

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 1

### Abwägung

Die Abwägung besteht aus 3 Teildokumenten. Im **Teil 1** werden alle Stellungnahmen beantwortet, die intern von BWVI und LSBG abgegeben wurden. Im **Teil 2** (blau markiert) werden die Stellungnahmen beantwortet, welche sich auf Belange externer TÖBs beziehen. Gesondert werden der ADFC und die Siedlergemeinschaft Carlshöhe im **Teil 3** (grün markiert) betrachtet

### Übersicht der Stellungnahmen

- 101 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Leitung Projekt Busbeschleunigung - GF/PB –
- 102 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Abt. S3
- 103 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Abt. S1 (GF / IVS 1)
- 104 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Infrastruktur – Stadtstraßen (BWVI/V)
  
- 201 Finanzbehörde, Bezirksverwaltung Anliegerbeiträge -633-
- 202 Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
- 203 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Abteilung Naturschutz - NGE 338 -
- 204 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung - NGE 1205 -
- 204a *Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung - NGE 1205 -*
- 205 Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt – Passiver Lärmschutz (W/VS 315)
- 206 Feuer- und Rettungswache Sasel (WF 24)
- 207 Stadtreinigung Hamburg
- 208 Hamburgwasser, IK 21 - Management Erschließungen und Baurechtsverfahren
- 209 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Wasser, Abwasser und Geologie Oberflächengewässerschutz - W13 -
- 210 Hamburger Hochbahn AG, Bereich Verkehrsplanung und Systementwicklung, Sachgebiet Angebotsplanung Bus
- 211 Hamburger Verkehrsverbund GmbH

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 2

- 212 Ströer Deutsche Städte Medien GmbH, Niederlassung Hamburg
- 213 Wall GmbH, Niederlassung Hamburg
- 214 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Wasser, Abwasser und Geologie  
Wasserwirtschaft - W13 -
- 215 Bezirksamt Wandsbek, Management des öffentlichen Raumes - Wasserbehörde (W/MR 32)
- 216 Handelskammer Hamburg, Abt. Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV
- 217 Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
- 218 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung,  
Referat für Städtebau und Baukultur
- 219 Verkehrsdirektion - VD 51 - Zentrale Straßenverkehrsbehörde
- 220 Bezirk Wandsbek (W/MR 21-05)
- 221 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, Bau Beleuchtung, Planung – B1
- 221 a *Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, Bau Beleuchtung, Planung – B1*
- 222 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, LSA
  
- 301 ADFC Hamburg – Bezirksgruppe Wandsbek
- 302 Siedlergemeinschaft Carlshöhe e.V.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 3

Nr.	Einwendung		Abwägung	
2.1	201 Mail vom 03.12.18	Finanzbehörde, Bezirksverwaltung Anliegerbeiträge -633-, Gänsemarkt 36 20354 Hamburg	Die Erschließungsanlagen Farmsener Weg, Karlshöhe und August-Krogmann-Straße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).  Für die geplanten Baumaßnahmen werden keine Beiträge erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.2	202 Mail vom 05.12.2018	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt Große Bleichen 30 20354 Hamburg	Das Denkmalschutzamt stimmt der Maßnahme im Grundsatz zu. Ich weise nochmals darauf hin, dass der Eingriff in das denkmalgeschützte Ensemble bei der Einmündung gegenüber August-Krogmann-Straße 93/95 schwer wiegt. Es wird nochmals einer der historischen unter Schutz stehenden Alleebäume geopfert und die Bushaltestelle in das Denkmalensemble (Grünfläche) geschoben, die hier nun merkwürdig angeknabbert ist an einer Ecke. Dies ist, gerade an dieser Stelle, gestalterisch sehr unglücklich.  Insofern bitte ich darum, dass die Bushaltestelle aus dem Denkmalbereich hinaus weiter nach Norden verschoben wird, das würde die Situation zumindest entschärfen und den Eingriff minimieren. Zumal die nächste Haltestelle in Richtung Süden ja überhaupt nicht weit entfernt ist (keine 200 Meter!). Die Eingriffe in den denkmalgeschützten Bereich müssen auf ein Minimum reduziert sein.	Der Hinweis betrifft eher die äußere Erschließung Farmsen-Berne 36. Bei dieser Planung wird eine Überfahrt zur Erschließung eines Wohngebietes in eine Einmündung umgewandelt. Auch bei einer Verschiebung der Haltestelle in nördlicher Richtung hätte diese Umwandlung durch die Anlage eines Linksabbiegestreifens die Fällung der drei Bäume zur Folge. Eine Verschiebung der Haltestelle nach Norden hätte darüber hinaus die Fällung 3 weiterer hier befindlicher Bäume (genauere Angaben zu den Bäumen sind nicht bekannt) zur Folge und wird demnach nicht weiterverfolgt.
2.3	203 Mail vom 17.12.2018	Behörde für Umwelt und Energie Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie	Bei der geplanten Fällung und Rodung von Bäumen und Gehölzen ist der gesetzliche Artenschutz gemäß §44 BNatSchG zu beachten. Zudem sind Baumfällungen generell nur zwischen dem 01.10. und 28.02., also außerhalb der gesetzlichen Schonfristen, durchzuführen (vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Bäume, die im Wirkungsbereich der Maßnahme stehen und nicht gefällt werden sollen, sind nach DIN 18920 vor Einwirkungen zu schützen.	Die Hinweise werden beachtet.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 4

		<p>NGE338 - Abteilung Naturschutz                  Neuenfelder Straße 19                  21109 Hamburg</p>	<p>Bäume mit einem Stammdurchmesser von mindestens 40 cm in einer Höhe von 130 cm sind vorher durch einen unabhängigen Fachgutachter auf Höhlungen zu prüfen (ggfs. endoskopisch/mit Hubsteiger/Seilklettertechnik). Ein Besatz durch Fledermäuse, Vögel und Eichhörnchen muss ausgeschlossen werden.</p> <p>Gefundene Höhlungen sind zu verschließen, um einen Besatz nach der Begutachtung auszuschließen. Die Anzahl der verlorengelassenen Höhlungen ist zu dokumentieren. In der Umgebung ist ein Ausgleich in Form von je drei Fledermausspaltkästen und drei Vogelnistkästen pro Höhlung vorzusehen und fachmännisch anzubringen. Eine Pflege muss gewährleistet werden. Ein Nachweis über die getroffenen Maßnahmen ist der BUE/NGE 33 abschließend zur Prüfung vorzulegen.</p> <p>Für die öffentliche Beleuchtung, sowie wenn nötig die Baustellenbeleuchtung, sind nach unten gerichtete, nicht streuende LED-Leuchten (warmweiß) zu wählen.</p>	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt. Die öffentliche Beleuchtung wird durch HHVA geplant.</p>
2.4	<p>204                  Mail vom                  18.12.2018</p>	<p>Behörde für Umwelt und Energie                  Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie                  NGE1205 - Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung                  Neuenfelder Straße 19                  21109 Hamburg</p>	<p><b>Die Neupflanzung von 48 neuen Bäumen wird begrüßt.</b></p> <p>Aus dem Erläuterungsbericht sind keine detaillierten Angaben zur Größe, zur Art, zum Alter und Zustand der Bestandsbäume zu entnehmen. Es ist dem Bericht aber zu entnehmen, dass 15 der zu fällenden Bäume „jung“ sein sollen. Für diese ist ein Ausgleich durch die geplanten Nachpflanzungen eher möglich, als für ältere, am Standort etablierte Bäume, von denen rund 20 Stück von den Fällungen betroffen sein sollen. Gerade diese etablierten Bäume stellen einen besonderen Wert für das Klima, die Luftreinhaltung, die Fauna und eingeschränkt für die Flora (Flechten, Moose, ...), als Schattenspender an Bushaltestellen sowie für das Landschaftsbild dar. Ich möchte Sie bitten, die Planung hinsichtlich der in Bezug auf die folgenden Anregungen zum Thema Baumfällungen zu prüfen und bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Erhalt der Bäume mit einem (Stand-) Alter von 40 Jahren +</b> (diese Bäume haben die risikoreichste Lebensphase gemeistert) durch z.B. Verschieben der Bushaltestellen</li> </ul>	<p>Es wird im weiteren Verlauf der Planung versucht, so viele „ältere“ Bäume wie möglich zu erhalten.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 5

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherstellung einer <b>Entwicklungspflege von mind. 3 Vegetationsperioden</b> bei Neupflanzungen</li> <li>Schaffung von <b>Baumgruben gem. FLL Empfehlungen</b> bei Neupflanzungen</li> <li>- Verwendung von <b>standortgerechten Gehölzen</b> bei Neupflanzungen</li> <li>- Verwendung von <b>Pflanzmaterial in der Größe 20 – 25 cm, 4xv., Alleebaum</b> bei Neupflanzungen</li> <li><b>Außerdem kreuzt der Straßenzug das Grüne Netz der Stadt Hamburg mit seinen prioritären Grünflächen.</b> An diesen Stellen ist eine Straßenquerung für Fußgänger und Radfahrer vordringlich zu prüfen:</li> <li>- August-Krogmann-Straße im Bereich Rokeshöhe / Zobelweg</li>   <li>- August-Krogmann-Straße im Bereich der Osterbek</li>   <li>- Karlshöhe im Bereich Aprikosenweg / Bucheckerweg auf Höhe des Umweltzentrums (1+301)</li>   <li>- Realisierung einer Querung am Farmsener Weg Höhe Waldingstraße (in Planung enthalten)</li> </ul>	<p>Die folgenden Hinweise werden im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Eine ungesicherte Querung über vorgesehene abgesenkte Bordbereiche ist stets möglich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird auf die rechtsseitig letzte Baumpflanzung verzichtet, kann hier eine (ungesicherte) Querungsstelle vorgesehen werden.</li> <li>Installation einer F-LSA ist hier nicht sinnvoll → fehlende Wegebeziehung</li>   <li>- Querung über Grundstückszufahrten möglich. F-LSA wird hier als nicht sinnvoll erachtet. → fehlende Wegebeziehung</li>   <li>- ungesicherte Querung ist bereits bei Station 1+324 vorgesehen. Aufgrund der Nähe zur LSA an der Einmündung Carsten-Reimers-Ring (Station 1+213) ist hier eine F-LSA nicht sinnvoll.</li> </ul>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 6

2.5	204a Mail vom 19.12.2018		<p>Für unsere Abteilung wäre es bei der Beurteilung der Relevanz und der Erarbeitung von konstruktiven Anmerkungen eine wesentliche Hilfestellung, wenn solche Daten (im Idealfall ergänzt um Angaben zum Zustand) bei zukünftigen Vorhaben gleich mit verschickt werden könnten.</p> <p>Bei den in der Tabelle angeführten Birken handelt es sich um Flachwurzler, die sehr empfindlich auf Bodenverdichtungen und Belastungen sowie Überfüllen des Wurzeltellers reagieren. Dies wäre bei der Beurteilung der Standortgerechtigkeit und der Prognose eines weiteren Gedeihens in Abhängigkeit vom Standort zu berücksichtigen.</p>	Der Hinweis zu den Bestandsbäumen wird berücksichtigt.
2.6	205 Mail vom 04.12.2018	Bezirksamt Wandsbek Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt W/VS 315 - Passiver Lärmschutz	<p>Unter Punkt <b>3.3.15 Auswirkungen aus Immissionen</b> werden partiell geometrische Fahrbahnverschiebungen genannt, die als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV gelten. Eine weitergehende Untersuchung bzgl. des Vorliegens einer wesentlichen Änderung mit nachfolgenden Ansprüchen auf passiven Lärmschutz erfolgt im Laufe der weiteren Planung.</p> <p><b>Die unter Punkt 1 aufgeführten Bereiche des Straßenzuges werden im Laufe der weiteren Planung einer detaillierten lärmtechnischen Untersuchung unterzogen.</b></p> <p>VS 315 bittet nachfolgend um Zusendung der noch anzufertigen LTU. Insbesondere dann, wenn Ansprüche auf Lärmschutz entstehen.</p>	Es wird eine Vorprüfung nach 16. BImSchV durchgeführt, sobald Linienführung und Querschnittsaufteilung der Planung endgültig festgelegt sind. Sollten sich aus der Vorprüfung evtl. Ansprüche auf passiven Lärmschutz ergeben, wird eine detaillierte LTU vorgenommen.
2.7	206 Mail vom 13.12.2018	Feuer- und Rettungswache Sasel WF24 Saseler Kamp 2 22393 Hamburg	Nach Durchsicht kann ich Ihnen mitteilen, dass mir keine über das normale Maß hinausgehenden Besonderheiten aufgefallen sind, sodass ich Sie bitten möchte, lediglich die regelhaften Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges, als auch die für die Wasserversorgung, die natürlich auch während der Baumaßnahmen gewahrt bleiben müssen, zu berücksichtigen.	Die Hinweise werden berücksichtigt.
2.8	207 Schreiben vom 17.12.18	Stadtreinigung Hamburg Bullerdeich 19 20537 Hamburg	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Erhaltungsmaßnahme im Straßenzug Farmsener Weg – Karlshöhe – August-Krogmann-Straße zwischen Saseler Chaussee und Am Luisenhof und stimmt der Umplanung zu.	Die Hinweise werden berücksichtigt.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 7

			<p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme – hier Standort mit 10 Container im nordöstlichen Bereich der Kreuzung Karlshöhe / Pezolddamm – müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (<a href="mailto:Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg">Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg</a>) über 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>Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</p>	
2.9	208 Mail vom 13.12.2018	<a href="#">Hamburg Wasser</a> <a href="#">IK 21 - Management Erschließungen und Bauverfahren</a> <a href="#">Billhorner Deich 2</a> <a href="#">20539 Hamburg</a>	<p><b>Für HWW:</b></p> <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten ( Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>	Die allgemein gültigen Hinweise werden beachtet.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 8

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</li><li>• Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</li><li>• Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet</li><li>• Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden</li></ul> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem <b>Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610</b></p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. <b>Für vorbereitende Arbeiten benötigt die HWW eine Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb Nord 7888 33210/211 in Verbindung</b></p> <p>Es gibt eine Planmaßnahme der HWW Ecke Emmy-Püttjer-Straße Bauzeit Juli bis Dezember 2019, ihr Ansprechpartner ist [REDACTED]</p> <p><b>Für HAMBURG ENERGIE:</b> Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p> <p><b>Für HSE:</b> Es gibt in dem Bereich eine Baumaßnahme der HSE S 17/0707 Bauzeit September 2018 bis Mai 2019, Ihre Ansprechpartner ist [REDACTED]</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p>	<p>Das ist für die hier betrachtete Planung nicht relevant.</p>
--	--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 9

		<p><i>Im geplanten Baubereich befinden sich Sielanlagen der Hamburger Stadtentwässerung. Es handelt sich dabei um Schmutz- und Regenwassersiele der HSE in der Fahrbahnfläche.</i></p> <p><i>Wir haben für den gepl. Baubereich eine Zustandsbewertung der Sielanlagen beauftragt. Die Zustandsbewertung dieser Sielanlagen hat ergeben, dass seitens der HSE kein intensiver Handlungsbedarf besteht. In gepl. Baubereichen sind derzeit keine Sielbaumaßnahmen der HSE geplant, somit bestehen seitens der HSE bezüglich der gepl. Straßenbauarbeiten keine Bedenken.</i></p> <p><u><i>Grundsätzlich müssen folgende Auflagen berücksichtigt werden:</i></u></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>· Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/ überbaut werden.</i></li><li><i>· <b>Betriebsschächte:</b> Die vorhandenen Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die HSE- Schächte auch bei Sanierungen der Asphaltdecke mit einer dünnen Asphaltenschicht von ca. 3 cm Stärke in der Höhe zwingend anzupassen sind (Entstehung von harten Kanten, Überfahrgeräuschen sowie Entwicklung von Schäden am Schachtrahmen der sonst intakten Betriebsschächte).</i></li><li><i>· <b>Baumpflanzungen:</b> Bäume dürfen nicht auf bzw. unmittelbar neben vorh. Sielanlagen gepflanzt werden (Mindestabstand zw. Baum und Außenkante Siel liegt bei 2,5m).</i></li><li><i>· Während der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</i></li><li><i>· Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</i></li><li><i>· 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.</i></li></ul> <p><i>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr <span style="float: right;">verständigen.</span></i></p> <p><b>Für servTEC:</b></p>	<p>Das ist für die hier betrachtete Planung nicht relevant.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 10

			<p>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 [REDACTED], gerne zur Verfügung.</p> <p>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.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
2.10	209 Mail vom 08.01.2019	Behörde für Umwelt und Energie Hamburg Amt Wasser, Abwasser und Geologie W 13 - Oberflächenge- wässerschutz Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	BUE-W22 (vormals BUE-IB32) ist mit den derzeitigen Planungen zur Entwässerung und Regenwasserbehandlung einverstanden. Die weitere Planung sollte in enger Abstimmung mit BUE-W (Amt für Wasser, Abwasser und Geologie) und dem Bezirksamt Wandsbek (Wasserwirtschaft) erfolgen. Insbesondere die Entwässerungsabschnitte 4 und 6 haben eine hohe Priorität zur Regenwasserbehandlung.	Keine Erwiderung erforderlich.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 11

<p>2.11</p>	<p>210 Mail vom 14.01.2019</p>	<p><a href="#">Hamburger Hochbahn AG</a> <a href="#">Steinstraße 20</a> <a href="#">20095 Hamburg</a></p>	<p>diese Stellungnahme ist mit dem HVV abgestimmt.</p> <p>Wir bitten grundsätzlich zu beachten, dass die Bushaltestellen das Halten 19,0 m langer Gelenkbusse ermöglichen müssen. Teilweise sind die Haltestellen zu kurz geplant. Außerdem dürfen im Einschwenkbereich sowie im Wartebereich keine ÖB-Masten angeordnet werden. In der Einfahrt muss der Bus die Möglichkeit haben, mit der Front die Nebenflächen zu überstreichen, um eine barrierefreie Anfahrt der Haltestelle gewährleisten zu können. Mit ÖB-Masten im Wartebereich kam es in der Vergangenheit ebenfalls zu Problemen, wenn der barrierefreie Ausstieg (2. Tür mit Rollstuhlrampe) nicht frei war. Da wir inzwischen vermehrt Fahrzeuge einsetzen, die auch im Heckbereich zusätzliche Türen aufweisen, ist auch hier von Einbauten abzusehen.</p> <p><u>Allgemein:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wir bitten zur besseren Lesbarkeit der Pläne Nordpfeile nachzutragen!</li> <li>• Wünschenswert wäre auch die Kennzeichnung der Haltestellen mit ihren Haltestellennamen.</li> <li>• Wir bitten die Ausführung der Bushaltestellen (Markierung/ Betonfläche) gemäß beigefügtem Standard sowie dem beigefügten Leitfaden zum barrierefreien Haltestellenausbau einzuplanen.</li> <li>• Auffindestreifen sind über im Haltestellenbereich hinaus auf der Fläche des im Zulauf befindlichen Gehweges fortzusetzen. Dies gilt auch, wenn die Gehwegfläche durch einen Radweg von der Wartefläche der Haltestelle getrennt ist. Wie in der Planung dargestellt ist die Radwegfläche von taktilen Elementen freizuhalten und durch Noppenplatten von den Fußverkehrsflächen abzugrenzen. Umsetzungsbeispiele liefert der Leitfaden für den barrierefreien Haltestellenausbau im Hamburger Verkehrsverbund ab Seite 31 folgende.</li> <li>• Im vorliegenden Straßenzug verkehren entgegen der Angaben im Erläuterungsbericht Buslinien des HVV-Partnerverkehrsunternehmens HOCH-</li> </ul>	<p>In der Stellungnahme des HVV wird somit lediglich auf diesen Abschnitt verwiesen.</p> <p>Die ÖB-Masten werden in der Lage so angepasst, dass sie keine Hindernisse im Haltestellenbereich darstellen. Versetzung der Leuchte 25 A-K-S wird mit Hamburg Verkehrsanlagen besprochen.</p> <p>Es wurde eine neue Vorlage (der HVV) zur Haltestellengestaltung übergeben. Alle Fahrbahnrandhaltestellen werden nach diesem Muster überarbeitet.</p> <p>Nordpfeil wird in Lageplänen 1,3,4, 5 nachgetragen.</p> <p>Haltestellennamen werden als Textfeld ergänzt.</p> <p>Wird bereits berücksichtigt.</p> <p>Der Auffindestreifen im durchlaufenden Gehwegbereich hinter einem Radweg wird ergänzt.</p> <p>Die Bezeichnung wird im Erläuterungsbericht angepasst.</p>
-------------	--	---	--	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 12

BAHN. (VHH = Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein, HVV= Hamburger Verkehrsverbund)

Zu den Lageplänen:

Lageplan Blatt 1:



Wir bitten den im Ausschnitt oben markierten Bereich hinsichtlich der Schleppkurven für einen Gelenkbus zu überprüfen. Nach derzeitiger Ausarbeitung der Pläne müssen die Busse erst nach rechts ausholen, um dann auf die Geradeauspur einzuschwenken, damit das nachlaufende Bus Heck nicht die Mittelinsel touchiert oder damit kollidiert. Die notwendigen Lenkbewegungen wirken sich unangenehm auf die Fahrgäste aus und sollten fahrgeometrisch vermieden werden. Die derzeitige Breite der Mittelinsel ist aus diesem Grund beizubehalten.

Hinweis: aus der Gegenrichtung kommend, biegen Buslinien nach links in den Volksdorfer Weg ab. Die Schleppkurven sind zu überprüfen. Die Abbiegespur ist auf die Standardbreite von 3,25 m zu erweitern.

Lageplan Blatt 2:

Haltestelle Richtung Westen(?): Es lässt sich nicht erkennen, wo der ÖB-Mast und wo das VZ 224 angeordnet ist. Der ÖB-Mast darf nicht zu nah am Bord stehen, da er sonst von den Bussen (u.a. vom vorderen Spiegel) touchiert wird.

Die Ausrundung der Mittelinsel wurde geprüft und angepasst.

Die Schleppkurve eines Gelenkbusses auf dem Abbiegestreifen wurde geprüft und wäre mit 3,0 m Breite bereits ausreichend. Zur Verbreiterung auf 3,25 m wird anstelle des Mittelstreifens zwischen den beiden Inseln eine durchgezogene Doppellinie markiert.

Position des ÖB-Mast wird angepasst.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 13

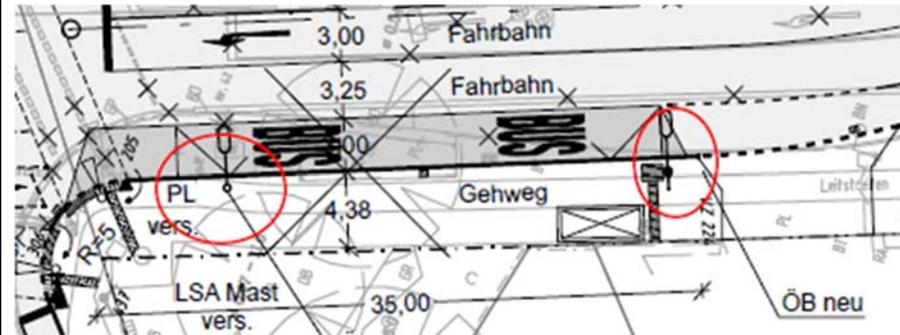
		<p>Die Haltestelle Richtung Osten (?) ist zu kurz. 19,0 m lange Gelenkbusse ragen mit ihrem Heck bis in den Fußgängerüberweg hinein.</p> <p>Der FGU kann nicht so wie dargestellt eingeplant werden. Er muss parallel zur Fahrbahn mit 1,5 m Abstand zum H-Mast stehen (Dach-Bord = 2,0 m). Des Weiteren verläuft der Radweg direkt über die Wartefläche. Hier ist eine Verschwenkung des Radweges zur Schaffung einer ausreichend bemessenen Wartefläche erforderlich. Auf diese Weise kann auch ein sinnvoller Standort für den FGU vorgesehen werden.</p> <p><u>Lageplan Blatt 3:</u></p> <p>In der Zufahrt zur Haltestelle Richtung Westen steht ein ÖB-Mast. Der Bus kann die Haltestelle aufgrund dessen nicht korrekt anfahren. Er muss an anderer Stelle eingeplant werden.</p> <p>Richtung Osten steht der neue ÖB-Mast zu nah Bestands-FGU. Es muss ein Mindestabstand für Wartung und Pflege eingehalten werden. Im Haltebereich der zweiten Bustür sind auf beiden Warteflächen Bewegungsflächen von 2,5x2,5 Metern vorzusehen. Die Positionen der FGU sind entsprechend anzupassen bzw. sind entsprechende Seitenscheiben vorzusehen, um den Bewegungsbereich zu ermöglichen. Aktuelle ist ein 5,0m-Unterstand eingeplant. Diese stehen nur in Ausnahmefällen zur Verfügung (Sondertyp). Es ist der Bestandstyp einzuplanen 4,0 x 1,55 m.</p> <p><u>Lageplan Blatt 4:</u></p> <p>Auf die Versetzung des FGUs sollte verzichtet werden. Bei dem vorhandenen Baumbestand sind Grabungen im Wurzelbereich möglichst zu vermeiden bzw. muss durch Wurzelsuchgrabungen die Möglichkeit zur Versetzung vorab geprüft werden.</p>	<p>Die Anordnung der Haltestelle wurde hier komplett überarbeitet. Die Konflikte wurden ausgeräumt.</p> <p>ÖB wird versetzt.</p> <p>ÖB wird versetzt.</p> <p>Auf beiden Seiten bleiben die FGU im bestehenden Zustand erhalten. Die Freihaltung des Standardeinstiegsbereichs der 2. Bustür (5,5 – 8,5 m) wird eingehalten.</p> <p>Verzicht auf Versetzung des FGU ist nur mit Unterbrechung des Auffindestreifens möglich. Mit Hochbahn wird im Zuge der nächsten Planungsphase eine Lösung abgestimmt.</p> <p>Siehe auch Stellungnahme 213 von Wall.</p>
--	--	---	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 14

Lageplan Blatt 5:



Haltestelle Richtung Osten: Im Zu- und Ausfahrtbereich der Haltestelle stehen ÖB-Masten zu nah am Bord. Eine Buslinie schwenkt vom nördlichen (?) Petzolddamm kommend in die östliche August-Krogmann-Straße ein und muss für eine barrierefreie Anfahrt der Haltestelle über die Nebenflächen streichen können. Hierzu ist das Sonderbord im hinteren Haltestellenbereich in 16 cm Höhe auszuführen. Im Bereich der vorderen beiden Türen ist eine Ansiehtöhe von 18 cm zu realisieren. Weitere Anmerkungen siehe unter Lageplan 2: Es lässt sich nicht erkennen, wo der ÖB-Mast und wo das VZ 224 angeordnet ist. Der ÖB-Mast darf nicht zu nah am Bord stehen, da er sonst von den Bussen (u.a. vom vorderen Spiegel) touchiert wird. Auch dieser ÖB-Mast muss an anderer Stelle eingeplant werden.

Eine weitere im Bestand vorhandene Haltestelle im östlichen Petzolddamm vor der LSA ist in die Planung nicht aufgenommen worden. Zwar ist die Bucht und der geänderte Bordverlauf verzeichnet, ein vorhandener FGU ist hingegen in der Planung nicht dargestellt. Dieser muss nachgetragen und eine Lösung für den Standort gesucht werden, falls dieser entfällt.

Busse, die hier aus der Bucht kommen, müssen sich vor den haltenden IV setzen und nach links in die August-Krogmann-Straße abbiegen können. Eine zurückgezogene Haltelinie ist hier einzuplanen.

Die ÖB-Maste werden verschoben.  
Eine Einfahrt in die Haltestelle parallel zum Bord ist über den Knoten problemlos möglich.

Auf Grundlage der erweiterten Vermessung wurde diese Haltestelle lediglich geringfügig angepasst. Die Anpassung hat keine negative Auswirkung auf die fahrdynamischen Möglichkeiten.

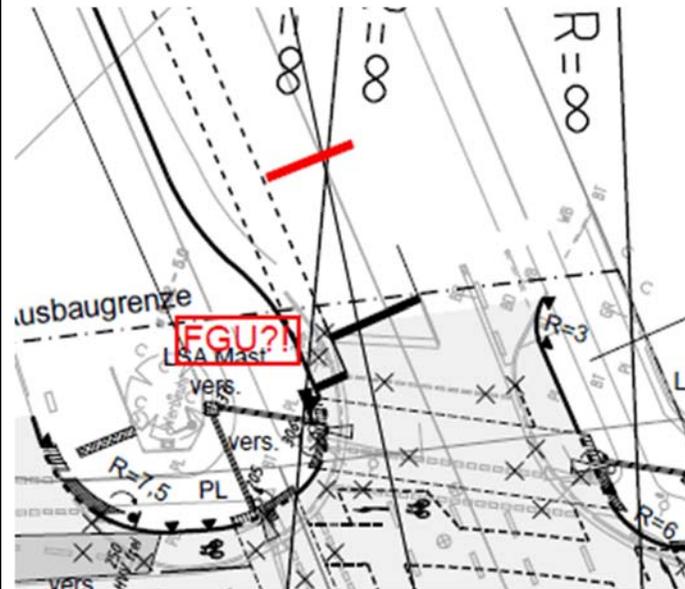
Ein FGU wird vorgesehen.

Die zurückgezogene Haltelinie wird wie im Bestand vorgesehen. Die Haltelinie des Radverkehrs muss allerdings direkt am Knoten markiert werden.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 15



### Lageplan Blatt 6:

Wie im Erläuterungstext beschrieben, wurden die Fahrbahnrandhaltestellen kürzlich saniert. Der Bestand wird beibehalten.

### Lageplan Blatt 7:

Haltestelle Richtung Norden: Der FGU ist im Abstand von 1,5 m zum H-Mast und 2,0 m zwischen Dach-Bord einzuplanen. Ein Standort so weit vom Zustieg in den Bus ist nicht fahrgastfreundlich. Im Hinblick auf die im Haltestellenbereich befindliche Einmündung ist die Haltestelle derart zu positionieren, dass sich auf der gesamten Haltelänge des Busses ein durchgehendes Sonderbord von 18 cm Höhe anbringen lässt.

Eine Anpassung der Haltestelle in südlicher Fahrtrichtung ist notwendig, um den vorgesehenen Straßenquerschnitt umsetzen zu können. Das Haltestellenkap wird zurückgebaut und die Haltestelle geringfügig nach Norden verschoben. So ist die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle möglich.

Der FGU wird verschoben. Siehe auch Stellungnahme 213 von Wall.

Die Haltestelle wurde so angepasst, dass der Sonderbord auf 19,0 m Länge vorgesehen werden kann.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 16

			<p>Haltestelle Richtung Süden: Der ÖB-Mast im Zufahrtbereich steht sehr nah am Bord. Wir bitten um Prüfung des Abstandes im Hinblick auf ein mögliches Überstreichen von heranfahrenden Linienbussen und eventuell erforderliche Anpassung.</p> <p><u>Lageplan Blatt 8:</u> Die Haltestellen wurden im Rahmen der Erschließung "Farmsen-Berne 36" geplant. Ggf. wäre darauf hinzuweisen, dass der Abstand zwischen FGU und Auffindestreifen 60 bis 90 cm beträgt.</p> <p>Für die LSA-Programmplanung bitten wir, die Kollegen unter <a href="mailto:lichtsignalanlagen@hochbahn.de">lichtsignalanlagen@hochbahn.de</a> mit einzubinden.</p> <p>Bitte beachten Sie zu den Standorten der FGU auch die Stellungnahme der Wall GmbH.</p> <p>Im Sinne eine wirtschaftlichen und qualitativ hochwertigen ÖPNVs, bitten wir um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.</p>	<p>Da es sich bei dem ÖB-Mast um einen Kombi-Mast mit der hier vorgesehenen LSA handelt, steht der Mast im vorgeschriebenen Abstand eines LSA-Masts zum Bord.</p> <p>Betrifft die Erschließungsplanung.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
2.12	211 Mail vom 14.01.2019	Hamburger Verkehrsverbund GmbH Steindamm 94 20099 Hamburg	<p>Gemeinsam mit unserem Partnerverkehrsunternehmen HOCHBAHN haben wir eine Stellungnahme abgestimmt, die Sie hierunter finden.</p> <p>Im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrsangebotes bitte ich um weitest gehende Berücksichtigung der enthaltenen Hinweise und stehe bei Rückfragen gern zur Verfügung.</p>	<p>Siehe Stellungnahme 210 Wird zur Kenntnis genommen.</p>
2.13	212 Mail vom 27.12.2018	Ströer Deutsche Städte Medien GmbH Niederlassung Hamburg Kehrwieder 8-9 20457 Hamburg	<p>Im überplanten Bereich befinden sich folgende (nicht betroffene) Werbeträger der Firma Ströer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Litfaßsäule Karlshöhe / Mandelweg</li> <li>• Uhr Karlshöhe / Pezolddamm</li> <li>• City-Light-Säule August-Krogmann-Straße Pezolddamm 126</li> <li>• City-Light-Säule August-Krogmann-Straße / Neusurenland 96.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
2.14	213 Mail vom 09.01.2018	Wall GmbH Niederlassung Hamburg Grusonstraße 48	<p><b>Blatt 2.</b> <b>1. FGU12115 Hst. Waldingstraße, Farmsener Weg, ggü. HausNr. 50a, Fahrtrichtung Rolfinckstraße</b></p>	<p>FGU wird eingeplant.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 17

		<p><a href="#">22113 Hamburg</a></p>	<p>Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein 2700 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe Dach/Bord ca. 1,50 m H-Mast/WT ca. 1,50 m</p> <p><b>2. FGU12114 Hst. Waldingstraße, Farmsener Weg, Nähe HausNr. 54, Fahrtrichtung Karlshöhe</b> Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger ein 2700 x 1300 mm mit 2 x 80er Seitenscheiben Wir geben allerdings zu bedenken, dass die Wurzeln der angrenzenden Bäume evtl. ein Einbringen der Streifenfundamente unmöglich machen könnten.</p> <p><b>Blatt 3.</b> <b>1. FGU12100 Hst. Grootmoor, Karlshöhe, vor HausNr. 120, Fahrtrichtung Farmsener Weg</b> FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe <u>Laut Planung FGU bleibt stehen.</u></p> <p><b>2. FGU12101 Hst. Grootmoor, Karlshöhe, vor HausNr. 113, Fahrtrichtung August-Krogmann-Straße</b> FGU mit Werbeträger 2700 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe <u>Laut Planung FGU bleibt stehen.</u> Wir bitten darum, dass in beide Richtungen im Abstand von 1,50 m keine festen Einbauten (<b>ÖB</b>) erfolgen sollen. Diesen Platz brauchen wir für Plakatierung, Service- und Reparaturarbeiten.</p> <p><b>Blatt 4.</b> <b>1. FGU12513 Hst. Gut Karlshöhe, Karlshöhe, Nähe HausNr. 55b, Fahrtrichtung Farmsener Weg</b> FGU ohne Werbeträger 4000 x 1550 mit 2 x 80er Seitenscheiben Mit der geplanten Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir nicht einverstanden. Aufgrund der hohen Investitionskosten bitten wir auf die geringfügige Versetzung zu verzichten. Auch geben wir zu bedenken, dass die Wurzeln der angrenzenden Bäume evtl. ein Einbringen der Streifenfundamente unmöglich machen könnten.</p>	<p>FGU wird eingeplant, unter Vorbehalt.</p> <p>Hinweis zu Einbauten wird berücksichtigt, ÖB wird geringfügig verschoben.</p> <p>Um auf die Versetzung des FGU zu verzichten, kann lediglich das Einstiegsfeld angepasst werden. Diese könnte dann lediglich an die Vorderkante des FGU anbinden. Im weiteren Verlauf wird mit Hochbahn abgestimmt, welche Lösungsmöglichkeit umgesetzt werden kann.</p>
--	--	--------------------------------------	--	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 18

		<p><b>2. FGU12514 Hst. Gut Karlshöhe, Karlshöhe, vor HausNr. 53d, Fahrtrichtung August-Krogmann-Straße</b> FGU mit Werbeträger 2700 x 1550 mm mit 60er Seitenscheibe <u>Laut Planung FGU bleibt stehen.</u></p> <p><b>Blatt 5.</b> <b>1. FGU12102 Hst. Karlshöhe, August-Krogmann-Straße, vor HausNr. 205, Fahrtrichtung Neusurenland</b> Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein. 40000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe</p> <p><b>2. FGU12209 Hst. Karlshöhe, Pezolddamm, ggü. HausNr. 136, Fahrtrichtung Karlshöhe</b> FGU mit Werbeträger 2700 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe <u>Bitte Planung anpassen, soll stehen bleiben.</u></p> <p><b>3. SIA zu FGU12124 Karlshöhe ggü. HausNr. 5</b> Mit der SIA Versetzung sind wir einverstanden. Die Platzierung der SIA muss an die neue Bordsteinkante angepasst werden, Abstand WT/Bordstein ca.0,65 m.</p> <p><b>4. Ein neuer Fahrgastunterstand wird noch nicht geplant (Prüfung erfolgt durch HHA).</b></p> <p><b>Blatt 6.</b> <b>1. FGU12127_1 Hst. Stuhtsweg, August-Krogmann-Straße, vor HausNr. 170, Fahrtrichtung Karlshöhe</b> FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm ohne Seitenscheibe <u>Bitte Planung anpassen, soll stehen bleiben.</u></p> <p><b>2. FGU12126_1 Hst. Stuhtsweg, August-Krogmann-Straße, ggü. HausNr. 164, Fahrtrichtung Neusurenland</b> FGU mit Werbeträger 2700 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe</p>	<p>FGU wird eingeplant.</p> <p>Auf Grundlage der erweiterten Vermessung wurde der Haltestellenbereich hier überplant. Der FGU wird lediglich an die Gehweghinterkante (außerhalb des Wurzelbereichs) versetzt.</p> <p>Abstand wird angepasst.</p> <p>(hier ist der FGU in nördl. Fahrtrichtung gemeint)</p> <p>Hier handelt es sich um die 2016 erneuerte Haltestelle. Diese wird in die Planung übernommen.</p> <p>Eine Anpassung der Haltestelle ist notwendig, um den vorgesehenen Querschnitt umsetzen zu können.</p>
--	--	--	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 19

		<p><u>Bitte Planung anpassen, soll stehen bleiben.</u></p> <p><b>Blatt 7.</b>  <b>1. FGU12125 Hst. Neusurenland, August-Krogmann-Straße, vor HausNr. 130, Fahrtrichtung Karlshöhe</b>                  Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher am neuen Abfahrtsbereich ein.                  Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                  40000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe</p> <p><b>2. FGU12128 Hst. Neusurenland, August-Krogmann-Straße, vor HausNr. 127, Fahrtrichtung Feldschmiede</b>                  FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe  <u>Laut Planung FGU bleibt stehen.</u></p> <p><b>3. SIA zu FGU12103 August-Krogmann-Straße vor HausNr. 148</b>                  Mit der SIA Versetzung sind wir einverstanden. Die Platzierung der SIA muss an die neue Bordsteinkante angepasst werden, Abstand WT/Radweg ca.0,25 m.</p> <p><b>Blatt 8.</b>  <b>1. Hst. Pflegezentrum Farmsen - Baumaßnahme „Erschließung B-Plan Farmsen-Berne 36“</b></p> <p><b>2. FGU12123 Hst. Berufsförderungswerk Hamburg, August-Krogmann-Straße, ggü. HausNr. 59, Fahrtrichtung Karlshöhe</b>                  Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher am neuen Abfahrtsbereich ein.                  Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.                  40000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe                  Dach/Bord ca. 1,50 m                  H-Mast/WT ca. 1,50 m</p>	<p>Siehe auch Stellungnahme 101 (GF/PB) und 210 (Hamburger Hochbahn).</p> <p>FGU wird näher an den Abfahrtsbereich verschoben.</p> <p>Abstand wird angepasst.</p> <p>Abstand wird angepasst.</p>
--	--	--	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 20

			<p><b>3. FGU12130 Hst. Berufsförderungswerk Hamburg, August-Krogmann-Straße, ggü. HausNr. 59, Fahrtrichtung Feldschmiede</b>                  FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe  <u>Laut Planung FGU bleibt stehen.</u></p> <p><b>Blatt 9.</b>  <b>SIA zu FGU12329 August-Krogmann-Straße ggü. HausNr. 38, Fahrtrichtung Am Luisenhof</b>                  Mit der SIA Versetzung sind wir einverstanden. Die Platzierung der SIA muss an die neue Bordsteinkante angepasst werden, Abstand WT/Bordstein ca.1,00 m.</p> <p>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.</p>	<p>Abstand wird angepasst.</p>
2.15	<p>214                  Mail vom                  16.01.2019</p>	<p>Behörde für Umwelt                  und Energie Hamburg                  Amt Wasser, Abwasser                  und Geologie                  W 13 - Wasserwirtschaft                  Neuenfelder Straße 19                  21109 Hamburg</p>	<p>Mit den derzeitigen Planungen zur Entwässerung und Regenwasserbehandlung ist BUE W13 (ehem. U13) weitgehend einverstanden. Die weitere Planung sollte in enger Abstimmung mit BUE-W13 (Wasserwirtschaft der BUE) und dem Bezirksamt Wandsbek (Wasserwirtschaft) erfolgen. Anbei unsere Anmerkungen zur bisherigen Planung (s. Erläuterungsbericht, Punkt 3.3.10):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwässerungsabschnitt 5 (Einzugsgebiet 5674 1007): Das Ergebnis, dass eine Behandlung des anfallenden Fahrbahnwassers nicht erforderlich sei, ist nicht nachvollziehbar. Bitte legen Sie dar, wie Sie zu der Bewertung kommen. Wir begrüßen aber, dass eine Behandlung des Straßenabwassers geplant ist.</li> <li>• Entwässerungsabschnitt 6 (Einzugsgebiet 5686 9011): Der Gutsteich ist ein Biotop nach §30 BNatSchG. Bitte beteiligen Sie bei der weiteren Planung</li> </ul>	<p>Siehe Machbarkeitsstudie_WRRL_112018                  „Auf Grund der Gewässereinstufung in den Gewässertyp G5 ist eine Behandlung des anfallenden Fahrbahnwassers nicht erforderlich. Allerdings wird im Ergebnis der Betrachtung im Zusammenhang mit der WRRL (Punkt 6) dringend der Einsatz von Behandlungsanlagen (Sedipipe mit Substratfilter) empfohlen.“ <u>Bewertung in Anlage 2, Seite 6</u></p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 21

			<p>die zuständige Naturschutzbehörde (Arten- und Biotopschutz, Herrn Langer, BUE N3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das EZG 56869036 ist in Ihrer Betrachtung nicht aufgeführt und sollte bei der weiteren Planung beachtet werden.</li> </ul>	<p>Nach Rücksprache zwischen Hamburgwasser und W13 ist EZG 56869036 an das südliche EZG umgeschlossen. Im Bericht wird dies jetzt erwähnt.</p>
2.16	<p>215 Mail vom 17.01.2019</p>	<p>Bezirksamt Wandsbek W/MR 32 – Management des öffentlichen Raumes – Wasserbehörde Schloßstraße 60 22041 Hamburg</p>	<p>Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich mehrerer Vorfluter. Im Zuge der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Entwässerung des gesamten Planungsabschnittes sind Seitens der Wasserwirtschaft die gewässerspezifischen Daten bereits genannt worden. Insofern wird in dieser Stellungnahme auf eine Wiederholung der Daten verzichtet.</p> <p>Zu Entwässerungsabschnitt 1 – 3 und 5 Um eine Vereinheitlichung der Anlagen zu erhalten und um die Schadstoffbelastung für die Gewässer so gering wie möglich zu halten, sollte in allen vier Entwässerungsabschnitten der gleiche Standard eingebaut werden, so dass auch in den Entwässerungsabschnitten 3 und 5 ein Substratfilter zum Einsatz kommt, auch wenn nach dem ermittelten Durchgangswerten dieser nicht zwingend erforderlich ist.</p> <p>Zu Entwässerungsabschnitt 4 und 6: Die Wasserbehörde begrüßt den Einsatz von Retentionsbodenfiltern, da diese hier die bestmögliche Reinigungsmethode darstellen. Die Planungen hierfür sind zeitlich so zu forcieren, dass, sollten die Bodenfilter nicht umsetzbar sein, entsprechende Alternativen geplant werden können.</p> <p>Für den gesamten Planungsabschnitt gilt die Forderung, die Ableitung auf 10,0 l/s*ha zu drosseln.</p>	<p>Die gewässerspezifischen Daten liegen vor.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Erfahrungen mit Substratfiltern ist zum jetzigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass diese Anlagen im gesamten Streckenverlauf nicht verbaut werden.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
2.17	<p>216 Mail vom 17.01.2019</p>	<p>Handelskammer Hamburg</p>	<p>Nach eingehender Prüfung der bereitgestellten Unterlagen, haben wir keine Anregungen oder Bedenken zur vorgelegten Planung für den Farmsener Weg, die Karlshöhe und die August-Krogmann-Straße.</p>	<p>Keine Erwiderung erforderlich.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 22

		Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV Adolphsplatz 1 20457 Hamburg		
2.18	217 Mail vom 21.01.2019	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg Paul-Stritter-Weg 1 22297 Hamburg	<p>Generell: Die Anzahl der Stellplätze für schwerbehinderte Menschen ist wesentlich zu niedrig. Nach den Vorgaben der ReStra/H BVA sind mindestens sieben Stellplätze einzurichten (3%-Regel)</p> <p>Blatt 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei den Holzpfeosten als Gehwegbegrenzung muss eine kontrastreiche Gestaltung vorhanden sein.</li> <li>- Einmündungen „Am Jagen“: die Gehwegüberfahrten müssen mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern versehen werden.</li> </ul> <p>Blatt 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestelle Waldingstraße Ost: Der FgU sollte generell in Fahrtrichtung verlegt werden. Derzeit besteht die Gefahr, dass er sich mit dem Einstiegsbereich für mobilitätsbehinderte Menschen an der zweiten Bustür überlagert. Dabei muss ein Abstand von mind. 0,6 m zum Auffindestreifen gewahrt bleiben.</li> <li>- Bushaltestelle Waldingstraße West: Der FgU steht quer zur Gehbahn neben dem Gehweg, also muss auch an der Rückseite des FgU für einen ausreichenden Kontrast gesorgt werden.</li> </ul> <p>Blatt 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestellen (beide Richtungen): Die FgU sollten generell in Fahrtrichtung verlegt werden. Derzeit besteht die Gefahr, dass sie sich mit dem Einstiegsbereich für mobilitätsbehinderte Menschen an der zweiten Bustür überlagern. Dabei muss ein Abstand von mind. 0,6 m zum Auffindestreifen gewahrt bleiben.</li> </ul>	<p>Insgesamt 6 barrierefreie Stellplätze wurden ab Thomas-Mann-Straße eingefügt. Weiterer Bedarf ist im Umfeld nicht bekannt. Die Stellplätze wurden daher in regelmäßigen Abständen eingeordnet.</p> <p>Holzpfeosten sind im Bestand enthalten. Sollten neue Holzpfeosten vorgesehen werden, wird der Hinweis berücksichtigt.</p> <p>Die Zufahrten „Am Jagen“ werden nach ReStra (EFA, Punkt 3.3.6.1, Bild 12) mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ausgestattet.</p> <p>Die Haltestelle Waldingstraße wurde in der Gesamtheit überplant. Der Hinweis wird bei der Gestaltung eingehalten.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Geringfügige Verschiebungen von bestehenden FGU werden abgelehnt (siehe hierzu auch Begründung in Stellungnahme 213, seitens Wall GmbH). Es besteht die Gefahr, dass Verschiebungen aufgrund der Baumwurzeln nicht möglich sind.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 23

		<p>Blatt 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gehwegüberfahrt zu den Hsnrn. 48 – 52 ist stark frequentiert und muss mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern versehen werden.</li> </ul> <p>Blatt 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestelle Petzolddamm: der FgU liegt an der inneren Leitlinie. Daher muss hier eine taktile Warnung (Noppen- oder Kleinpflasterstreifen) davor eingerichtet werden,</li> </ul> <p>Blatt 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gehwegüberfahrten an den Straßen Hagebökenholt, Wegelstück, Aspersort und Stuhtsweg müssen mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern versehen werden.</li> <li>- Der Aufbau, die Lage und die Zuwegungen der Bushaltestelle Stuhtsweg sind in beiden Richtungen unklar. Lt. EB sollen Dämme und Bäume erhalten bleiben, die Erreichbarkeit der Haltestellen wird nicht deutlich.</li> </ul> <p>Aufgrund der komplexen Situation u.a. der Bodenindikatoren bitten wir dringend darum, dass der BSVH bzw. das „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ in die weitere Detailplanung einbezogen wird.</p> <p>Blatt 6+7:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ab ca. 2+350 bis ca. 2+800 liegt eine Nebenfahrbahn mit Mischverkehr vor (Rad-/Gehweg, Anliegerverkehr bis 2,8 t) Dieser Bereich sollte unbedingt als verkehrsberuhigter Bereich lt. StVO (Zeichen 325) eingerichtet werden, um Gefährdungen des Fußgängerverkehrs möglichst zu minimieren.</li> </ul> <p>Blatt 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestelle Neusurenland Ost: Der FgU liegt an der inneren Leitlinie. Daher muss hier eine taktile Warnung (Noppen- oder Kleinpflasterstreifen) davor eingerichtet werden</li> </ul>	<p>Die Zufahrt zu den Haus-nr. 48-52 wird nach ReStra (EFA, Punkt 3.3.6.1, Bild 12) mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ausgestattet.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Zufahrten werden nach ReStra (EFA, Punkt 3.3.6.1, Bild 12) mit nicht kontrastierenden Richtungsfeldern ausgestattet.</p> <p>Die Haltestelle Stuhtsweg wurde 2016 bereits saniert und soll im Grunde erhalten bleiben. Es wird eine Nachvermessung durchgeführt, im Nachgang wird die Haltestelle noch einmal überarbeitet.</p> <p>Die Bitte wird berücksichtigt.</p> <p>Eine Auslegung als verkehrsberuhigter Bereich wird in den folgenden Planungsschritten mit der Polizei abgeklärt.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 24

			<p>Blatt 8:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestelle Feldschmiede West: Der FgU liegt an der inneren Leitlinie. Daher muss hier eine taktile Warnung (Noppen- oder Kleinpflasterstreifen) davor eingerichtet werden.</li> </ul>	Hinweis wird berücksichtigt.
2.19	<p>218 Mail vom 18.01.2019</p>	<p>Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung Referat Städtebau und Baukultur Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg</p>	<p>Die folgenden Punkte finden Sie auf den Planausschnitten in der Anlage.</p> <p>Anlage 1.1:</p> <p>Pkt. 1: Bodenindikator fluchtgerecht Pkt. 2: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie, Bord-Versatz gegenüber Fussweg am Übergang funktional und gestalterisch fragwürdig.</p> <p>Pkt. 3: Baumfällung hier nur durch Aufweitung des Radwegs verursacht, was verzichtbar erscheint. Baum kann erhalten werden! Pkt. 4: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie (Funktion und Gestaltung)</p> <p>Anlage 3.1:</p> <p>Pkt. 1: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie (Funktion und Gestaltung)</p> <p>Pkt. 2: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie (Funktion und Gestaltung)</p>	<p><b>Die mit Eintragungen versehenen Lagepläne sind dieser Stellungnahme als Anlage 2 beigelegt.</b></p> <p>Bodenindikatoren am Volksdorfer Weg werden angepasst. Die Aufstelltasche für indirekte Linksabbieger in Richtung Volksdorfer Weg stellt eine Standardlösung dar und bleibt in ihrer Form erhalten.</p> <p>Nach Überarbeitung der Planung wird zwischen Volksdorfer Weg und Eckloßberg auf der Südseite ein Radfahrstreifen anstelle des Radweges vorgesehen. Die Baumfällung wird um 2 Bäume ausgeweitet, die Linienführung für Radfahrer wird flüssiger.</p> <p>Am Knoten Grootmoor wird nach Überarbeitung eine Berliner Lösung bzw. ein Radfahrstreifen ab Carsten-Reimers-Ring aus südlicher Richtung vorgesehen. Die Anpassung des Radwegeverlaufs an der Aufleitung der Südrichtung würde aufgrund der Nähe zum Wurzelbereich nach kürzester Zeit Verwerfungen in den Radwegplatten nach sich ziehen.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 25

		<p>Anlage 3.2.:</p> <p>Pkt. 1: Baumfällung könnte durch geringfügige Verlagerung und Reduzierung der Fahrspuren vermieden werden. 2,25 m sind für den Radweg das Idealmaß, das aber weniger Meter weiter ohnehin nicht mehr eingehalten wird. 3,73 m Breite sind für den Längsparkstreifen sehr großzügig.</p> <p>Pkt. 2: Der Einbau einer Verkehrsinsel erscheint angesichts der überschaubaren Gesamtbreite der Straße verzichtbar. Es wird hier Fläche verschent, die auf der Straßenseite durch Fällung von zwei Bäumen gewonnen werden muss.</p> <p>Pkt. 3: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie (Funktion und Gestaltung)</p> <p>Anlage 4.1:</p> <p>Pkt. 1: Verlauf Radweg in flüssigerer Linie (Funktion und Gestaltung)</p> <p>Anlage 7.1:</p> <p>Pkt. 1: Verlauf des Radwegs umwegig und in zu engen Kurven. Könnte er nicht an den Fahrbahnrand verlagert werden?</p> <p>Pkt. 2: Bodenindikator in durchgehender Linie und einheitlicher Breite</p> <p>Pkt. 3: Bodenindikator in durchgehender Linie und einheitlicher Breite. Signalstreifen korrespondieren nicht mit Radwegverlauf.</p> <p>Anlage 10.1:</p> <p>Pkt. 1: Bezug des Bodenindikators fragwürdig</p>	<p>Eine generelle Anpassung des Querschnittes am Knoten Carsten-Reimers-Ring zum Schutz der Bäume wird umgesetzt.</p> <p>Bei dem 3,73 m breiten Streifen auf der Westseite der Fahrbahn handelt es sich um einen Grünstreifen (keine Parkstände), der so auch bereits im Bestand existiert.</p> <p>Auf die Mittelinsel im Knoten wird verzichtet, die Knotengestaltung wird in großem Umfang angepasst.</p> <p>Die Anpassung des Radwegeverlaufs würde aufgrund der Nähe zum Wurzelbereich nach kürzester Zeit Verwerfungen in den Radwegplatten nach sich ziehen.</p> <p>Der Radweg wird im Bereich des Knotens Thomas-Mann-Straße in flüssigerer Linie geführt.</p> <p>Verlegung des Radweges im Zuge der Straße Neusurenland näher an den Knoten wird, in anderer Form als hier dargestellt, umgesetzt.</p> <p>Nach ReStra (Wissensdokument zu den R-Dokumenten, Seite 189) sind Bodenindikatoren bei Kreuzung eines Radweges in unterschiedlicher Breite auszuführen. Die Durchgängigkeit der Linien im Knoten wird angepasst.</p> <p>Auf Grundlage der erweiterten Vermessung wurde der Knoten Pezoldamm grundlegend überarbeitet.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 26

			<p>Pkt. 2: Bodenindikator in einheitlicher Breite, nach Möglichkeit ohne quadratische Platte im Schnittpunkt der Streifen. Thema: Flickschusterei vermeiden                  Pkt. 3: wie vor.                  Pkt. 4: wie vor.</p> <p>Zum Erläuterungsbericht:                  Zu 3.3.6. Entwurfs- und bautechnische Einzelheiten                  In den Parkbuchten ist ein Belag aus Wabensteinen vorgesehen. Je nach Produkt kann dies ein tendenziell schäbiges „Baumarkt“-Straßenbild erzeugen. Wir empfehlen daher den Einsatz einer wassergebundenen Decke oder eines Kiesstreifens.</p> <p>Zu 3.3.8. Öffentliche Beleuchtung                  Die Abstände der Lichtmasten sollen von aktuell 60 auf 30 Meter reduziert werden. In Hinsicht auf die Themen Lichtverschmutzung, Energieeinsparung, Wirtschaftlichkeit und Übermöblierung des öffentlichen Raums sollte nochmals überprüft werden, ob ein Abstand von 45 Metern nicht bereits ausreichen könnte.</p>	<p>Die Hinweise bezüglich der Bodenindikatoren wurden hierbei berücksichtigt.                  In Form und Ausführung der Bodenindikatoren wird allerdings weiterhin nach ReStra verfahren.</p> <p>Nach ReStra (M FP, Punkt 6.5) sind Parkflächen in Hamburg standardgemäß mit grauen Wabensteinen aus Beton herzustellen.</p> <p>Die öffentliche Beleuchtung wird seitens der Abteilung Planung – B1 HHVA überarbeitet (siehe hierzu Stellungnahme 221a)</p>
<p>2.20</p>	<p>219                  Schreiben vom                  25.01.2019</p>	<p>Verkehrsdirektion                  VD 51 – Zentrale Straßenverkehrsbehörde                  PK 35, 36, 38</p>	<p><u>Allgemeines:</u>                  In dem Straßenzug Farmsener Weg / Karlshöhe / August-Krogmann-Straße besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Diese wird auch nach der Grundinstandsetzung und dem regelkonformen Bau von Radverkehrsanlagen nicht wieder angeordnet.                  In Bereichen der Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind sämtliche Radwegfragmente in den Nebenflächen zurück zu bauen.                  Die gegebenenfalls noch vorhandenen Verkehrszeichen zu Radwegebenutzungspflicht (VZ 237, 240, 241) sind spätestens im Zuge der Baumaßnahmen zu entfernen.</p> <p>Die VD 52 als zuständige Straßenverkehrsbehörde für lichtzeichengeregelte Knoten und Einmündungen, kann zu der vorliegenden Planung im LZA - Bereich erst nach Prüfung der LZA-Lagepläne und Schaltunterlagen, eine konkrete Aussage machen.</p>	<p>Hinweise werden berücksichtigt.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 27

		<p>Mögliche Fahrbahnrandbeschränkungen sind für den gesamten Planungsabschnitt mit den örtlich zuständigen Polizeikommissariaten bilateral abzustimmen.</p> <p>Im Erläuterungsbericht gibt es bereits deutliche Hinweise und Erläuterungen zu der Wahl der Radverkehrsführung und entsprechender Auswirkungen. Diese sind größtenteils auch nachvollziehbar. Gleichwohl weist die Polizei darauf hin, dass durch die vorgelegte Planung keine stetige und intuitive Führung des Radverkehrs entsteht.</p> <p>Dennoch wird die vorgesehene Planung als kombinierte Lösung der vorgeschlagenen Radverkehrslösungen grundsätzlich befürwortet. Allerdings ist eine besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich der Radfahrerführung an Knotenpunkten geboten, da sich hier die meisten Unfälle zum Nachteil von Radfahrern - in der Regel durch Abbiegeunfälle - ereignen. Die gesamte Strecke stellt einen An- und Abmarschweg für die Schulen Gymnasium Grootmoor, Irena-Sendler-Schule und Grundschule Karlshöhe dar.</p> <p>Bei der Darstellung auf einigen Plänen wird nicht immer deutlich, ob Radfahrstreifen mit einem Dickstrich abmarkiert sind.</p> <p>Zu den Änderungen an der wegweisenden Beschilderung und deren Standorten ist eine gesonderte Stellungnahme der Verkehrsdirektion 513 einzuholen.</p> <p><u>Anmerkungen zu den Plänen:</u>                  Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-01 - Blatt: 1 / 9                  Die Markierung der Radverkehrsführung von der Rolfinckstraße kommend ist über den Knotenpunkt anzupassen.                  Die Radfahrstreifen (RFS) zwischen der Saseler Chaussee und dem Volksdorfer Weg sind als Dickstrich zu markieren.</p>	<p>Die Abmarkierung des Radfahrstreifens wird grundsätzlich vorschriftsgemäß mit Dickstrich vorgesehen.</p> <p>Es ist eine wegweisende Beschilderung am Knoten Farmsener Weg/ Volksdorfer Weg vorhanden. Diese wird, mitsamt des ÖB-Mastes an dem sie befestigt ist, lediglich geringfügig versetzt.</p> <p>Hierbei handelt es sich lediglich um die übernommene Darstellung der bereits umgesetzten Knotenplanung des Projekts „Maßnahmenpaket Rolfinckstraße“. Die Strichart wird nach Möglichkeit angepasst.                  Es handelt sich um eine 025er Strich-Markierung.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 28

		<p>Jeweils im vorderen Bereich der Linksabbiegefahrstreifen für den Individualverkehr sind die RFS zu unterbrechen (Dickstrichkette), um ein direktes Linksabbiegen der Radfahrer/innen zu ermöglichen.</p> <p>Die Linksabbiegetasche für Radfahrende in Richtung Volksdorfer Weg ist mit einer Haltlinie zu versehen. Das R-Signal muss so eingedreht werden, dass es für den Fahrverkehr (geradeaus) nicht erkennbar ist.</p> <p>Der Auslauf des Schutzstreifens vor Hausnummer 2 ist mit Fahrradpiktogramm zu versehen.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-02 - Blatt: 2 / 9 Stat. 0+653 Es ist nicht ersichtlich, ob haltende (Gelenk-)Busse in Richtung Süden die Fußgängerlichtsignalanlage gegebenenfalls überstauen.</p> <p>Fahrgäste, welche aus dem Bus steigen, würden direkt auf den Radweg treten, was grundsätzlich zu Konflikten führt.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-03 - Blatt: 3 / 9 Ergänzung durch PK 36 – Die Einmündung zur Straße Am Stühm - Nord ist lediglich in der Breite einer Auffahrt angelegt und mit einer Aufpflasterung im Bereich der Einmündung versehen. Zur Herstellung eines zeitgerechten Sichtkontaktes zwischen rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern wird eine rechtzeitige Aufweitung der Fahrbahn zum Zwecke der Herstellung eines Radfahrstreifens als „Berliner Lösung“ für Radfahrer im Einmündungsbereich gefordert.</p> <p>Ergänzung durch PK 36 – In der Unfallstatistik wird die Kreuzung Grootmoor / Karlshöhe als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen. Zwei Verkehrsunfälle mit Radfahrern haben sich an diesem Knoten ereignet. In beiden Fällen handelte es sich um Rechtsabbiegeunfälle, die durch rechts abbiegende Kfz – Fahrer mit geradeaus fahrenden Radfahrern entstanden sind. Diese Kreuzung wird besonders stark von Schülern des Gymnasiums Grootmoor frequentiert. Deshalb wird die in der Planung vorgesehene "Berliner Lösung" befürwortet. Allerdings ist aus unserer Sicht die Ableitung des Radweges auf die Fahrbahn zu kurz angelegt. Damit wird der rechtzeitige Sichtkontakt</p>	<p>Hinweis wird umgesetzt.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Nach Überarbeitung der Planung wird der Radfahrstreifen hier fortgeführt.</p> <p>Der Haltestellenbereich wurde überarbeitet. Eine Überlagerung von Wartefläche und Radweg sowie Furt der F-LSA und Aufstellfläche des Busses liegen nicht mehr vor.</p> <p>Bei dieser „Einmündung“ handelt es sich bereits im Bestand um eine Zufahrt mit abgesenktem Bord. Dieser Zustand soll beibehalten werden. Da der Radfahrer auf dem Radweg unmittelbar neben der Fahrbahn geführt wird, ist ein frühzeitiger Sichtkontakt gegeben. Eine Umgestaltung würde Baumfällungen nach sich ziehen.</p> <p>Nach Überarbeitung der Planung liegt hier in südlicher Fahrtrichtung eine Berliner Lösung und in nördlicher Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen vor. In Südrichtung werden die Radfahrer auch auf dem Radweg vor der Berliner Lösung unmittelbar neben der Fahrbahn geführt. Ein frühzeitiger Sichtkontakt ist gegeben.</p> <p>Ableitung bei Haus-Nr. 119 wird umgesetzt.</p>
--	--	---	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 29

		<p>zwischen Kraftfahrzeugführern und Radfahrern nicht erreicht. Wir empfehlen eine Ableitung bereits in Höhe der Karlshöhe Nr. 119.</p> <p>Auf der gegenüberliegenden östlichen Seite des Knotens wurde gänzlich auf eine Ableitung des Radweges auf die Fahrbahn verzichtet. Diese ist allerdings aus Sicht des PK 36 umso mehr erforderlich, als hier erhebliche Sichtbehinderungen vorhanden sind. Im Rahmen einer Verkehrsschau vor Ort wurde festgestellt, dass Radfahrer in Fahrtrichtung Norden durch den Fahrzeugverkehr erst viel zu spät wahrgenommen werden können, da sich vor der Einmündung Grootmoor ein hoher Erdwall mit Baumbewuchs zwischen Fahrbahn und Radweg befindet. Auch hier ist eine rechtzeitige Ableitung des Radweges auf die Fahrbahn etwa in Höhe Karlshöhe ggü. Hausnummer 115 erforderlich.</p> <p>Auf der westlichen Seite ist das Ende des Radfahrstreifens „offen“ zur Fahrbahn zu gestalten, um den Radfahrenden eine Weiterfahrt auf der Straße zu ermöglichen.</p> <p>Ergänzung durch PK 36 – Der Einmündungsbereich Karlshöhe /Stühmtwiete ist ebenfalls durch einen Erdwall mit Baumbewuchs gekennzeichnet. Die Führer rechtsabbiegender Fahrzeuge können langsam fahrende Radfahrer erst kurz vor der Aufpflasterung erkennen. Schnell fahrende Radfahrer können nur durch langsames Hineintasten in den Einmündungsbereich erkannt werden. Eine Ableitung vom Radweg in Höhe Karlshöhe ggü. Hausnummer 105 ist dringend erforderlich. Ansonsten gilt das Gleiche wie im Bereich der Einmündung Karlshöhe / östlicher Grootmoor beschrieben.</p> <p>Ergänzung durch PK 36 – Der ebenfalls als "Berliner Lösung" geplante Einmündungsbereich Karlshöhe /Carsten-Reimers-Ring wird befürwortet. Allerdings ist die Ableitung des Radweges vor der Einmündung Carsten-Reimers-Ring zu kurz geraten. Eine Ableitung bereits in Höhe der Karlshöhe ggü. Hausnummer 93 ist erforderlich.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-04 - Blatt: 4 / 9</p> <p>Karlshöhe / Bucheckerweg, Ergänzung durch PK 36 – Zur Herstellung eines rechtzeitigen Sichtkontaktes zwischen den Kraftfahrzeugführern und den Radfahrern wird eine rechtzeitige Aufweitung der Fahrbahn zum Zwecke der Herstellung einer Ableitung im Rahmen einer „Berliner Lösung“ für Radfahrer im Einmündungsbereich gefordert.</p>	<p>(Fällung einer Holländischen Linde [PfJ 1958; Krone d=12 m; Stamm u=192 cm])</p> <p>Ab Carsten-Reimers-Ring wird hier ein Radfahrstreifen geplant. Der Radverkehr wird somit auf der Fahrbahn und im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt.</p> <p>Weiche wird vorgesehen.</p> <p>Hier wird nach Überarbeitung ein Radfahrstreifen vorgesehen.</p> <p>Der Knoten wurde umfangreich überarbeitet. Die Ableitung auf den Radfahrstreifen erfolgt nun gegenüber von Hausnr. 93.</p> <p>Dies zieht in der Folge die Fällung einer Hainbuche (PfJ 1960; Krone d=12m; Stamm u=131cm) nach sich und sorgt für eine unstete Linienführung. Da es sich hier um eine „kleine Einmündung“ handelt, wird an der Lösung mittels Aufpflasterung festgehalten.</p>
--	--	--	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 30

		<p>In der Thomas-Mann-Straße ist zu prüfen, ob die Anlage bzw. Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) umsetzbar ist. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine entsprechende Begründung im Erläuterungsbericht erforderlich. Auf der nordöstlichen Seite ist das Ende des Radfahrstreifens ebenfalls „offen“ zu gestalten, um den Radfahrenden eine Weiterfahrt auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Hier ist noch ein Piktogramm zu markieren.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-05 - Blatt: 5 / 9 Knoten Karlshöhe / Pezolddamm / August-Krogmann-Straße Etwa in Höhe Hausnummer 1-5 muss der Radfahrstreifen für direkt links abbiegende Radfahrer/innen in Richtung Berne geöffnet werden (Dickstrichkette). Gleiches gilt für das Öffnen des Radfahrstreifens für direkt linksabbiegende Radfahrer in der Gegenrichtung aus der August-Krogmann-Straße in Richtung Bramfeld. Der Radfahrstreifen vor und hinter der Bushaltestelle in Richtung Wellingsbüttel muss auf jeweils zehn Metern als Schutzstreifen markiert werden. Die geplante Absenkung für die Berliner Lösungen im Pezolddamm West ist deutlich zu dicht an der Haltlinie, der Radfahrer sollte deutlich früher (mindestens 10 m vorher) auf die Fahrbahn geführt werden, um im Sichtbereich des Kraftfahrers zu sein. Hinsichtlich der Signalisierung, insbesondere des indirekt links abbiegenden Radverkehrs, wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil hingewiesen. Im Pezolddamm sind im Radfahrstreifen keinerlei Radfahrpiktogramme.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-06 - Blatt: 6 / 9 Etwa in Höhe 2+400 muss im Radfahrstreifen ein Piktogramm mit Pfeilmarkierung geradeaus links markiert werden. Der Radfahrstreifen vor und hinter der Bushaltestelle in Richtung Farmsen muss auf jeweils zehn Metern als Schutzstreifen markiert werden.</p>	<p>Die direkt im Einmündungsbereich befindliche Haltestelle macht hier die Markierung eines Schutzstreifens unmöglich. Ohne Schutzstreifen funktioniert ein ARAS allerdings nicht. Die Markierung eines ARAS wird demnach nicht vorgesehen. Das Ende des Radfahrstreifens wurde hier bereits in der vorliegenden Planung offen gestaltet. Piktogramm wird ergänzt.</p> <p>Hinweise werden umgesetzt.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Absenkung wird zurückgesetzt, der Radfahrstreifen wird verlängert und beginnt 10 m vor der Haltlinie des Kfz-Fahrstreifens. Der Knoten Pezolddamm wurde großzügig überarbeitet. Piktogramme wurden dabei ergänzt.</p> <p>Piktogramm wird ergänzt.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 31

			<p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-07 - Blatt: 7 / 9                  Kurz vor der Rokeshöhe muss im Radfahrstreifen ein Piktogramm mit Pfeilmarkierung geradeaus links markiert werden.                  Stat. 2+854 – Der Radfahrstreifen muss für direkt links abbiegende Radfahrer/innen in Richtung Neusurenland Ost geöffnet werden.                  Der Bereich Neusurenland 101-109 sollte in die Planung mit einbezogen werden, um in diesem Bereich für eine stetige, sichere Radverkehrsführung zu sorgen.                  Die Pfeilmarkierung für Linksabbieger in die Straße Neusurenland in der Kreuzungsmitte sind zu entfernen. Wie im Bestand kann ein Mittelkreuz markiert werden.</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-08 - Blatt: 8 / 9                  Keine Anmerkungen</p> <p>Zeichnungs-Nr.: 17/12068-04-09 - Blatt: 9 / 9                  Im Auslauf des Schutzstreifens in den MIV am Ende der Ausbaustrecke ist zusätzlich ein Fahrradpiktogramm zu markieren, um den Kraftfahrzeugführer/innen zu signalisieren, dass sie mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen haben.</p>	<p>Piktogramm wird ergänzt.</p> <p>Hinweis wird umgesetzt.</p> <p>Hier ist aufgrund der Schrägparkstände keine Möglichkeit zur Anpassung der Radverkehrsanlage auf kurzer Strecke gegeben. Ein Ausbau des östlichen Neusurenland ist Sache des Bezirks und nicht Teil der vorliegenden Planung.                  Die Pfeilmarkierung wird entfernt.</p> <p>Piktogramm wird ergänzt.</p>
2.21	220 Mail vom 19.02.2019	Bezirk Wandsbek W/MR 21-05	<p><b>Erläuterungsbericht:</b></p> <p><b>2 Vorhandener Zustand</b></p> <p>2.1 Allgemeines</p> <p>2.1.2 Verkehrsbelastung</p> <p>Anmerkung: Für die Vorauswahl der Führungsformen der Radverkehrsanlagen ist die werktägliche Spitzenstunde (nicht die tägliche Verkehrsstärke) maßgeblich.</p>	<p>Der Hinweis ist korrekt, jedoch in diesem Fall nicht relevant, da generell keine Verkehrszahlen zu Radfahrern vorliegen.</p>

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 32

		<p><b>3 Geplanter Zustand</b></p> <p>3.2 Planungsansatz</p> <p>3.2.2 <u>Vorzugsvariante - Querschnittsaufteilung</u></p> <p>Abschnitt 3: Farmsener Weg/ Karlshöhe bis Thomas-Mann-Straße</p> <p>Die Begründung, dass zwischen Eckloßberg und Grootmoor auf die Wiederherstellung der Parkstände verzichtet wird, ist nicht korrekt. Bei diesen Parkständen handelt es sich um Besucherparkstände, nicht um Parkstände für die Anlieger.</p> <p>3.2.3 <u>Vorzugsvariante - Detailbetrachtung Haltestellen</u></p> <p><u>Haltestelle Stuhtsweg</u></p> <p>Die Bestandssituation ist in diesem Bereich obsolet eine Nachvermessung ist erforderlich (siehe Anlage Blatt 6). Auf dieser Bestandsgrundlage muss eine neue Planung aufgestellt werden.</p> <p>3.3 Einzelheiten der Planung</p> <p>3.3.2 <u>Fuß- und Radverkehr</u></p> <p><u>Pezolddamm/ Karlshöhe/ August-Krogmann-Straße</u></p> <p>Sofern in Pezolddamm, östlich des Knotens, der vorhandene Radweg durch einen Radfahrstreifen ersetzt wird, muss dieser Bereich (Bushaltestelle, Nebenflächen) überplant werden. Hierfür ist eine Nachvermessung erforderlich. Es wird auch darauf hingewiesen, dass ein Nachweis der Anfahrbarkeit dieser Haltestelle mit Gelenkbus aus der Überliegerposition in der Buswendeanlage überprüft werden muss.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Parkstände können dennoch in dem vorhandenen Querschnitt in Verbindung mit der Vielzahl erhaltenswerter Bäume nicht wiederhergestellt werden.</p> <p>Eine Nachvermessung wurde eingearbeitet.</p> <p>Die Planung wurde hier anschließend überarbeitet.</p> <p>Eine Nachvermessung wurde eingearbeitet.</p> <p>Die Planung wurde anschließend gepasst, die Hinweise wurden hierbei berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 33

		<p>Des Weiteren bitten wir zu prüfen, ob für den Radverkehr aus Richtung Farmsen ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden kann.</p> <p><u>August-Krogmann-Straße von Neusurenland bis Haltestelle Pflegezentrum Farmsen</u> sowie von Haltestelle Feldschmiede bis Ende der Baustrecke Die Schutzstreifen sind mind. 1,80 m breit vorzusehen. Die erforderliche Mindestbreite der Gehwege von 2,65 m wird weitestgehend erreicht.</p> <p><u>Radwegfurten an den Einmündungen Grootmoor, Stühmtwiete, Bucheckerweg, Aspersort und Zobelweg</u> Es wird gebeten zu prüfen, ob die Radwegfurten zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit rot eingefärbt und zusätzlich mit Fahrradpiktogrammen vorgesehen werden können.</p> <p>Überfahrten Fahrbeziehungen gem. Bestand sind zu gewährleisten (s. Blatt 3 (3)). Markierung der Radfahrstreifen ist zu unterbrechen.</p> <p>3.3.3 ÖPNV Die Haltestellen am Fahrbahnrand sind gem. RAS 06, Bild 90 zu planen.</p> <p>Die Darstellung der im Jahr 2016 erneuerten Haltestellen Grootmoor (se) und Stuhtsweg (beide Richtungen) entsprechen nicht dem tatsächlichen Zustand, eine Nachvermessung ist erforderlich. Die Lage der Haltestelle Stuhtsweg (se) ist mit der vorliegenden Planung unvereinbar.</p> <p>3.3.4 Barrierefreiheit An der Einmündung Zobelweg sowie Mahlhaus (südlicher Einmündungsbereich) sind taktile Elemente vorzusehen.</p>	<p>Der Radfahrstreifen wird als unterbrochene Dickstrichlinie markiert, direktes Linksabbiegen wird ermöglicht.</p> <p>Der Querschnitt wurde angepasst. In Südrichtung liegt nun ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen vor. Der Schutzstreifen der Gegenrichtung wird in 1,75 m Breite ausgeführt, um die Standardgehwegbreite durchgängig umsetzen zu können.</p> <p>Knoten Grootmoor wurde überarbeitet. Hier ist keine aufgepflasterte Furt mehr geplant. Darüber hinaus wird der Hinweis geprüft und mit der Polizei abgestimmt, ob eine Umsetzung möglich ist.</p> <p>Die Einmündung wurde generell überarbeitet, der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Bushaltestellen werden gem. RAS, Bild 90 geplant.</p> <p>Eine Nachvermessung wurde eingearbeitet. Die Haltestelle Stuhtsweg (se) muss angepasst werden.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 34

		<p>3.3.5 <u>Ruhender Verkehr</u>                  2. Absatz (Für die Herstellung. . .) siehe Ziffer 3.2.2.                  Die Parkstände in der August-Krogmann-Straße im Bereich Surenland sind in der Anzahl zu erhalten (Schule, Arztpraxen, Einzelhandel).</p> <p>3.3.9 Straßenbegleitgrün                  Die Standorte für Baum-Ersatzpflanzungen sind in Abstimmung mit W/MR 31 (Stadtgrün) so zu wählen, dass die Neupflanzungen nicht von vorneherein bzw. mittelfristig unterständig sein werden.</p> <p>4 Planungsrechtliche Grundlagen                  Standarthinweis:                  Baustufenpläne setzen keine Straßenverkehrsflächen fest und stellen somit keine planungsrechtliche Grundlage dar.</p> <p><b>Anlage 1:</b></p> <p>Blatt 1(1): Verlegung Radfahrerfurt links neben Rechtsabbiegestreifen</p> <p>Blatt 1(2): Höhendifferenz zu Privatgrund abfangen</p> <p>Blatt 2: Länge Bushaltestelle</p> <p>Radweg als Wartefläche?</p> <p>Blatt 3(1): Servicelösung?</p>	<p>Die Planung wurde überarbeitet, die Stellplätze können vollumfänglich wiederhergestellt werden.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p><b>Die mit Eintragungen versehenen Lagepläne sind dieser Stellungnahme als ANLAGE 3 beigelegt.</b>                  Der Hinweis wird umgesetzt.</p> <p>Der Hinweis wird in der nächsten Planungsphase geprüft.</p> <p>Eine Betonfläche wird laut RASt, Bild 90 nicht vorgesehen.                  Die Ausbildung der Haltestelle wurde generell angepasst. Wartefläche und Radweg wurden entflichtet.                  Kombinierte Servicelösungen sollen laut Absprache im Zuge der 3. Projektbesprechung vom 14.12.2017 nicht vorgesehen werden.</p>
--	--	---	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 35

		<p>Blatt 3(2): Beschreibung der Radwegaufpflasterung fehlt.</p> <p style="text-align: center;">Knoten befindet sich im Schulzumarschweg, Umplanung erforderlich</p> <p>Blatt 3(3): mehrere Punkte, welche den Knoten C-R-R betreffen.</p> <p>Blatt 4(2): Schleppkurve Gelenkbus beachten</p> <p>Blatt 5(1): Be- und Entladen vor Haus-nr. 27/29</p> <p style="text-align: center;">Aufstelltasche für abbiegende Radfahrer</p> <p>Blatt 5(2): die hier aufgeführten Anmerkungen wurden bereits im Teil des Erläuterungsberichts abgehandelt.</p> <p>Blatt 6(1): Aufstelltasche für abbiegende Radfahrer</p> <p>Blatt 6(2): die hier aufgeführten Anmerkungen wurden bereits im Teil des Erläuterungsberichts abgehandelt.</p> <p>Blatt 7(1): Betonfläche verlängern (5m)</p> <p style="text-align: center;">Hier wird ein ARAS vorgeschlagen.</p>	<p>Die Aufpflasterung wird in der Legende erläutert.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt. Der Knoten wurde vollumfänglich überplant.</p> <p>Der Knoten wurde grundsätzlich überarbeitet. Die Hinweise wurden berücksichtigt.</p> <p>Schleppkurven werden im Zuge der nächsten Planungsstufe geprüft. Der Hinweis wird beachtet.</p> <p>Be- und Entladebereich wird eingerichtet.</p> <p>Die Aufstelltasche ggü. Quittenweg wird vorgesehen Zum Schutz des Baumes hinter dem Flurstück sind Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Die Aufstelltasche wird vorgesehen.</p> <p>Die Betonfläche ist mit der Aufstelllänge des Busses und den addierten 15 m vor der Haltestelle ausreichend bemessen, um die Schubkräfte des Busses aufnehmen zu können. Eine Verlängerung der Betonfläche ist nicht erforderlich.</p> <p>Im Protokoll zur 4. Projektbesprechung (05.09.2018) wurde festgelegt, dass die Radfahrer im Bereich des</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 36

			<p>Blatt 7(2): Erweiterung der Parkstände nördlich Surenland</p> <p>Erweiterung der Parkstände südlich Surenland</p> <p>Stempel: Luisenhof anstelle Lindenhof</p> <p>Querschnitt August-Krogmann-Straße: vorh. Zustand Breite ca. 18 m</p> <p><b>Anlage 2: Abfall- und Bodenschutzrechtliche Anforderungen</b></p>	<p>Knotens Neusurenland indirekt geführt werden sollen. Ein ARAS deckt sich hiermit nicht und wird demnach nicht vorgesehen.</p> <p>Die Stellflächen nördlich Surenland werden erweitert und analog zum Bestand hergestellt.</p> <p>Siehe Hinweis zum Erläuterungsbericht. Die Parkstreifen werden alle 20 m unterbrochen, um die nicht erwünschte Benutzung durch Lkw zu unterbinden. Die Gestaltung der Baumscheiben/Ausrundungen erfolgt gemäß ReStra zur Schaffung von Sichtfeldern (RASt 06, Punkt 6.3.9.3 Sichtfelder).</p> <p>Der Schreibfehler wurde korrigiert.</p> <p>Das Straßenflurstück weist eine Breite von ca. 18 m auf, das ist korrekt. Es ist im Bestand allerdings beidseitig am äußeren Rand auf einer Breite von ca. 0,7 m mit Grünflächen bewachsen. Insbesondere westseitig wird zum Erhalt der nahen Bestandsbäume versucht, diesen Streifen auch in Zukunft nicht in Anspruch zu nehmen.</p> <p>Die in Anlage 2 gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
2.22	221 Mail vom 14.01.2019	Hamburger Verkehrsanlagen GmbH Bau Beleuchtung Planung – B1	Stellungnahme als Eintragungen in PDF-Plänen.	Bei der Bearbeitung im PDF wurde wohl ein falscher Maßstab angenommen. Die Maßketten in der Zeichnung sind nicht korrekt und stellen eigentlich den doppelten Abstand dar.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 37

		Bramfelder Chaussee 130 22177 Hamburg		<b>Die Stellungnahme wurde überarbeitet und ist unter Nummer 221 a Teil dieser Abwägung.</b>
2.23	221 a Mail vom 23.01.2019	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH – B1 Bramfelder Chaussee 130 22177 Hamburg	<p>Die öffentliche Beleuchtung muss 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" der geänderten Verkehrsführung angepasst werden.</p> <p>Dabei ist zu berücksichtigen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dass bei Änderungen an Fußgängerüberwegen die bundeseinheitliche Richtlinie für Fußgängerüberwege, R-FGÜ 2001 zu beachten ist</li> <li>- dass für die Beleuchtung grundsätzlich mittlere Regelabstände um 30 - 40 m im Rahmen +/- Toleranzen vorzusehen sind</li> <li>- dass Lichtmaststandorte im Rahmen örtlicher Gegebenheiten außerhalb Baumkronenbereichen zu wählen sind</li> <li>- dass bei Standortveränderungen von Lichtmasten hohen Alters deren Standsicherheit gefährdet ist und von daher erforderlicher Mastentausch von der Maßnahme zu tragen ist</li> <li>- dass bei erforderlichen Umsetzungen von Leuchtenköpfen hohen Alters diese nicht wiederverwendet werden und zu Lasten der Maßnahme ersetzt werden</li> <li>- dass Leuchtenersatz in Weiterentwicklung der Technik optimierter Abstrahlcharakteristik zusätzlich wärmerer Lichtfarbe erfolgt</li> <li>- dass zur Wahrung von Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehre im laufenden Straßenzug eine gleichbleibende Beleuchtungsart bestehen muss, Mischbestückungen alt/neu deshalb nicht zugelassen sind</li> <li>- dass deshalb an von der Verkehrsplanung im laufenden Straßenzug nicht unmittelbar betroffenen Lichtmasten ein Leuchtenwechsel durchgängig eingesetzten Leuchtentyps zu Lasten der Maßnahme vorgenommen werden muss</li> <li>- dass Längsraster des Anlagenbestandes aus vorgenannten Gründen im Rahmen der Maßnahme einhergehender Verkehrsplanung einzuhalten ist</li> </ul>	Die allgemeinen Hinweise werden berücksichtigt.

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 38

		<p>- dass eine Beleuchtungsplanung unabhängig einer Verkehrsplanung zu keiner Verschlechterung der Ausleuchtungsgrade eines Straßenraumes führen darf, dafür sind einer Verkehrsplanung entsprechende Änderungen / Ergänzungen / Verbesserungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung vorzusehen.</p> <p><b><u>Beschreibung der Maßnahme</u></b></p> <p>Der Anlagenbestand ist innerhalb der Masttrassen in Längsabständen 30 und 60 m gerastert. In Rücksicht verkehrsplanerischer Vorgaben werden 60 m Längsabstände gemäß ÖB-Richtlinien weitestgehend auf 40 m verdichtet. Dabei bilden innerhalb des Mastrasters Park-, Baumstände, Baumneupflanzungen und mögliche ÖB/LSA-Kombinationen Zwangspunkte. Die 30 m Abstände verbleiben in dicht bebaumten Streckenabschnitten zur besseren Ausleuchtung der Nebenflächen bei unveränderten Standorten in der Bestandswahrung.</p> <p><u>Anlagenbestand in den überplanten Straßenzügen</u></p> <p>3 gerade Maste 12,5 m, 11 gerade Maste 4,0 m, 11 gerade Maste 3,2 m, 80 Auslegermaste 9,5 m, 1 Auslegermast 7,5 m, 6 Auslegermaste 5,0 m</p> <p><b><u>Farmsener Weg</u></b></p> <p>Der Straßenzug Farmsener Weg ist seinem Straßenquerschnitt entsprechend mit 21 Auslegermaste 9,5 m Lichtpunkthöhe mit Längsabständen zwischen 30 und 60 m (Trasse an der Ostseite) und 2 Geraden Masten 12,5 m im Einmündungsbereich in die Saseler Chaussee ausgestattet. 15 Lichtmaststandorte AM 9,5 m sind der Verkehrsplanung anzupassen und 5 Lichtmaste zusätzlich aufzustellen. Bei den betroffenen Auslegermasten sind 16 Leuchten altersbedingt zu tauschen, 8 Maste zu erneuern und 1 zu demontieren.</p> <p>Um im Straßenzug eine durchgängig gleichbleibende Beleuchtungsart zu gewährleisten sind an unveränderten Lichtmaststandorten und nicht abgängigen Leuchten 6 Leuchtenwechsel vorzunehmen.</p>	<p>Die Planung der Beleuchtung wurde gemäß Text (und Anlagen) übernommen.</p> <p>Am 15.04.2020 wurde eine überarbeitete Planung der Beleuchtung (unabhängig von der hier behandelten Stellungnahme) in Form von Eintragungen im Lageplan übergeben. Diese Planung wurde vollumfänglich übernommen sodass Differenzen zu den hier beschriebenen Anmerkungen vorliegen.</p>
--	--	--	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 39

		<p>Um im Straßenzug eine durchgängig gleichbleibende Beleuchtungsart zu gewährleisten ist an 6 unveränderten Lichtmaststandorten Leuchtenwechsel vorzunehmen.</p> <p><b>Vorgesehen sind 2 ÖB/LSA-Kombinationen.</b></p> <p><b><u>Karlshöhe</u></b>                  Der Straßenzug Karlshöhe ist seinem Straßenquerschnitt entsprechend mit 23 Auslegermaste 9,5 m (Trasse Ostseite, ab Grootmoor Richtung Am Luisenhof Trasse an der Westseite) Lichtpunkthöhe mit Längsabständen 60 m und ab Grootmoor bis Thomas-Mann-Straße mit Längsabständen von 30 m ausgestattet.                  Eine Gehwegergänzungsbeleuchtung ist zwischen Grootmoor und Bucheckerweg an der Ostseite mit 6 Geraden Maste 3,2 m Lichtpunkthöhe vorhanden.                  15 Lichtmaststandorte AM 9,5 m sind der Verkehrsplanung anzupassen und 4 Lichtmaste zwischenzustellen. Bei den betroffenen Auslegermasten sind 10 Leuchten altersbedingt zu tauschen, 2 Maste sind zu erneuern und 1 ist zu demontieren. Um im Straßenzug eine durchgängig gleichbleibende Beleuchtungsart zu gewährleisten sind an unveränderten Lichtmaststandorten und nicht abgängigen Leuchten 22 Leuchtenwechsel vorzunehmen.</p> <p><b><u>Dichter Baumbestand - Gehwegergänzungsbeleuchtungen</u></b>                  Wegen des dichten Baumbestandes in Nebenflächen der Ostseite wurden aufgrund eines Beleuchtungsantrages im Jahr 2006 zusätzlich in einem Straßenabschnitt eine Gehwegergänzungsbeleuchtung mit 6 geraden Masten 3,2 m Lichtpunkthöhe eingerichtet. Zur Vermeidung dreitrassiger Beleuchtung bleiben die Längsabstände 30 m der Auslegermaste 9,5 m Lichtpunkthöhe an der Westseite wegen Verschlechterungsverbot in der Bestandswahrung.  <b>Vorgesehen sind 3 ÖB/LSA-Kombinationen.</b></p>	<p>Am Knoten Carsten-Reimers-Ring wurde die Planung angepasst. Eine Mittelinsel (mit Leuchte) ist hier nicht mehr vorgesehen. Die Planung der Beleuchtung ist entsprechend anzupassen. Es wird eine Verschiebung der Leuchte in Kombination mit dem westlichen LSA-Mast vorgeschlagen.</p> <p>Knoten Pezoldamm: der Knoten wurde anhand der erweiterten Vermessung komplett überarbeitet, die Planung der Beleuchtung ist daran anzupassen.</p>
--	--	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 40

		<p><b><u>August-Krogmann-Straße</u></b></p> <p>Der Straßenzug August-Krogmann-Straße ist seinem Straßenquerschnitt entsprechend mit 36 Auslegermaste 9,5 m Lichtpunkthöhe mit Längsabständen um 60 m ausgestattet.</p> <p>Eine Gehwegergänzungsbeleuchtung ist an der Westseite zwischen Asperort und Hudlemstraße mit 11 Geraden Masten 4,0 m Lichtpunkthöhe vorhanden.</p> <p>Eine Gehwegergänzungsbeleuchtung ist an der Ostseite zwischen Asperort und Zobelweg mit 5 Auslegermaste 5,0 m Lichtpunkthöhe vorhanden.</p> <p>30 Lichtmaststandorte AM 9,5 m sind der Verkehrsplanung anzupassen und 9 Lichtmaste zusätzlich aufzustellen. Bei den betroffenen Auslegermasten sind 24 Leuchten altersbedingt zu tauschen und 4 Masten zu demontieren. Um im Straßenzug eine durchgängig gleichbleibende Beleuchtungsart zu gewährleisten sind an unveränderten Lichtmaststandorten und nicht abgängigen Leuchten 11 Leuchtenwechsel vorzunehmen.</p> <p><b><u>Dichter Baumbestand - Gehwegergänzungsbeleuchtungen</u></b></p> <p>Wegen des dichten Baumbestandes wurde aufgrund von Beleuchtungsanträgen abschnittsweise in Nebenflächen der Ostseite 1990 eine Gehwegergänzungsbeleuchtung mit 6 Auslegermasten 5,0 m Lichtpunkthöhe und im Jahr 2002 an der Westseite mit 11 Geraden Masten 4,0 m Lichtpunkthöhe eingerichtet.</p> <p><b>vorgesehen ist 1 ÖB/LSA-Kombination.</b></p> <p><b><u>Hinweis zu den Schutzabständen von Lichtmasten:</u></b></p> <p>Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes <b>im Allgemeinen</b>: 0,65m</li><li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen <b>Radweg</b> (Außenkante) und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m</li><li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen Baum und Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</li></ul>	<p>Die Standorte für geplante Baumpflanzungen werden entsprechend an die Planung der Beleuchtung angepasst.</p> <p>Die Beleuchtungsplanung wird übernommen.</p> <p>Die geplante Position der neuen Leuchte 31 muss verschoben werden. Hier sollen die Parkstände verlängert werden. Die Leuchte wird entsprechend an der Position wie im Bestand belassen.</p> <p>Leuchte 25 A-K-S steht im Haltestellenbereich. Versetzung an Gehweghinterkante.</p>
--	--	--	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 41

			<p><u>Hinweis zum Bodenhöheniveau von Lichtmasten:</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.</p> <p>Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</p> <p><b>Erforderliche Änderungen im Anlagenbestand</b> 60 x Standortanpassungen Auslegermaste 9,5 m 50 x Leuchtentausch an Auslegermasten 9,5 m wegen Abgängigkeit 10 x Mastentausch Auslegermaste 9,5 m wegen Abgängigkeit 2 x Mastdemontagen Auslegermaste 9,5 m 18 x zusätzliche Aufstellung von Auslegermaste 9,5 m 1 x zusätzliche Aufstellung von 1 Geraden Mast 10,0 m <b>6 x Kombination ÖB/LSA am Auslegermast 9,5 m</b></p> <p>Nähere Informationen zur vorgestellten Beleuchtungsplanung sind den angefügten Beleuchtungsplänen Plan 1 bis 9 zu entnehmen. Die dargestellten Standortveränderungen von Lichtmaste und Ergänzungen sind in weiteren Verschickungen zu berücksichtigen.</p> <p><u>Stellungnahme LSA</u> Die Stellungnahme LSA erhalten Sie in gesonderter Nachricht.</p>	
--	--	--	--	--

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 42

<p>2.24</p>	<p>222 Mail vom 16.01.2019</p>	<p>Hamburger Verkehrsanlagen GmbH Bramfelder Chaussee 130 22177 Hamburg</p>	<p><b>Knoten 2400_LSA Farmsener Weg/ Volksdorfer Weg</b> Der Schaltschrankstandort muss nach aktuellem Planungsstand versetzt werden. Hier ist ggf. ein Ortstermin mit den entsprechenden Fachabteilungen zu machen um einen geeigneten Standort zu finden. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) oder ob anstatt eines Geräteupgrades ein Gerätetausch erfolgen muss.</p> <p><b>Knoten 1774_LSA Farmsener Weg/ Waldingstraße</b> Der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen, ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) erfolgen muss.</p> <p><b>Knoten 1535_LSA Karlshöhe/ Grootmoor</b> Der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen, ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) erfolgen muss.</p> <p><b>Knoten 2320_LSA Karlshöhe/ Carsten-Reimers-Ring</b> Der Schaltschrankstandort muss nach aktuellem Planungsstand versetzt werden. Hier ist ggf. ein Ortstermin mit den entsprechenden Fachabteilungen zu machen um einen geeigneten Standort zu finden. Es muss ein Steuergerätetausch durchgeführt werden.</p> <p><b>Knoten 1541_LSA Karlshöhe/Thomas-Mann-Straße</b> Der Schaltschrankstandort muss nach aktuellem Planungsstand versetzt werden. Hier ist ggf. ein Ortstermin mit den entsprechenden Fachabteilungen zu machen um einen geeigneten Standort zu finden. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen, ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) erfolgen muss.</p>	<p><b>Abstimmungen zur Positionierung von Schaltschränken werden im Zuge der Schlussverschickung geführt. Dies gilt an allen Knoten.</b></p> <p>Der Schaltschrank kann am bisherigen Ort verbleiben, sollte die LSA nicht in den nördlichen Knotenarm versetzt werden (s. Stellungnahme 104).</p> <p>Der Schaltschrank kann am bisherigen Ort verbleiben.</p> <p>Die Notwendigkeit einer Versetzung wird im Zuge der nächsten Planungsphase geprüft.</p> <p>Die Notwendigkeit einer Versetzung wird im Zuge der nächsten Planungsphase geprüft.</p>
-------------	--	---	---	---

## Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 43

		<p><b>Knoten 988_LSA Pezolddamm/ August-Krogmann-Straße</b> Der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen, ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) erfolgen muss.</p> <p><b>Knoten 1009_LSA August-Krogmann-Straße/Neusurenland</b> Der Schaltschrankstandort sollte am bisherigen Ort verbleiben. Es lässt sich anhand des aktuellen Planungsstandes nicht feststellen ob eine zusätzliche Kabellegung (Straßenquerung) oder ob anstatt eines Geräteupgrades ein Gerätetausch erfolgen muss.</p> <p>An allen Lichtsignalanlagen werden nach jetzigem Stand Blindensignalisierungen (Akustik und Taktile) verbaut.</p> <p><b>Hinweis:</b> Bauphasen im Sinne des Kostenstabilen Bauens sind Bauphasen in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen... (Kostenvarianz).</p>	<p>Der Schaltschrank kann am bisherigen Ort verbleiben.</p> <p>Der Schaltschrank kann am bisherigen Ort verbleiben.</p> <p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
--	--	--	---