

Abwägung der zur 1. Verschickung vom 26.09.2019 eingegangenen Stellungnahmen (Rückmeldungen bis zum 11.11.2019)

Die Stellungnahmen der TÖB`s werden nachfolgend zusammengefasst zitiert und die anschließend erfolgte Abwägung (gemäß telefonischer Besprechung vom 13.05.2020, W/MR [REDACTED] erläutert.

	Stellungnahme Behörde	Gemäß W/MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß W/MR: Berücksichtigt
1	Behörde für Umwelt und Energie (BUE)		
1.1	BUE-NGE 1	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
1.2	BUE-U	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
2	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)		
2.1	BSW-LP 1		
	Zu den Straßen Bärenallee, Freesenstraße, Rantzaustraße und Am Posthaus ergeben sich keine Anmerkungen.		Wird zur Kenntnis genommen.
	Zur Neuordnung der Pappelallee werden folgende Anregungen gegeben: Die Pappelallee zeigt im Abschnitt zwischen Hammer Steindamm und S-Bahntrasse eine sehr heterogene Bebauung, die keinen Bezug zur Straße erkennen lässt. Der Straßenraum ist infolge dessen zu wenig gefasst und wirkt durch die geringe Nutzungsdichte im Straßenbereich öde. Dieses Defizit könnte durch Alleebäume in regelmäßiger und dichter Abfolge gemildert werden. Zwar sind im aktuellen Planstand 10 neue Bäume geplant, diese stehen jedoch recht lose und wirken nicht raumbildend.		Wird geprüft und soweit möglich berücksichtigt.
	Eine weitere Reduzierung von Längsparkplätzen erscheint zumutbar, da innerhalb der angrenzenden Grundstücke zahlreiche ober- und unterirdi-		Wird geprüft und Soweit möglich berücksichtigt.

	<p>sche Parkplätze nachgewiesen sind, die vermutlich wenig ausgelastet werden. Insbesondere die Querparker mit den Stellplatznummern 21 bis 30 sind zu massiert. Im Erläuterungsbericht wird dies leider nicht näher beleuchtet.</p>		Wird berücksichtigt.
2.2	BSW-WSB	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
3	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)		
3.1	BWVI-V		
	<p>Am Knoten Rantzaustraße / Am Alten Posthaus sollte die stadtauswärts führende Radverkehrsführung mindestens 2,00 m, besser noch etwas breiter (2,30 m), sein, damit zum Einen Radfahrpulks (zu zweit nebeneinander) hineinpassen und zum Anderen Kehrmaschinen der Stadtreinigung hindurchfahren können.</p>		Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.
	<p>In der Pappelallee von Station 0+240 bis 0+322 ist die 12 cm breite Markierung vor den Wasserläufen nicht nachvollziehbar, diese sollte zu Gunsten breiterer Radfahrstreifen entfallen. Diese Sicherheitstrennstreifenmarkierung ist nur in Bereichen von Parkständen erforderlich.</p>		Wird berücksichtigt.
3.2	BWVI-VE 2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
3.3	BWVI-VE 3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
3.4	BWVI-VI 2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	

3.5	BWVI-VI 3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.
3.6	BWVI-VM 1	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.
3.7	BWVI-VR 1	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.
4	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)	
4.1	LSBG-A-BK	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.
4.2	LSBG-K	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.
4.3	LSBG-GF/IVS1	
	Der LSBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht direkt betroffen, es bestehen keine Einwände gegen die Planung.	Wird zur Kenntnis genommen.
	An den Planungsgrenzen befinden sich Lichtsignalanlagen. Die abgestimmte Planung ist als DWG zuzusenden, damit die internen LSA-Lagepläne entsprechend der Planung angepasst werden können.	Wird berücksichtigt.
4.4	LSBG-S 2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.

4.5	LSBG-GF/PB	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
5			
Behörde für Inneres und Sport (BIS)			
5.1	BIS-A3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
5.2	BIS-VD 51	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
5.3	BIS-VD 52 + PK 31 + PK 37		
	Im Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Polizeikommissariate 31 und 37 nimmt die Arbeitsrate Radverkehr in der Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:		
	<u>Allgemeines:</u> In dem gesamten Planungsbereich besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Diese wird auch nach der Grundinstandsetzung und dem regelkonformen Bau von Radverkehrsanlagen nicht angeordnet.		Wird zur Kenntnis genommen.
	Im Bereich der Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind sämtliche Radwegfragmente in den Nebenflächen zurückzubauen.		Wird berücksichtigt.
	Die gegebenenfalls noch vorhandenen Verkehrszeichen zur Radwegebenutzungspflicht (VZ 237, 240, 241) sind spätestens im Zuge der Baumaßnahmen zu entfernen.		Wird berücksichtigt.
	Mögliche Fahrbahnrandbeschränkungen sind für den gesamten Planungsabschnitt mit dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat bilateral abzustimmen.		Wird berücksichtigt.

<p><u>Anmerkungen zu den Plänen:</u> <i>Plan Nr. 8.2</i> Der auslaufende Schutzstreifen bei Station 0-020,00 - 0+000 in Fahrtrichtung stadteinwärts sollte</p> <ul style="list-style-type: none"> - gerade geführt werden, um Radfahrer/innen nicht an den Fahrbahnrand „zu drücken“ und einfaches, direktes Linksabbiegen zu ermöglichen - gegebenenfalls etwas kürzer markiert werden - am Ende des auslaufenden Schutzstreifens ein Piktogramm markiert werden - regelkonform markiert werden (1 m Strich, 1 m Lücke). 		<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt. Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.3</i> Der südliche Radfahrstreifen (stadtauswärts) sollte bereits ab etwa dem Querschnitt P 3 (Station 0+163,00) gestrichelt markiert werden, um Radfahrenden ein direktes Abbiegen in die Menckesallee zu ermöglichen. Zusätzlich sollte ein Piktogramm mit Pfeilgruppe geradeaus/links markiert werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.3</i> Der südliche Radfahrstreifen (stadtauswärts) sollte zwischen der Station 0+300 und Station 0+315 gestrichelt markiert werden, um Radfahrenden ein direktes Abbiegen in die Hammer Straße zu ermöglichen. Zusätzlich sollte ein Piktogramm mit Pfeilgruppe geradeaus/links markiert werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.3</i> In der Bärenallee, im Auslauf des Schutzstreifens in den MIV, ist zusätzlich ein Fahrradpiktogramm zu markieren, um den Kraftfahrzeugführer/innen anzuzeigen, dass sie mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen haben.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>

<p><i>Plan Nr. 8.4</i> Die Beschilderung der Tempo-30-Strecke vor einer Einrichtung ist nicht korrekt. Die Beschilderung ist gemäß der Vorgaben der Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV), Kapitel: § 45 Absatz 9 StVO, Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (s. Anlagen) vorzunehmen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.5</i> Die Pfeilgruppenmarkierungen (geradeaus/links und geradeaus/rechts) für Radfahrende sind komplett wegzulassen. Radfahrer/innen können frei entscheiden, ob die zusammen mit dem MIV oder über den RFS links abbiegen.</p>		<p>Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.5</i> Wenn für den Fahrzeugverkehr das STOP-Schild (VZ 206) aufgestellt ist, ist auch zwingend eine Haltelinie zu markieren.</p>		<p>Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.5</i> Auf der Mittelinsel der Rantzaustraße muss in Richtung Westen ein VZ 267 (Größe 1) aufgestellt werden, um dem Radverkehr in Richtung Westen anzuzeigen, dass die Hauptfahrbahn genutzt werden muss.</p>		<p>Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.5</i> Die Beschilderung der Fahrradstraße ist nicht korrekt (siehe Anmerkungen zu Plan Nr. 8.6).</p>		<p>Wird berücksichtigt und richtiggestellt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> Der Plan Nr. 8.6 bezieht sich im Wesentlichen auf die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Freesenstraße und der Rantzaustraße.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> Für die Anordnung von Fahrradstraßen ist eine differenzierte Betrachtung der verkehrlichen und</p>	<p>Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße können die Belange zur Förderung des Radverkehrs und</p>	

<p>räumlichen Situation insgesamt erforderlich. Die Begrenzung auf die Verkehrsstärke des Kfz als ausschlaggebendes Kriterium ist nicht ausreichend. (Quelle: ReStra, Kapitel 6.1.7.7 Fahrradstraßen).</p>	<p>zur Herstellung der Veloroute erfüllt werden. Durch die Herstellung der Veloroute wird sich der Radverkehr verlagern, so dass die Belange der HRVV erfüllt werden.</p>	
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> Weder in dem Erläuterungsbericht noch in dem Plan wird auf die Umstände und Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße eingegangen. Eine Regulierung des Parkens außerhalb der Fahrgasse ist nicht erkennbar.</p>	<p>Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße können die Belange zur Förderung des Radverkehrs und zur Herstellung der Veloroute erfüllt werden. Durch die Herstellung der Veloroute wird sich der Radverkehr verlagern, so dass die Belange der HRVV erfüllt werden.</p>	<p>Wird berücksichtigt und dargestellt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> Die Grundlagen zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind für Hamburg in den „Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ der obersten Landesbehörde der Behörde für Inneres und Sport unter dem Kapitel Fahrradstraße (Einführungserlass vom 06.08.19) geregelt. Die Richtlinie ist als Anlage beigefügt.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> An der Einmündung Rantzaustraße / Freesenstraße sind die vorfahrtregelnden Zeichen zu entfernen. Die Gehwegüberfahrt an der Kreuzung Rantzaustraße / Schloßgarten ist nicht regelkonform. Gehwegüberfahrten werden an der Hochbordkante einer übergeordneten Straße durchgeführt und abgesenkt. Taktile Elemente werden nicht verlegt, um eine Durchgängigkeit des Fußverkehrs abzuzeigen. Näheres siehe ReStra (Bild 115).</p>		<p>Wird berücksichtigt. Wird berücksichtigt.</p>
<p><i>Plan Nr. 8.6</i> Bei der im Plan vermerkten Freigabe (Zusatzzeichen 1024-10) handelt es sich um das falsche Sinnbild, mithin nur Personenkraftwagen in die Fahrradstraße fahren dürften.</p>		

<p>Die Beschilderung der östlichen Rantzaustraße hat mit folgender Schilderkombination zu erfolgen.</p>  <p>Hierbei handelt es sich um die offiziell von der BIS, Amt A3, zugelassene Beschilderung.</p>		<p>Wird berücksichtigt und entsprechend geändert.</p>
<p>5.4 BIS-F 2</p>	<p>Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.</p>	
<p>5.5 BIS-F 046 (GEKV)</p>	<p>Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.</p>	
<p>6 Bezirksamt Wandsbek</p>		
<p>6.1 SL 10-V / SL 12</p>		
<p><u>Allgemeines:</u> Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung / BA-W begrüßt die Ertüchtigung der Veloroute 7 im Abschnitt W11.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Straßenbegleitgrün:</u> <i>Pappelallee</i> Die Pappelallee unterscheidet sich hinsichtlich des fehlenden Straßenbaumbestandes deutlich von der Bärenallee und der Hasselbrookstraße sowie den anderen Straßen der Umgebung und weist somit erhebliche Defizite aus.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Der Grünanteil ist sehr gering, daher sollte es das Ziel sein, im Rahmen der Neuordnung des Straßenquerschnittes diese Defizite zu beseitigen und eine möglichst große Anzahl an Straßenbäumen zu pflanzen.</p>		<p>Wird geprüft und soweit möglich berücksichtigt.</p>
<p>Die Planung sieht derzeit die Neupflanzung von insgesamt 8 Straßenbäumen vor. Diese Zahl lässt sich nach Ansicht von SL auf 14 Bäume erhöhen (siehe Skizze anbei). Ziel ist es, nach jedem 4. Parkplatz einen Baum zu pflanzen. Es wird ein Abstand von etwa 25 m zwischen den Baumstandorten angestrebt.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Grundsätzlich ist bei der Planung auf ausreichende Baumgruben (mind. 12 m²) zu achten.</p>		<p>Wird soweit möglich berücksichtigt. Die Mindestvorgaben der Restra werden eingehalten.</p>
<p>Für eine nachhaltige Entwicklung der Bäume sollten außerdem die jeweils an die Baumscheiben angrenzenden Parkstände bzw. Flächen für Fahrradbügel o. ä., in Abstimmung mit MR3, mit überbaubarem Substrat und Wurzelbrücken hergestellt werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><u>Grunderwerb:</u> Im geltenden Bebauungsplan (Eilbek 3) wird die Straßenfläche mit den Grundstücksgrenzen der betreffenden Flurstücke begrenzt. Die geplante Erweiterung der Straßenverkehrsfläche auf die betreffenden Belegenheiten ist im Maßstab des Bebauungsplanes - aufgrund der sehr geringen Überschreitung - als marginal zu erachten. Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt. Es bestehen keine Bedenken gegen die geplante Nutzung zur Ertüchtigung der Veloroute und den Erwerb der Flächen dahingehend.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Hinweise:</u> In Kapitel 2 Planungsrechtliche Grundlagen ist die Bezeichnung „Bebauungsplan Wandsbek / Marienthal“ durch „Baustufenplan Wandsbek / Marienthal“ und „Bebauungsplan 9“ durch „Be-</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>

		bauungsplan <u>Eilbek 9</u> “ zu ersetzen.	
6.2	SL 2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.3	SL 3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.4	MR 22	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.5	MR 231	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.6	MR 232	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.7	MR 31	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.8	MR 32	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.9	SR 3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.10	VS 11	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	

6.11 VS 319

<p><u>Vorschriften</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) - Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG) - Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) - Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II.1.2-2 (LAGA TR Boden) 		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Hinweise</u></p> <p>Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor, die für Bauvorhaben mit einer Bautiefe von < 1 Meter von Bedeutung sind.</p> <p>Der angefügte Lageplan zeigt informell, wo Flächen entlang des Vorhabens vermerkt sind.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Durchführung</u></p> <p>Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z. B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist</p> <ul style="list-style-type: none"> - innerhalb der Dienstzeit: FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt - außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE - oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle <p>unverzüglich zu benachrichtigen (§1 HambBodSchG).</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesboden-</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>schutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die LAGA TR-Boden-Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV).</p>		
<p>Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches).</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne Verlagerung von Bodenmaterial zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV).</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist - sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte - entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/, Stichwort „Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg“).</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z. B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.		Wird zur Kenntnis genommen.
6.12	WBZ 11	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.13	WBZ 2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.14	WBZ 3	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.15	WBZ 4	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
6.16	D4	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
7	Sonstige		
7.1	FB 633		
	<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u> Die Erschließungsanlagen Pappelallee, Bärenallee, Freesenstraße, Rantzaustraße und Am Alten Posthaus sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschlie-		Wird zur Kenntnis genommen.

ßungsanlagen.		
<u>Erhebung Wegebaubeiträge</u> Für die Erschließungsanlagen Pappelallee, Bärenallee, Freesenstraße, Rantzaustraße und Am Alten Posthaus werden keine Erschließungs- und Ausbaubeiträge mehr erhoben.		Wird zur Kenntnis genommen.
7.2 <u>LIG 43</u>		
Der LIG ist mit der Maßnahme grundsätzlich einverstanden.		Wird zur Kenntnis genommen.
Sollte sich im Rahmen der Baumaßnahme zusätzlich zu den bisher vier bekannten Grunderwerbsflächen in der Pappelallee weiterer Flächenbedarf herausstellen, bitten wir um rechtzeitige Beteiligung und entsprechende Grunderwerbenaufträge.		Wird berücksichtigt.
7.3 <u>Stadtreinigung HH + Stadtreinigung Depotcontainer</u>		
Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umgestaltungen im Bereich der Veloroute 7, W11 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.		Wird berücksichtigt.
Auch die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme - hier die zwei Depotcontainer-Standplätze am Knutzenweg bei Hausnummer 28, mit insgesamt 8 Containers, ausschließlich über den Bärenweg anfahrbar - müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden.		Wird berücksichtigt.
Sollte dies nicht möglich sein, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über		Wird zur Kenntnis genommen.

<p>den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.</p>		
<p>Vor Baubeginn wird gebeten, der SRH rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>7.4 HH Verkehrsanlagen GmbH</p>		
<p>Die öffentliche Beleuchtung muss im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30-40 m vorzusehen sind. Eine detaillierte Planung für die Beleuchtung wird von HHVA im Zuge der Schlussverschickung erstellt.</p>		<p>Wird berücksichtigt. Wird zur Kenntnis genommen</p>
<p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes <u>im Allgemeinen:</u> 0,65 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0 m</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p><u>Hinweis zum Bodenhöheniveau:</u> 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. Straßen-</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	bauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Bau- maßnahme zu tragen.		
	Technische Änderungen behalten wir uns vor.		Wird zur Kenntnis genommen.
7.5	Hochbahn HHA	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
7.6	HVV GmbH	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
7.7	Handelskammer G V/2	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
7.8		Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	
7.9			
	Es sind zurzeit keine Anlagen betroffen.		Wird zur Kenntnis genommen.
	Sollten die Anlage FGU12146 Hast. Hammer Straße in der Bärenallee vorübergehend demon- tiert werden müssen, wird um zeitnahe Informati- on gebeten. Für die Planung der Demontage wird ein Vorlauf von mindestens 6 Wochen benötigt.		Wird zur Kenntnis genommen.
7.10	Fachverband Fußverkehr Deutschland e. V.		
	Es wird die Variante 1 bevorzugt, da hierdurch die	Bei der vorliegenden Planung werden überwie-	

Radstreifen breiter und komfortabler werden und die Gehwege überall eine Breite von 2,50 m erhalten.	gend die Regelbreiten eingehalten.	
<u>Bärenallee / Hammer Straße:</u> Es werden keine Verbesserungen für Fußgänger*innen gesehen. Es würde begrüßt werden, wenn Radstreifen zu Lasten der Parkstände geplant und die Gehwege verbreitert würden.	Hier werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.	
Auf der Nordseite wäre es auch sinnvoll, den Gehweg auf dem vorhandenen Platz um eine Betonplattenreihe zu verbreitern.	Hier werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.	
Grundsätzlich würde es begrüßt werden, wenn die Bereiche zwischen den Baumscheiben den Gehwegen zugeschlagen würden, um den Begegnungsverkehr für Fußgänger*innen zu erleichtern.	Hier werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.	
Außerdem wird hinterfragt, warum Tempo 30 nur zwischen 6 und 22 Uhr gelten soll.		Wird berücksichtigt. Es wird keine zeitliche Beschränkung ausgewiesen.
Ist die Führung der Veloroute wirklich auf dem unzumutbaren Radweg in der Hammer Straße vorgesehen? Oder gibt es hier Planungen für einen Radstreifen?	Ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.	
<u>Freesenstraße und Rantzaustraße:</u> Es wird begrüßt, dass diese Straßen zu Fahrradstraßen werden sollen. Aber auch hier werden keine Verbesserungen für Fußgänger*innen festgestellt.	Hier werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.	Wird zur Kenntnis genommen.
<u>Beleuchtung:</u> Es wird darum gebeten, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten. In der Pappelallee betrifft das besonders die Bereiche der geplanten Neupflanzung von Bäumen. In allen übrigen Straßen gibt es viele dunkle Stellen hinter den vorhandenen Bäumen.		Wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt eine Abstimmung mit HH Verkehrsanlagen, siehe Punkt 7.4.
<u>Bänke:</u> Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würde es begrüßt werden,		Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.

wenn an geeigneten Stellen Bänke vorgesehen würden.		

7.11 ADFC HH / Bezirksgruppe Wandsbek

Insgesamt wird die Maßnahme aus Radfahrstreifen und Fahrradstraßen für geeignet gehalten, den Radverkehr im Gebiet voranzubringen.		Wird zur Kenntnis genommen.
<u>Pläne 8.2 Pappelallee und 8.3 Pappelallee</u> Die Radfahrstreifen werden im Grundsatz für gut befunden.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Abwägung der Varianten ist nachvollziehbar. Es sind lediglich mindestens 2,0 m breite Radfahrstreifen vorgesehen.		Wird zur Kenntnis genommen.
Es wäre besser, die Fahrstreifen auf 3,0 m Breite zu reduzieren und die Radfahrstreifen dafür auf 2,25 m zu bringen.	Aufgrund des Busverkehrs und des SV-Anteils ist eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite nicht möglich. Eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite würde zudem das Gefahrenpotential für den Radfahrer erhöhen, da der Radfahrstreifen hierbei regelmäßig von Kraftfahrzeugverkehr überfahren werden würde.	
Die Anzahl der geplanten Fahrradbügel erscheint angemessen. Allgemein gilt für die Fahrradbügel in Nebenflächen, dass sie schlecht zu erreichen sind, wenn der Bordstein zwischen Radfahrstreifen und Fahrradbügeln „normale“ Höhe hat.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Borde im Bereich der Fahrradstellplätze sollten deshalb abgesenkt sein (zumindest eine Absenkung am Anfang und Ende, je Stellplatzgruppe), damit ein unmittelbarer Zugang zum Radfahrstreifen besteht und kein Anlass gegeben wird die Gehwege zu befahren.		Auf der Nordseite wird die Bordlage von Station 0+212 bis 0+229 abgesenkt, um die Zugänglichkeit zu den Fahrradstellplätzen zu erleichtern.
Die Absenkung ist idealerweise „auf Null“ auszuführen.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Breite der beidseitigen Bestandsradfahrstreifen bei Pos. 0+350 sollte im Rahmen der Über-		Ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.

planung des Knotens (außerhalb der Planungsgrenze) auf ein zeitgemäßes Maß verbreitert werden.		
Dem Radverkehr sollte direktes Linksabbiegen aus Pappelallee bzw. Bärenallee durch Streifen oder Piktogramm im Richtungsfahstreifen erleichtert werden.	In der Bärenallee werden keine baulichen Veränderungen vorgenommen.	Wird in der Pappelallee durch Unterbrechung der Markierung von Station 0+300 bis Station 0+315 mit entsprechendem Piktogramm berücksichtigt.
Die Aufstelltasche für indirektes Linksabbiegen von Hammer Straße nach Pappelallee (stadteinwärts) benötigt eine eigene Grün-Signalisation, da es „feindliche“ Verkehrsströme mit eigener Grünphase gibt, die der Radfahrende nicht erahnen kann, der seinen Abbiegevorgang aus der Wartetasche heraus beenden möchte.		Ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.
<u>Plan 8.4 Bärenallee</u> Es wird begrüßt, dass die Bärenallee Tempo 30 erhält. Die Einschränkung auf 6-22 Uhr wird als falsch empfunden: Hier findet Radverkehr auch zwischen 22 Uhr und 6 Uhr statt.		Eine zeitliche Beschränkung wird nicht mehr ausgewiesen.
Die Tempo-30-Regelung muss schon östlich der Einmündung Fahrradstraße Freesenstraße angeordnet werden, damit der Linksabbiegevorgang von Freesenstraße nach Bärenallee bereits durch T30 abgesichert ist.		Wird berücksichtigt, Verkehrszeichen am Beginn der Claudiusstraße.
Im Bereich Bärenallee, Freesenstraße, Rantzaustraße fehlen Fahrradbügel. Das in diesem Zusammenhang vorgebrachte Argument, Fahrradabstellplätze könnten schließlich auf Privatgrund eingerichtet werden, ist unangebracht. Denn als Besucher, Pflegedienstmitarbeiter usw. muss man sich darauf verlassen können, in geringem Abstand zum Ziel Fahrrad-Anschliefmöglichkeiten vorzufinden. Es hilft nicht, wenn die Verwaltung diese Aufgabe den Anliegern zuschreibt, die diese dann ebenfalls nicht umsetzen.	In diesem Bereich finden keine baulichen Veränderungen statt.	
Die Fahrradstraße Freesenstraße ist eine gute Lösung für den Radverkehr auf der Veloroute.	Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „gemeinsame Zulassung von Kraftwagen und	

<p>Mit „Anlieger frei“ sollte ausreichend gegen Durchgangs-Kfz-Verkehr geplant sein. Sollten zu viele Autofahrende diese Straße trotzdem zur Durchfahrt verwenden, müsste z. B. mit einer Diagonalsperre nachgesteuert werden. Ebenso muss die Auswirkung des ruhenden Kfz-Verkehrs beobachtet werden. Dieser darf den fließenden Radverkehr nicht gefährden oder behindern. Nötigenfalls kann ein einseitiges Parkverbot angeordnet werden.</p>	<p>sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen sowie Kraft- rädern“ beschildert, siehe auch Punkt 5.3.</p>	<p>Die Parkstände werden neu angeordnet. Die Begegnungsbreiten Rad/Kfz sind ausreichend. Die Sichtdreiecke in der Einmündung Freesenstraße/Bärenallee werden geprüft.</p>
<p><u>Plan 8.5 Am Alten Posthaus</u> Die Einrichtung der Fahrradstraße wird begrüßt.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Es wird hinterfragt, warum Am Alten Posthaus ausschließlich Personenkraftwagen von der Fahrradstraßenregelung ausgenommen sind.</p>		<p>Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „gemeinsame Zulassung von Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen sowie Kraft- rädern“ beschildert, siehe auch Punkt 5.3.</p>
<p>Richtig überzeugen kann die unterschiedliche Zusatzbeschilderung der Fahrradstraßen nicht. Es würde eine einheitliche Beschilderung mit „Anlieger frei“ oder „Anlieger und Einsatzfahrzeuge frei“ begrüßt werden.</p>		<p>Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „gemeinsame Zulassung von Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen sowie Kraft- rädern“ beschildert, siehe auch Punkt 5.3.</p>
<p>Es wird die Gefahr gesehen, dass durch Aufhebung der heutigen, die Durchfahrt verhindernden Einbahnstraßenführungen Kfz-Schleichverkehr die Strecke verstärkt nutzen wird. Um das auszuschließen, könnte die Einbahnstraßenregelung für Kraftfahrzeuge beibehalten werden (bei zugelassenem Radverkehr in beiden Richtungen). Alternativ könnten Diagonalsperren den Schleichverkehr verhindern.</p>		<p>Die Einbahnstraßenregelung wird beibehalten.</p>
<p>Am Beginn des Raddurchlasses Richtung Am Alten Posthaus ist im Radstreifen die Kombination Pfeil links / Pfeil geradeaus vorgesehen. Dort muss jedoch stattdessen Pfeil geradeaus / Pfeil rechts markiert werden.</p>		<p>Dieser Bereich wurde komplett überplant.</p>

Es wird vorgeschlagen, statt des Stoppschildes ein „Vorfahrt gewähren“ anzuordnen.	Die Beschilderung wurde in Abstimmung mit PK 37 vorgesehen.	
Die Insel zum Schutz vor Falschparkern wird begrüßt. Für regelmäßige Reinigung auch vom Laub muss allerdings in dem sich ergebenden schmalen Durchlass besonders gesorgt werden. Mit welchem Ergebnis wurde geprüft, ob das gewährleistet ist?		Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.
Umgekehrt stellt sich die Frage, ob hier mit so viel Autoverkehr gerechnet wird, dass diese Insellösung erforderlich erscheint. Immerhin handelt es sich um eine Fahrradstraße, in der sehr viel Autoverkehr nicht erwartet werden sollte. Die regelwidrige Weiterfahrt mit dem Kfz nach geradeaus wird auch durch die Insel nicht verhindert. Insofern wäre alternativ auch ein absolutes Halteverbot am östlichen Ende der Rantzaustraße denkbar.		Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.
<u>Plan 8.6 Freesenstraße Rantzaustraße</u> Die Fahrradstraßenregelung für Rantzaustraße und Freesenstraße wird sehr begrüßt. Die Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ wird für angemessen gehalten.		Wird zur Kenntnis genommen. Die Zusatzbeschilderung erfolgt gemäß Punkt 5.3 (VD, PK).
Im Plan Nr. 8.6 Zeichnungsnummer 5 fehlt die Legende bzgl. der „Zeichenerklärung Planung“.		Wird berücksichtigt.
Aufpflasterungen zur Herstellung der vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße sind eindeutig herzustellen.		Es werden Gehwegüberfahrten gemäß Restra ausgeführt.
Zur Frage des Zusatzschildes „Personenkraftwagen frei“ siehe die Anmerkungen unter Plan 8.5.		Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „gemeinsame Zulassung von Kraftwagen und sonstigen mehrspurigen Fahrzeugen sowie Kraft-rädern“ beschildert, siehe auch Punkt 5.3.
Rantzaustraße ist heute Einbahnstraße. Die Aufhebung kann zu Kfz-Schleichverkehr führen, der hier nicht gewollt sein kann. Siehe daher die Anmerkungen im Abschnitt zu Plan 8.5.		Die Einbahnstraßenregelung wird beibehalten.

<p>In beiden Fahrradstraßen fehlt es an Fahrradabstellbügeln. Es sollten dezentral zumindest einzelne Bügel an der Strecke platziert werden.</p>	<p>Es erfolgen keine baulichen Veränderungen.</p>	
<p>Die Claudiusstraße ist nach Plan weiterhin vorfahrtsberechtigt. Hier ist teilweise erheblicher Autoverkehr. Hier sollte der Radverkehr auf der Veloroute durch entsprechende bauliche Maßnahmen Vorfahrt bekommen.</p>		<p>Nach Schließung des Bahnübergangs wird dieses geprüft.</p>
<p>Derzeit gibt es über weite Strecken auf der Rantzaustraße eingezeichnete Parkräume. Es ist dem Plan nicht zu entnehmen, wie das zukünftig geregelt sein soll. Da Schleichverkehr hier in Zusammenhang mit dem einseitigen Parken den Radverkehr behindern würde, sollte die Regelung „Durchfahrt verboten/Radverkehr frei“ erhalten bleiben.</p>		<p>Wird ergänzt. Die Einbahnstraßenregelung wird beibehalten.</p>
<p>Rantzaustraße, zwischen Hammer Straße und Claudiusstraße: Die abwechselnd auf beiden Straßenseiten markierten Parkstände bieten an den Übergängen voraussichtlich ausreichend Platz für den Begegnungsfall Kfz/Rad. Durch Kontrollen des ruhenden Verkehrs sollte sichergestellt werden, dass nicht außerhalb der markierten Parkstände geparkt wird.</p>		<p>Die Begegnungsbreiten sind ausreichend. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Rantzaustraße, zwischen Claudiusstraße und Am Alten Posthaus: In diesem Abschnitt sind keine Parkstände markiert, geparkt wird derzeit nur auf einer Straßenseite.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Rantzaustraße, zwischen Claudiusstraße und Am Alten Posthaus: Insgesamt bestehen zu wenige ausreichend lange Ausweichmöglichkeiten für den Begegnungsfall Kfz/Rad. Obwohl es sich geplant um eine Fahrradstraße handelt, ist aufgrund der geplanten Freigabe für Kfz mit entsprechendem Begeg-</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>

nungsverkehr zu rechnen. Auch falls die derzeitige Einbahnstraßenlösung (mit Freigabe für den Radverkehr) beibehalten werden sollte, ist mit dem Begegnungsfall Kfz/Rad zu rechnen.		
Durch Ausweisung von Halteverbotsabschnitten sollten in relativ gleichmäßigen Abständen mehr Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden.	Das Parken wird neu angeordnet, hierdurch entstehen mehr Ausweichstellen.	
<u>Allgemein</u> Es wird davon ausgegangen, dass die Wasserläufe nach den anerkannten Regeln der Technik hergestellt werden und dass die Lage der jeweiligen Wasserläufe sich maßgeblich nach den vorhandenen Höhenverhältnissen richtet.		Die Planung erfolgt anhand der zur Zeit geltenden Richtlinien.
Es ist notwendig, dass keine Längskante zwischen Wasserlauf und dem daneben liegenden Bereich der Fahrbahn entsteht. Diese könnte zu Stürzen führen. Auch eine in Abwägungsvermerken gerne entgegengehaltene zulässige Kantenhöhe von 0,5 cm kann z. B. bei Rennrädern zu Stürzen führen. Durch entsprechende Neigung lässt sich die Fahrbahn so gestalten, dass auch ohne Kante ein gut funktionierender Wasserlauf ohne Pfützenbildung entsteht.		Die Planung erfolgt anhand der zur Zeit geltenden Richtlinien.
Bei der Betrachtung des ruhenden Verkehrs (Erläuterungsbericht 3.1.9) fehlt die Angabe zu Fahrradparkständen.		Wird berücksichtigt und ergänzt.
Bedauerlich ist, dass bei der Verkehrsbelastung keine Zahlen des Radverkehrs angegeben sind. Ein späterer Vorher-Nachher-Vergleich nach Beendigung der Gesamtbaumaßnahme der Veloroute 7 würde sich anbieten.		Wird zur Kenntnis genommen.

7.12 Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg

Die Verlegung des Radwegeverkehrs aus den Nebenflächen wird ausdrücklich begrüßt.		Wird zur Kenntnis genommen.
---	--	-----------------------------

<p>An einigen Gehwegüberfahrten ist in der Pappelallee und der Rantzaustraße Großsteinpflaster vorgesehen. Dies ist zu vermeiden, da auf diese Weise kein kleinfugiger, griffiger und ebener Bodenbelag zustande kommt, der für mobilitätsbehinderte Menschen, v. a. in Rollstühlen oder mit Rollatoren unverzichtbar ist.</p>		<p>Die Grundstücksüberfahrten werden in Wabensteinpflaster hergestellt.</p>
<p>Im Zuge von Velorouten - auch und gerade an Fahrradstraßen - müssen gesicherte Querungen durch FGÜ oder FLSA vorhanden sein.</p>		<p>Aufgrund des geringen Fußgängeraufkommens sind die Voraussetzungen nach R-FGÜ für die Anordnung eines FGÜ oder einer FLSA nicht erfüllt.</p>
<p>Die Einfassung Fahrradbügel sollte mit 3 Reihen Granitsteinpflaster (oder Noppenstreifen) zur besseren taktilen Wahrnehmbarkeit mit dem Langstock erstellt werden.</p>		<p>Als Einfassung ist ein 3-reihiges Granitsteinpflaster 8/8 cm vorgesehen.</p>
<p>Die Situation am Knoten „Am Alten Posthaus/Rantzaustraße“ ist für Fußgänger zurzeit unübersichtlich. Darüber hinaus sind dort für sehbehinderte Menschen sehr schlecht wahrzunehmende Anfahrschutzbügel vorhanden. Es ist zwar ein FGÜ in der Nähe, dennoch sollte die Situation dort auch für Fußgänger verbessert und vor allem barrierefrei gestaltet werden.</p>		<p>Dieser Bereich wurde komplett überplant und die „Insellösung“ aufgehoben.</p>
<p>Es besteht die Frage, warum im östlichen Teil der Rantzaustraße gemäß Verkehrszeichenplan nicht eine Regelung „Anlieger frei“ sondern eine generelle Freigabe für PKW geschaffen werden soll.</p>		<p>Die Beschilderung wurde in Abstimmung mit PK 37 vorgesehen.</p>
<p>7.13 Schulen und Kindertagesstätten</p>		<p>Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.</p>
<p>7.14 Techn. Prüfaufsicht (BA Bergedorf)</p>		<p>Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.</p>

7.15 Friedrich-Robbe-Institut e. V.

<p>Das Friedrich-Robbe-Institut ist eine staatlich genehmigte Sonderschule mit dem Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“. Ein Großteil unserer Schüler ist schwerst-mehrfach behindert. Wir sind daher auf die Beförderung fast aller Schüler, die durch die Schulbehörde organisiert wird, angewiesen. Insofern begrüßen wir sehr, dass die Verkehrssituation nach dem geplanten Umbau entschärft wird, insbesondere über das künftige Tempo 30. Jeden Morgen ab 7:00 Uhr und nachmittags ab 14:00 Uhr werden die Schüler mit 15 Bussen gebracht bzw. abgeholt. Dafür ist deshalb ein möglichst großer Parkstreifen zu berücksichtigen.</p>	<p>Hier finden keine baulichen Veränderungen statt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass der Grünstreifen vor der Schule und die Bäume in jedem Fall erhalten bleiben. Dies ist als Abschirmung vom Verkehr für die Schule sehr bedeutend, da viele Schüler vor Reizüberflutungen geschützt werden müssen.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Es wird darum gebeten, ein deutliches Hinweisschild auf die Schule, wie es bei allen staatlichen Schwesterschulen üblich ist, installieren zu lassen.</p>		<p>Wird nicht berücksichtigt, da nicht Bestandteil der Planung von Velorouten.</p>

8 Leitungsträger

8.1

<p>Es bestehen keine Bedenken, sofern Colt-Trassen nicht von Umverlegungsarbeiten betroffen sind,</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen. Derzeit sind keine Leitungsverlegungsarbeiten vorgesehen.</p>
---	--	--

8.2

<p>Generell bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme. Es wird um Berücksichtigung bei</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
---	--	-----------------------------

einer eventuellen Leitungsbesprechung und Zuweisung einer an die Planung angepassten Trasse gebeten.		
Es wird insbesondere auf den Dataport-Leitungsbestand in der Pappelallee hingewiesen, welcher wahrscheinlich vor Beginn der Maßnahme verlegt werden muss. Aufgrund der Größe der Trasse und den beengten Platzverhältnissen wird davon ausgegangen, dass die Umlegearbeiten mindestens 6-9 Monate dauern werden. Es wird um entsprechende Berücksichtigung im Terminplan gebeten.		Wird zur Kenntnis genommen.

8.3 Gasnetz Hamburg GmbH

Im Bereich der geplanten Maßnahme betreibt Gasnetz Hamburg Versorgungsanlagen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass die Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung wird um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne) gebeten.		Wird berücksichtigt.

<p><u>Zusätzliche Hinweise:</u> Sofern für Gasnetz HH Kosten durch die Bau- maßnahme entstehen, sind diese durch den Vor- habenträger beziehungsweise Verursacher zu tragen.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Um Informationen über den Fortgang des Verfah- rens, insbesondere über Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen wird gebe- ten.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die beauftrag- ten Bauunternehmen spätestens 10 Werktage vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen zur Bau- ausführung über die Homepage www.gasnetz- hamburg.de/planerundbauherren anzufordern haben.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

8.4 HWW + HSE-G11 + HAMBURG ENERGIE

<p>Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, servTEC und HAMBURG ENERGIE wurden übergeben.</p>		<p>Der Leitungsbestandsplan wird von BRW geprüft und bei Bedarf angepasst.</p>
<p><u>HWW:</u> Haupt- und Versorgungsleitungen sowie Hausan- schlussleitungen sind vorhanden. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt ein- gezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschluss- leitungen können nur vor Ort durch den zuständi- gen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind nicht bekannt.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasser- leitungen sind die Hinweise auf dem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu be- achten: - Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von mind. 2,0 m zu Armaturen einzuhalten.</p>		

<ul style="list-style-type: none"> - Bei Vertikalbohrungen ist zu 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. - Für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht die Abteilung Informationstechnologie, Tel. 040 - 7 [redacted] oder [redacted]@hamburgwasser.de, zur Verfügung. - Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel. 040 - 7888-[redacted]) zu melden. 		Wird berücksichtigt.
<p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand sind beim Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel. 040 - 7888-[redacted], abzufordern. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe der Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung der Anlagen ist auszuschließen.</p>		Wird berücksichtigt.
<p>Soweit die übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, bestehen keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. Durch die Höhenanpassung müssen ggf. nur Regulierungsarbeiten an den Straßenkappen bzw. Ausführungen vorgenommen werden. Die Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden, s. Merkblatt.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Sollte es in Höhe Rantzaustraße/Schloßgarten zu Tiefbauarbeiten (Tiefe > 0,5 m) kommen, müssen die Wasserleitungen DN 100 GG BdW 1908 in diesem Bereich erneuert werden. Um frühzeitige Mitteilung wird gebeten.</p>		Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Es gibt eine Baumaßnahme der HWW Ecke Rantzaustraße/Bahngärten und Am Alten Posthaus A 15/0055, Bauzeit Oktober 2019 bis Mai 2020. Ansprechpartner ist Herr Weitzel</p>		Wird zur Kenntnis genommen.

(Tel. 040 - 7888-81614).		
HAMBURG ENERGIE: Im Planungsbereich befinden sich keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE.		Wird zur Kenntnis genommen.
HSE: Es gibt zwei Planmaßnahmen der HWW A 19/0026 Rantzaustraße/Claudiusstraße, Bauzeit März 2022 bis Januar 2026. Ansprechpartnerin ist Frau [REDACTED] Tel. 040 - 7888-[REDACTED]. A 19/0025 Hasselbrookstraße/Ecke Pappelallee, Bauzeit Januar bis März 2020, Ansprechpartner ist Herr [REDACTED], Tel. 040 - 7888 [REDACTED].		Wird berücksichtigt.
Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf dem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten:		Wird zur Kenntnis genommen.
- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/überbaut werden.		Wird berücksichtigt.
- 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.		Wird zur Kenntnis genommen.
- Es wird darauf hingewiesen, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles).		Wird bei Neuanpflanzungen berücksichtigt.
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.		Wird berücksichtigt.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.		Wird zur Kenntnis genommen.
- Sielanschlussleitungen, die während der Ausubarbeiten freigelegt werden, sind so zu si-		

<p>chern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßgeblich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Im Bereich der Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der , befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind die Kabelschutzanweisungen zu beachten. Kontakte: Herr oder Herr</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Im Bereich der Anfrage können sich Baumaßnahmen von HamburgWasser befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen sind an der Bauschraffur zu erkennen.</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Planauszüge sind im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1.000. Ausdrücke sind nur in dem in der Datei voreingestellten Format vorzunehmen. 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 1:1.000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Es ist auf die Durchmesser in den Beschriftungen zu achten.		
8.5		
Im Maßnahmenbereich sind keine Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der vorhanden.		Wird zur Kenntnis genommen.
8.6		
Stromnetz Hamburg GmbH		
Im gesamten Velorouten-Verlauf muss die Stromnetz HH diverse Netzkabel und Hausanschlüsse sanieren. Die Vorlaufzeit beträgt ca. 12 Wochen und die Ausführungszeit ca. 8 Monate. Für weitere Abstimmungen ist Herr hinzuzuziehen.		
Im Planungsgebiet ist ein 110-kV-Erdkabel (Ltg. 82) verlegt. Die Lage dieser Leitung kann aus betrieblichen Gründen nicht verändert werden. Bei Bauarbeiten in der Nähe von 110-kV-Kabeln ist für das ausführende Tiefbauunternehmen neben der Einholung einer aktuellen Leitungsauskunft auch eine Einweisung durch einen Vertreter der Stromnetz HH GmbH vor Ort verbindlich.		Wird berücksichtigt.
8.7		
In den betreffenden Bereichen befinden sich Telekommunikationsanlagen der Pläne in einem CAD-Format können leider nicht zur Verfügung gestellt werden.		Wird zur Kenntnis genommen.
Die Lage wurde durch Ihre Leitungsanfrage bereits ermittelt. Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflä-		Gemäß Leitungsanfrage vom 06.02.2018 wurde ein Leitungsbestandsplan aufgestellt.

chen.		
Es sind in absehbarer Zukunft dort keine Arbeiten am -Netz geplant.		Wird zur Kenntnis genommen.
Erfahrungsgemäß halten die Anlagen, außerhalb der Kabelschächte, einen Bodendruck von 200 kN/m ² stand. Im Gehweg befindliche Kleinschächte entsprechen in der Regel Brückenklasse 12 und sind nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt. Es wird daher gebeten, die Anlagen der während der Bauphase entsprechend von unzulässigen Lasten (Baufahrzeuge, Kran, etc.) freizuhalten bzw. geeignet zu sichern.		Wird berücksichtigt.
Bei ggf. notwendigen Regulierungen der Schacht- abdeckungen bitte an das Funktionspostfach wenden.		Wird zur Kenntnis genommen.
Grundsätzlich wird erwartet, dass die Arbeiten so durchgeführt werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Anlagen kommt.		Die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß den geltenden technischen Vorschriften.

8.8

Die Fernwärmeunterlagen für den angefragten Bereich wurden übersandt.		Der Leitungsbestandsplan wird von BRW geprüft und bei Bedarf angepasst.
Die in der Stellungnahme und den Anlagen enthaltenen Informationen sind ausschließlich für den Adressaten bestimmt und nur zum Zwecke der der Stellungnahme zugrunde liegenden Auskunftsanfrage zu verwenden. Eine Weitergabe an Dritte oder eine Nutzung für andere Zwecke ist nicht gestattet.		Wird berücksichtigt.
In den Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden sind zu beachten. Jede Beschädigung von Fernwärmeeinlagenteilen		Wird berücksichtigt.

<p>der ist <u>umgehend</u> unter Tel. 040 - zu melden.</p>		
<p>Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen. Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Tel. 040 - 6396- [redacted]. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, auf die „Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR“ zu achten.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Unabhängig von den statischen oder sonstigen Erfordernissen sollte ein lichter Mindestabstand zwischen den Fernwärmeanlagen und der Baugrube (bei Böschungen der horizontale lichte Abstand zum oberen Anfang der Böschung) von 1,0 m nicht unterschritten werden.</p>		<p>Wird berücksichtigt.</p>
<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der deren Lage auf den übersandten Bestandsplänen dargestellt ist.</p>		<p>Der Leitungsbestandsplan wird von BRW geprüft und bei Bedarf angepasst.</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern</p>		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

8.9

sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.		
Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, wird mindestens drei Monate vor Baubeginn der Auftrag an „ “ benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.		Wird zur Kenntnis genommen.
Es wird darauf hingewiesen, dass der [redacted] ggf. (z. B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.		Wird zur Kenntnis genommen.
8.10	Keine Rückmeldung bzw. Stellungnahme. Es wird davon ausgegangen, dass keine Einwände gegen die geplante Maßnahme bestehen.	