

Baumaßnahme: Veloroute 3 – E17

Grelckstraße von Grandweg bis Stapelstraße

Stand: 08.10.2019

Abwägung der Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 26.06.2019

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung			
Behö	Behörde für Inneres und Sport						
1	BIS – VD 51 und 52	11.04.2019	Im Einvernehmen mit der VD 51 Rad stimmt VD 52 aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht der 1. Verschickung vom 01.04.2019 grundsätzlich zu und bittet, folgendes zu berücksichtigen: Grundsätzliches: Für die durch Lichtzeichen geregelten Bereiche kann erst nach Vorliegen aller signaltechnischen Unterlagen inklusive LZA-Lagepläne eine abschließende straßenverkehrsbehördliche Anordnung erteilt werden. Gegebenenfalls in den Lageplänen eingetragene Verkehrszeichen und Einrichtungen in Bezug auf die Wegweisung sind durch VD 513 (Herrn Webs) zu prüfen und anzuordnen. Verkehrszeichen zur Radwegbenutzungspflicht, Verkehrseinrichtungen gem. § 43 (1) StVO (wie z.B. Absperrpfosten, Schranken, Bügel, Fußgängerschutzgitter pp) und die dem ruhenden Verkehr dienenden Verkehrszeichen werden nach Prüfung durch das zuständige PK 25 angeordnet.	Wird zur Kenntnis genommen.			
			Zum Lageplan Zeichnungsnummer: 1.VS-L-02_01 VD 51 Rad und VD 52 haben gegen die vorgelegte Planung des Knotens keine Einwände. Die Umleitung für Radfahrende während der Markttage ist gesondert mit der örtlich zuständi- gen Straßenverkehrsbehörde am PK 23 abzustimmen.				



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Bezir	ksamt Eimsbüttel			
			Die Aufgabe des Rechtsabbiegers kommend von der V-W-Str in die Grelckstraße wird begrüßt. Ebenso die Gestaltung und Begrünung dieses neuen "Platzes".	
2	Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung – SL	10.04.2019	Die Haltelinien der Kreuzungsbereiche J-V-Str bzw. V-W-Str mit Grandweg/Grelckstraße für Fahrradfahrer sollten vorgezogen und mit Aufstellbereichen auch für rechtsabbiegende versehen werden. Eine Führung des rechtsabbiegenden Fahrradverkehrs über den Rechtsabbieger der Kfz-Spur sollte vermieden werden. Siehe angefügte Skizze.	ne Haltelinie vor dem Rechtsabbieger würde im
			Was ist die Begründung den Wegweiser der Veloroute entfallen zu lassen? Ist geplant den Wegweiser der Veloroute an andere Stelle zu ersetzten?	Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr entfällt komplett. Nach Ende des Ausbauprogramms der Velorouten wird eine neue Beschilderung nach einheitlichem Standard neu aufgestellt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			TOTAL STATE OF THE WARRANT OF THE WA	
3	Management des öffentlichen Raumes – MR 10	01.04.2019	Keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
4	Management des öffentlichen Raumes – MR 23	23.04.2019	Der umzugestaltende o.g. Straßenabschnitt der Grelckstraße ist entwässerungstechnisch an ein Regensiel angeschlossen, das in die Schillingsbek mündet. Aus wasserbehördlicher Sicht bestehen ggü. der Baumaßnahme keine Bedenken und es sind keine weiteren Maßnahmen zur Rückhaltung und Regenwasserbehandlung im Zuge der Baumaßnahme zu ergreifen. Begründung: Im Zuge der Baumaßnahme verringert sich laut Auskunft des Planungsbüros der Anteil der versiegelten Straßenverkehrsfläche (Fahrbahn + Seitenraum) geringfügig. Im Verhältnis zum Gesamteinzugsgebiet des Regenwassersieles ist der Anteil des Ausbauabschnittes als gering anzusehen. Dementsprechend ist keine Verschlechterung der bereits vorhandenen Einleitung in das R-Siel und somit in die Schillingsbek hinsichtlich Quantität und Qualität zu erwarten. Das Ver-	Wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			schlechterungsverbot gem. §27 Wasserhaushaltsgesetz ist somit eingehalten.	
Behö	rde für Wirtschaft, Verkehr	und Innovatio	on	
			 Die Umleitungsbeschilderung ist missverständlich. Wird das Schild wie im Erläuterungsbericht beschrieben am Knoten Niendorfer Straße / Rütersbarg aufgestellt, passt die Darstellung der Straßen nicht zum tatsächlichen Verlauf (geradeaus auf der Niendorfer Straße weiter anstatt rechts abzubiegen). 	Wird berücksichtigt. Die Beschilderung wird angepasst.
5	Amt für Verkehr und Stra- ßenwesen (Amt V)	16.07.2018	 zwischen Julius-Vosseler-Straße / Behrmannplatz / Grelckstraße / Spritzenweg und Schillingsbek befindet sich der B-Plan-Entwurf "Lokstedt 61" in Aufstellung. Die Grobabstimmung wurde 2010 durchgeführt, seitdem ruht das Verfahren auf unbestimmte Zeit. Im Rahmen des Verfahrens wurde 2016 seitens der BWVI Straßenerweiterungsfläche an der Julius-Vosseler-Straße gem. anliegender Skizze gefordert. Dieser Forderung wird nach gegenwärtigem Stand wohl gefolgt werden. Auch wenn dies der aktuellen Planung – und im Hinblick auf den Erhalt der Bestandsbäume – vermutlich nicht zugutekommen wird, sollten die Entwicklungen des Bauleitverfahrens bis zum Abschluss der Verkehrsplanung verfolgt werden. 	Wird zur Kenntnis genommen. Der B-Plan Lokstedt 61 ist noch nicht festgesetzt, weshalb dieser nicht rechtswirksam ist. Deshalb wird mit der derzeitigen Straßenbegrenzungslinie ge- plant.
			 Ferner ist im Lageplan eine Straßenbegrenzungslinie mit Pfeilen gekennzeichnet. Es sollte ergänzt werden, woran sich diese orientiert, z. B.: "vorh. Straßenbegrenzungslinie = Straßenbegren- zungslinie gem. B-Plan Lokstedt 13" oder "in Aussicht gen. Straßenbegrenzungslinie = Stra- ßenbegrenzungslinie gem. B-Plan Lokstedt 13" 	Wird zur Kenntnis genommen. Die Straßenbe- grenzungslinie orientiert sich an der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinie des B- Plan Lokstedt 13.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Land	esbetrieb Straßen, Brücken	und Gawäss	3134 4695 3007 3008 3009	
Lanu		unu Gewass	Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Ver-	
6	Verkehrssteuerung - S 1	29.04.2019	kehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG/GF/IVS1 haben wir zurzeit leider nicht. Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.	Wir zur Kenntnis genommen.
			 LSA 0841 Behmannplatz Die Ableitung des Radfahrers aus der Julius-Vosseler-Straße auf die Straße sollte früher beginnen. Im Bereich der Rechtsabbiegefahrstreifen ist der Radfahrstreifen zu öffnen und in Y-Form (s. Abb.) in den Mischverkehr zu übergeben. Die durchgezogene Linie in der Vogt-Well-Straße, die 	Wird berücksichtigt. Die Ableitung wird bereits 10 m weiter Richtung Westen erfolgen. Wird berücksichtigt und ergänzt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			den Geradeausfahrer vom Rechtsabbieger trennt, sollte verlängert werden, um die Sicherheit für den Radfahrer bei Fahrstreifenwechseln zu erhöhen.	Wird berücksichtigt und verlängert.
			Add Resident State of the state	
			Ergänzende Anmerkung von Hr. Schmidt S1 vom 06.08.2019:	
			"bei der Busschleuse ist ein Ausleger mit einer Länge von 10,5m eingetragen. So einen Ausleger gibt es in HH nicht.	
			Ich würde sie bitte einmal zu prüfen, ob wir in diesem Bereich	



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			in Mittellage noch eine Insel hinbekommen, um ein Signalgeber aufzustellen. Ansonsten sehe ich große Schwierigkeiten die Busschleuse umzusetzen.	Wird berücksichtigt. Die Mittelinsel wird verlängert, sodass ein Signalgeber darauf platziert werden kann.
Behö	rde für Umwelt und Energie	(BUE)		
			Das Straßenabwasser wird im Bereich dieser Maßnahme über Trummen und Regensiele in das nächstgelegene Gewässer Schillingsbek abgeleitet. Bei einer Grundinstandsetzung der Straße ist regelhaft auch die Entwässerung (Reinigung und Rückhalt) zu prüfen. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers ist gemäß § 57	
7	BUE – W1	23.04.2019	(1) Nr. 1 so gering zu halten, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist. Es ist gemäß DWA-M 153 zu prüfen, ob eine Behandlung und Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers erforderlich ist.	Die Prüfung erfolgte durch MR 23 im Rahmen der Beteiligung (siehe Stellungnahme E/MR 23, Nr. 4)
			Falls noch nicht bekannt, erlauben wir uns, auf folgendes Do- kument zu verweisen: https://www.hamburg.de/contentblob/4458538/2d89eeb5db62 69e28ade344430a08bc9/data/wassersensible- strassenraumgestaltung.pdf	
Hoch	bahn, Wall GmbH, HVV, HH	VA		
8	Wall GmbH	18.04.2019	1. FGU16182, Hst. Behrmannplatz, Julius-Vosseler-Straße ggü. Hausnr. 3, Fahrtrichtung Koppelstrasse Mit der geplanten Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir nicht einverstanden. Aufgrund der hohen Investitionskosten bitten wir auf die Versetzung zu verzichten. Auch geben wir zu bedenken, dass die Wurzeln der angrenzenden Bäume evtl. ein Einbringen der Streifenfundamente unmöglich machen könnten. FGU ohne Werbung, 40000 x 1550 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben (werden nach der Baumaßnahme eingebaut).	Der Fahrgastunterstand wird nicht versetzt, sondern im Bestand bestehen gelassen.
			2. SIA zu FGU16182, Julius-Vosseler-Straße, Fahrtrich-	



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			tung Koppelstrasse Mit der SIA Versetzung sind wir einverstanden. 3. FGU16132, Hst. Behrmannplatz, Julius-Vosseler-Straße vor Hausnr. 3, Fahrtrichtung Kollaustraße Fahrgastunterstand steht jetzt ohne WT.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird berücksichtigt und mit Werbetafel geplant.
			Bitte planen FGU mit Werbung, 40000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe. 4. SIA zu FGU16132 entfällt, weil der FGU16132 zukünftig	
			Ansonsten verweisen wir noch auf die Stellungnahme der Hamburger Hochbahn. 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.	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt
	Hamburger Hochbahn Bereich Verkehrsplanung		Anmerkung zum Erläuterungsbericht: Punkt 2.7 ÖPNV: Neben den Buslinien 22 und 281 hält an dieser Haltestelle zusätzlich noch die Stadtbuslinie 392, die in einem 30-Minuten-Takt verkehrt.	Wird berücksichtigt und im Erläuterungsbericht ergänzt.
9	Bereich Verkehrsplanung und Systementwicklung Sachgebiet Angebotspla- nung	achgebiet Angebotspla- nung 29.04.2019 E	Anmerkung zu den Bushaltestellen: Es handelt sich hier um Mehrfachhaltestellen mit einem Einstiegsbereich. Wir bitten deshalb, entlang der kompletten Haltestellen (inklusive der Zufahrten) eine Blindenleitlinie parallel zum Bordstein zu verlegen. Aufgrund der Haltestellenlänge bitten wir im mittleren und hinteren Bereich den Haltestellenmast (VZ 224) an allen geplanten Bushaltestellen zu wiederholen. Dabei bitten wir auf ausreichend Abstand zum Bord-	Wird berücksichtigt und ergänzt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			stein, damit auch Rollstuhlfahrer gefahrlos aussteigen können (mind. 2,5 m). Anmerkung zum Bussonderfahrstreifen: Der Bussonderfahrstreifen besitzt im Planungsgebiet im Bereich vor der Radfahrerableitung nur eine Breite von 2,85 m. Wir bitten daher zumindest im Bereich des Planungsgebiets den Bussonderfahrstreifen auf eine Breite von 3,25 m zu dimensionieren. Anmerkung zur Busschleuse: Bitte beachten Sie hier zusätzlich die E-Mail von Herrn Vogelpohl (Hochbahn – Sachgebiet Verkehrstechnik) vom 12.04.2019. "Wir haben uns mal erlaubt eine Lösung für die Busschleuse und der Signalisierung zu skizzieren. Jede Busschleuse stellt sich aufgrund der oftmals unterschiedlichen Randbedingungen irgendwie immer anders dar. Aus diesem Grund schlagen wir in diesem Falle vor, die Haltelinie über die komplette Richtungsfahrbahn durchzuziehen. Die Relevanz der Signalisierung für die Radfahrer wird durch Verwenden von Signalgebern mit Fahrradsymbolik im Durchmesser 200 mm deutlich. Die hier erforderlichen Bussondersignale sind ebenfalls dargestellt."	diglich eine Breite von 3,00 – 3,05 m. Um einen Anschluss herstellen zu können wird diese Breite übernommen. Wird teilweise berücksichtigt. In Abstimmung mit VD wird die Lösung angepasst. Es wird eine Haltelinie für den Bus sowie eine Haltelinie für den Radverkehr ergänzt, wobei die Haltelinie für den Radverkehr leicht zurückversetzt ist.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			Julius-Vosseler-Straße Julius-Vosseler-Straße Julius-Vosseler-Straße	
			Anmerkung zur Bushaltestelle in Fahrtrichtung Westen: Im Ausfahrtsbereich kreuzt der Bus den Fahrweg der Radfahrer. Hier muss aus fahrdynamischen Gründen aus unserer Sicht die gestrichelte Markierung zwischen Sonderfahrstreifen und IV-Fahrstreifen um mindestens 5 Meter in Fahrtrichtung verlängert werden. Wir regen außerdem an, den vorhandenen Fahrgastunterstand nicht zu versetzen, da dies aufgrund der Wurzeln der vorhandenen Bäume voraussichtlich nicht möglich ist (siehe auch Stellungnahme der Wall GmbH).	Wird zur Kenntnis genommen. Die Bushaltestelle wird als Seitenstreifen ausgewiesen, weshalb keine Unterbrechung für die Überfahrung der Linie des Busses notwendig ist. Der Fahrgastunterstand wird nicht versetzt, sondern wie im Bestand erhalten.
			Anmerkung zum Linksabbieger aus dem Grandweg: Die von Ihnen geplante Mittelinsel am Knotenarm Grandweg führt bei der Gestaltung dazu, dass vor allem der Schwerverkehr beim Linksabbiegen hier sehr weit nach rechts ausholen müssen, um dort ohne Berührung der Mittelinsel abbiegen zu können. Da gleichzeitig die Geradeausfahrer (auch Radfahrer) die Knotenpunkt überqueren und dabei diesen Umstand voraussichtlich nicht mit einplanen, kann dies zu einer gefährlichen Situation führen. Deshalb bitten wir die Mittelinsel gerade anzuordnen und möglichst die Insel im nördlichen Bereich	Wird berücksichtigt und die Mittelinsel wird angepasst.



		fahrdynamisch anzupassen (siehe Ist-Zustand). Im Sinne eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV bitten wir Sie die Stellungnahme zu berücksichtigen.	
		von der o.g. Baumaßnahme ist eine Lichtsignalanlage betroffen: 1.) Knoten 841 LSA Behrmannplatz	Wird zur Kenntnis genommen.
		Der vorhandene Schaltschrank kann gemäß dem Lageplan der 1. Verschickung beibehalten werden.	
Hamburger Verkehrsanla- gen GmbH (HHVA) - Kun- denbetreuung Bedarfsma- nagement	02.04.2019	Falls Sie schon über Bauphasenpläne verfügen senden Sie diese uns zu, damit HHVA diese in die Kostenermittlung bzw. Erstellung einer Teil-AU mit aufnehmen kann. Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen.	
		Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Mittelinsel planen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Mittelinsel zu empfehlen.	
		chen vor Baubeginn alle angeordneten Verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung.	
Hamburger Verkehrsanla- gen GmbH (HHVA) – Bau Beleuchtung	15.05.2019	Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der "Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg" sowie des "Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Beleuchtung Revision1" angepasst werden. Dabei ist zu beachten,	
	gen GmbH (HHVA) - Kundenbetreuung Bedarfsmanagement Hamburger Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) – Bau	gen GmbH (HHVA) - Kundenbetreuung Bedarfsmanagement 02.04.2019 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) – Bau 15.05.2019	der 1. Verschickung beibehalten werden. Falls Sie schon über Bauphasenpläne verfügen senden Sie diese uns zu, damit HHVA diese in die Kostenermittlung bzw. Erstellung einer Teil-AU mit aufnehmen kann. Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen. Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Mittelinsel planen beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Mittelinsel zu empfehlen. Um Ihren Bautermin nicht zu gefährden benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten Verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung. Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der "Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg" sowie des "Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Beleuchtung Revision1" angepasst werden. Dabei ist zu beach



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			hen Alters deren Standsicherheit gefährdet ist und von daher erforderlicher Mastentausch von der Maßnahme zu tragen ist dass bei erforderlichen Umsetzungen von Leuchtenköpfen hohen Alters diese nicht wiederverwendet werden und zu Lasten der Maßnahme ersetzt werden dass Leuchtenersatz in Weiterentwicklung der Technik optimierter Abstrahlcharakteristik zusätzlich wärmerer Lichtfarbe erfolgt	
			Bestandsaufnahme Insgesamt sind im Planungsgebiet 14 Masten der öffentlichen Beleuchtung vorhanden. In der Grelckstraße stehen zwei Maste der öffentlichen Beleuchtung in den östlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen am Fahrbahnrand. Zudem befindet sich ein Mast in den westlichen Nebenflächen an der Einmündung Spritzenweg. Im Grandweg stehen zwei Maste in den westlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen, ein Mast auf der Mittelinsel. In der Julius-Vosseler-Straße und in der Vogt-Wells-Straße befindet sich jeweils ein Mast auf der Mittelinsel. Darüber hinaus gibt es in der Vogt-Wells-Straße zwei sowie in der Julius-Vosseler-Straße drei Masten in den nördlichen Nebenflächen im Sicherheitstrennstreifen. Die Beleuchtungsstandorte müssen aufgrund der baulichen Eingriffe und der Bordsteinverlegungen größtenteils angepasst werden.	Wird berücksichtigt. Die Standorte für die ÖB- Masten werden gemäß dem in der Stellung- nahme angefügten Beleuchtungsplan 1 plat- ziert.
			Planungsabschnitt Grelckstraße Anlagenbestand: 2 AM 9,5 m, 1 GM 12,5 m, 1 AM 6,0 m	
			Änderungen: Umsetzen 1 AM 9,5 m (hier erforderlich Mast- und Leuchtentausch wegen hohen Alters), wegen Anordnung von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn Leuchtenersatz an bei- den AM 9,5 m gegen Leuchten optimierter Abstrahlcharakte-	



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			ristik. Wegen Lageveränderung der Mittelinsel umsetzen des GM 12,5 m.	
			Planungsabschnitt Grandweg Anlagenbestand: 2 AM 9,5 m, 1 GM 12,5 m Änderungen: Umsetzen 2 AM 9,5 m (hier erforderlich Leuchtentausch wegen hohen Alters), wegen Lageveränderung der Mittelinsel umsetzen des GM 12,5 m.	
			Planungsabschnitt Julius-Vosseler Straße Anlagenbestand: 2 AM 11,8 m, 1 GM 16,0 m	
			Änderungen: Umsetzen 2 AM 11,8 m (hier erforderlich 1 Mastentausch wegen hohen Alters), wegen Lageveränderung der Mittelinsel umsetzen des GM 16,0 m.	
			Planungsabschnitt Vogt-Wells-Straße Anlagenbestand: 2 AM 11,8 m, 1 GM 16,0 m	
			Änderungen: Umsetzen 2 AM 11,8 m (hier erforderlich 1 Mastentausch wegen hohen Alters), wegen Lageveränderung der Mittelinsel umsetzen des GM 16,0 m.	
			Die in der 1. VS eingetragenen Standortveränderungen können vollumfänglich übernommen werden.	
			Hinweis zu den Schutzabständen: Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden: - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Fahrbahn (meist Hochbord) und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65 m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Radweg	



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			 (Außenkante) und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25 m Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Baum und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0 m 	
			Hinweis zum Bodenhöhenniveau: Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöhenniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 "Einbauhöhe von Masten" als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöhenniveau 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 Bodenhöhenniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen. Details zur Beleuchtung sind angefügtem Beleuchtungsplan 1 zu entnehmen.	
Sons	tiges	T		
12	Feuer- und Rettungswache Stellingen – F150	15.04.2019	aus Sicht der Feuerwehr spricht nichts gegen das geschilderte Vorgehen Veloroute 3 für den Kreuzungsbereich Julius-Vossler-Str. / Grelckstr. Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung "Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken". Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die PLAST 6, Abschnitt 1.5, sowie die PLAST 5 anzuwenden. Diese Flächen dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht eingeschränkt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
13	LIG 51/36	18.04.2019	Der LIG hat keine Anmerkungen zu der vorliegenden Planung,	Wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
	(Landesbetrieb Immobili- enmanagement und Grundvermögen - Portefoliomanagement		 gibt allerdings folgende Hinweise: Gemäß Punkt 5.1 der Erläuterung wird davon ausgegangen, dass kein Grunderwerb getätigt werden muss. Sollte es dennoch zu einem Grunderwerb kommen sollen, senden Sie bitte einen ausgefüllten Grunderwerbsauftrag an den LIG. Gemäß Punkt 5.2 wird davon ausgegangen, dass keine LIG-Mittel zur Finanzierung hinzugezogen werden müssen. 	
14	Denkmalschutzamt		Das Denkmalschutzamt stimmt der Maßnahme im Grundsatz zu. Allerdings ist zu beachten, dass es sich bei Julius-Vosseler-Straße 5, 7 um ein geschütztes Denkmalensemble handelt, was neben den Gebäuden auch die Außenanlagen samt der Hecken umfasst. Die Hecken sind also dauerhaft zu erhalten und können nur in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt bis max. 0,50 Meter beschnitten werden. Entfernt oder neu gepflanzt werden dürfen die Hecken nicht, die Flurstücke sind auch unverändert zu erhalten. Der Fahrgastunterstand ist in deutlichem Abstand zum Denkmalensemble vorzusehen, Nebenanlagen und Hinweisschilder sind vor dem Denkmalensemble ausgeschlossen.	Wird berücksichtigt. Die Hecken werden um max. 0,50 m beschnitten. Der Fahrgastunterstand wird wie im Bestand vor Hausnr. 3 platziert und hat somit einen ausreichenden Abstand zum Denkmalensemble.
15	Stadtreinigung Hamburg Betrieb und Technik Architekten- und Bauherrenberatung, Verkehrs- und Bauleitplanung	17.04.2019	Die Stadtreinigung Hamburg begrüßt die Umbaumaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Bereich Grelckstraße zwischen Grandweg und Stapelstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.	Wird zur Kenntnis genommen und in der Bau- phasenplanung berücksichtigt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Nr.			1 Allgemeines Der ADFC Hamburg begrüßt, dass der Umbau der Grelckstraße entlang der Veloroute 3 den Anforderungen und Standards von Velorouten entsprechend umgebaut werden soll. 2 Stellungnahme zur vorliegenden Planung 2.1 Radfahrstreifen in Grandweg/Grelckstraße statt Schutzstreifen Die Schutzstreifen im Grandweg und in der Grelckstraße im Knotenpunktbereich sollten durch Radfahrstreifen im Regelmaß von 2,25 m ersetzt werden, um den durchschnittlichen Überhol- bzw. Vorbeifahrabstand zu erhöhen. Neuere Untersuchungen zeigen, dass Radfahrende auf schmalen markierten Streifen sehr regelmäßig deutlich zu eng überholt werden	Wird zur Kenntnis genommen. Im Grandweg können 1,85 m breite Radfahrstreifen hergestellt werden. In der Grelckstraße ist eine Verbreiterung der Schutzstreifen aufgrund der Schleppkurven eines Sattelzugs nicht möglich.
16		29.04.2019	[1]. Das führt dazu, dass Radfahrende verunsichert werden, auf den Gehweg ausweichen, andere Routen nutzen oder im äußersten Fall gar nicht mehr Rad fahren. Das kann nicht Ziel einer Verkehrsplanung sein, schon gar nicht einer Veloroutenplanung. Die Einrichtung der Radfahrstreifen wird möglich, wenn die Fahrstreifen im Grandweg und in der Grelckstraße im Zulauf auf die LSA leicht auf z. B. 3,0 m verschmälert werden. Alternativ ist auch ein überbreiter Fahrstreifen statt zwei Fahrstreifen vor der LSA denkbar. Gleichzeitig sollten die überbreiten Fahrstreifen, die in den Grandweg und in die Grelckstraße führen, auf das Maß von 3,0-3,25 m (jetzt ca. 4-5 m) gebracht werden. Dadurch wird ebenfalls Platz für die Radfahrstreifen gewonnen und die Verkehrssicherheit erhöht.	
			2.2 Radfahrstreifen in Mittellage Radfahrstreifen in Mittellage (zwischen zwei Kfz-Fahrstreifen) stellen ein besonders sensibles Thema dar. Neuere Untersuchungen legen nahe, dass sie keine Verbesserung der Sicherheitslage bewirken [2]. Das ist bemerkenswert, weil sie für die subjektive Verkehrssicherheit ebenfalls keine ideale Lösung darstellen. Es sollte im Erläuterungsbericht daher ausführlich begründet werden, warum diese Führungsform zum	Bei einer Führung des Radverkehrs am rechten Fahrbahnrand kommt es zu Konflikten zwischen geradeausfahrenden Radfahrern und rechtsabbiegenden Pkw/Lkw direkt an der Einmündung. Bei einer Führung in Mittellage wird dieser Konflikt entschärft, da sich der Konfliktbereich vor die Einmündung verlagert.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			Einsatz kommt und auf welchen Erkenntnissen der Einsatz beruht. Radfahrstreifen in Mittellage haben darüber hinaus den Nachteil, dass rechtsabbiegender Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz fahren muss. Der Radverkehr kann in der Regel nicht am Kfz-Verkehr vorbeifahren, sondern steht mit den Kfz im Stau. So sieht aus unserer Sicht attraktiver Radverkehr nicht aus. Alternativ sollte eine möglichst eindeutige und durchgängige Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geprüft werden.	VD lehnt eine Variante am rechten Fahrbahn- rand aufgrund der schlechteren objektiven Si- cherheit und den guten Erfahrungen in Ham- burg mit Radfahrstreifen in Mittellage ab, wes- halb die Führung in Mittellage weiter verfolgt wird.
			2.3 Breite der Radfahrstreifen Radfahrstreifen (insbesondere in Mittellage) sollten das Regelmaß aufweisen, um den Abstand der Kfz zu den Radfahrenden zu erhöhen. Das Regelmaß für Radfahrstreifen beträgt 2,25 m, in Mittellage 2,50 m wegen des zweiten Breitstrichs. Nur Radfahrstreifen im Regelmaß ermöglichen sicheres Überholen und Fahren nebeneinander.	Die Breiten der Radfahrstreifen in Mittellage werden optimiert, sodass die Radfahrstreifen an der Vogt-Well-Straße sowie an der Julius- Vosseler-Straße jeweils eine Breite von 2,50 m inkl. beider Markierungen haben.
			2.4 Bussonderfahrstreifen verbreitern Die Bussonderfahrstreifen sind im Haltestellenbereich in 4,75 m Breite geplant. Eine größere Breite von 5,25 m bedeutete für den überholenden Radverkehr mehr Abstand zu Bus und insbesondere zu vorbeifahrenden Kfz.	Aufgrund der Platzverhältnisse ist es nicht möglich den Bussonderfahrstreifen auf 5,25 m zu verbreitern.
			2.5 Umleitung an Markttagen Die Beschilderung der Umleitung an den Markttagen sollte intuitiv begreifbar sein und auch auf der Umleitungsstrecke erfolgen. Die jetzt geplante Beschilderung erfüllt diese Krite- rien nicht. Der im nördlichen Teil der Döhrnstraße befindliche Abschnitt der Umleitungsstrecke sollte zumindest eine Deckensanierung erhalten, um als Umleitung zu taugen.	Wird berücksichtigt. Die Beschilderung wird nicht nur am Anfang der Umleitungsstrecke aufgestellt, sondern auch an Streckenabschnitten, an denen die Führung nicht eindeutig ist (bspw. bei Abbiegungen). Dabei werden Zwischenwegweise gem. FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr aufgestellt.
			2.6 ARAS rechtwinklig anordnen Der ARAS im Grandweg sollte 5 m tief sein und rechtwinklig	Wird zur Kenntnis genommen. Der ARAS wird



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung			
			angeordnet werden.	parallel zur Fußgängerfurt angeordnet. Die Breite beträgt 4,00 m und wird als ausreichend angesehen, da ansonsten die Leistungsfähig- keit es Knotens eingeschränkt wird.			
			2.7 Fahrradstellplätze Wir bitten zu prüfen, wo im Planungsgebiet, insbesondere in den beiden südlichen Quadranten des Knotenpunkts, noch Fahrradstellplätze eingerichtet werden können. Wo es möglich ist, Stellplätze für Kfz einzurichten, sollte auch Platz für Fahr- radstellplätze sein.	Wird berücksichtigt. Es werden zusätzliche Fahrradabstellplätze an der südwestlichen Ecke des Knotenpunktes hergestellt (7 Fahrradbügel/ 14 Fahrradabstellplätze).			
			das "Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg" wird vom Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg, der Hamburger LAG und dem Verein "Barrierefrei Leben" gemeinsam getragen. Die Stellungnahmen werden zwischen den Trägervereinen abgestimmt. Insofern erfolgt von dort keine eigene Stellungnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.			
17	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	29.04.2019	 Zu o.g. Vorhaben möchten wir wie folgt anmerken: Die Sperrfelder und Nullabsenkungen am nordöstlichen bzw. südwestlichen Teil des Knotenpunktes dürfen nicht ineinander laufen, sondern voneinander müssen abgesetzt sein (wie an den andern Ecken des Knotenpunktes). 	Wird berücksichtigt und angepasst.			
			 Die Fahrradbügel sollten mit taktilen Begrenzungsstreifen vom Gehweg abgesetzt werden. Der FGU an den Bushaltestellen liegen an der inneren Leitlinie und sollten mit Seitenwänden bzw. taktilen Begrenzungsstreifen versehen werden. 	Wird berücksichtigt und ergänzt. Wird berücksichtigt und ergänzt.			
Leitu	Leitungsträger						
18	HWW, HSE, servTec	25.04.2019	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				



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-manwan@hamburgwasser.de zur Verfügung • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem	Wird zur Kenntnis genommen und in der Leitungsplanung berücksichtigt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.	
			Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb Herr Janz 7888 34113 mit. Wir werden nur Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen.	
			Für HAMBURG ENERGIE: Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	Wird zur Kenntnis genommen.
			Für HSE: im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Grelckstraße sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.	
			Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.	
			Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Stra- ßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtent- wässerung zurzeit nicht.	
			Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständi- gen	
			Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.	
			Die im Bereich der westlichen und südlichen Mittelinsel neu geplanten LSA und ÖB Standorte einschließlich de-	Wird zur Kenntnis genommen und in der Leitungsplanung berücksichtigt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			ren Gründung sind hinsichtlich der vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele zu prüfen und ggf. an- zupassen.	
			Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Ar- beiten 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 	



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Nr.	öffentlicher Belange/	Stellung-	zirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen. Für servTEC: Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik 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 Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, 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 Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke 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.	Wird zur Kenntnis genommen und in der Leitungsplanung berücksichtigt.
			HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	