

Projektnummer: 18-040
Betr.: Erschließung nach § 13 HWG
Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt

hier: Abwägung zur ersten Verschickung vom 18.03.2018

Inhaltsverzeichnis:

1. BUE-N 2	1
2. BWVI-VI 2.....	1
3. BWVI-VM 1.....	1
4. BWVI-VR 1	1
5. LSBG-GF/PB.....	1
6. LSBG-IVS 1 vMit Schreiben vom 06.03.2020om 31.03.2020.....	1
7. BIS-VD 52 vom 24.03.2020	1
8. BIS-PK 37.....	1
9. BIS-F 2	2
10. BIS-F 046 (GEKV).....	2
11. W/MR 22	2
12. W/MR 232	2
13. W/MR 31 vom 02.04.2020	2
14. W/BZ 2	3
15. W/BZ 3	3
16. D4 - BK.....	3
17. FB 633 vom 23.03.2020	3
18. LIG 51/3 vom 15.04.2020.....	3
19. LGV S 32.....	3
20. KB-Denkmalschutz vom 19.03.2020.....	3
21. Stadtreinigung HH vom 15.04.2020	4
22. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH vom 06.04.2020.....	4
23. Hochbahn HHA vom 17.04.2020	5
24. HVV GmbH vom 20.04.2020.....	6
25. Handelskammer G-V/2.....	6
26.	6
27.	7
28. Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	9
29. ADFC Hamburg /Bezirksgruppe Wandsbek vom 06.04.2020	9
30. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 08.04.2020.....	11
31.	12
32. Dataport vom 03.04.2020.....	12
33. Gasnetz Hamburg GmbH.....	12
34. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH.....	12
35. Hamburger Wasser vom 26.03.2020	12
36.	15
37.	15
38. Stromnetz Hamburg GmbH vom 24.03.2020.....	15
39.	15
40.	16
41.	16
42.	16
43.	17

1. **BUE-N 2**
keine Stellungnahme
2. **BWVI-VI 2**
keine Stellungnahme
3. **BWVI-VM 1**
keine Stellungnahme
4. **BWVI-VR 1**
keine Stellungnahme
5. **LSBG-GF/PB**
keine Stellungnahme
6. **LSBG-IVS 1 vom 31.03.2020**
Der LSBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht betroffen und hat keine Einwände gegen die Planung.
7. **BIS-VD 52 vom 24.03.2020**
Eine erste Prüfung hat ergeben, dass seitens der VD befürchtet wird, dass die Sattelzüge zum Befahren der Einfahrt über den Radschutzstreifen ausholen werden, bzw. die Auflieger während des Abbiegevorganges in den Radschutzstreifen hineinragen werden.
Um hier eine genaue Prüfung vornehmen zu können bittet VD52 um Übersendung der Unterlagen mit aufgelegten Schleppkurvenradien.

W/MR 21: Die VD 52 hat einen Lageplan mit Darstellung der Schleppkurven der Sattelzüge erhalten. Danach wird der geplante Schutzstreifen beim Abbiegen nicht überstrichen.

Des Weiteren wird unter Punkt 1.1 - Darstellung der Baumaßnahme - ausgeführt, dass derzeit wartende Sattelzüge den Schutzstreifen für Radfahrer teilweise blockieren.
Dies wird auch nach erfolgtem Umbau erwartet.

W/MR 21: Die Befürchtungen bzgl. eines - auch zukünftigen - Blockierens des Schutzstreifens werden nicht geteilt. Durch die geplante Breite des Abbiegefahrstreifens von 3,50 m und des Schutzstreifens von 2,25 m wird davon ausgegangen, dass die Planung eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellt.

Hierzu ist auszuführen, dass der geplante Rechtsabbiegefahrstreifen keine Lösung zur Abwicklung der wartenden Sattelzüge darstellen kann, da gem. StVO ist ein Halten auf mit Pfeilen markierten Straßenteilen (VZ 297) untersagt.
Insofern ist die vorgelegte Planung nicht anordnungsfähig.

*W/MR 21: Dem Hinweis wird gefolgt. Die Markierungspfeile werden gelöscht.
Nach Versand der o.g. Stellungnahme hat eine Abstimmung zwischen VD 52 und dem PK 37 stattgefunden. Es wurde Einvernehmen erzielt, dass die Planung grundsätzlich so umgesetzt werden kann.*

8. **BIS-PK 37 vom 27.04.2020**
Das PK 372 stimmt dem oben beigefügten Lageplan grundsätzlich zu, jedoch bitte ich Sie, die VZ 297 StVO (Richtungspfeile) im Abbiegefahrstreifen zu entfernen.
Da es sich hierbei nicht um einen Abbiegefahrstreifen als „Zubringer“ zu einer anderen Straße, sondern es sich lediglich um eine Anfahrt zu einer Grundstückseinfahrt handelt, würde die Gefahr bestehen, dass es bei Verkehrsteilnehmern zu Verwechslungen kommt.

W/MR 21: Dem Hinweis wird gefolgt. Die Markierungspfeile werden gelöscht.

Für den Fall, dass wie von der VD 5 befürchtet, Fahrzeugführer den Abbieger als Parkraum missbrauchen sollten, behält sich das PK 37 die Anordnung von VZ 286 StVO (eingeschr. Haltverbot) vor.

W/MR 21: Der Hinweis wird aufgenommen. Die Beschilderung eines eingeschränkten Haltverbotes wird zurzeit nicht eingetragen, sondern - soweit notwendig - später nachgerüstet.

9. BIS-F 2

keine Stellungnahme

10. BIS-F 046 (GEKV) vom 06.03.2020

Mit Schreiben vom 06.03.2020 wurde das Ergebnis der Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters für den gesamten Straßenabschnitt zwischen Efftingestraße und Luetkensallee mitgeteilt. Der im Rahmen der vorliegenden Maßnahme Rechtsabbiegefahrstreifen überplante Abschnitt ist dort weiß dargestellt, d.h. für diese Flächen liegen der GEKV noch keine Informationen über die Kampfmittelbelastung vor. Vor Durchführung von Maßnahmen ist für die betreffenden Flächen ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung zu stellen.

W/MR 21: Der Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung wurde bereits gestellt. Das Ergebnis liegt noch nicht vor. Sollte es bis Baubeginn noch nicht vorliegen, wird eine baubegleitende Untersuchung auf Kampfmittel durchgeführt.

11. W/MR 22

keine Stellungnahme

12. W/MR 232

keine Stellungnahme

13. W/MR 31 vom 02.04.2020

Im Koalitionsvertrag der SPD und Die Grünen in Wandsbek wurde festgelegt, dass „bei Planungen zu Straßenbaumaßnahmen darauf geachtet wird, dass der vorhandene Baumbestand geschützt wird. Sollten Baumfällungen notwendig sein, soll eine entsprechende Ersatzpflanzung vorrangig mit Straßenbäumen möglichst ortsnahe geplant und vorgenommen werden. Der Ausgleich soll verpflichtend mindestens im Verhältnis 1:1,5 vorgenommen werden. Dabei soll sich der Ersatz an der ökologischen Wertigkeit und dem Grünvolumen der zu fällenden Bäume orientieren.“ Dies bedeutet für die vorgelegte Planung 10 Ersatzpflanzungen. MR 31 hat in den Anlagen 9 weitere Standorte in der Straße Am Neumarkt vorgeschlagen. Die Standorte befinden sich teilweise in Grünflächen, aber auch in Nebenflächen oder Stellplatzflächen. Die Standorte sind entsprechend baulich herzustellen.

W/MR 21: Die vorgeschlagenen 9 zusätzlichen Standorte liegen außerhalb des überplanten Straßenabschnittes. Sie werden bei der Überplanung der Radverkehrsanlagen zwischen Efftingestraße und Luetkensallee (gesonderte Maßnahme) berücksichtigt.

Die Kostenübernahme dafür erfolgt im Rahmen der vorliegenden Maßnahme, d.h. 2/3 durch Nestlé und 1/3 durch den Bezirk.

Die Größe der Baumscheiben des einzig von Ihnen vorgeschlagenen Baumstandortes ist deutlich zu gering. Für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sind Substrate und

Einrichtungen, die das Wachstum und nachhaltige Baumstandorte auch über die Dauer der Gewährleistung hinaus versprechen, zu verwenden.

- Hierzu gehören Baumscheiben bzw. Baumgruben in ausreichender Mindestgröße von 10m² offener Fläche bzw. 15m³ durchwurzelbaren Raum.
- Die Baumgruben sind im Zweischichtenaufbau mit Unterboden- und Pflanzsubstrat herzustellen (K+E Bohlsen und Harburg oder vergleichbares Produkt).
- Das Oberbodensubstrat ist aufgrund des hohen organischen Anteils bis max. 40cm Stärke unter GOK einzubauen. Für das Unterbodensubstrat gelten keine Beschränkungen.
- Die Seiten und der Boden der Baumgruben sind aufzulockern, um ein Verzahnen der Substrate mit anstehendem Boden zu gewährleisten.
- Bei kleineren offenen Baumscheiben als 10m² ist der durchwurzelbare Raum von 15m³ unter den befestigten Nebenflächen herzustellen. Hierbei sind standortverbessernde Maßnahmen vorzusehen (Tiefenbelüftung). Es sind miteinander verbundene Belüftungen in DN100 aus nicht ummanteltem Drainagerohr herzustellen. Die Verschlusskappen sollen dabei bündig mit dem anstehenden Boden sein. Das Drainagerohr ist bis 40cm unter GOK einzubauen, die Differenz ist aus KG-Rohr DN100 herzustellen.
- Die Baumstandorte müssen leitungsfrei sein.

W/MR 21: Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die geplante Baumscheibe wurde vergrößert.

14. W/BZ 2

keine Stellungnahme

15. W/BZ 3

keine Stellungnahme

16. D4 - BK

keine Stellungnahme

17. FB 633 vom 23.03.2020

Die Erschließungsanlage „Am Neumarkt“ ist erstmalig endgültig hergestellt worden. Die geplante Baumaßnahme löst keine Beitragspflicht aus wegebaubeitragsrechtlicher Sicht aus, daher meldet die Finanzbehörde-Anliegerbeiträge - Fehlanzeige.

W/MR 21: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

18. LIG 51/3 vom 15.04.2020

Der LIG -51/3- ist mit der Baumaßnahme einverstanden und hat keine Anmerkungen. Sollte sich im Verlauf der Umsetzung herausstellen, dass Grunderwerb erforderlich ist, bitten wir um frühzeitige Information und Beteiligung.

*W/MR 21: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Grunderwerb ist nicht erforderlich.*

19. LGV S 32

keine Stellungnahme

20. KB-Denkmalerschutz vom 19.03.2020

Denkmalbelange sind nicht betroffen.

W/MR 21: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

21. Stadtreinigung HH vom 15.04.2020

Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Herstellung eines Rechtsabbiegestreifen Am Neumarkt, im Bereich „Nestlé“, zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Bau- maßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müs- sen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.

Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

22. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH vom 06.04.2020

Anbei Kostenberechnung 54-2020 zur geplanten Rechtsabbiegefahrspur, Beleuchtungs- plan und Kostenübernahmeerklärung, mit der Bitte, diese unterschrieben an mich via Mail und an das Postfach verschickungen@hhva.de zu senden. Weiterhin bitte ich um Zusen- dung der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes, Benennung der Bauleitung und den geplanten Ausführungszeitpunkt. Vielen Dank.

*W/MR 21: Die o.g. Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Die o.g. Informationen werden zu gegebener Zeit an HHVA weitergegeben.*

Baubeschreibung

In der Straße Am Neumarkt entstehen zurzeit an der Überfahrt zur Hs.Nr.20 (Nestlé Choco- laden-Werk) Behinderungen durch den Rückstau größerer Anlieferfahrzeuge. Wartende Sattelzüge blockieren teilweise den Schutzstreifen für Radfahrer bzw. gefährden beim Ab- biegen zum Grundstück diese Radfahrer.

Im überplanten Abschnitt verlaufen die Radwege beidseitig auf 1,45 breiten Schutzstreifen. Außerdem befinden sich hier Bushaltstellen (Kedenburgstraße) der Linie 11. Zur Verhinde- rung o.g. Gefahrenpunkte soll ein Rechtsabbiegefahrstreifen zum Gelände geschaffen wer- den.

Im überplanten Abschnitt verläuft die Lichtmasttrasse gegenüber dem Werksgelände Nestlé entlang der Nordseite in unregelmäßigem Längsabstand zwischen 30 und 65 m. Mit Ver- breiterung der Fahrbahn und Führung des Radverkehrs zwischen den Fahrspuren besteht ein höherer Anspruch an die Sicherheit der Radfahrer und somit an eine ebenmäßige Aus- leuchtungsqualität des Straßenraumes. Hierzu wird erforderlich, die Längsabstände der Auslegermaste 9,5 m Lichtpunkthöhe über eine zusätzliche Mastaufstellung und örtliches Angleichen von zwei Bestandsmaste bis hin zur Kedenburgstraße auf 30 m für eine kon- stante Längsgleichmäßigkeit zu vereinheitlichen. Der Bestandsbaum zwischen der Kilomet- rierung 0+029,902 und 0+040,000 an der Nordseite (Bereich Hs.Nr.23) muss für den einzig möglichen Standort von LP18A entfallen. Bedingt des hohen Alters der beiden betroffenen Bestandsmaste sind diese bei Standortveränderung in der Standsicherheit gefährdet und von daher zu Lasten der Maßnahme zu tauschen.

Im Anlagenneubau werden grundsätzlich nur noch LED-Leuchten eingesetzt, da mit Wei- terentwicklung der Lichttechnik herkömmliche Leuchten (Leuchtstofflampen, Metaldampf- brenner) von den marktführenden Leuchtenherstellern abgekündigt wurden, nicht weiter hergestellt werden, nicht mehr lieferbar sind. Die Lichtstrecke im Bereich des Rechtsabbie- gers wird in LED-Technik hergestellt.

Nähere Informationen sind dem beigefügten Beleuchtungsplan zu entnehmen.

Technische Änderungen vorbehalten.

W/MR 21: Inwieweit eine Anpassung der Straßenbeleuchtung zum jetzigen Zeitpunkt be- reits sinnvoll ist, wurde mit HHVA abgestimmt (s.u.). Ggf. sollte die Anpassung erst dann erfolgen, wenn die Überplanung der gesamten Radverkehrsanlagen

*(Maßnahme des Bezirkes) abgeschlossen ist.
HHVA hat den Abbruch von 2 Masten und die Neuaufstellung von 3 Masten vorgesehen.
Davon sollte 1 neuer Mast auf eine vorhandene Grüninsel gesetzt werden. Die Fällung des dort vorhandenen Baumes wird vom Bezirk abgelehnt.*

*Außerdem stellt sich die Frage, ob dieser erhebliche Aufwand (2 x Abbruch, 3 neue Masten) zur Anpassung der ÖB zum jetzigen Zeitpunkt und für eine absehbar kurze Zeit zwingend erforderlich ist.
Im Erläuterungsbericht wurde erwähnt, dass der Bezirk kurzfristig den gesamten Straßenzug von Efftingestraße bis Luetkensallee überplant.
In dem Zusammenhang können sich auch Änderungen der ÖB auf größerer Länge ergeben.*

HHVA vom 30.04.202

Vielen Dank für den Hinweis. Da vom Bezirk nunmehr kurzfristig der gesamte Straßenzug von Efftingestraße-Luetkensallee überplant wird und sich in diesem Zusammenhang auf größerer Länge erneut Änderungen der öffentlichen Beleuchtung - und das auch im Bereich des Firmengeländes Nestle - ergeben, wird der Rechtsabbieger bei der Überplanung des Straßenzuges berücksichtigt, Maßnahmen an der ÖB bis dahin zurückgestellt, zumal aktuell bis zum Planergebnis die Maststellung auf der vorhandenen Grüninsel wegen eines dort vorhandenen Baumes vom Bezirk abgelehnt wird.

W/MR 21: Somit sind im Zuge dieser Maßnahme Rechtsabbiegefahrstreifen keine Änderungen der öffentlichen Straßenbeleuchtung notwendig.

23. Hochbahn HHA vom 17.04.2020

Zur o.g. Verschickung möchten wir folgend beitragen:
Die Länge und Markierung der Haltestelle sowie die Länge des Betonfeldes richten sich nach dem beigefügten Standard. Die Skizze wurde vom Bezirksamt Wandsbek angefertigt und soll in die ReStra bei einer Überarbeitung mit aufgenommen werden. Demnach müssten die Zick-Zack-Markierungen angepasst werden.

W/MR 21: Die Markierung wurde angepasst.

Grundsätzlich befürworten wir die Fortführung eines geraden Bordverlaufs für eine barrierefreie Anfahrt an die Haltestelle. Darüber hinaus weisen diverse Schächte in den Nebenflächen auf einen nicht unerheblichen Bestand an Leitungen im Untergrund hin, die das Einbringen an Fundamenten für den Fahrgastunterstand erschweren werden. Ich bitte um Prüfung.

*W/MR 21: Ein gerader Bordverlauf war im Hinblick auf die gesonderte Maßnahme „Überplanung der gesamten Radverkehrsanlagen zwischen Efftingestraße und Luetkensallee“ nicht möglich. Um möglichst viel Spielraum für diese Planung zu schaffen – und einen späteren Umbau zu vermeiden -, wurde der Gehweg in Mindestbreite geplant. Dies hat zu dem dargestellten Bordverlauf geführt.
Die Lage des FGU wurde erneut geprüft und in Abstimmung mit WALL GmbH geändert. Weiteres dazu in der Abwägung zu Pkt. 27.*



W/MR 21: Der neue Standort der Litfaßsäule wurde berücksichtigt. GmbH wurde darüber informiert, dass - wie im Bestand - ein FGU ohne Werbeträger vorzusehen ist.

Einen genehmigungsfähigen Alternativstandort sehe ich im Nahbereich nicht. Sollte die Versetzung wider Erwarten nicht wie vorgeschlagen möglich sein, müsste ein Ersatzstandort im erweiterten Umfeld bzw. gesamten Bezirk Wandsbek gesucht werden.

W/MR 21: Es wird davon ausgegangen, dass der vorgeschlagene Standort möglich ist.

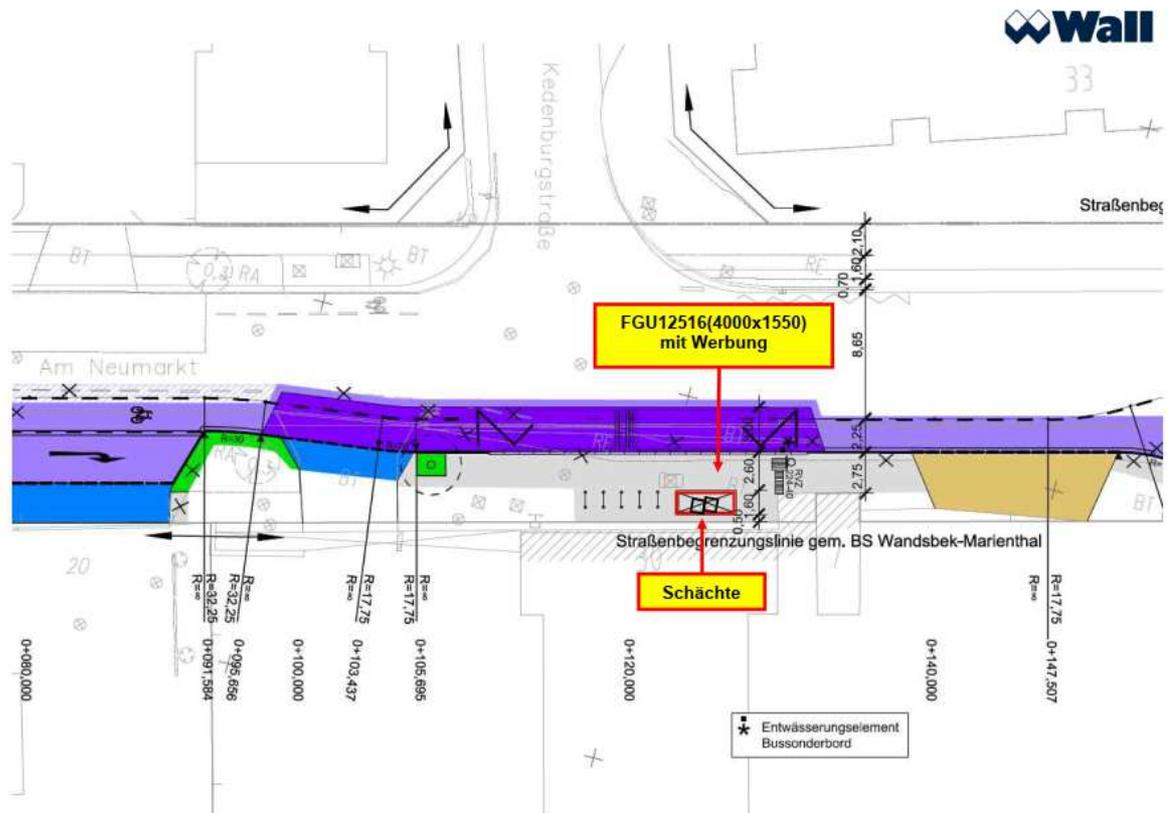
Da das Bauvorhaben augenscheinlich überwiegend dem privatwirtschaftlichen Vorhabenträger dient, bitte ich um Prüfung der Kostenaufteilung der uns entstehenden Aufwendungen. Ich gehe davon aus, dass der private Vorhabenträger auch unsere Kosten mindestens zu zwei Dritteln übernimmt.

W/MR 21: Die GmbH wurde gebeten, weitere Informationen zur Kostenregelung zu liefern.

27. GmbH vom 23.03.2020

Zu der oben genannten 1. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:

FGU12516, Hst. Kedenburgstraße, Am Neumarkt, Fahrtrichtung Holstenhofweg
Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. Wir machen darauf aufmerksam, dass der von Ihnen geplante Standort auf Grund von Kabelschächten nicht möglich ist (s. Planausschnitt). Wir regen daher an, den Schacht zu versetzen, oder den FGU am neuen Standort einzuplanen.



Stellungnahme der Firma Wall GmbH bezüglich der 1 Verschiebung „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé, Am Neumarkt 20“

W/MR 21: Die Überprüfung und Abstimmung mit [redacted] hat ergeben, dass der FGU etwas weiter westlich und mit einer Länge von 2,70 m aufgestellt wird. Die betroffenen Leitungsträger [redacted] und [redacted] (ggf. auch Stromnetz Hamburg) werden in der Leitungsbesprechung darauf hingewiesen, dass die Leitungen für die Fundamente des FGU auf eine Tiefe von mindestens 0,80 m abgesenkt oder verlegt werden müssen. Außerdem ist von den Leitungsträgern ggf. eine Zustimmung zur Überbauung an [redacted] GmbH zu geben.

Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000x1550 und 1x0,8 m Seitenscheibe ein.

Grundsätzlich möchten wir Sie bitten immer einen 50 cm Abstand zwischen FGU-Rückwand und angrenzendem Grundstück/Zaun für Servicearbeiten einzuplanen.

W/MR 21: Die weitere Abstimmung mit [redacted] hat ergeben, dass eine Länge von 2,70 m für den FGU ausreichend ist. Nur so ist die Aufstellung von Fahrradbügeln und der Litfaßsäule möglich. Auch der Abstand von 50 cm zur Gebäudewand wurde mit [redacted] abgestimmt.

Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.

W/MR 21: Der Leitungstrassenplan mit dem Standort des FGU wurde am 05.05.2020 an [redacted] übersandt.

28. Fachverband Fußverkehr Deutschland

keine Stellungnahme

29. ADFC Hamburg /Bezirksgruppe Wandsbek vom 06.04.2020

Vorbemerkung

Der gesamte Straßenzug Ziethenstraße - Am Neumarkt - Effttingestraße - Neumann-Reichardt- Straße - Schloßstraße bedarf dringend einer Umgestaltung, die den Interessen des Radverkehrs gerecht wird. Es handelt sich um eine für den Radverkehr wichtige Strecke als Alternative zur Ahrensburger Straße. Der Straßenzug dient auch vielen Kindern als Schulanmarschweg. Derzeit sind das nach Zählung der schulübergreifenden Rad AG in den Sommermonaten etwa 110 Kinder per Fahrrad täglich (Mobilitätsbefragung 2019/2020). Die Zahl der Kinder, die hier entlang radeln, wird durch die geplante Vergrößerung der Schulen weiter zunehmen. Eine bessere Radfahrmöglichkeit könnte außerdem dazu beitragen, die für alle Kinder im Bereich der Schule gefährlichen "Elterntaxifahrten" zu reduzieren.

Aktuell fahren aus Angst vor dem Autoverkehr, der eng an den nur 1,45 m schmalen Schutzstreifen vorbeifährt, viele Kinder auf dem Gehweg. Damit sind sie hier - wie aber auch auf den Abschnitten des Straßenzugs mit Gehweg/Radfahrer frei oder abgesetzt geführten Radwegen - stark unfallgefährdet. Besonders an Grundstückszufahrten und Einmündungen erhöht sich durch diesen Umstand die Gefahr durch Autofahrer*innen, die mit ihrem Fahrzeug abbiegen. Diese Gefahr für die aus Angst auf dem Gehweg radelnden Kinder wird durch die jetzt im Planungsabschnitt vorgesehene Rechtsabbiegespur nicht geringer. Erst wenn es gelingt, die Kinder bereits im vorangegangenen Abschnitt (Effttingestraße bis Einfahrt Nestlé) in den Bereich der Fahrbahn und damit ins Sichtfeld zu bringen, wird sich diese Gefahr reduzieren. Dafür sind allerdings Maßnahmen erforderlich, die die objektive und die subjektive Sicherheit erhöhen.

Laut 1.2 Erläuterungsbericht (EB) liegen für den zu überplanenden Abschnitt Unfalldaten "bisher nicht vor". Für eine ernsthafte Betrachtung der Situation in einer Straße wäre es aber zu einfach, punktuell und kleinräumig die Unfallsituation zu bewerten. Denn es gibt auf den gesamten Straßenzug betrachtet durchaus Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung insbesondere des Typs Einbiegen/Kreuzen - was bei der Art der Radverkehrsanlagen auch zu erwarten ist.

Wir wünschen uns aus diesen Gründen eine moderne Straßengestaltung, die weit über den Planungsbereich hinaus den gesamten Straßenzug betrachtet. D. h. im Idealfall,

- Durchgangs-MIV zu reduzieren oder ganz aus der Straße zu nehmen,
- eine objektiv und subjektiv sichere Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen,
- dem Fußverkehr attraktive Wege zu gewähren.

Die Interessen schnelles Autofahren und Autoparken müssen dahinter zurückstehen.

Bedauerlich ist, dass es keine Zählung des Radverkehrs- und Fußverkehrsaufkommens gibt. Denn so lassen sich später keine Vergleichszahlen ermitteln, die für die Evaluation der Maßnahme nützlich sein könnten.

Der Straßenzug Ziethenstraße - Am Neumarkt ff. hat als Radschulweg eine große Bedeutung. Mit Verweis auf den aktuellen Koalitionsvertrag zur »besonderen Fokussierung auf die Verbesserung der Radinfrastruktur auf Schulwegen« (Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90 / Die GRÜNEN 2019 bis 2024, S. 25) wünschen wir uns eine moderne Straßengestaltung weit über den Planungsbereich hinaus.

Insbesondere folgende Lösungen kämen daher aus unserer Sicht in Frage:

1. Diagonalsperre an der Einmündung Effttingestraße/Am Neumarkt mit Durchlass lediglich für Bus-, Fahrrad- und Fußverkehr kombiniert mit Tempo 30 im gesamten Straßenzug oder kombiniert mit Fahrradstraße/Anlieger frei/Linienverkehr frei für Ziethenstraße und Am

Neumarkt. Folge: Nur noch Anlieger*innen fahren durch Ziethenstraße und Am Neumarkt. Der weitere Straßenzug wäre dadurch auch bereits entlastet.

Oder

2. Breite Radfahrstreifen entlang des gesamten Straßenzugs. "Breit" bedeutet deutlich mehr als Regelbreite. Denn mit mehr Radfahrstreifenbreite kann sich ein Radfahrender bei ansonsten vom Autofahrer nicht eingehaltenem Überholabstand diesen Abstand selbst holen. Außerdem lässt sich bei breiten Radfahrstreifen die Dooringefahr besser ausschließen. Auch wird das Überholen Rad-Rad einfacher, bei entsprechender Breite. Obendrein wird hier häufig mit sehr großen Lkw gefahren.

Als Kernfahrbahnbreite zwischen den Radfahrstreifen reicht bei beiden Lösungen, wenn sich zwei Busse oder zwei Lkw bei Tempo 30 begegnen können.

Oder als weitere Variante für den Fall, dass Varianten 1 und 2 abgelehnt werden

3. Einbahnstraße Richtung Efftingestraße mit streckenbezogenem Tempo 30 und sehr breiten Radfahrstreifen in beiden Richtungen (je 3 m +). Entgegen der Einbahnstraße als geschützter Radfahrstreifen.

*W/MR 21: Im Erläuterungsbericht der Erstverschickung wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Bezirk in Kürze eine Überplanung der Radverkehrsanlagen des gesamten Straßenzuges zwischen Efftingestraße und Luetkensallee beginnt. Für den hier jetzt überplanten Abschnitt und unter den genannten Randbedingungen wird mit der vorliegenden Planung u.E. eine bestmögliche Planung für die Radfahrer realisiert. Selbstverständlich können sich nach Abschluss der o.g. Planung des Bezirkes in diesem Abschnitt noch Änderungen oder Verbesserungen ergeben.
Die o.g. Hinweise wurden zur Überplanung des gesamten Straßenzuges weitergeleitet.*

Diese Aspekte für den jetzt vorgelegten Planungsabschnitt finden wir gelungen:

- Durch die Haltemöglichkeit für wartende LKW rechts vom Schutzstreifen wird das Risiko für Radfahrende reduziert.
- Die Verlegung der Haltestelle aus dem Bereich direkt am Firmentor reduziert das Risiko für den Fußverkehr.
- Fahrradbügel an der Bushaltestelle. Sollte der Bedarf sich als größer als dieses Angebot herausstellen, sollte nachgesteuert werden.
- Der zukünftige Schutzstreifen erhält mit 2,25 m immerhin Regelbreite - mehr wäre besser gewesen.

Bei diesen Aspekten sehen wir den größten Bedarf für Nachbesserungen:

- Die Weiche am Ost-Ende leitet den Radverkehr per starkem Linksschwenk direkt vor geradeaus fahrende Autos. Eine kurze Unaufmerksamkeit eines geradeaus fahrenden Autofahrers, der die Weiche schneidet, weil er die Situation missversteht, schafft Unfallgefahr. Die linksseitige Begrenzungslinie des Schutzstreifens sollte deshalb in größerem Radius nach links geführt werden.

W/MR 21: Der Hinweis wurde berücksichtigt. Der Verschwenk der Markierung für Radfahrer, die weiterhin die Fahrbahn anstelle des – nicht benutzungspflichtigen – Radweges nutzen wollen, wurde früher angesetzt. Damit kommen Radfahrer bereits frühzeitig in das Sichtfeld der Kfz.

- Evtl. sollte der am neuen Lkw-Aufstellbereich entlang führende Schutzstreifen bis zur

Bushaltestelle rot eingefärbt werden, damit bei dessen Überfahren besonders auf Radfahrende geachtet wird.

W/MR 21: Eine Roteinfärbung ist zurzeit nicht vorgesehen, kann aber bei später festgestelltem Bedarf ggf. nachträglich vorgenommen werden.

- Es muss darauf geachtet werden, dass Lkw-Fahrer*innen, die aus dem Nestlé-Gelände herausfahren (z. B. nach links), rechtzeitig die von dort kommenden Radfahrer*in sehen können.

W/MR 21: Um die Aufmerksamkeit der ausfahrenden Lkw-Fahrer zu erhöhen, wurde direkt in der Überfahrt ein Piktogramm vorgesehen.

- Der Kfz-Verkehr ist mäßig, aber zeitweilig recht kontinuierlich. Zur Risikominimierung für den Fußverkehr, der die Straße kreuzt (Firmengelände, Bushaltestelle), wäre ein Zebrastrifen hilfreich.

W/MR 21: Ein Fußgängerüberweg wäre nur östlich des Rechtsabbiegefahrstreifens sinnvoll. Dort ist aber aufgrund der benachbarten Überfahrten, der gegenüberliegenden Einmündung Kedenburgstraße und anschließend der geplanten Haltestelle kein Platz für einen Überweg. Daher kann dem Vorschlag nicht gefolgt werden.

- Der bisherige Wasserlauf wird anscheinend zukünftig zur rechten Begrenzung des Vorbeifahr-Schutzstreifens. Wir bitten darum, bereits bei der Bauausführung darauf zu achten, dass hier keinerlei Längskante entsteht. Denn Längskanten führen sehr leicht zu Stürzen von Radfahrenden.

- Auch 0,5 cm Höhenunterschied sind in diesem Sinne eine vermeidbare und gefährliche Kante. Wasserläufe lassen sich durch geschickte Berechnung des Gefälles auch so einrichten, dass sie keiner Kante bedürfen.

W/MR 21: Der Wasserlauf wird außerhalb des Schutzstreifens und der Markierung geplant. Der Verzicht auf den Höhenunterschied von 0,5 cm hätte zur Folge, dass das Wasser auf einer größeren Breite abfließt, d.h. die Reduzierung der Abflusstiefe führt bei gleichem Volumen zu einer Erhöhung der Abflussbreite. Somit könnte die rechte Seite des Schutzstreifens „unter Wasser stehen“. Eine „geschickte Berechnung des“ ...Quer-...“Gefälles“ ist aufgrund des notwendigen Anschlusses an den Bestand nicht möglich. Daher kann auf die 0,5 cm Kanten nicht verzichtet werden.

30. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 08.04.2020

Wir danken für die Übersendung der Unterlagen für o.g. Vorhaben und möchten wie folgt Stellung nehmen:

Die breite Zufahrt für die Sattelzüge sollte aufgrund ihrer Geometrie und ihres besonderen Charakters mit einem Leitsystem ausgestattet werden, wie sie der Entwurf der DIN 32984-2018 vorsieht (s. Anlage). Überdies sind dringend Vorrichtungen erforderlich, damit Fußgänger – v.a. solche mit Seheinschränkungen – nicht durch ein- oder ausfahrende Sattelzüge, auch unter Beachtung der Schleppkurve, in Gefahr geraten (Verkehrsspiegel, gute Ausleuchtung, ggf. zusätzliche Warnschilder für den LKW-Verkehr etc.). Vor diesem Hintergrund wäre auch zu prüfen, ob an dieser Stelle anstelle einer Gehwegüberfahrt eine Einfahrt mit einer LSA-Regelung eingerichtet werden sollte.

W/MR 21: In Abstimmung mit dem Kompetenzzentrum (Telefonat und Emails am 28.04.2020) wurden kontrastarme Richtungsfelder gemäß ReStra an der Begrenzung der Überfahrt eingeplant.

Die Fahrradständer und der FGU der Bushaltestelle liegen an der inneren Leitlinie und müssen mit taktilen Begrenzungstreifen markiert werden.

W/MR 21: Der Hinweis wurde berücksichtigt.

Gern bin ich bereit, zu den Fragen des taktilen Leitsystems noch einmal mit Ihnen eine Abstimmung in einem gesonderten Termin durchzuführen

31. GmbH vom 31.03.2020

Ich sehe keine Bedenken für die Trasse bei der Herstellung Rechtsabbiegefahrstreifen Nestlé, Am Neumarkt 20.

W/MR 21: Es haben umfangreiche Abstimmungen bzgl. des Standortes des FGU und der dafür notwendigen Maßnahmen der Leitungsträger stattgefunden. Ergebnis war, dass der vorhandene Schacht erhalten bleiben kann. Lediglich im Bereich der Fundamente des FGU sind Absenkungen der Kabel notwendig, so dass die Fundamente in einer Tiefe von 0,80 m eingebracht werden können.

32. Dataport vom 03.04.2020

Wir haben die übersandten Unterlagen geprüft und sehen für Dataport keine Betroffenheit.

33. Gasnetz Hamburg GmbH

keine Stellungnahme

W/MR 21: Die vorhandene Gasleitung (Baujahr 1969) verläuft im jetzigen Parkstreifen bzw. im Bereich der Wartefläche der Haltestelle; zukünftig im Rechtsabbiegefahrstreifen. Dadurch beträgt die Überdeckung nur noch 80 cm. Inwieweit ein Verbleib der Leitung durch die Wahl einer geeigneten Bauweise (vollgebundener Oberbau) oder andere Maßnahmen möglich ist, wird in der Leitungsbesprechung abgestimmt und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

34. Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

siehe 22.

35. Hamburger Wasser vom 26.03.2020

Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, serv-TEC und HAMBURG ENERGIE.

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.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen

- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-) zu melden
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 oder @hamburgwasser.de zur Verfügung

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

Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-

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

In der Straße " Am Neumarkt" befindet sich im geplanten Bereich eine Hausanschlussleitung in PVC DN 150 von 1982 für das Grundstück Nr. 20.

Hier werden wir in unserem Hause prüfen, ob es notwendig ist, diese Leitung im Vorwege zu erneuern. Für den Fall, dass diese Notwendigkeit besteht, werden wir diesen Anschluss vor Beginn des Straßenbaus erneuern.

W/MR 21: Die Hinweise werden im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt. Weitere Abstimmungen mit HWW (s.u.) haben ergeben, dass die Hausanschlussleitung im Bereich der Nebenflächen erneuert werden soll. Zurzeit ist geplant, diese Arbeiten während des Straßenbaus bzw. kurz davor durchzuführen.

Für HAMBURG ENERGIE:

Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.

Für HSE:

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):

- 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 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.

- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

W/MR 21: Die Hinweise werden im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt.

Für :

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der , GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere Herren , oder , gerne zur Verfügung.

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.

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 auch die Durchmesser in den Beschriftungen.

W/MR 21: Die Hinweise werden im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt.

HWW vom 01.04.2020

Wie eben telefonisch besprochen noch einen Zusatz bzgl. der Stellungnahme Am Neumarkt 20 vom 25.03.2020.

Da der Aufwand bzgl. Anschluss erneuern für Nestlé sehr umfangreich ist bzgl. Bushaltestelle und Baum, würden wir die Maßnahme gerne in Ihre Bauzeit legen.

Dazu ist es erforderlich, wenn Sie diesem zustimmen, dass Sie uns rechtzeitig in Kenntnis setzen, wann genau wir mit den Arbeiten dort beginnen können.

Bitte bedenken Sie, dass wir eine gewisse Vorlaufzeit benötigen, um die Arbeiten vorzubereiten bzw. einen Zeitpunkt zu finden, wann die Wasserzufuhr bei Nestlé unterbrochen werden kann.

Wir bitten um eine schriftliche Antwort ob Sie diesem zustimmen.

Nachfrage bei HWW am 01.04.2020

Um die o.g. Fragen mit dem Bezirksamt und Nestlé abstimmen zu können, benötigen wir folgende Infos:

- *Wieviel Vorlaufzeit (bis Baubeginn) benötigen die HWW,*
- *wie lange ist die Bauzeit,*
- *wie lange wäre die Wasserzufuhr für Nestlé unterbrochen,*
- *gibt es Möglichkeiten einer bauzeitlichen Notversorgung für Nestlé?*

Antwort von HWW vom 02.04.2020:

1. Hamburg Wasser benötigt eine Vorlaufzeit von mind. 3 Wochen.

2. Die Bauzeit beträgt 3 Tage

3. + 4. Da Nestlé noch eine Versorgung von der Efftingestraße in DN 100 besitzt, bedarf es evtl. keiner Notversorgung und auch keine Zeitangabe bzgl. Unterbrechung der Wasserzu-

fuhr.

Ihrerseits müsste aber geklärt werden, inwieweit Nestle über diesen Anschluss versorgt wird und ob und wann die Wasserversorgung evtl. umgestellt werden kann bzw. muss.

Diese Angaben sind unter der Voraussetzung, dass Hamburg Wasser die Arbeiten im Zuge Ihrer Arbeiten durchführen kann.

W/MR 21: Zurzeit ist geplant, diese Arbeiten während des Straßenbaus bzw. kurz davor durchzuführen. Eine Notversorgung von Nestlé ist nach jetzigem Kenntnisstand nicht notwendig.

36. GmbH vom 09.04.2020

Aufgrund Ihrer Anfrage teilen wir Ihnen mit, dass im o. a. Bereich keine Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der GmbH vorhanden sind.

37. GmbH

siehe 34.

38. Stromnetz Hamburg GmbH vom 24.03.2020

Vielen Dank für die Übersendung der Planungsunterlagen. Gibt es für die Maßnahme bereits einen Leitungsplan? Somit ließe sich die Betroffenheit besser lokalisieren.

W/MR 21: Der Leitungsbestandsplan wurde am 24.03.2020 von M+O übersandt.

Stromnetz Hamburg GmbH vom 09.04.2020

Vielen Dank für die Vorstellung der geplanten Baumaßnahme.

Eine unmittelbare Betroffenheit zu dem Bauvorhaben konnten wir, bis auf die erforderliche Anpassung des FGU, nicht feststellen.

Veränderungen von Hausanschlüssen sind über das neue Hausanschlussportal www.hausanschluss-hamburg.de anzukündigen.

Bitte beachten Sie außerdem, dass sich im Nahbereich der Baumaßnahme das 110kV – Kabel – FA 2 – befindet. Für Arbeiten in diesem Umfeld wäre eine örtliche Einweisung für Arbeiten im Nahbereich von 110kV – Kabel erforderlich und bei unserem Netzbetrieb Ost, Telefon 040/49202- anzumelden.

Für die Umsetzung der Baumaßnahme wünschen wir viel Erfolg!

W/MR 21: Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

39. GmbH vom 27.03.202

Wie im Erläuterungsbericht dargestellt, sind die Anlagen der von der Maßnahme umfangreich betroffen. Wir werden die komplette Anlage in neuer Trasse bauen müssen.

Auf Grund der massiven Auslastung unserer Auftragnehmer mit diversen Großprojekten kann eine Ausführung der Arbeiten seitens der in diesem Jahr nicht zugesagt werden.

Als Bauzeit kalkuliere ich für Tiefbau und Montage in Summe ca. 8 Wochen. Für den 4-wöchigen Tiefbau benötigen wir einen Fahrstreifen, da für die Arbeiten an den Kabelschächten großes Gerät eingesetzt werden muss.

Nachfrage am 07.04.2020:

Eine Verlegung der Trasse erst im nächsten Jahr ist nicht im Interesse von Nestlé und des Bezirksamtes. Einem Verbleib des Schachtes in der Fahrbahn könnte von W/MR zugestimmt werden.

Daher wird um Prüfung gebeten, ob der Schacht so umgebaut werden könnte, dass er zukünftig überfahrbar ist und dies auch kurzfristig(er) erfolgen könnte. (Eventuell auch als Provisorium bis zum Umbau der gesamten Straße Am Neumarkt (s. Erl.bericht).)

*Anliegend der derzeitige Stand des Leitungsbestandsplanes.
Lage und Höhe des Bordes sowie des Schachtobertheiles müssten noch aufeinander abgestimmt werden.*

Antwort vom 27.04.2020

Als Anlage die Kabelschachtkarte mit den notwendigen Anpassungen an die neue Straßenführung.

Der Schachtkörper ist für den Verbleib in der Straße geeignet. Allerdings muss die Decke getauscht werden. Auf dem Körper verbleibt nach den Umbauarbeiten und der Absenkung auf das neue Straßenniveau eine Deckung von 20cm. Inwieweit dieses für das Setzen des Bordsteines und den Straßenaufbau ausreicht, kann ich nicht bewerten.

Auf den Rohren beträgt die Deckung nach dem Umbau ca. 60cm, diese Deckung reicht für den Weiterbetrieb der Anlage aus Sicht der aus.

W/MR 21: Die Überprüfung der Abmessungen und der Höhe des Schachtes hat ergeben, dass ein Umbau des Schachtes kaum bzw. nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre. Daher hat die sich bereit erklärt, den Schacht aufzugeben und zurückzubauen (Telefonat am 14.05.2020).

Die Trassenlage bleibt grundsätzlich erhalten. Inwieweit eine Tieferlegung der Kabel möglich ist, wird noch geprüft. Gegebenenfalls ist eine Sicherung mit Stahlplatten notwendig. Die Arbeiten werden voraussichtlich Ende August beginnen und 3-4 Wochen dauern. Für die Tiefbauarbeiten (ca. 1 Woche) ist die Sperrung eines Fahrstreifens und die Verlegung der Haltestelle notwendig.

40. GmbH vom 23.03.2020

In dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.

41. GmbH vom 31.03.2020

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 18.03.2020.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an , um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.

Anlagen:

Lageplan(-pläne)

Weiterführende Dokumente:

- Kabelschutzanweisung
- Zeichenerklärung

W/MR 21: Es gelten die gleichen Hinweise wie für 39.

GmbH

42. GmbH

Zurzeit haben die GmbH und die GmbH im Bereich "Am Neumarkt, Hamburg " keinen Leitungsbestand.

Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der wily.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert.
Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.

43. **GmbH**
siehe 42.