MK4-Baufeld): Die Straßenbegrenzungslinie verspringt bereits hier nach Osten u.a. zu Gunsten der zweireihigen Baumneupflanzungen. - Einmündung der Planstraße AI im Wilhelmsburger Rathausviertel: Die Einmündung in den Knoten Thielenstraße ist weiter nach Norden verschoben worden zu Gunsten der Neuenfelder Wettern. 	Kenntnisnahme.
3.3	Die BSW/LP stimmt der vorgelegten Planung für den Umbau Dratelnstraße, 1. Bauabschnitt mit folgender Anmerkung zu:	Kenntnisnahme.
3.3.1	Die BSW/LP hat bereits im Rahmen der zurückliegenden Besprechungen darauf hingewiesen, dass sie im Bereich des Haupteingangs der Berufsschule einen signalisierten Fußgängerüberweg über die Dratelnstraße für erforderlich hält.	Die Einmündung der Planstraße B wird als signalisierter Knotenpunkt einschl. Fußverkehrsfurten erstellt.
3.3.2	Darüber hinaus gehende Hinweise zum 1. Bauabschnitt im Einzelnen	
3.3.2a	Planung für den nördlich anschließenden Abschnitt der Dratelnstraße ab Thielenstraße: t. Erläuterungsbericht Ziffer 5 ist für den nördlich anschließenden Abschnitt bedarfsweise ein Ausbau, in Stufen vorgesehen: zweistreifiger Ausbau mit drei Baumreihen, ggf. zusätzliche Sperrung der Thielenbrücke und danach ggf. vierstreifiger Ausbau mit zwei Baumreihen. Die BSW/LP stimmt einem vierstreifigen Ausbau nicht zu, siehe dazu Protokoll 23.02.2016, Korrektur. Bei entsprechendem Bedarf müssten erst alle anderen Möglichkeiten ausgelotet und geprüft werden bevor ein vierstreifiger Ausbau hergestellt werden könnte.	Bei Erreichen der Leistungsfähigkeitsreserven trotz Sperrung der Thielenbrücke bietet der vierstreifige Ausbau der nördlichen Dratelnstraße eine Möglichkeit, die Kapazität zu steigern. Ob dieser Zustand überhaupt eintritt, kann gegenwärtig nur abgeschätzt werden und hängt von der zukünftigen Verkehrsentwicklung ab. Die grundsätzliche Möglichkeit, durch einen nachträglichen vierstreifigen Ausbau einer dann konkreten Überlastung entgegenzuwirken, ist Voraussetzung für den zunächst zweistreifigen Ausbau.
3.3.2b	Straßenbegrenzungslinien: Es ist sicherzustellen, dass für die Verbreiterung der Dratelnstraße die Straßenbegrenzungslinien beidseitig neu definiert und entsprechend im Bebauungsplanentwurf WB 91 vorgesehen werden.	Über die Anwendung von § 125 BauGB bzw. § 13 Abs. 2 HWG wird zwischen LSBG und M/SL Einvernehmen hergestellt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
3.3.2c	Dabei soll an der Einmündung in die Neuenfelder Straße die Straßenbegrenzungslinie zum Erhalt des „Hochzeitswäldchens“ nicht ggü. heute verschoben werden; der städtebauliche Entwurf/ Funktionsplan WB 91 nimmt ausdrücklich auf den Baumbestand „Hochzeitswäldchen“ Rücksicht.	Nicht Bestandteil der Verschickung.
3.3.2d	Straßenbegrünung: Die Begrünung der Dratelnstraße als dreireihige Allee wird begrüßt, der begrünte Mittelstreifen muss dazu auch im folgenden Bauabschnitt mindestens 3m breit vorgesehen werden.	Nicht Bestandteil der Verschickung.
3.3.2e	Eine Bilanzierung Baumfällung — Baumneupflanzung ist erwünscht und liegt der 1. Verschickung nicht bei.	Wird ergänzt.
3.3.2f	Grundstückszufahrten: Es ist sicherzustellen, dass die vorhandenen und die geplanten Grundstückszufahrten auf beiden Seiten ausreichend berücksichtigt werden.	Wird berücksichtigt.
3.3.2g	Verlegung der Neuenfelder Wettern Die Verlegung der Wettern im Bereich des Knotens Thielenstraße ist nicht Gegenstand der vorgelegten Planung, sie muss jedoch eng mit dem Umbau der Dratelnstraße abgestimmt werden.	Wird berücksichtigt.
5	LIG 45	
5.1	[...] bei einer ersten Durchsicht der Unterlagen sind uns folgende Dinge aufgefallen:	
5.1.1	Es sind diverse städtische Flächen von der Umbaumaßnahme betroffen. Können Sie uns bitte Grunderwerbspläne übermitteln, in denen alle benötigten Flächen dargestellt sind? Da wir ggf. daraus noch eigene Pläne für die Prüfung erstellen müssen, können Sie uns diese bitte sowohl als pdf- als auch als dwg-Dateien übermitteln?	Die Unterlagen können bei Bedarf über LSBG S2 abgefragt werden.
5.1-2	Neben Flächen des Allgemeinen Grundvermögens sind u.a. auch Flächen des Sondervermögens Schulbau betroffen. Für diese Flächen ist die HGV zuständig, die gemäß einer Absprache zwischen dem LIG und der BSW seit Februar 2016 als eigenständige TÖB-Beteiligte angeschrieben werden soll. Im vorliegenden Verteiler ist die HGV jedoch nicht enthalten. Dies sollte u.E. nachgeholt werden. Ansprechpartner dort ist Herr Wiemers.	Der Grunderwerb für die benötigten Flächen ist abgeschlossen bzw. gesichert.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
5.1-3	Im Lageplan 003 ist in hellblau die Planung „Dratelnstraße Nord“ nachrichtlich eingezeichnet. Diese Planung liegt uns bisher nicht vor. Es ist jedoch ersichtlich, dass erheblicher Grunderwerb von Privat zu tätigen sein wird. Der LIG sollte hier auf jeden Fall beteiligt werden.	Nicht Teil der Verschickung.
5a	LIG 45	
5a.1	[...] gegen die geplante Baumaßnahme erhebt der LIG keine grundsätzlichen Bedenken. Die Verfügbarkeit der städtischen Flächen kann jedoch erst nach Vorliegen der Grunderwerbspläne geprüft werden.	Der Grunderwerb für die benötigten Flächen ist abgeschlossen bzw. gesichert.
7	Finanzbehörde	
7.1	<p>Beitragsrechtliche Bewertung</p> <p>Die Erschließungsanlage Dratelnstraße ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p> <p>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.</p> <p>Die Planstraßen 1 und 2 sind noch nicht endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p>	Kenntnisnahme.
7.2	<p>Planungsrechtliche Bewertung.</p> <p>Die Erschließungsanlagen liegen zurzeit im Bereich des Bebauungsplans Wilhelmsburg 16, bzw. des noch im Verfahren befindlichen Funktionsplanes Wilhelmsburg 91 und des B-Plan-Entwurfs Wilhelmsburg 89.</p>	Kenntnisnahme.
7.3	<p>Erhebung Wegebaubeiträge</p> <p>Sofern nach Beendigung der Maßnahme das Bauprogramm erfüllt ist, die Merkmale gemäß § 49 Hamburgisches Wegegesetz vorliegen und diese mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind (die B-Pläne Wilhelmsburg 89 und 91 müssen wenigstens Vorwegenehmigungsreife erreicht haben), werden Erschließungsbeiträge erhoben.</p>	Kenntnisnahme.
7.4	<p>Eigenanteil der FHH</p> <p>Der Eigenanteil der FHH am beitragsfähigen Erschließungsaufwand beträgt 10 %.</p>	Kenntnisnahme.
7.5	<p>Informationsbedarf</p> <p>Bitte teilen Sie uns jede Planänderung sowie und Abschluss der Baumaßnahme mit. Um Übersendung der Bestätigung gemäß § 125 (3) BauGB wird gebeten.</p>	Wird berücksichtigt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
11	Hamburg Wasser	
11.1	<p>[...] Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p>	Kenntnisnahme.
11.2	<p>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):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 (Tel: 7888-33333) zu melden <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-38222</p>	Kenntnisnahme.
11.3	<p>Vermutlich werden unsere Anlagen durch die geplanten Baumaßnahmen gefährdet. Genaue Aussagen können jedoch erst nach Kenntnis der Detailpläne gemacht werden. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	In dem von ihnen geplanten Bereich sind im Bedarfsfall Regulierungsarbeiten und ggf. punktuelle Aufgrabungen zur Reparatur bzw. Erneuerung von Armaturen zur Anpassung von veränderten Höhen erforderlich	
11.4	Für HAMBURG ENERGIE: Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	Kenntnisnahme.
11.5	vorl. Stellungnahme HSE im Bereich der geplanten Baumaßnahme Dratelnstraße sind Schmutz- und Regenwassersieder Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten.	Kenntnisnahme.
11.6	Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Pütter 7888 32000 zu verständigen Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen. Für HSE:	Kenntnisnahme.
11.7	Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): <ul style="list-style-type: none"> - Die vorhandenen Sielanlagen der HSE 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 	Kenntnisnahme.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<p>3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Herr Pütter 7888 32000 anzupassen. 	
11.8	<p>Die Umsetzung der Maßnahme durch die LSBG ist für 2018 vorgesehen</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	Kenntnisnahme.
12	Stadtreinigung Hamburg	
12.1	<p>[...] die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt den Umbau der Dratelnstraße 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 - mindestens 3 Wochen im Voraus - die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
12.2	Der rechte Wasserlauf der Fahrbahn ist in einem Kehrmaschinenplan erfasst. Der Wasserlauf um die neuen Mittelinseln und die Parkbuchten werden in einen Reinigungsplan aufgenommen.	Kenntnisnahme.
13	Bezirksamt HH-Mitte MR	
13.1	[...] Allgemein gilt, dass die verwendeten Materialien und Ausstattungselemente einfach und kostengünstig zu unterhalten sein müssen. Dazu zählt gegebenenfalls die Verwendung von 25x25cm-Platten in Kurven- und Überfahrtsbereichen. Es wird ferner darum gebeten, die taktilen Leitelemente sinnvoll, jedoch nicht übermäßig einzubauen.	Wird berücksichtigt.
13.2	<u>Stellungnahme des Fachabschnitts MR32 (Stadtgrün):</u>	
13.2.1	MR32 hat gegen die geplante Umgestaltung keine grundsätzlichen Bedenken, auch wenn durch die Maßnahme zunächst eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestandsbäumen verloren geht. Als positiv zu bewerten ist, dass die Umgestaltungsmaßnahme auch dazu beiträgt, langfristig den Straßenraum in grüngestalterischer Sicht durch den Neuaufbau einer überwiegend dreireihigen Baumallee deutlich aufzuwerten. Dies ist allerdings auch dringend notwendig, da durch die städtebaulichen Entwicklungen in dem Gesamtgebiet in vielen Bereichen ein umfangreicher und dauerhafter Baum- bzw. Gehölzverlust zu erwarten ist und damit das grüne Stadtbild in diesem Gebiet insgesamt erheblich beeinträchtigt wird.	Kenntnisnahme.
13.2.2	Die verbleibenden Bestandsbäume an der westlichen und östlichen Straßenbegrenzungslinie sind, auch wenn sie ggf. schon auf angrenzenden Privatgrundstücken stehen, so zu schützen, dass im Rahmen der Umbaumaßnahmen keine Standortverschlechterungen bzw. Baumschädigungen entstehen. Die Nebenflächen sind so zu konzipieren, dass keine schädigenden Eingriffe in den Wurzelbereich erforderlich werden. Da die befestigten Nebenflächen z. T. sehr dicht an die Bestandsbäume heranreichen, sind unterhalb der Nebenflächen Wurzelraumerweiterungen gemäß FLL-Empfehlungen vorzusehen.	Wird berücksichtigt.
13.2.3	Einzelheiten in Bezug auf die Herrichtung der Baumstandorte und die Auswahl einer geeigneten Baumart sind (u. a. auch wegen der späteren Zuständigkeit für die Unterhaltung) mit dem Fachamt MR einvernehmlich abzustimmen (Ansprechpartner: MR32, Herr Hauff, Tel.: 42854-2306 sowie MR55, Herr Wohlers, Tel.: 42854-4149).	Wird berücksichtigt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
13.2.4	<p><u>Für die Baumpflanzungen gelten folgende allgemeine Hinweise:</u></p> <p>Für die Baumpflanzungen ist (mindestens) die Baumschulqualität „Alleebaum, Kronenansatzhöhe 2,20 - 2,50 m, 4 x verpflanzt, Stammumfang 20 - 25 cm, mit Drahtballierung“ zu verwenden.</p> <p>Die Vorbereitung der Pflanzstandorte und die Durchführung der Pflanzung sollen nach dem neuesten Stand der Vegetationstechnik gemäß FLL-Regelwerk „Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 1 u. 2“* erfolgen.</p> <p>*Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 1: Planung, Pflanzarbeiten, Pflege Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate</p> <p>Für die Baumpflanzungen ist grundsätzlich eine mindestens 3-jährige (bei schwierigen Standortverhältnissen ggf. auch bis zu 5-jährigen) Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zu berücksichtigen. Die Zuständigkeit des Bezirks für die weitere Unterhaltung der Bäume beginnt somit frühestens ab dem 4. Standjahr, sofern vorab nichts anderes vereinbart wurde und die Bäume sich in einem vitalen, d. h. übernahmefähigen Zustand befinden. Der genaue Zeitpunkt der geplanten Übergabe ist dem Fachamt M/MR vorab schriftlich mitzuteilen (Ansprechpartner: Abschnitt M/MR55, Herr Wohlers, Tel.: 42854-4149).</p>	Wird berücksichtigt.
13.2.5	<p><u>Für die Planung und Ausführung der Tiefbauarbeiten sind in Bezug auf das Grün folgende allgemeine Vorgaben zu beachten:</u></p> <p>Der Deckenhöhenplan ist im Bereich vorhandener Bäume zum Schutz der Wurzeln so zu konzipieren, dass gegenüber den jetzigen Geländehöhen keine wesentlichen Abweichungen entstehen. Geringfügige Anhebungen der Decken- bzw. Geländehöhen von bis zu 10 cm sind dabei im Allgemeinen unproblematisch und u. U. sogar von Vorteil, wenn bereits eine starke Durchwurzelung im oberflächennahen Bereich vorliegt.</p> <p>Zum Schutz der vorhandenen Bäume und sonstigen Vegetationsflächen sind die</p>	Wird berücksichtigt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Vorgaben der DIN 18920 unbedingt zu beachten. Eventuell erforderliche Abweichungen hiervon sind vorab mit dem Fachamt MR abzustimmen. Bei Arbeiten im Wurzelbereich zu erhaltender Bäume ist eine Begleitung / Überwachung durch einen qualifizierten Baumpfleger sicherzustellen.</p> <p>Die tiefbauseits auszuführenden Bauarbeiten (insbesondere auch Abbrucharbeiten) im Bereich der vorhandenen Bäume müssen äußerst wurzelschonend, d. h. überwiegend in Handarbeit, ausgeführt werden. Diese besonderen Leistungen sind bei der Ausschreibung der Tiefbauarbeiten angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Ausführungsplanung für die Gesamtbaumaßnahme ist zu beachten, dass die vegetationstechnischen Arbeiten in enger Abstimmung mit den Tiefbauarbeiten durchgeführt werden müssen. Dies gilt insbesondere für Wurzelraumerweiterungen, die unterhalb von befestigten Flächen liegen. Hier müssen die verdichtungsfähigen Baumsubstrate und Belüftungsvorrichtungen teilweise schon <u>vor</u> Herstellung der Oberflächenbefestigung eingebaut werden.</p>	
13.3	Eine Stellungnahme von MR31R (Radverkehr):	
13.3.1	<p>Es wird beschrieben, dass bei Kapazitätsengpässen u.U. die Thielenbrücke gesperrt wird und der Verkehr dann von den Straßen Niedergeorgswerder Deich und Otto-Brenner-Straße aufgenommen werden würde. Dies sind ja die Straßen auf welche die Veloroute 10 verlegt wurde. Insofern ist die Wirkung auf den Verkehr in diesen Straßen unter dem Aspekt der Auswirkungen auf den Radverkehr zu betrachten und die Ansprüche des Radverkehrs hier zwingend zu berücksichtigen.</p>	<p>Die zu erwartenden Verkehrsmengen stellen sich wie folgt dar: Prognose ohne Sperrung Thielenbrücke: Niedergeorgswerder Deich: 3.800-5.600 Pkw, 450-700 SV-Fz. Otto-Brenner-Straße: 13.900-16.100 Pkw, 1.000-1.150 SV-Fz. Prognose mit Sperrung Thielenbrücke: Niedergeorgswerder Deich: 5.300-7.200 Pkw, 600-850 SV-Fz. Otto-Brenner-Straße: 15.600-17.900 Pkw, 1.050-1.150 SV-Fz. Die Verkehrszunahmen liegen damit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle im Hinblick auf die Qualität des Radverkehrs.</p>
13.3.2	Lichtsignalanlagen:	
13.3.2a	<p>An KP zu Mengestraße und Neuenfelder Straße sollte eine Anpassung der Signalsteuerung auf Radverkehr auf der Fahrbahn erfolgen, (das ist ja eigentlich selbstverständlich, zur Sicherheit sei es hier nochmal angemerkt).</p>	<p>Im Rahmen der Herstellung der südlichen Dratelnstraße soll der Knotenpunkt Mengestraße keine bauliche Anpassung erfahren. Der Radverkehr wird daher auf den Bestand übergeleitet. Im Rahmen des späteren Umbaus des Knotenpunktes soll der Radverkehr dann auf der Fahrbahn geführt werden.</p>
13.3.2b	<p>Am KP Dratelnstraße/ Thielenstraße/ Planstraße 1 verläuft der geradeaus fahrende Radverkehr rechts des Geradeaus- und rechts-Abbiegestreifens. Um die Gefährdung</p>	<p>Die abgesetzte Haltelinie für Radfahrer bietet bereits, selbst bei gemeinsamer Signalisierung, den erforderlichen Vorlauf, um die Radfahrer gesi-</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	geradeaus fahrender Radfahrer durch rechtsabbiegende Kfz zu reduzieren sollte ein eigenes Radverkehrssignal für Radfahrer mit Vorlaufgrün vorgesehen werden.	chert mit dem Kfz-Verkehr zu führen (Stand der Technik).
13.3.2c	[...] Mir wird aus Text und Plan nicht klar, ob die LSA (<i>Querung im Zuge Gert-Schwämme-Weges</i>) in jedem Umlauf eine Grünphase hat oder ob es sich dabei um eine Badarfsampel handeln soll. In letzterem Fall sollte der Radfahrer im Zuge der Veloroute nicht per Knopfdruck anfordern müssen sondern möglichst bereits im Vorfeld mittels Induktionsschleife, Videodetektion, oder andere Detektoren das Grünsignal anfordern können.	Die LSA wird mit einer Anforderung ausgestattet. Diese wird allerdings in der LSA-Steuerung auf „Dauieranforderung“ gesetzt. Sollte ein Leistungsdefizit dies erfordern, kann die Anlage auf Anforderungsbetrieb umgestellt werde.
13.3.2d	Es wäre an dieser Querung (<i>Querung im Zuge Gert-Schwämme-Weges</i>) aufgrund der Massen an Radfahrern auf Veloroute und Loop sinnvoll, eine Haltlinie im Gert.Schwämme-Weg vor den Nebenflächen der Dratelnstraßen zu markieren, zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr.	Wird nicht berücksichtigt. Die Markierung einer Haltlinie für den Radverkehr ist auf diesem gemeinsamen Geh- und Radweg nicht eindeutig. Zudem wird bezweifelt, dass diese Haltlinie Beachtung finden würde.
13.3.2e	Des Weiteren wird um Beachtung der eingefügten Hinweise im Erläuterungsbericht (im Anhang) gebeten.	Über die vorgenannten Sachverhalte hinaus enthält der Erläuterungsbericht keine weiteren Anmerkungen.
13a	Bezirksamt HH-Mitte SL	
13a.1	[...] Erläuterungsbericht Seite 3, Kapitel 2 Planungsrechtliche Grundlagen: Die dort aufgeführten Grundlagen sind nicht die gültigen bauplanungsrechtlichen Grundlagen. Gültiges Planungsrecht ist der Bebauungsplan WB 16 vom 04.03.1976 mit der Festsetzung Straßenverkehrsflächen, allerdings nicht in der für den Ausbau der Dratelnstraße (ermitteltes Regelprofil 23,70m) notwendigen Breite (ca. 18-20m). Daher wird neues Planungsrecht erforderlich. Da der B-Plan WB 91 voraussichtlich erst im September 2018 die Vorwegenehmigungsreife erreichen wird und die Realisierung des Ausbaus der Dratelnstraße zwingend ab dem Herbst 2017 (siehe Seite 9, Kapitel 7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme) erfolgen muss, bleibt nur die Prüfung nach § 125 BauGB zur Herstellung der Erschließungsanlagen. Es wird um Berichtigung des Textes gebeten.	Über die Anwendung von § 125 BauGB bzw. § 13 Abs. 2 HWG wird zwischen LSBG und M/SL Einvernehmen hergestellt.
13a.2	Ergänzende Hinweise: Für den Ausbau der Dratelnstraße ist § 125 Abs. 1 BauGB heranzuziehen. Die Anforderungen nach § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB kommen denen der Abwägung in einem Bebauungsplanverfahren gleich. Die Kenntnislage der Gutachten aus der bisherigen Bebauungsplanung zum B-Plan WB 91 ist zwar für die Prüfung hilfreich, das Ergebnis der Prüfung kann aber nicht vorweggenommen werden.	Über die Anwendung von § 125 BauGB bzw. § 13 Abs. 2 HWG wird zwischen LSBG und M/SL Einvernehmen hergestellt.
13a.3	Der Allee-Charakter der umgebauten Dratelnstraße wird begrüßt. Die Baumpflan-	Wird berücksichtigt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	zungen auf dem Grundstück der Gewerbeschule und die erforderlichen Flächenbedarfe sind frühzeitig mit der Schulbehörde abzustimmen.	
13a.4	Die Reinigungsanlage für die Dratelnstraße wird in einem gesonderten wasserrechtlichen Verfahren betrachtet. In dem Zusammenhang wird zu S. 4, Umweltverträglichkeit, angemerkt, dass für die in dem Zusammenhang erforderliche Verlegung der Neuenfelder Wettern eine naturschutzrechtliche Vorprüfung erforderlich wird. In dem Zusammenhang sind auch Eingriffe in Natur und Landschaft zu ermitteln, Arten- und Biotopschutz zu betrachten und ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen.	Kenntnisnahme.
13a.5	Es sollte im Hinblick auf die Verlegung der Neuenfelder Wettern erläuternd hinzugefügt werden, dass es sich aus Platzgründen in dem Bereich um eine Verlegung mit Verrohrung handelt.	Nicht Teil der Verschickung
13a.6	Plan 1, Baumgruppe östlich Dratelnstraße Ecke Neuenfelder Straße: Die Planung lässt Eingriffe in den Wurzelbereich vermuten. Der vorgesehene Neubau hat auf die prägende Baumgruppe reagiert. Der Erhalt der Bäume ist auch in dieser Planung zu sichern. Eine enge Abstimmung mit M/MR wird vorausgesetzt.	Nicht Teil der Verschickung.
13a.7	Bei Nennung des B-Plans WB 91 sollte besser vom zukünftigen oder in Aufstellung befindlichen B-Plan WB 91 die Rede sein.	Wird berücksichtigt.
13a.8	Die optionale Möglichkeit bei steigendem Verkehrsaufkommen einen vierstreifigen Ausbau der Dratelnstraße zu verfolgen, wird angesichts der öffentlich geführten Diskussion sehr kritisch gesehen. Gegenstand der Darstellungen und Diskussionen war stets ein zweistreifiger Ausbau. Davon sollte nicht abgerückt werden.	Siehe 3.3.2a
13a.9	Die Darstellung eines Regelquerschnitts fehlt und sollte bei den künftigen Beteiligungen beigelegt werden.	Wird ergänzt.
14	Kulturbehörde Denkmalschutz	
14.1	[...] Bei dem Vorhaben sind denkmalpflegerische Belange nicht berührt.	Kenntnisnahme.
17	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.	
17.1	[...] Vorab: Die Querungsstellen sind auf 0 und 6 cm (Doppelquerung) anzuheben. Die Lichtsignalanlagen sind mit taktil-akustischen Einrichtungen auszustatten.	Wird berücksichtigt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
17.2.1	Blatt 1 mit Gert-Schwämmle-Weg Die Bodenindikatoren an der beampelten Querung der Dratelnstraße in Verlängerung des Gerd-Schwämmle-Weges sind in Ordnung.	Kenntnisnahme.
17.2.2	Die Radroute kreuzt hier den Gehweg und verläuft auf der Querung ohne gesonderte Radspur, das ist aus unserer Sicht aus Sicherheitsgründen abzulehnen, hier müssen die Verkehre strikt getrennt werden.	Da es sich um einen sowohl vom Fuß- und Radverkehr gleichermaßen genutzten Weg handelt, ist eine Trennung im Bereich der Querung nicht sinnvoll. Auch das Raumangebot steht einer Trennung entgegen.
17.3.1	Blatt 2 mit Planstraße B Die Bodenindikatoren an der ungesicherten Querung sind in Ordnung.	Kenntnisnahme.
17.3.2	Die Einmündung der Planstraße B scheint eine Gehwegüberfahrt mit Fußgängervorhang, sie ist aber taktil für blinde Fußgänger nicht erkenntlich.	Der Knotenpunkt wird als signalisierte Einmündung mit den entsprechenden Elementen der Barrierefreiheit ausgestattet.
17.3.3	Die Fahrradbügel sind an der äußeren Leitlinie vorgesehen, das sollte in Ordnung sein.	Kenntnisnahme.
17.4.1	Blatt 3 mit Thielenstraße Die Bodenindikatoren an der Kreuzung sind in Ordnung.	Kenntnisnahme.
17.4.2	Es fehlt ein Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg an den Rampen zum/vom Gehweg.	Wird ergänzt.
19	Hamburger Hochbahn SU11	
19.1	[...] Linienbusverkehr: Wie im Erläuterungsbericht erwähnt, planen HVV und HOCHBAHN eine neue Buslinie durch die Dratelnstraße zu führen, um so das Neubaugebiet mit dem ÖPNV zu erschließen. Um möglichst viele Anwohner zu erreichen und die Fußwege möglichst gering zu halten, schlägt die HOCHBAHN deshalb 2 Haltestellen möglichst nah an den Knotenpunkten der neuen Planstraßen vor.	Kenntnisnahme.
19.2	Daher sollte auch die mögliche und nachrichtlich eingezeichnete Haltestelle am Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Mengestraße/Dratelnstraße weiter in Richtung der Planstraße B verlegt werden. Dies ist sinnvoll, da die nächsten Haltestellen auf der Mengestraße/Neuenfelder Straße nicht weit entfernt liegen. Am neuen Standort kann die Haltestelle auch als gewünschtes Haltestellenkap ausgebaut werden und	Die Busbucht am Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Dratelnstraße entfällt. Haltestellen werden im Bereich der Planstraße B sowie am Knotenpunkt Thielenstraße ergänzt. Die Haltestelle an der Thielenstraße in Fahrtrichtung Norden wird Teil der Planungen zum nördlichen Abschnitt der Dratelnstraße. Sollte vor Fertigstellung des nördlichen Abschnitts ein

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	liegt näher an dem Neubaugebiet. Eine mögliche Variante, wie die Haltestellen genau aussehen könnten, entnehmen Sie bitte den PDF-Skizzen.	Busbetrieb aufgenommen werden, wir südlich der Thielenstraße ein Haltestellenprovisorium erforderlich.
19.3	Die Bushaltestellen sollte barrierefrei ausgebaut werden (18cm Sonderbord bei Halt am Fahrbahnrand/Kap) und für einen 19 Meter langen Gelenkbus ausgelegt sein.	Wird berücksichtigt.
19.4	Lichtsignalanlagen: Bei Anpassungen an den Lichtsignalanlagen bitte wir eine Beeinflussung für unsere Linienbusse mit vorzusehen.	Die Signalschaltungen sehen keine gesonderte Berücksichtigung der Busverkehre vor.
20	Polizei Hamburg PK 44	
20.1	[...] Den Ausführung zum aktuellen Status der Dratelnstraße und zu ihrer zukünftigen Bedeutung als Hauptverkehrsstraße, die nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg im Zuge der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße auch die Wirtschaftsverkehre des Hafens aufzunehmen hat, wird uneingeschränkt gefolgt. Gleiches gilt für die Fertigstellung des Umbaus vor Öffnung der neuen Anschlussstelle (AS).	Kenntnisnahme.
20.2	Die Umbaumaßnahme selbst wird seitens der straßenverkehrsbehördlichen Abteilung des PK 44 aber in höchstem Maße kritisch betrachtet.	Kenntnisnahme.
20.3	Auslöser für den notwendigen Umbau ist wie genannt die Verlegung der AS Wilhelmsburg. Die neu zu bauende AS ist großzügig ausgelegt und wird mit zwei Linksabbiegespuren, auf dem der Verkehr in die Dratelnstraße Richtung Süden einfahren kann, dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit dem bekannten Schwerlastanteil gerecht.	Kenntnisnahme.
20.4	Aktuell findet diesem Streckenverlauf Richtung Hafen folgend im Zuge der Mengestraße, Bei der Wollkämmerei und bis in den Reiherstieg Hauptdeich eine Erneuerungsmaßnahme statt, die in Teilbereichen bereits abgeschlossen wurde. Im Zuge dieser Maßnahme wurde die Straße Bei der Wollkämmerei gleich westlich der Georg-Wilhelm-Straße von einer auf zwei Fahrspuren aufgeweitet, um den Verkehr aus der Mengestraße zweispurig über diesen Knoten zu führen. Nur so sei das Verkehrsaufkommen auf dieser Route zu jeder Zeit störungsfrei abzuwickeln.	Kenntnisnahme.
20.5	In diesen Kontext fügt sich die aktuelle Planung der Dratelnstraße nicht ein. Sie stellt sich viel mehr wie ein sogenannter Flaschenhals im Zuge dieser Hafenroute dar, der zwangsläufig zu Behinderungen führen muss. Und dies obwohl in der Begründung zum Vorhaben die Notwendigkeit des Ausbaus	Aus den in 20.3 und 20.4 beschriebenen Situationen kann keine sachlich korrekte Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte und Knotenpunkte der geplanten Dratelnstraße erfolgen. Die Erfordernis von

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	zur Hauptverkehrsstraße und Abwicklung der Wirtschaftsverkehre explizit genannt wird.	mehrstreifigen Aufstellbereichen und Verkehrsführungen im Bereich der Knotenpunkte ist jeweils anhand der konkreten Situation (Verkehrsströme, mögliche Freigabezeiten, feindliche Verkehrsströme) zu bewerten.
20.6	In diesem Zusammenhang wirft die erstverschickte Planung ohnehin die Frage auf, wie der Anschluss der Dratelnstraße im Übergang zur Mengestraße erfolgen soll. Die textliche Festlegung befasst sich ausschließlich mit dem Verlauf der Dratelnstraße einschließlich kurzer Abschnitte einmündender Straßen.	Der Endzustand des Knotenpunktes Dratelnstraße/Mengestraße ist nicht Teil der Verschickung. Im Rahmen der vorgelegten Planung erfolgt eine provisorische Anpassung des Knotenpunktes (Anpassung LSA-Programm, Sperrung Zu- und Ausfahrt zur alten WBR).
20.7	So ist im Nahbereich zur Dratelnstraße auch die Planungsgrenze im Bereich der Neuenfelder Straße gut ersichtlich und für die Maßnahme in der Positionierung nachvollziehbar eingetragen. Im Bereich der westlich anschließenden Mengestraße ist die Planungsgrenze jedoch ganz offensichtlich außerhalb des zugeschickten Lageplanes.	Die Planungsgrenze wird ergänzt. Sie liegt am Beginn des heutigen Rechtsabbiegestreifens zur alten WBR. Dies ist nicht dem nachrichtlich dargestellten, möglichen Endzustand geschuldet, sondern zum Einschließen der provisorischen Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich.
20.8	Die Mengestraße ist je Fahrtrichtung zweispurig ausgebaut und wird, wie vorstehend bereits erwähnt, aktuell zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Westrampe der AS Wilhelmsburg erneuert, ohne an der Vierspurigkeit dieser Hauptverkehrsstraße etwas zu ändern. Die vorgelegte Planung weist allerdings nur eine durchgehende Fahrspur je Fahrtrichtung aus, ohne dass in der Vorlage auf diese gravierende Änderung eingegangen würde.	Der Endzustand des Knotenpunktes ist nicht Teil der Verschickung.
20.9	Eine Planverschickung für die Mengestraße hat nicht stattgefunden und ist auch textlich eindeutig nicht Teil dieser Verschickung. Es wird folglich auf einen Zustand im Einmündungsbereich Bezug genommen, der nicht existent ist und planerisch auch noch nicht per Verschickung zur Disposition gestellt wurde, hier aber offenbar mit in das Planungsfeld einbezogen wird. Ein solches Vorgehen halte ich planungsrechtlich für bedenklich.	Kenntnisnahme.
20.10	Nicht nur die Verkehrsprognosen die offenbar bei der Dimensionierung der neuen AS Wilhelmsburg und der Erneuerung der Mengestraße / Bei der Wollkämmerei vorlagen, gehen von einer notwendigen Zweispurigkeit in Richtung Hafen aus, auch die in dieser Verschickung genannten Zahlen sprechen für einen vierspurigen Ausbau. Dies wird nur noch nicht als kurzfristig zwingend angesehen.	Laut Verkehrsprognose werden im Szenario 2025_45 (Planstraße gegenüber Thielenstraße) zwischen Neuenfelder Straße und Thielenstraße rund 18.800 Kfz/d erwartet. Gemäß RAST, Kap. 6.1.2 sowie gemäß in Aufstellung befindlicher ReStra sind zweistreifige Querschnitte bei Verkehrsstärken zwischen 1.400 und 2.200 Kfz/h (entspricht ca. 22.000 Kfz/24h) einsetzbar. Der Streckenabschnitt ist damit leistungsgerecht dimensioniert. Die angesprochene Mehrstufigkeit des Ausbaus bezieht sich auf den

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
		Abschnitt nördlich der Thielenstraße. Die dort prognostizierten Verkehrszahlen liegen mit ca. 24.000 Kfz/d im Grenzbereich zur Erfordernis einer Vierstreifigkeit (s. o.). Ob diese Verkehrsbelastung sich jedoch tatsächlich einstellt, ist aufgrund des Prognosehorizontes, des sich ändernden Mobilitätsverhaltens, der Entwicklung des Hafens und der bevorstehenden städtebaulichen Entwicklung nicht gesichert. Da die prognostizierten Zahlen in diesem Lichte eindeutig nicht klar für eine Vierstreifigkeit nördlich der Thielenstraße sprechen, wird zunächst ein städtebaulich attraktives Konzept umgesetzt. Die grundsätzliche Machbarkeit eines vierstreifigen Ausbaus wird jedoch planerisch gesichert.
20.11	Ein nachträglicher Ausbau verbietet sich aber nach 1.2 des Erläuterungsberichtes, in dem es zur Dringlichkeit heißt, „da nach Eröffnung der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße eine Sperrung der Dratelnstraße aus verkehrlichen Gründen nicht mehr in Frage kommt,....“. Dieser Feststellung wird gefolgt.	Der südliche Abschnitt der Dratelnstraße (Neuenfelder Straße bis Thielenstraße) wird endgültig zweistreifig hergestellt. Im Vorfeld der Eröffnung der WBR bietet sich die Möglichkeit, deutlich einfacher und kostengünstiger zu bauen, z. B. unter Voll- oder Teilspernung. Dies begründet die Dringlichkeit der Maßnahme. Die Herstellung des nördlichen Abschnitts erfolgt in jedem Falle unter Verkehr und nach Eröffnung der neuen WBR. Grund dafür sind die noch nicht verfügbaren Grundstücke zur Erweiterung des Straßenraumes.
20.12	Eine alternativ vorgeschlagene Anlage überbreiter Fahrstreifen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Gerade bei der Neugestaltung von Verkehrsräumen ist zwingend auf eine solche Möglichkeit zu verzichten, bei der neben Radfahrern auf einem Radfahrstreifen zwei mehrspurige Kraftfahrzeuge nebeneinander einen markierten Fahrstreifen benutzen. Hier sind Konflikte vorprogrammiert, die es durch eine gute Verkehrsplanung aber zu verhindern gilt. Vergleichbare Verkehrsanlagen wurden in Hamburg entweder auf eine klare Einspurigkeit zurückgebaut oder dieser Umbau ist in der Planung (vgl. Fuhlsbüttler Chaussee).	Falls die 3. Ausbaustufe des nördlich der Thielenstraße gelegenen Abschnitts zum Tragen kommt, wird der Radverkehr in den Nebenflächen geführt. Die beschriebenen Konfliktfälle sind ausgeschlossen.
20.13	Zur Beschreibung der gewählten Ausbauvariante muss nochmals eindringlich darauf hingewiesen werden, dass ein späterer Ausbau der Dratelnstraße zwangsläufig mit erheblichen Behinderungen des Verkehrs einhergehen wird und genau die Vermeidung dieser unter Allgemeines die Dringlichkeit der Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt begründet.	Siehe 20.11
20.14a	Dem Begegnen der schon prognostizierten Kapazitätsengpässe [...]	Das Auftreten eines Kapazitätsdefizites kann nicht als gegeben betrach-

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
		tet werden, s. 20.10.
20.14b	[...] durch das Sperren der Thielenbrücke für den MIV wird widersprochen	Kenntnisnahme.
20.15a	Zum einen wird bezweifelt, dass dies überhaupt zu einer ausreichenden Entlastung der Dratelnstraße führen würde.	Wesentlich ist nicht eine Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Dratelnstraße, sondern der weitgehende Entfall des Linksabbiegestroms aus der nördlichen Dratelnstraße in die Thielenstraße. Hierdurch wird im maßgebenden Knotenpunkt Thielenstraße die Verlängerung der Freigabezeit des Stromes von Süd nach Nord möglich, wodurch die Leistungsfähigkeit der Dratelnstraße heraufgesetzt wird.
20.15b	Und zum anderen würde die Verlagerung des Individualverkehrs aus dem gesamten Bahnhofsviertel und dem zukünftigen Korallusviertel, in dem ab 2019 weitere 370 Wohnungen zur Verfügung stehen sollen, ausschließlich auf die genannten Straßen Niedergeorgswerder Deich und Otto-Brenner-Straße nur über die Straßenzüge Bei der Windmühle oder Krieterstraße möglich sein.	Im Straßenzug „Bei der Windmühle“ wäre ein Anstieg der Verkehrsbelastung auf bis zu 3.800 Kfz/d erwartet. Richtung Neuenfelder Straße verlagert sich der Verkehr aus dem Bahnhofsviertel und dem Korallusviertel überwiegend auf den Wilhelm-Strauß-Weg. Auch hier liegt die resultierende Belastung unter 4.000 Kfz/d. Diese Belastungen sind in den betreffenden Straßen problemlos aufnehmbar.
20.16	Während die erstgenannte in einer Zone-30 liegt und mit einer Verdoppelung des aktuellen Verkehrsaufkommens überlastet wäre, ist die Krieterstraße in besonderer Form verkehrsberuhigt angelegt, da sie durch das Schulzentrum der „Tor zur Welt Schule“ verläuft und unterschiedliche Schulbereiche trennt. Eine bewusst angelegte Erhöhung des Verkehrsaufkommens an dieser Stelle verbietet sich zwingend.	Siehe 20.15
20.17	Aus vorstehend genannten Gründen kann einer einspurigen Verkehrsführung von der neuen AS Wilhelmsburg in Richtung Mengestraße nicht zugestimmt werden.	Kenntnisnahme.
20.18	Nach Angaben der DEGES ist das Aufkommen abfahrender Fahrzeug an der AS Wilhelmsburg höher, als das der auffahrenden. Störungen für abfahrende hätten zudem unmittelbare Auswirkungen auf den Überörtlichen Verkehr, wenn die Verkehre nicht mehr ungehindert von der Wilhelmsburger Reichsstraße abfahren könnten.	Der Abfluss der Verkehre von der neuen WBS in die Dratelnstraße wird über den von der DEGES geplanten Knotenpunkt und die sich anschließende Verflechtungsstrecke gewährleistet. Die daran anschließende Strecke der Dratelnstraße ist ausreichend dimensioniert, s. 20.10
20.19	In die Gegenrichtung blieben den Fahrzeugführern hingegen mehrere Möglichkeiten offen, wie und wohin sie ausweichen könnten, wenn es hier zur Staubildung käme. Somit wäre in Fahrtrichtung Norden, von der Mengestraße in Richtung AS Wilhelmsburg, eine einspurige Verkehrsführung vorstellbar.	Kenntnisnahme.
20.20	Grundsätzlich sei hier noch darauf hingewiesen, dass die Ausführungen unter dem Punkt 5 zum Thema Kraftfahrzeugverkehr die Situation nicht abschließend und da-	Kenntnisnahme.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	mit auch nicht ausreichend beleuchten.	
20.21	<p>Bei einem durchgehenden, nicht überfahrbaren Mittelstreifen und gleichzeitiger Einspurigkeit je Fahrtrichtung ist durchaus die Gefahr gegeben, dass der Verkehr längerfristig durch unvorhersehbare Ereignisse vollständig zum Erliegen kommt, da er nicht im unmittelbaren Nahbereich als Blockverkehr an einem Schadensort vorbeigeführt werden kann.</p> <p>Die theoretische Möglichkeit, dass bei dem geplanten Querschnitt auch ein Lkw an einem anderen vorbei fahren kann, basiert auf der Annahme, dass ein havariertes Fahrzeug an den Fahrbahnrand gefahren werden kann. Dies ist aber nicht nach jedem Schadenfall möglich.</p>	<p>Die Fahrbahnbreite von 5,85 m bietet eine ausreichende Breite für das Vorbeifahren an haltenden (havarierten) Fahrzeugen. Die Breite ergibt sich aus dem Vorbeifahrtfall ohne eingeschränkte Bewegungsspielräume gem. RAS. Eine langsame, sehr vorsichtige Vorbeifahrt ist also auch unter ungünstigen Bedingungen im Notfall noch möglich. Ein liegengeliebener LKW könnte dann rund einem halben Meter vom Fahrbahnrand entfernt stehen.</p> <p>Die geringe Wahrscheinlichkeit für den ungünstigen Fall einer Störung mittig auf der Fahrbahn wird als hinnehmbar bewertet.</p>
20.22	<p>Sollte es zu einem Verkehrsunfall mit Verletzten kommen, so wäre eine Räumung der Unfallstelle auch erst nach eingehender Aufnahme durch den Unfalldienst geboten. Dies könnte schon nach einem Auffahrunfall zweier Pkw den Verkehr zum Erliegen bringen, obwohl der Straßenquerschnitt das Passieren eines Pkw durch Lkw ganz sicher zuließe.</p>	<p>Für den Fall der Sperrung einer Richtungsfahrbahn wird durch Mittelstreifenüberfahrten im Abstand von rd. 100 m die Einrichtung eines Blockverkehrs mit Regelung durch die Polizei ermöglicht.</p>
20.23.1	<p>Ein weiterer Kritikpunkt ist die gemäß Planung durch Lichtsignalanlage (LSA) geregelte Querung des Loop am südlichen Ende der Dratelnstraße, rund 100 Meter vor der LSA Dratelnstraße /Neuenfelder Straße. Bereits in der aktuellen Situation gibt es immer wieder Überlegungen diesen prämierten Rundkurs für die Nutzer an dieser Stelle sicherer zu gestalten.</p>	<p>Koordination</p>
20.23.2	<p>Seitens der VD 52 wurde in diesem Zusammenhang eine LSA-Regelung <i>[der Querung Gert-Schwämme-Weg]</i> abgelehnt, da dies die Leistungsfähigkeit der Straße aufgrund der Nähe zum nächsten Knoten zu sehr einschränken würde. Auch wenn diese beiden Signalanlagen nun koordiniert werden sollen, kann sich diese Situation nicht so sehr verändern, dass bei der anstehenden enormen Erhöhung der Verkehrszahlen durch die Verlegung der AS Wilhelmsburg, keine gravierenden Probleme mehr auftreten sollen. Konsequenterweise müsste nach der Verlegung von einer niveaugleichen Querung des Loop Abstand genommen werden.</p>	<p>Die Querung wird in der geplanten Form beibehalten. Die LSA werden koordiniert und ein entsprechender Kapazitätsnachweis geführt.</p>
20.23.3	<p>Eine Möglichkeit könnte die Nutzung der vorhandenen Brücke über die Mengestraße im Zuge der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße sein, die den Loop vor der Dratelnstraße in Fahrtrichtung Osten auf die Südseite der Mengestraße führen könnte, wo er dann an den bekannten Verlauf zum Hauland anschließen könnte.</p>	<p>Nicht Teil der Verschickung.</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
20.24.1	Völlig unberücksichtigt bleibt in der Planung der ÖPNV. Der Hinweis, dass sich aktuell keine Buslinie auf der Dratelnstraße befindet, ist der einzige Hinweis zu diesem Thema.	Siehe 19.2
20.24.2	Es wird in keiner Weise berücksichtigt, dass es seitens der Hamburger Hochbahn (HHA) bereits jetzt Überlegungen gibt, die Dratelnstraße mit zwei Buslinien zu befahren. Es ist Aufgabe und Ziel der HHA auch die Menschen, die in das neu zu bauende Rathausviertel ziehen werden, an ihrem Wohnort abzuholen. Somit wird es zumindest mittelfristig auch die Notwendigkeit der Anlage von Bushaltestellen auf der Planstrecke geben. Solche sind weder berücksichtigt noch planerisch erwähnt.	Siehe 19.2
20.25.1	Der Umbau der Dratelnstraße zu einer eleganten, zweispurigen Straße, die sich gut in das neu zu schaffende Wohnquartier einfügt, ist durchaus wünschenswert, aber durch die Verlegung der AS Wilhelmsburg und die damit entstehenden Verkehre nicht vertretbar.	Der zweistreifige Ausbau der südlichen Dratelnstraße in der verschickten Form ist entsprechend den umfangreich abgestimmten Prognosen leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird im Rahmen der entsprechenden Genehmigungsverfahren nachgewiesen. Die Ablehnung ist unbegründet.
20.25.2	Hier verläuft eine wichtige Alternativroute zur Haupt-Hafenroute, die bereits heute stark ausgelastet ist und für die parallel keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen vorgesehen sind, die auch kaum umsetzbar erscheinen. Eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit auf der Route von der AS Wilhelmsburg in das Hafengebiet würde folglich zu einer enormen Verkehrsverdichtung auf dieser und bei Verdrängung auch auf anderen Hafenrouten kommen.	Die Erschließung des Hafens für den Straßenverkehr, insbesondere die Anbindung an das Autobahnnetz, erfährt eine laufende Verbesserung durch zahlreiche geplante und teilweise in Umsetzung begriffene Maßnahmen (Östliche Anbindung Haupthafenroute, Entflechtung Straßen- und Bahnverkehr Kattwykbrücke, A26 usw.). Die Abwicklung der prognostizierten Quell- und Zielverkehre aus Wilhelmsburg ist in der Prognose berücksichtigt.
20.25.3	Es kann nicht Ziel einer Umbaumaßnahme sein, die Wohnqualität von vornherein durch bewusst in Kauf genommene, regelmäßige Stausituationen, nachhaltig negativ zu beeinträchtigen.	Siehe 20.25.1
25	BWVI Amt V	
25.1	[...] Die Grundzüge der Planung mit Radfahrstreifen in der Dratelnstraße sowie der Mittelinseln mit Baumbestand wird begrüßt.	Kenntnisnahme.

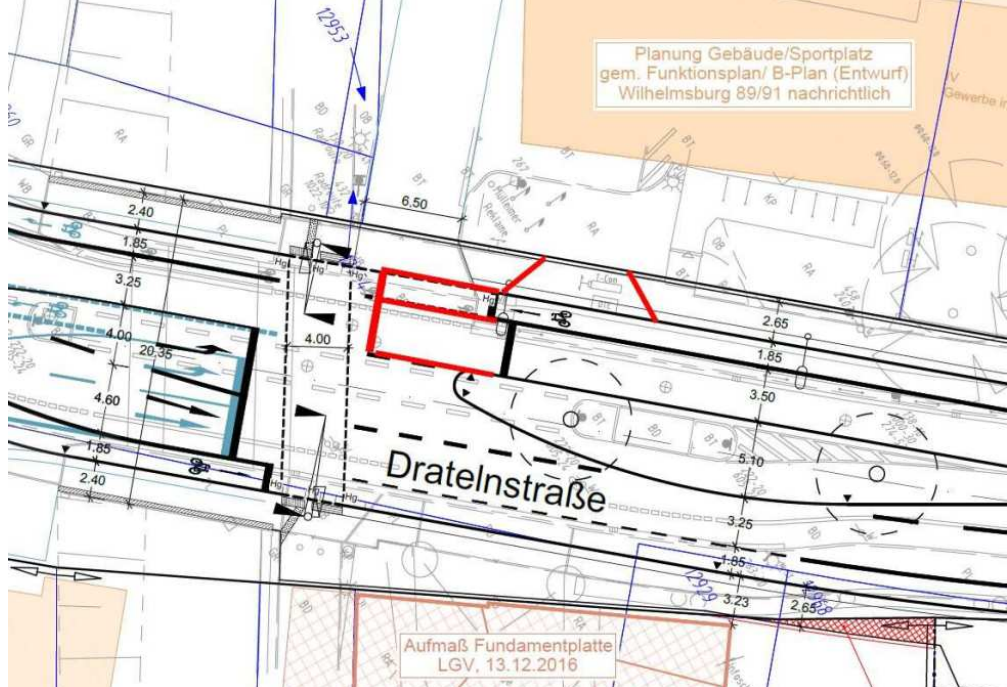
Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
25.2	Mit der bevorstehenden Herausgabe der neuen „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ ReStra wird – analog zu den geltenden Breiten für Radwege aus der ERA 2010 – das Regemaß von 2,25 m inkl. Markierung für Radfahrstreifen in Hamburg eingeführt. Mit den Erfahrungen von Radwegen und Radfahrstreifen wird hierdurch insbesondere die Sicherheit beim Überholen durch größere Abstände zum ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr verbessert. Es sollte geprüft werden, auf welchen Abschnitten die vorhandenen Querschnittsbreiten Radfahrstreifen von 2,25 m ermöglichen (z.B. auf Höhe der bis zu 5,10 m breiten Mittellinse nördlich der FLSA Gert-Schwämmle-Weg).	Die Breiten der Radfahrstreifen erfüllen in jedem Falle das Mindestmaß von 1,85 m einschließlich Markierung. Die Anwendung der Mindestmaße folgt örtlich begrenzt und ist durch Zwangspunkte begründet (Brückenbauwerk), bzw. im Bereich von Kurvenverbreiterungen oder Abbiegestreifen erforderlich. An diesen Stellen wird durch Anwendung des Mindestmaßes zusätzlicher baulicher Aufwand, zusätzlicher Grunderwerb sowie ein unruhiges Erscheinungsbild durch ggf. erforderliche Aufweitung vermieden. In jedem Falle wird zu parkenden Fahrzeugen ein Abstand von 0,50 m eingehalten. Die Breite des Radfahrstreifens im Streckenbereich beträgt 2,10 m, resultierend aus der Breite der Richtungsfahrbahn (5,85 m – 3,25 m Fahrstreifen – 0,50 m Abstand zu Parkständen = 2,10 m). Die Breite ist somit deutlich größer als die Mindestbreite und nur geringfügig kleiner als das Regemaß der in Aufstellung befindlichen ReStra und wird als ausreichend bewertet.
25.3	Für das indirekte Linksabbiegen aus der Dratelnstraße ins Rathausviertel (noch unbenannte Erschließungsstraße) sowie das Linksabbiegen aus der Dratelnstraße in die Thielenstraße sollten Abbiegetaschen zwischen Radfurt und Fußgängerfurt markiert werden.	Wird berücksichtigt.
25.4	Die Radwegaufleitung am nördlichen Planungsende hinter der Einmündung Thielenstraße sollte als „Weiche“ ausgeführt sein, die durch unterbrochene Strichmarkierung und flachen Winkel das Einfädeln in den Mischverkehr anzeigt.	Eine „Weiche“ für den Radverkehr wird, nach den Möglichkeiten der räumlichen Gegebenheiten, ergänzt.
25.5	Am südlichen Planungsende sollte – in Abstimmung mit der Knotenpunkts Planung Neuenfelder Straße – die überbreiten Fahrspuren vor der FLSA Gert-Schwämmle-Weg auf die minimal erforderlichen Maße reduziert werden. Die gewonnenen Querschnittsflächen sollten zu Gunsten der Radfahrstreifen und der Gehwege umverteilt werden.	Die Anordnung der Fahrstreifen und Borde nimmt Bezug auf den Ausbau des Knotenpunktes Dratelnstraße/Neuenfelder Str./Mengestraße (nachrichtlich dargestellt). Die überbreiten Fahrstreifen bestehen nur für den provisorischen Anschluss an den Bestand.
25.6.1	Anmerkungen zum Erläuterungsbericht: Wir bitten um Ergänzung des Kapazitätsnachweises für den Analysenullfall (Inbetriebnahme neue WBR 2019) und Erläuterung zur Ermittlung der Rückstaulängen.	Die Verkehrsabwicklung während der Bauzustände der Wilhelmsburger Reichsstraße wird ggf. im Rahmen der Bauvorbereitung für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und im Zuge Baustellenkoordination untersucht.

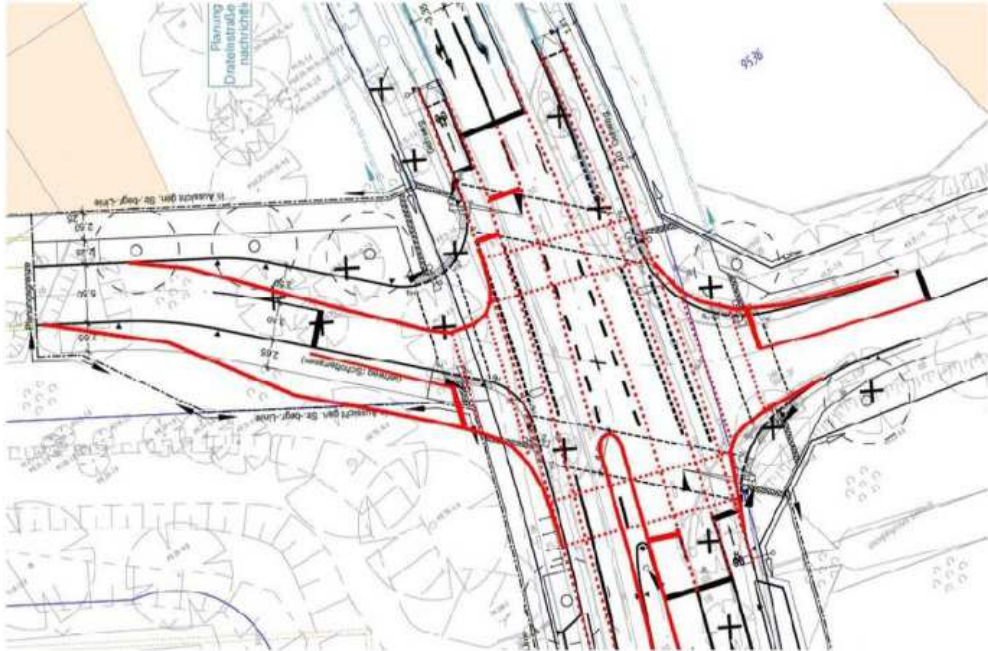
Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
25.6.2.1	zu Pkt. 3.2 zu „Abhängigkeiten zu weiteren Baumaßnahmen“: Die Inbetriebnahme der neuen verlegten WBR ist für „Ende 2019“ und nicht für „Anfang 2019“ vorgesehen	Nach aktuellem Stand (September 2017) ist die Eröffnung für Herbst 2019 vorgesehen.
25.6.2.2	Bitte ergänzen: Der Umbau der AS HH-Wilhelmsburg (Rotenhäuser Straße) ist für 2017 geplant. Ggf. sollen Synergien für die erforderlichen Leitungsumverlegungen in der Dratelnstraße genutzt werden.	Wird berücksichtigt, aber nicht explizit im Erläuterungsbericht erwähnt.
25.6.3	Darstellung eines Radverkehrskonzepts im Szenario „Sperrung Thielenstraße“	Die Sperrung der Thielenbrücke im genannten Szenario betrifft nur den Kraftfahrzeugverkehr. Der Rad- und Fußverkehr kann diese Relation nach wie vor nutzen.
25.6.4.1	zu Pkt. 5 Absatz Nr. 2: „Es wird davon ausgegangen, dass ausreichende Kapazitäten auf den davon hauptsächlich betroffenen Straßen Niedergeorgswerder Deich und Otto-Brenner-Straße vorhanden sind“. Hierfür muss der Nachweis erbracht und im Erläuterungsbericht dargestellt werden.	Die erwarteten Verkehrsbelastungen sind unter Nr. 13.3.1 benannt. Die zusätzliche Belastung der Straßen um weniger als 2.000 Kfz/d im Querschnitt führt nicht zu Gesamtbelastungen, die einen höheren Ausbaustandard der genannten Straßen begründen.
25.6.4.2	vorletzter Absatz: Die freigehaltene größere Rückstaulänge sollten im Zusammenhang mit dem Umbau der Dratelnstraße hergestellt werden und nicht erst in zukünftigen Ausbaustufen. (siehe auch Erläuterung zum Lageplan)	Wird nicht berücksichtigt. Die Freihaltung erfolgt lediglich, damit für den Fall eines Ausbaubedarfes die Grundstücke zur Verfügung stehen. Eine vorsorgliche Herstellung ist nicht wirtschaftlich.
25.6.5.1	zu Pkt. 7 Aufgrund der zeitlich unterschiedlichen Herstellung der angrenzenden Straßenräume ist die Erläuterung der Inbetriebnahme der stufig vorgesehen Umsetzung notwendig. Klärung der Fragestellung: Ab wann müssen welche Verkehrsanlagen wie miteinander funktionieren?	Die Fertigstellung der umliegenden Maßnahmen ist nicht Teil der Verschickung.

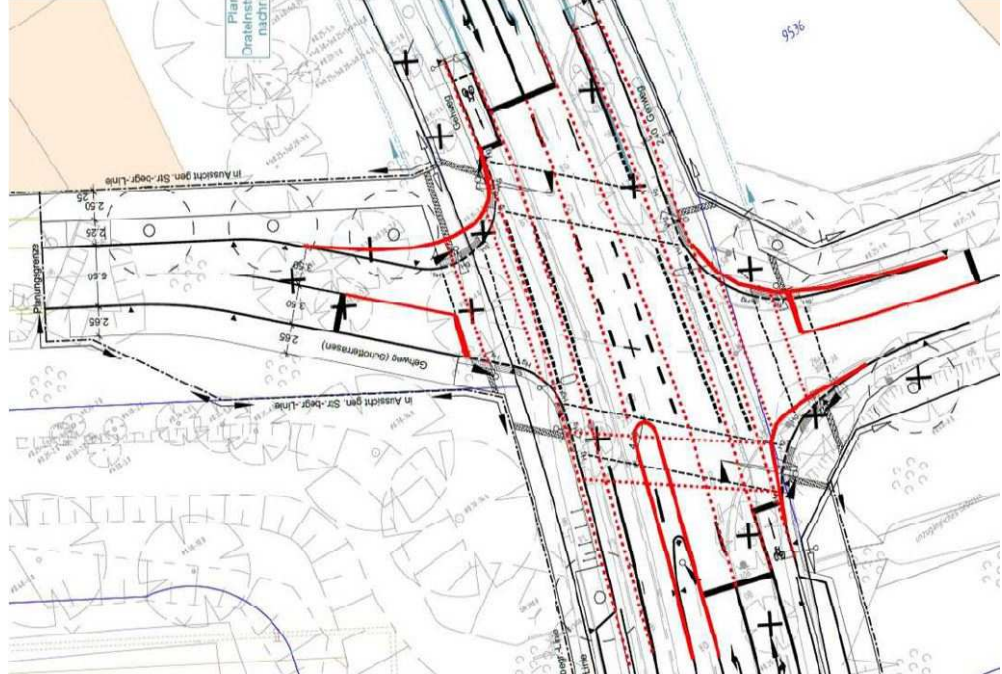
Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
25.6.5.2	Folgender Fall muss noch berücksichtigt werden: Wenn der Umbau der Dratelnstraße vor der Verkehrsfreigabe der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße fertig gestellt ist, werden die bestehenden Rampen der AS Wilhelmsburg-Mitte noch bis zur Verkehrsfreigabe der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße in Betrieb sein. Dieser Zwischenbauzustand muss für den Knotenbereich berücksichtigt werden.	Es erfolgt vor Inbetriebnahme der WBR kein Eingriff in den Knotenpunkt und die davor befindlichen Rückstauräume. Beim Übergang auf den Zustand „neue WBR offen“ wird ein provisorisches LSA-Programm in Betrieb genommen und die Zu- und Ausfahrt zur alten WBR gesperrt.
25.6.6.1	zu Pkt. 7.2 Ist die Umplanung der Entwässerungsanlagen gemäß Pkt. 5 notwendige Voraus- oder Folgemaßnahme?	Die neue Entwässerungsanlage wird im Zuge des Straßenbaus (SEA), bzw. parallel dazu (Reinigung, Rückhaltung) errichtet. Die neue Entwässerungsanlage wird durch die Vergrößerung der Straßenfläche sowie das durch die veränderten Verkehrsmengen stärker belastete Abwasser erforderlich.
25.6.6.2	Es fehlen Aussagen zum Stand und Ablauf des Grunderwerbs?	Der Grunderwerb für die benötigten Flächen ist abgeschlossen bzw. gesichert.
25.7.1	Anmerkungen zu den Lageplänen: Bitte maßgebliche Querschnitte (Bestand/Planung/Erweiterung) ergänzen (südlich und nördlich der Thielenstraße).	Der Bereich nördlich der Thielenstraße ist nicht Teil der Verschickung. Für die südliche Dratelnstraße wird ein Regelquerschnitt ergänzt.
25.7.2	Südliche Planungsgrenze ist nicht dargestellt	Wird ergänzt.
25.7.3	Der Kapazitätsnachweis für die unsignalisierte westl. Ausfahrt im Bereich Gert-Schwämmle-Weg in die geplante LSA ist zu erbringen. Darüber hinaus ist aus Gründen der Verkehrssicherheit die Einbindung in die LSA zu prüfen.	Die Zufahrt wird nach Norden verschoben. Die Kapazität wurde im Rahmen einer Mikrosimulation nachgewiesen.
25.7.4	Die zukünftige Führung der Radfahrer in Richtung Süden, weiter in Richtung Neuenfelder Str. Richtung Osten (Linksabbieger) ist in Hinblick auf die nachrichtlich dargestellte Planung des KP Neuenfelder Str./Dratelnstr. nicht verkehrssicher.	Nicht Teil der Verschickung.
25.7.5.1	LSA Dratelnstraße/Thielenstraße: Ergänzung des Schleppkurvennachweises für bedingt verträgliches Linksabbiegen von der Dratelnstraße	Siehe 27.7.5.3
25.7.5.2	Zu Vermeidung zusätzlicher Bautätigkeiten mit erheblichen verkehrlichen Einschränkungen	Der Linksabbiegestreifen ist ausreichend dimensioniert. Die im Zuge der

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	<p>kungen nach Eröffnung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße sollte der Linksabbieger von der Dratelnstraße in die Planstraße bereits in der vorliegenden Planung unter Berücksichtigung der Prognose 2025 (Planfeststellung Verlegung WBR) dimensioniert werden.</p>	<p>Verkehrsuntersuchung der Dratelnstraße erstellte Verkehrssimulation enthielt keinen Linksabbiegestreifen, war aber dennoch leistungsfähig. Der Linksabbiegestreifen ist daher als zusätzliches Qualitätsmerkmal zu sehen, dass aufgrund der Entbehrlichkeit des Rechtsabbiegestreifens ergänzt werden konnte.</p>
<p>25.7.5.3</p>	<p>Aufgrund der Sichtbeziehung der Nebenrichtungen wird eine bedingt verträgliche Schaltung in Frage gestellt. Aus diesem Grund sollte als Rückfallebenen der Kapazitätsnachweis für eine mehrphasige LSA-Schaltung erstellt werden. Darauf aufbauend sind weitere Maßnahme zur Sicherung der Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der verlegten WBR und der AS HH-Wilhelmsburg aufzuzeigen.</p>	<p>Durch Anpassung des Knotenpunktes sind in Abstimmung mit LSBG S1 die Sicht- und Fahrbeziehungen im Knotenpunkt verbessert worden, sodass ein bedingt verträgliches Linksabbiegen verkehrssicher ermöglicht wird.</p> <p>Ein mehrphasiger Programmablauf des Knotenpunktes ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nachteilig und würde eine Vergrößerung des Knotenpunktes, mehr Grunderwerb und höhere Baukosten bedingen.</p>
<p>25.8</p>	<p>Grundsätzlich wird seitens Amt V die stufige Realisierung der Umbaumaßnahme Dratelnstraße kritisch beurteilt. Auf Grund der zu erwartenden Baustellendichte bis weit über 2020 hinaus (Bsp. Neubau A 26-Ost / Hafenpassage), sollte ein möglichst großes Ausbauvolumen für die Dratelnstraße frühzeitig endgültig realisiert werden, um spätere verkehrliche Einschränkungen im gesamten nachgeordneten Netz im Süderelbe Raum zu minimieren. Dies gilt entsprechend auch für den Bereich des Knotenpunktes Neuenfelder Str./Dratelnstraße.</p>	<p>Siehe 25.6.1</p> <p>Zur Verbindung zwischen A7 und Hafen im Westen und A1 im Osten stehen bis zur Fertigstellung der A26 neben der Kornweide die Haupthafenroute, die Hafenrandstraße, die Neuländer Straße / B73 und weiträumig die A39 und A7 zur Verfügung.</p>
<p>25.9</p>	<p>Ferner wird auf das derzeit anlaufende Bürgerbeteiligungsverfahren im Planungsprozess für die A 26-Ost hingewiesen. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Zusammenhang vielfältigen Bürgerwünschen hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung erwachsen, die ggf. auch Einfluss auf die hier behandelte Planung nehmen werden.</p>	<p>Sofern kurzfristig relevante Ergebnisse zur Verfügung stehen, können diese eingearbeitet werden. Ein Aufschub des Planungsprozesses ist aufgrund der engen Terminalschiene jedoch nicht möglich, da ansonsten die Fertigstellung vor Eröffnung der neuen WBR nicht mehr gesichert ist.</p>
<p>25.10</p>	<p>Im Erläuterungsbericht werden Tages-Verkehrsbelastungen genannt, jedoch ohne Schwerverkehrsanteile. Prognostizierte Verkehrsstärken der Spitzenstunden und hieraus folgend der Leistungsfähigkeitsnachweis des Knotens „Dratelnstraße/ Thielenstraße/ Erschließungsanbindung“ sollten dieser 1. Verschickung zu entnehmen sein. Die Sperrung der Thielenbrücke für den MIV mit einer erhofften Leistungssteigerung des Knotens Dratelnstraße/ Thielenstraße/ Erschließungsanbindung“ sehen wir kritisch. Eine Verlagerung auf die Anschlussstellen Georgswerder oder Wilhelms-</p>	<p>Die geforderten Angaben gehen aus den Untersuchungen zur Vorplanung hervor.</p> <p>Die zusätzliche Belastung der betreffenden Anschlussstellen um bis zu 2.000 Kfz/d, verteilt auf verschiedene Abbiegerelationen und Fahrtrichtungen, liegt im Bereich täglicher Schwankungen. Verkehrstechnische Analysen dieser Verlagerungseffekte im Vorfeld der Eröffnung der neuen</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
	burg Süd bleibt ohne Nachweis. Aus rein verkehrstechnischer Sicht wäre ein vierstreifiger Ausbau der Dratelnstraße zwischen Thielenstraße und nördlicher Planfeststellung anzustreben.	Anschlussstelle versprechen keinen nachhaltigen Erkenntnisgewinn.
25.11	Der dargestellte Anschlussbereich der Dratelnstraße an die Neufelder Straße ist unübersichtlich. Auf der Nordwestseite der Dratelnstraße zwischen Gert-Schwämmle-Weg und Neuenfelder Straße verbleibt nach Umsetzung dieser Planung kein Gehwegbereich mehr. Die Rechtsabbiegespur der Dratelnstraße in die Neufelder Straße (Freigabezeit auch gemeinsam mit dem Linksabbieger von der Neufelder Straße in die Dratelnstraße) sollte auch in dieser Signalphase erreichbar sein. Warum ist die Haltelinien in der Thielenstraße im Knotenbereich Dratelnstraße zu weit zurückgezogen?	In den Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Dratelnstraße wird durch die vorliegende Planung nicht baulich eingegriffen. Südlich der Brücke über den IBA-Kanal erfolgt ein Übergang auf den Bestand. Der Querschnitt bleibt unverändert. Die Neuplanung des Knotenpunktes ist Teil einer gesonderten Verschickung.
26	LSBG S1	
26.1	[...] Im Planungsgebiet sind 2 LSA neu zu erstellen. Beide LSA sind mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Die Konfigurationen der Lichtsignalanlagen werden von S1erarbeitet und mit der VD52 abgestimmt. Die Anordnung der VD52 erfolgt nach dieser Abstimmung und dient als Grundlage für die weitere Bearbeitung. Dafür benötigen wir die abgestimmte Planung als DWG-Datei.	Wird berücksichtigt. Eine Übergabe der DWG erfolgt zu gegebener Zeit.
26.2	75 Meter nördlich vom Knotenpunkt Neuenfelder Straße/Dratelnstraße In Höhe des Gert-Schwämmle-Weg ist eine neue Fußgänger- und Radfahrerquerung geplant. Unmittelbar an der Querung ist eine Ausfahrt vorhanden. Auf Grund des ansässigen Gewerbes ist zu erwarten, dass diese Ausfahrt sehr strakt frequentiert wird. Vergleichbare Konstellationen in Hamburg haben gezeigt, dass es immer wieder zu verkehrsunsicheren Situationen zwischen den Fußgängern, Radfahrern und den Ausfahrenden MIV kommt. Um diesen Konflikt zu vermeiden, ist die Überfahrt, gemäß Skizze, an die in rot dargestellte Stelle zu verlegen.	Die Zufahrt wird nach Norden verschoben, so dass rechts einbiegende Fahrzeuge ausreichende Sicht auf die Signalgeber erhalten. Um die Zufahrt bei roter LSA freizuhalten, wird nördlich ein zusätzlicher gelb-rot-Signalgeber ergänzt.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
		
26.3	<p>Weiter ist zu berücksichtigen, dass der Radfahrer für die im zweiten Planungsabschnitt angedachte Führung bereits im Bereich der Mittelinsel auf seine Linksabbiegeführung geleitet werden sollte. (blaue Darstellung des Knotenpunktes Neuenfelder Straße/Dratelnstraße)</p>	<p>Wird als Ausbaureserve berücksichtigt und mit dem Ausbau des Knotenpunktes Dratelnstraße/Neuenfelder Straße/Mengestraße hergestellt, sofern erforderlich.</p>
26.4	<p>Knotenpunkt Dratelnstraße /Thielenstraße/Planstraße Die aufgetragene Planung führt durch die weit abgesetzten Haltlinien in der Planstraße und der Thielenstraße und den langen Fußgängerquerungen über die Dratelnstraße zusammen mit den versetzt auf die Dratelnstraße geführten Zufahrten zu einer insgesamt unübersichtlichen und verkehrsunsicheren Situation. Zudem wird die Leistungsfähigkeit an dem Knotenpunkt eingeschränkt. In den Skizzen wurden einige Lösungsansätze aufgetragen, die zu einer Verbesserung der Gesamtsituation führen.</p>	<p>Der Knotenpunkt wurde in Abstimmung mit S1 angepasst, so dass eine bessere Übersichtlichkeit sowie weiter vorgezogene Haltbalken möglich sind. Die Dimensionierung erfolgt im westlichen Knotenpunktarm für einen 3-Achs-Müllfahrzeug ohne Nachlaufachse, für den östlichen Knotenpunktarm (zufahrt zu Gewerbe) für Lastzüge.</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
<p>26.4.1</p>	<p>Lösungsansatz 1: In der ersten Skizze haben wir die Knotenpunktzufahrt der Planstraße weiter Richtung Süden verlegt und eine Fußgängerschutzinsel über die Dratelnstraße eingetragen. Zudem haben wir die Haltlinien der Planstraße und der Thielenstraße dichter an Knotenpunkt gelegt. Damit kann die Übersichtlichkeit der Fahrbeziehungen zwischen den abbiegenden Fahrzeugen untereinander aber auch gegenüber den Fußgängern erhöht werden. Weiter kann durch den kompakteren Knotenpunkt die Verlustzeit der Signalisierung verringert und so die Leistungsfähigkeit erhöht werden.</p> 	<p>Siehe 26.4</p>
<p>26.4.2</p>	<p>Lösungsansatz 2: In der zweiten Skizze haben wir auf das Verlegen der Planstraße verzichtet. Dieser Lösungsansatz sollte aber nur in Betracht kommen, wenn die Planstraße unter keinen Umständen verlegt werden kann.</p>	<p>Siehe 26.4</p>

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
		
27	LSBG S4	
27.1	<p>[...] Gemäß den vorliegenden Unterlagen sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung (ÖB) im Zusammenhang mit der o.g. Baumaßnahme auszuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - liefern und stellen von 3x GM 10,0m einschl. Aufsatzstück mit Kofferleuchten - versetzen von 9x AM 9,5m einschl. Langfeldleuchten - liefern und stellen von 13x AM 9,5m einschl. Langfeldleuchten 	Kenntnisnahme.
27.2	<p>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).</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Name Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme aus 1. Verschickung	Abwägung
27.3	<p>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 Masten an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p>	Wird berücksichtigt.
27.4	<p>Hinweis zu den Schutzabständen: Gem. den geltenden Richtlinien für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Bushaldebuchten: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m 	Wird berücksichtigt.