

PSP-Nummer: 2-22403010-00028.02 / 3-22403010-00024.02

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr, Veloroute 5, W06.2

**Teilbaumaßnahme: W 06.2 Frahmredder
Zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee**

Baulänge: 700 m

ABWÄGUNGSVERMERK

zur: 1. VERSCHICKUNG

Stand: 02.02.2022

Stellungnahmen

BUKEA-N 1	3
BUKEA-N 2	3
BUKEA-N 3	3
BUKEA-I.....	4
BUKEA-W	5
BUKEA-E	5
BSW-LP 1	5
BSW-WSB.....	5
BVM-V.....	5
BVM-KMR	5
FB 633.....	5
BIS-VD 51	6
BIS-VD 12	6
BIS-VD 52 + BIS-PK 35.....	6
BIS-VD 52	10
BIS-VD 52	10
Zweite Stellungnahme BIS-VD 52	11
BIS-F 2.....	13
BIS-F 046 (GEKV).....	13
SL 3.....	13
SL 2.....	13
SL 1.....	13
SR 3	14
VS 11	14
VS 3	14
VS 3	15
WBZ 1	17
WBZ 2	17
WBZ 31	17
WBZ 4	17
WBZ 4	18
MR 22.....	19
MR 23.....	19
MR 23.....	20
MR 31.....	20
MR 32.....	21
MR 5	21
LIG 31	22
LIG 51/3	22
LGV (Geobasisdaten).....	22
LSBG-A-BK (KOST)	22
LSBG-G1.....	22
LSBG-K.....	22
LSBG-GF/IVS1 (LSA).....	23
LSBG-S1 (ÖPNV).....	23
LSBG-S2	23
LBV TGM	23

KB – Denkmalschutz	24
Stadtreinigung HH	24
Stadtreinigung HH Depotcontainer	24
HHVA (ÖB)	24
HHVA (LSA)	25
Hochbahn HHA	26
Hochbahn HHA	26
HVV GmbH	26
VHH	26
Handelskammer G-V/2	27
.....	27
.....	27
Taxiverband e.V.	27
Fachverband Fußverkehr	27
ADFC (Wandsbek)	28
Weiterführung von	29
ADFC (Wandsbek)	29
Vom 25.08.2021	29
Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	31
P + R Betriebsgesellschaft	32
.....	32
Dataport	32
Gasnetz Hamburg GmbH	32
Hamburger Wasserwerke GmbH	34
HanseWerk Natur GmbH	37
.....	37
Stromnetz Hamburg GmbH	37
.....	38
.....	38
.....	38
.....	39
.....	39
.....	39

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft			
1.	BUKEA-N 1 Vom 20.08.2021	<p>Die Planung wird begrüßt.</p> <p>Bei dem Bestandsbaum Höhe Hausnummer Framredder 55 (Quercus robur) handelt es sich um einen etablierten Großbaum der zweiten Reifungsphase mit potential ein nachhaltiger Altbaum zu werden. Dieser ist zwingend zu erhalten! Der Aufstellungsplatz der neu geplanten Bushaltestelle „Framredder“ ist so nach Süden zu verschwenken, dass die alte Bordsteinkante auf ihrer Nordseite wo möglich nicht überschritten wird.</p> <p>Der Fahrradschutzstreifen ist in diesem Abschnitt kombiniert mit dem Busaufstellungsplatz (gängige Verkehrsführung auf Hamburger Stadtgebiet) zu führen.</p>	<p>Wurde geprüft, die Bordsteinführung wurde der alten Führung angepasst.</p> <p>Wurde geprüft, eine Zusammenführung des Radfahrstreifens und der Busbucht wird nicht als verkehrssicher für die Veloroute betrachtet.</p>
2.	BUKEA-N 2	Keine Stellungnahme vorhanden.	
3.	BUKEA-N 3 vom 12.08.2021	<p>Es ist zu begrüßen, dass die Vorzugsvarianten unter Berücksichtigung des zu erhaltenswerten Baumbestands gewählt wurden.</p> <p>Bei der Fällung der Bäume ist der gesetzliche Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG zu beachten. Die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG müssen auszuschließen sein. Hierzu sind die Bäume, die gefällt werden müssen, unmittelbar vor Fällung durch einen fachlich qualifizierten Biologen auf den Besatz von Fledermäusen, Vögeln sowie Eichhörnchen oder andere geschützte Tierarten zu prüfen, ggfs. mittels endoskopischer Untersuchung und unter Zuhilfenahme eines Hubsteigers oder der Seilklettertechnik. Ein Besatz muss nachweislich auszuschließen sein. Sofern eine nichtbesetzte Höhle gefunden wird, ist diese zu verschließen. Die Anzahl der verlorengehenden Höhlungen ist zu dokumentieren. Ein Ausgleich in Form von Fledermauskästen und Höhlenbrüterkästen ist vom Gutachter vorzuschlagen. Das Prüfergebnis ist der BUKEA, N33 unmittelbar nach der Untersuchung in Form eines Kurgutachtens zur Prüfung vorzulegen.</p> <p>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).</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von BUKEA-N 3 vom 12.08.2021	<p>Bäume, die im Wirkungsbereich der Maßnahme stehen und nicht gefällt werden sollen, sind nach DIN 18920 vor Einwirkungen zu schützen.</p> <p>Des Weiteren ist der Artenschutz bei dem Thema Licht zu beachten:</p> <p>Wie im Erläuterungsbericht unter 3.3.7 Öffentliche Beleuchtung (ÖB) angeführt wird, müssen im Zuge der Baumaßnahme fünf ÖBs im Planungsgebiet versetzt werden. Hier bietet es sich an die ÖBs auf Ihre Wirkung durch ihre künstlichen Lichtquellen – ob eine erhebliche Störung für geschützte Tierarten von ihnen ausgeht- zu überprüfen. Zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG, sind diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenfreundlich zu gestalten. Außenleuchten sind ausschließlich zur Herstellung der verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen zulässig. Diese sind als Leuchten oder Lichtquellen mit warmweißem Farbspektrum, maximal 3000 Kelvin, mit Wellenlängen zwischen 540 und 700 Nanometern ohne jegliche UV- und Infrarotanteile zu verwenden. Dies ist ggf. durch UV- oder Infrarotfilter sicherzustellen. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60°C nicht überschreiten. Die Lichtquellen sind geschlossen auszuführen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope, ist abzuschirmen.</p> <p>Stellungnahme N321 Eingriffsregelung zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung der Veloroute 5 – Frahmredder zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee:</p> <p>Für die Eingriffsregelung [REDACTED] ist eine Fehlanzeige zu melden, da alle Maßnahmen in der Straßenbegrenzungslinie stattfinden (Festsetzung im Bebauungsplan). Diese gilt ebenfalls für die vier zu fällenden Bäume. Die Eingriffsregelung findet somit keine Anwendung sondern liegt in der Anwendung der BaumschutzVO und somit in der Zuständigkeit des Bezirks. Gleichermaßen die Festsetzung der Ersatzpflanzung.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich werden neu gesetzte Beleuchtungen mit LED-Leuchten hergestellt. Diese erfüllen die genannten Aspekte zum Artenschutz. Neu angeordnete ÖB werden mit mindestens 5 m Abstand vom Baum geplant.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
4.	BUKEA-I	Keine Stellungnahme vorhanden.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
5.	BUKEA-W Vom 16.08.2021	Wir begrüßen die Vorgehensweise im o.g. genannten Verfahren zur Reinigung und Rückhaltung des Straßenabwassers.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.	BUKEA-E Vom 30.07.2021	Ich melde für das Amt E Fehlanzeige. Wir waren nicht im offiziellen Verteiler, aber die Abfrage hat uns trotzdem erreicht, weshalb wir sicherheitshalber reagieren.	Wird zur Kenntnis genommen.
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen			
7.	BSW-LP 1 Vom 18.08.2021	LP1 hat zu der vorgelegten Planung keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.	BSW-WSB	Keine Stellungnahme vorhanden.	
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende			
9.	BVM-V Vom 24.08.2021	Seitens der BVM/Amt V bitten wir zu o.aa Planung zu lediglich folgende Anmerkung berücksichtigen: Die Darstellung der Unfalllage ist zu ergänzen (siehe 3.1.2 Unfallzahlen) und entsprechend zu berücksichtigen.	Wird berücksichtigt.
10.	BVM-KMR	Keine Stellungnahme vorhanden.	
Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke			
11.	FB 633 Vom 04.08.2021	Die Erschließungsanlage Frahmredder ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage. Für die Erschließungsanlage Frahmredder werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
Behörde für Inneres und Sport			
12.	BIS-VD 51	Keine Stellungnahme vorhanden.	
13.	BIS-VD 12 Vom 31.08.2021	VD 12 hat keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
14.	BIS-VD 52 + BIS-PK 35 Vom 16.08.2021	<p>Lageplan, Blatt 1: Bezüglich der Anordnung von Tempo-20 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen sind zunächst die rechtlichen Vorgaben zu prüfen und zu begründen. Die StVO zielt in § 45, Abs.1d auf ein hohes Fußgänger aufkommen und die überwiegende Aufenthaltsfunktion der Fußgänger in diesem Bereich als Grundvoraussetzung ab. Der Fußgängerverkehr soll dabei vor dem Fahrzeugverkehr (darunter fallen sowohl Kfz als auch Fahrräder) besonders geschützt werden. Darüber hinaus muss die Örtlichkeit u.a. die Bedingungen: geringe Verbindungsfunktion, überwiegende Geschäftsnutzung, hoher Fußgängerquerungsbedarf, starkes Kurzeitparkbedürfnis, Verträglichkeit mit dem Busverkehr etc. vorliegen. Die rechtlichen Kriterien und Voraussetzungen für die mit der Anordnung einhergehende Beschränkung des fließenden Verkehrs (Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h) müssten vom Bezirksamt dargestellt und hinreichend begründet werden (siehe hierzu die Prüfung anhand der Checkliste im Anhang).</p> <p>Lageplan, Blatt 2: Das Grundproblem ist der aktuelle Umgang mit Schutzstreifenplanungen hinsichtlich des Radentscheides Hamburg (nur Radwege und Radfahrstreifen gewünscht) und der StVO-Novelle 2020 (Einhaltung des Mindestabstandes von 1,50 m zu Rad Fahrenden beim Überholen nicht gegeben). Unseres Erachtens sind Schutzstreifenplanungen mit einer Kernfahrbahnbreite von nur 5,50 m nicht (mehr) anordnungsfähig, auch wenn diese Möglichkeit nach der ERA theoretisch noch besteht. Diese beinhaltet jedoch den Sach- und Erkenntnisstand von vor 11 Jahren (2010). Dieser ist mittlerweile technisch und politisch überholt.</p>	<p>Die Anmerkungen wurden geprüft und anhand der Checkliste zusammengefasst und begründet, siehe Anhang.</p> <p>Seitens BVM sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit der Drs. 22/106 (Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid) wurden weder StVO bzw. VwV-StVO noch die ERA außer Kraft gesetzt. - Forderung von baulich abgetrennten Radverkehrsanlagen an viel befahrenen Bezirksstraßen - Die Fahrradredner ist keine stark befahrene Bezirksstraße um eine baulich getrennte Radverkehrsführung zu planen und hat auch nicht die Platzverhältnisse dafür.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von BIS-VD 52 und BIS-PK 35 Vom 16.08.2021</p>	<p>Leider gibt es noch keine Aktualisierung der ERA und ReStra. Diese wurden von [REDACTED] frühestens Ende des Jahres 2021 in Aussicht gestellt.</p> <p>Aufgrund der angegebenen Verkehrsstärken erscheint es der VD52 realitätsfremd, dass Kraftfahrzeuge die gesamte Strecke hinter einem Radfahrer bleiben, weil der Mindestabstand beim Überholen nicht eingehalten werden kann. Für größere Kfz und Busse, die im Fahrmredder verkehren, ist eine Breite von 2,75 m pro Richtung ohnehin nicht ausreichend und der Schutzstreifen würde nicht nur in seltenen Fällen überfahren werden müssen. Frage: Wie gehen wir mit aktuellen Planungen diesbezüglich um? Hierzu müsste zunächst eine grundlegende Abstimmung zwischen BVM und A3 erfolgen.</p> <p>Im vorliegenden Fall kommt zusätzlich zum Tragen, dass es sich um eine Veloroute handelt, auf der ohnehin mit erhöhtem Radverkehr zu rechnen ist. Letztlich zeigt die aktuelle Entwicklung, dass auch Fahrräder schneller (E-Bikes, Pedelecs) und breiter geworden sind (Lastenräder, Fahrradgespanne mit Anhängern). Auf Velorouten solle außerdem ein Überholen untereinander ermöglicht werden (gutes Beispiel hierfür: Veloroute 5 – Ballindamm).</p> <p>Alternativ dazu macht es aus diesen Gründen evtl. Sinn, die Variante Tempo-30-Zone weiter zu verfolgen. Hier liegt die Federführung (Prüfung der Kriterien, Umfeldbetrachtung) beim Bezirksamt und es erfordert keine derartige Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde wie die Begründung einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 (9) StVO, die etwa bei einer Tempo-30-Strecke vonnöten wäre.</p> <p>Im Zuge der Mobilitätswende haben sich die Bearbeitungsvorgänge stark gesteigert und die Zeiten für die Planung und Abstimmung gleichzeitig verringert. Um unter diesen Voraussetzungen noch eine professionelle Abarbeitung mit der notwendigen Rechtssicherheit gewährleisten zu können gab es am 27.07.2021 eine Besprechung zwischen dem LSBG, A3, VD 52 sowie dem LSBG.</p> <p>Im Ergebnis wurde die in der Anlage befindliche Checkliste vereinbart, die für eine objektive straßenverkehrsbehördliche Beurteilung detailliert zu prüfen und der VD 52 vorzulegen ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bei dem vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m handelt es sich um eine Verhaltensmaß und nicht um ein Planungsmaß. D. h. mit Einführung des vorgeschriebenen Überholabstandes werden die planerischen Möglichkeiten nicht außer Kraft gesetzt, sondern der Überholabstand ist in jedem Fall einzuhalten. - Das Überholen von Kraftfahrzeugen ist auch bei einer Tempo-30-Zone und Führung im Mischverkehr erforderlich, wenn das Kraftfahrzeug über die gesamte Strecke nicht hinter dem Radverkehr fahren möchte. - Schutzstreifen können allen Verkehrsteilnehmern anzeigen, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist und geben auch Radfahrenden das Gefühl, hier „richtig“ zu sein - Das Überfahren des Schutzstreifens wird aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens als gering eingestuft. <p>Nachteile einer Tempo-30-Zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsreduzierung für ÖPNV und MIV über längere Strecke (ca. 500 m) - Überholandrang steigt, Abstand weiterhin nicht gegeben - Radverkehr nicht bevorrechtigt - Geschwindigkeitsdämpfer erforderlich, Fahrkomfort sinkt und Fahrzeit verlängert sich - Verbeitung der Gehwege erhöht das Risiko, dass Radfahrer Gehwege nutzen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von BIS-VD 52 und BIS-PK 35 Vom 16.08.2021</p>	<p>Für eine objektive Beurteilung hinsichtlich der Radverkehrsführung im Fahrmredder interessieren insbesondere die Zahlen der Rad Fahrenden, Lieferverkehre, Unfallauswertung, Bustaktung, Schienenersatzverkehre, Lieferverkehre, Parksituation, Knotenpunkt Stadtbahnstraße/Frahmredder:</p> <p>Der ARAS ist zu entfernen, da er nur seine Wirkung bei langen Rotphasen und pulkartig auftretendem Radverkehr entfaltet. Ein ARAS über alle Fahrtrichtungen ist sicherheitsbedenklich und läuft den Vorgaben der ERA zuwider. Insbesondere bei Radfahrenden, die während der Grünphase ankommen und nach links in die Stadtbahnstraße einbiegen wollen, treten Konflikte mit geradeausfahrenden und rechts abbiegenden Kfz auf, da hier Verflechtungsvorgänge und Arrangements der Verkehrsteilnehmer untereinander auf engen Raum stattfinden, die sich vermeiden lassen, wenn der Radfahrer sich rechtzeitig vor dem Knoten einordnen würde.</p> <p>Lageplan, Blatt 3: Zu Schutzstreifen siehe Ausführungen zu Blatt 2.</p> <p>Lageplan, Blatt 4: Zu Schutzstreifen siehe Ausführungen zu Blatt 2. Die Einengung unmittelbar nach der Bushaltestelle „Frahmredder“ im nördlichen Bereich des Fahrmredder wird aufgrund der reduzierten Fahrbahnbreite wird von hiesiger Seite zusätzlich kritisch gesehen (ausfahrende Busse, Verschwenk, Radverkehr und Kfz-Verkehr bzw. Busverkehre werden hier auf engem Raum zusammengedrückt.</p> <p>alle Lagepläne: Der Wegfall einer nicht unerheblichen Anzahl von Parkplätzen wird vor dem Hintergrund, dass es sich bereits im Bestand um ein Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Kleingewerbe handelt und aktuell weitere Mehrfamilienhäuser hergestellt werden, als sehr kritisch erachtet.</p> <p>Die BVM drängt vermehrt, gerade im Bereich des Radverkehrs, auf zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen. Es wäre wünschenswert, wenn im Vorwege zunächst Probleme benannt und ausgeschlossen werden,</p>	<p>Die Checklist zu den Abschnitten befindet sich im Anhang.</p> <p>Der Konfliktpunkt zwischen dem linksabbiegenden Radverkehr und dem geradeaus fahrenden Kfz besteht auch ohne eine Aufstellung des ARAS.</p> <p>Bei längeren Rotphasen ist eine ARAS dennoch wirksamer, selbst wenn diese bei langen Grünphasen (Busbeschleunigung) nicht genutzt werden.</p> <p>Nach Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde stimmen diese der Planung eines ARAS zu. Würde man auf den ARAS verzichten, hätte man den Nachteil, dass der Radverkehr vom Schutzstreifen in den Mischverkehr vor der LSA geführt werden müsste.</p> <p>Siehe Abwägung S. 6 und Checkliste</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Grundsätzlich haben alle Ein- und Mehrfamilienhäuser ihre Parkplätze auf ihrem Privatgrundstück. Zudem umfasst das neue Baugebiet die Herstellung von ausreichend Tiefgaragen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von BIS-VD 52 und BIS-PK 35 Vom 16.08.2021</p>	<p>um Personalressourcen gezielt einsetzen zu können und zusätzliche Prüfungen und Entscheidungen durch die Leitungsebene zu vermeiden. Aus diesem Grunde könnte ein abgestimmter Kriterienkatalog der berücksichtigt wird, für eine behördenübergreifende Abstimmung zweckdienlich sein und das Verfahren effizienter gestalten.</p> <p>Kriterien die aus Sicht der BIS im Vorfeld Beachtung finden sollten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt? 2. Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt? 3. Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten. 4. Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss? 5. Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr? 6. Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen? 7. Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden? 8. Ist evtl. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice? 9. Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr? 10. Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen. 11. Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen. 12. Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen 	<p>Die Abstimmungspunkte wurden separat ausgewertet und den jeweiligen Behörden übermittelt mit der Bitte um Rückmeldung. Die Checkliste befindet sich im Anhang.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
15.	BIS-VD 52 Vom 26.08.2021	<p>Da die Veloroute 5 im Framredder realisiert werden soll, hat VD52 sich einmal mit den örtlichen Gegebenheiten befasst und folgendes festgestellt:</p> <p>Die zur Verfügung stehende öffentliche Verkehrsfläche ist durchgängig mit 13 m anzunehmen. Diese Fläche wäre ausreichend, bei Wegfall der Parkstände eine wie nachfolgende Aufteilung einzurichten:</p> <p>2 Fahrstreifen à 3,25m = 6,50 m; 2 Radfahrstreifen à 1,75 m = 3,70 m 1 einseitigen Gehweg mit 2,80 m = 2,80 m Gesamt = 13,00 m</p> <p>Vielleicht wäre dies ja eine realisierbare Möglichkeit der VR 5. Bitte prüfen Sie den Vorschlag und geben der VD52 eine Rückmeldung.</p>	<p>Ein einseitiger Gehweg in der Straße Framredder, kann aufgrund der beidseitigen Erschließung der Grundstücke, die fußläufig erreichbar sein müssen, nicht realisiert werden.</p>
16.	BIS-VD 52 Vom 27.08.2021	<p>Knotenpunkt Stadtbahnstraße / Framredder:</p> <p>Der von Ihnen dort geplante ARRAS wird seitens der VD52 sehr kritisch gesehen. Diese Bewertung erfolgt vor dem Hintergrund, dass auf dem Framredder derzeit eine Metrobuslinie fährt, deren Taktung sich im Rahmen der Angebotsoffensive auf den 5-Minuten-Abstand verändern wird. Darüber hinaus soll nach Kenntnisstand der Straßenverkehrsbehörden eine weitere Buslinie auf den Framredder eingerichtet werden. Schon die bestehende Situation würde zu Gefahrenmomenten führen, da der zur Verfügung stehende Platz eine sichere Verkehrsführung für Radfahrende, die rechts an verkehrsbedingt haltenden Fahrzeugen vorbeifahren wollen, nicht gewährleistet werden kann. Diese Einschätzung wird durch Erfahrungswerte an anderen Knotenpunkten, bei denen eine analoge Verkehrsführung eingerichtet wurde, leider bestätigt.</p> <p>Knotenpunkt Saseler Chaussee / Framredder:</p> <p>Die Führung der Radfahrenden in der nördlichen Furt ist nicht eindeutig und ist derart zu verändern, dass ein Einfahren für Radfahrende ermöglicht wird, ohne dass diese über die Nebenflächen fahren müssen. Abschließend weist VD52 darauf hin, dass bei lichtzeichengeregelten Knotenpunkten zwingend der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer zu beteiligen ist, da die Zuständigkeit von Bau und Betrieb der Lichtzeichenanlagen beim LSEB liegt.</p>	<p>Nach Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde stimmen diese der Planung eines ARAS zu. Würde man auf den ARAS verzichten, hätte man den Nachteil, dass der Radverkehr vom Schutzstreifen in den Mischverkehr vor der LSA geführt werden müsste.</p> <p>Der Geradeausverkehr von Osten nach Westen wird über Markierung über die Furt in den Radfahrstreifen geführt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
17.	Zweite Stellungnahme BIS-VD 52 Vom 04.10.2021	<p>Lageplan, Blatt 1, Fahrmredder –verkehrsberuhigter Geschäftsbereich–:</p> <p>In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20) sind die Bestimmungen u.a. von Tempo 30-Zonen anzuwenden. Zeichen 295 (Fahrbahnbegrenzung) oder 340 (Leitlinie) dürfen nicht aufgebracht werden. Mithin sind die Markierungen nicht anordnungsfähig.</p> <p>Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche können gem. § 45,1d StVO in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthalt Funktion angeordnet werden. Eine durch einen Fußgängerüberweg kanalisierte Fußgängerquerung der Fahrbahn steht dem Sinn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs entgegen, da der Fahrzeugführer jederzeit mit fahrbahnquerenden Fußgängern rechnen muss. Ein Fußgängerüberweg ist daher nicht anordnungsfähig.</p> <p>Gem. dem Regelwerk „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (HAV) sind verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche wie folgt auszuführen:</p> <p>Für einen städtebaulich reizvollen und einheitlichen Platz mit seinen in der Regel niveaugleichen Verkehrsflächen muss sich die Fahrbahn, in der sich ein relativ geringer Fahrzeugverkehr bewegen soll, mit einfachen Mitteln – aber städtebaulich verträglich – darstellen lassen. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, wie z.B. durch Pflasterlinien, ausgeführt werden.</p> <p>Pflasterlinien zur Fahrbahnbegrenzung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen müssen ausreichend breit sein, in der Regel mindestens 10 cm, und einen deutlichen Kontrast zur Fahrbahn aufweisen. Hierbei soll der Höhenunterschied zur Fahrzeugverkehrsfläche zwischen null und drei cm betragen um den Fußgängerkomfort zu erhöhen.</p> <p>Die VD 52 empfiehlt nach Rücksprache mit dem PK 35 dringend den Stormarnplatz in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu integrieren. Hierdurch wird die vorgegebene gleiche städtebauliche Struktur wie im Fahrmredder in die Maßnahme integriert. Dadurch wird der urbane Bereich in seiner gegebenen Struktur ganzheitlich ausgestaltet und nicht künstlich abgetrennt. Gleichzeitig wird der Verkehrsraum kontinuierlich fortgeführt und vom Verkehrsteilnehmer intuitiv erfasst.</p>	<p>Wird Berücksichtigt.</p> <p>Wird Berücksichtigt.</p> <p>Wird Berücksichtigt, mit Ausnahme im Bereich von Bestandsbäumen. Um die Bestandsbäume nicht zu beschädigen, werden die Borde in den Grünflächen erhalten bleiben.</p> <p>Der Stormarnplatz befindet sich nicht im Planungsbereich der Veloroute und wird daher nicht mit in diese Maßnahme integriert.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Es wird dadurch eine Verkehrszone geschaffen. In dieser soll der ruhende Verkehr in der Regel durch eine Zonenbeschilderung sowohl zeitlich wie räumlich geregelt werden, um einem „Schilderwald“ entgegenzuwirken. Gleichzeitig wird damit auch den städtebaulichen Belangen Rechnung getragen.</p> <p>Mit der Aufstellung eines Verkehrszeichens (VZ) 274.41 mit darunterliegendem VZ 290.1 sowie dem Zusatzzeichen 1040-33 (siehe untenstehendes Beispiel) am Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs an der Einmündung Framredder/Stadtbahnstraße und den anderen zuführenden Straßen kann die Beschilderung der einzelnen Parkflächen entfallen. Die Kennzeichnung von Ladezonen oder Behindertenparkplätzen bleibt hiervon unberührt.</p> <p>Lageplan, Blatt 2, Station 0+300.000:</p> <p>Der Herstellung von zwei gegenüberliegenden Haltestellenkaps wird von der VD 52 sehr kritisch gesehen. Bei zwei gleichzeitig stehenden Bussen kann der Verkehr nicht in beide Richtungen abfließen und es kommt zu Verkehrsrückstauungen bis in den Knoten hinein. Weiterhin ist ein gleichzeitiges Passieren von Radfahrenden und Kfz. im Bereich der Bushaltekapas nicht möglich, wenn diese von zwei Bussen in Gegenrichtung gleichzeitig angefahren werden. Die Abbieger des MIV von der Stadtbahnstraße in den Framredder stauen sich vor den Bushaltekapas bis in den Knotenbereich hinein. Die vorgelegte Planung wird von VD 52 daher als verkehrsunsicher abgelehnt.</p> <p>Lageplan, Blatt 4: Framredder / Saseler Chaussee</p> <p>Im Framredder besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Daher obliegt es dem Radfahrenden ob er sich auf der Fahrbahn oder auf einem angebotenen Radweg fortbewegt. Die StVO und die ihr angegliederten Regelwerke sehen in diesem Fall keine Fahrradpiktogramme o.ä. auf der Fahrbahn vor. Das Fahrradpiktogramm ist nicht zulässig und darf daher nicht markiert werden.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird überarbeitet.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
18.	BIS-F 2 Vom 03-09.2021	<p>Gegen die o.g. Maßnahme bestehen keine Bedenken wenn folgende Punkte beachtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“. Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die ReStra 4.9 Ver- und Entsorgung, sowie die ReStra 6.3 Knotenpunkte anzuwenden. - Die einzelnen Liegenschaften müssen während der Baumaßnahmen für die Feuerwehr erreichbar bleiben. - Die vorhandenen Hydranten müssen für den Einsatz der Feuerwehr zugänglich sein, um Löscharbeiten zu ermöglichen. 	Die Punkte werden berücksichtigt.
19.	BIS-F 046 (GEKV)	Keine Stellungnahme vorhanden.	
	Bezirksamt Wandsbek		
20.	SL 3	Keine Stellungnahme vorhanden.	
21.	SL 2	Keine Stellungnahme vorhanden.	
22.	SL 1 Vom 09.08.2021	<p>Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung begrüßt den Ausbau der Veloroute 5 und die Verbesserung der fahradgerechten Verkehrsführung. Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Insgesamt wäre eine einheitlichere bauliche Lösung über weite Strecken der Veloroute wünschenswert, um die Orientierung für die Verkehrsteilnehmenden zu erleichtern. Die einzelnen Beweggründe für die jeweilige Vorzugsvariante in den drei Teilbereichen sind jedoch nachvollziehbar dargelegt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von SL 3 Vom 09.08.2021	Die aktuelle Straßenbegrenzungslinie wird im Bereich der Flurstücke 3218, 3219 und 3886 erweitert. Die Flurstücke 3218 und 3219 befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplans Sasel 1 vom 21.01.1969. Dieser sieht den Ausbau der Straße Framredder in einer Breite von 18 m vor, was den hier vorgelegten Planungen zur Veloroute 5 entspricht. Auch die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenbegrenzungslinie überschreitet die Flurstücke 3218 und 3219 und entspricht der vorgelegten Planung zur Veloroute 5 in diesem Bereich. Damit liegt keine Betroffenheit des Bauplanungsrechts im Sinne einer Überschreitung der Straßenbegrenzungslinie in diesem Bereich vor. Das Flurstück 3886 befindet sich im Geltungsbereich des Baustufenplans BS Sasel vom 14.01.1955. Auch hier liegt trotz der Erweiterung der Straßenverkehrsfläche keine Betroffenheit des geltenden Bauplanungsrechts vor.	Wird zur Kenntnis genommen.
23.	SR 3	Keine Stellungnahme vorhanden.	
24.	VS 11	Keine Stellungnahme vorhanden.	
25.	VS 3 Vom 26.08.2021	<u>Vorschriften:</u> Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG) Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II.1.2-2 (LAGA TR Boden) <u>Hilfestellung für eine ordnungsgemäße Ausführung</u> Informationen zum Abfallrecht Verwendung von Ersatzbaustoffen Informationen zum Bodenschutz und Altlasten	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
26.	VS 3 Vom 26.08.2021	<p>Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor, die für Bauvorhaben mit einer Bautiefe von < 1 Meter von Bedeutung sind.</p> <p>Der Lageplan zeigt informell, wo Flächen entlang des Vorhabens vermerkt sind.</p> <p>Frahmredder 2 – 7246-127/00</p> <p>Das Grundstück Frahmredder 2 wurde ehemals als chemische Reinigung genutzt und ist unter der Nummer 7246-127/00 als Altlast im Fachinformationssystem Boden/Altlasten (FIS-AHK/Altlasthinweiskataster) eingetragen. Durch die Altlast sind im Bereich des Bauvorhabens keine Einschränkungen zu erwarten.</p> <p>Frahmredder 1-5 – 7246-177/00</p> <p>Auf den Grundstücken wurde im Zuge der Neubebauungen Frahmredder 3 und 1 in den Jahren 2011 bis 2014 ein alter Heizölschaden, der vom Grundstück Frahmredder 3 ausging, in den Grenzen der Baugruben größtenteils saniert. Restkontaminationen sind nicht auszuschließen, tw. dokumentiert. Der räumliche Kontaminationsverlauf im Gehwegbereich ist nicht erkundet worden. Auch hier, wie bei der chemischen Reinigung, gehen wir davon aus, dass es den Veloroutenbau nicht tangiert, da evtl. verbliebene Restkontaminationen mit großer Wahrscheinlichkeit unterhalb der Baulinie liegen müssten.</p> <p>Durchführung</p> <p>Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z.B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist</p> <ul style="list-style-type: none"> - innerhalb der Dienstzeit: FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.) - außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE Tel. [REDACTED] oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle 	<p>Nach Rücksprache mit der Abteilung VS (Bodenschutz/Altlasten) nicht erforderlich.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von VS 3 Vom 26.08.2021</p>	<p>- außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE Tel. [REDACTED] oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle</p> <p>unverzüglich zu benachrichtigen. (§1 HambBodSchG)</p> <p>Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV)</p> <p>Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches).</p> <p>In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne Verlagerung von Bodenmaterial zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV)</p> <p>Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist – sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg").</p>	<p>Die weiterführenden Punkte werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von VS 3 Vom 26.08.2021	Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.	
27.	WBZ 1	Keine Stellungnahme vorhanden.	
28.	WBZ 2	Keine Stellungnahme vorhanden.	
29.	WBZ 31	Keine Stellungnahme vorhanden.	
30.	WBZ 4 Vom 23.08.2021	<p>Bei der Ausführung des Vorhabens sind folgende Vorschriften einzuhalten:</p> <p>Die Vorschriften des Hamburgischen Naturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG)</p> <p>Die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)</p> <p>Die Vorschriften der aufgrund des HmbNatSchG erlassenen Rechtsvorschriften, insbesondere die Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg (Baumschutzverordnung - BaumSchVO) vom 17. September 1948 bzw. die Landschaftsschutzverordnung (LSG-VO).</p> <p><u>ENTSCHEIDUNG</u></p> <p>Dem Vorhaben wird unter naturschutzfachlichen Voraussetzungen zugestimmt. Nach Prüfung der zugesandten Unterlagen ist das Vorhaben aus Sicht unseres Rechtsbereiches genehmigungsfähig. Privater Baumbestand, welcher der Baumschutzverordnung unterliegt, wird vom Vorhaben nicht berührt. Die Auflagen zum allgemeinen Baumschutz sind zu beachten.</p> <p>Auflagen</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
31.	WBZ 4 Vom 23.08.2021	<p><u>ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN BAUMSCHUTZ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschützte Einzelbäume, Baumgruppen und Hecken auf dem Baugrundstück, auf Nachbargrundstücken im Grenzbereich sowie betroffene Gehölzbestände und Grünflächen im Straßenraum sind dauerhaft zu erhalten. Sie dürfen nicht entfernt oder beschädigt werden. Das gilt für alle Pflanzenteile: Wurzeln, Stämme und Äste. Während der gesamten Bauzeit sind alle Schutzmaßnahmen der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) anzuwenden; die Baumschutzmaßnahmen sind der o. g. Dienststelle vor Beginn der Bauarbeiten zur Abnahme anzuzeigen. - Vor Beginn der Abbruch- bzw. Bauarbeiten sind die Wurzelbereiche von Bäumen sowie geschützte Vegetationsflächen mit einem festen Bauzaun zu schützen (gem. DIN 18920, Ziffer 4.5 und 4.6 umfasst der Wurzelbereich die Kronentraufe zuzüglich eines Streifens von 1,5 m). Ist dies in Abstimmung mit dem WBZ-Naturschutz nicht möglich, ist ein Stammschutz gem. DIN 18920, Ziffer 4.6 herzustellen und der Wurzelbereich gem. DIN 18920, Ziffer 4.12 durch Auslegen von Stahlplatten auf einer Kieselbettstüttung mit Fließ-Unterlage zu schützen. - Während der gesamten Bauzeit sind Wurzelbereiche bzw. Baumscheiben von Bau- und sonstigen Materialien frei zu halten. - In Wurzelbereichen von geschützten Bäumen dürfen Leitungen grundsätzlich nicht verlegt werden. Ist dies nicht zu vermeiden, sind sie gem. DIN 18920, Ziffer 4.10.1 im grabenfreien Verfahren (z. B. Pressverfahren) zu verlegen bzw. sind unvermeidbare Aufgrabungen in Handarbeit oder Absaugtechnik durchzuführen. Abgeschnittene Wurzeln sind baumpflegerisch fachgerecht nachzubehandeln. 	Die weiterführenden Punkte werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von WBZ 4 Vom 03.08.2021	<ul style="list-style-type: none"> - Jegliche sonstige Eingriffe in den Wurzelbereich (Kronentraufbereich zzgl. 1,5 m) von geschütztem Gehölzbestand, wie Auf- und Abgrabungen, Befahrungen und sonstige Verdichtungen sind zu vermeiden. Dies gilt für alle betroffenen geschützten Gehölze, d. h. auch auf Nachbargrundstücken im Grenzbereich sowie auf Grünflächen im Straßenraum. - Sind Eingriffe in den Wurzelbereich nicht zu vermeiden, dann ist die Maßnahme im Vorfeld durch einen vom Bauträger hinzuzuziehenden öffentlich bestellten und vereidigten Baumsachverständigen auf Machbarkeit zu prüfen, sowie bei Freigabe in Begleitung des Baumgutachters vorzunehmen (Fachbauleitung Baumschutz). Ggf. sind Planungs- / Bauanpassungen nach Maßgabe des Baumsachverständigen erforderlich. Die durch den Baumsachverständigen - unter Baumschutz-gesichtspunkten bestätigte Planung ist einschließlich Baumschutzmaßnahmenkatalog in diesem Fall mit dem Bauantrag / Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach BaumSchVO einzureichen. Der Baumsachverständige ist dem WBZ-Naturschutz im Vorfeld zu benennen. - Die Ausführung ist nur durch eine zertifizierte Fachfirma der Baumpflege durchzuführen (Mindestanforderung für den Ausführenden vor Ort: Fachagrarwirt für Baumpflege und Baumsanierung). Das gleiche gilt für unvermeidbare Schnitтарbeiten in der Krone (fachgerechte Ausführung gemäß ZTV-Baumpflege 2017). - Alle erforderlichen Maßnahmen an geschützten Bäumen und während der Schutzfrist sind genehmigungspflichtig (Ausnahmegenehmigung). 	
32.	MR 22	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
33.	MR 23 Vom 27.08.2021	Aus Sicht der Wegeaufsicht bestehen keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
34.	MR 23 Vom 31.08.2021	<p>Teilbereich des Frahmredders zwischen Stadtbahnstraße und Stormarnplatz.</p> <p>Die Wegeaufsicht hat Bedenken bezüglich der breiten Gehwegflächen vor den Hausnummern 12 / 18 / 20 und 13.</p> <p>Wir vermuten das diese Flächen gern als zusätzlicher Parkraum genutzt werden könnten. Eventuell sollte man an diesen Stellen zusätzliche Fahrradbügel oder zumindest Bügel als Abgrenzung parallel zum Bord setzen.</p> <p>Die Ausstattungsgegenstände (Poller, Bügel, Fahrradbügel usw.) sollten in Standardausführungen, die auch über den Rahmenvertrag erneuert werden können, verbaut werden.</p> <p>Aus dem Lageplan ist für uns nicht ganz ersichtlich, ob alle Grünflächen mit Eichenspaltpfählen gesichert werden sollen.</p> <p>Aus unserer Sicht sollten alle Grün- und Baumflächen mit Eichenspaltpfählen gesichert werden.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
35.	MR 31 Vom 06.08.2021	<p>Die Baumscheiben bei den Neupflanzungen vor den Hausnrn. 1 und 3 sowie bei dem Bestandbaum vor Hausnr. 8 sollten mit mind. 10 qm offen gestaltet werden (Anlage 1).</p> <p>Die Baumscheibe der Eiche vor Hausnr. 16 ist zu vergrößern, um Wurzelschäden zu vermeiden (Anlage 2).</p> <p>Vor Hausnr. 18 ist ein weiterer Baumstandort herzustellen (Anlage 2).</p> <p>Die Litfaßsäule Stadtbahnstraße/Frahmredder 20 ist auf die andere Straßenseite vor Stadtbahnstraße 73a zu versetzen, um an der vorherigen Stelle einen Baumstandort herzustellen (Anlage 3).</p> <p>Vor Hausnr. 62 ist eine weitere Baumpflanzung vorzusehen (Anlage 4).</p> <p>Für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sind Substrate und Einrichtungen, die das Wachstum und nachhaltige Baumstandorte auch über die Dauer der Gewährleistung hinaus versprechen, zu verwenden.</p> <p>Hierzu gehören Baumscheiben bzw. Baumgruben in ausreichender Mindestgröße von 10m² offener Fläche bzw. 15m³ durchwurzelbaren Raum.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht umgesetzt, aufgrund der zu geringen Gehwegbreite.</p> <p>Nach Rücksprache mit Ströer kann die Versetzung der Werbesäule vorgenommen werden.</p> <p>Aufgrund vorhandener Leitungen sind weitere Baumpflanzung vor Hausnr. 62 nicht möglich</p> <p>Alle weiteren Punkte zur Ausführung werden berücksichtigt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
36.	Weiterführung von MR 31 Vom 06.08.2021	<p>Die Baumgruben sind im Zweischichtenaufbau mit Unterboden- und Pflanzsubstrat herzustellen (K+E Bohlsen und Harburg oder vergleichbares Produkt).</p> <p>Das Oberbodensubstrat ist aufgrund des hohen organischen Anteils bis max. 40cm Stärke unter GOK einzubauen. Für das Unterbodensubstrat gelten keine Beschränkungen.</p> <p>Die Seiten und der Boden der Baumgruben sind aufzulockern um ein verzahnen der Substrate mit anstehendem Boden zu gewährleisten.</p> <p>Bei kleineren offenen Baumscheiben als 10m² ist der durchwurzelbare Raum von 15m³ unter den befestigten Nebenflächen herzustellen. Hierbei sind standortverbessernde Maßnahmen vorzusehen (Tiefenbelüftung). Es sind miteinander verbundene Belüftungen in DN100 aus nicht ummanteltem Drainagerohr herzustellen.</p> <p>Die Verschlusskappen sollen dabei bündig mit dem anstehenden Boden sein. Das Drainagerohr ist bis 40cm unter GOK einzubauen, die Differenz ist aus KG-Rohr DN100 herzustellen.</p> <p>Die Baumstandorte müssen leitungsfrei sein.</p>	Wurde berücksichtigt.
37.	MR 32 Vom 13.10.2021	<p>Der o.g. Bauabschnitt entwässert teilweise über das Regensiel in die Alster. An der Alster soll im Bereich der Bäckerbrücke (Auslassregensiel) eine Reinigungsanlage für das gesamte dort mündende Einzugsgebiet errichtet werden. Insofern ist keine gesonderte Reinigung bei dem Teilabschnitt vorzusehen.</p> <p>Die Einleitmenge ist jedoch auf 17 l/(s*ha) zu drosseln. Die Rückhaltung ist für ein 30-jährliches Regenereignis zu berechnen.</p> <p>Der Abschnitt des Framredders, der in Richtung Saseler Chaussee entwässert ist zu kurz, um hier eine Reinigungsanlage vorzusehen. Die für diesen Teilabschnitt erforderliche Reinigung ist im Zuge einer Instandsetzung / eines Umbaues der Saseler Chaussee zu berücksichtigen. Die Einleitmengenbegrenzung gilt aber auch bei diesem Abschnitt, wie oben beschrieben.</p>	Wird berücksichtigt.
38.	MR 5 Vom 03.09.2021	Es bestehen seitens der Baustellenkoordination keine Bedenken.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen			
39.	LIG 31 Vom 16.08.2021	<p>Gemäß Erläuterungsbericht erfolgt die Umsetzung der Baumaßnahme größtenteils innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Bei Teilflächen der Flurstücke 3218, 3219 und 3886 der Gemarkung Sasel ist Grunderwerb erforderlich. Daher bitte ich, sofern noch nicht geschehen, um Übermittlung entsprechender Grunderwerbsaufträge.</p> <p>Gemäß Erläuterungsbericht erfolgt die Finanzierung der Maßnahme durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswände als Maßnahme aus dem Bündnis für den Radverkehr. Finanzmittel der Finanzbehörde werden gemäß Erläuterungsbericht nicht in Anspruch genommen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
40.	LIG 51/3	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung			
41.	LGV (Geobasisdaten)	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer			
42.	LSBG-A-BK (KOST) Vom 26.08.2021	Von Seiten der KOST gibt es keine Hinweise. Zeitlich hatten wir bereits geprüft, ob es Konflikte geben könnte, aber für den bislang vorgesehenen Zeitraum Juli 2022 – Juni 2024 keine entdecken können.	Wird zur Kenntnis genommen.
43.	LSBG-G1	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
44.	LSBG-K	Keine Stellungnahmen vorhanden.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
45.	LSBG-GF/IVS1 (LSA) vom 27.07.2021	<p>Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich.</p> <p>Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.</p> <p>Die verkehrstechnischen Unterlagen werden durch den LSBG GF/IVS 1 aufgestellt. Dafür benötigen wir die abgestimmte Planung als DWG.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie, dass für das Aufstellen der VTU, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 6 Monate erforderlich sind.</p> <p><u>LSA 824 Stadtbahnstraße / Frahmredder</u></p> <p>Die Ausbaugrenze sollte noch ca. 15m Richtung Nord-West verschoben werden und dem Ausbau des Frahmredder Süd angeglichen werden.</p> <p>Eine spätere Maßnahme im Frahmredder Nord hätte somit keine Auswirkungen auf den Knotenpunkt und die LSA könnte unverändert bestehen bleiben.</p> <p><u>LSA 643 Saseler Chaussee / Frahmredder</u></p> <p>Im Sinne der Barrierefreiheit ist die Knotenpunktgestaltung dahingehend anzupassen, dass die Fußgänger eine Furt von 4m Breite erhalten und die LSA Maste mittig dieser Furt stehen. Taktile Leitelemente sind auf allen Knotenarmen zu ergänzen. Die LSA ist im Zuge der Maßnahme anzupassen. Um den Verkehr weiterhin gut abwickeln zu können, ist eine Steuerung mit Anforderung und Bemessung vorzusehen. Diese wird vom LSBG entwickelt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Spätere Maßnahmen werden nicht folgen, sodass eine Erweiterung des Querschnittes sowie Anpassungen an der LSA nicht erforderlich sind.</p> <p>Zudem müsste der Radverkehr sich zurück in den Mischverkehr einordnen, was als Gefahrenstelle betrachtet wird.</p> <p>Die Saseler Chaussee wird nicht in diesem Umfang angepasst. Die Planung sieht vor, am Knoten an den Bestand anzubinden. Weswegen die taktile Leitelemente nicht berücksichtigt werden.</p>
46.	LSBG-S1 (ÖPNV)	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
47.	LSBG-S2	Keine Stellungnahmen vorhanden.	
	Sonstige Dienststellen / Vereine / Firmen		
48.	LBV TGM	Keine Bedenken.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
49.	KB – Denkmalschutz Vom 28.07.2021	Da sich keine Denkmäler oder Denkmalensembles in der Umgebung der Baumaßnahme befinden, bestehen gegenüber der Planung aus denkmalrechtlicher Sicht keine Bedenken. Das Denkmalschutzamt meldet eine Fehlanzeige.	Wird zur Kenntnis genommen.
50.	Stadtreinigung HH Vom 24.08.2021	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umlanungen zur Veloroute 5 im Fährredder, zwischen Stormarnplatz und Saseier Chaussee zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.	Wird zur Kenntnis genommen.
51.	Stadtreinigung HH Depotcontainer	Keine Stellungnahmen vorhanden	
52.	HHVA (ÖB) vom 04.08.2021	Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. <ul style="list-style-type: none"> - Demontage von sechs AM 7,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von neun AM 7,5m mit Ansatzleuchte. - Umstellen von einem AM 7,5m und tauschen der Ansatzleuchte. - Punktuell tauschen von vier AM 7,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. Zusätzlich werden die Leuchten getauscht. - Demontage von zwei AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von einem AM 9,5m mit Kofferleuchte. - Neustellen von einem AM 11,8m mit Kofferleuchte. 	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von HHVA (ÖB) vom 04.08.2021	<p>Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m</p> <p>Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</p> <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	
53.	HHVA (LSA) vom 02.09.2021	<p>Nach aktuellem Kenntnisstand ist von Ihrer Maßnahme eine Lichtsignalanlage betroffen:</p> <p>LSA-Knoten 0643 (Saseler Chaussee / Frahmredder)</p> <p>Bitte beachten Sie die Hinweise im Anhang zur Position des LSA-Schaltschanks.</p> <p>LSA-Knoten 0824 (Stadbahnstr. / Frahmredder)</p> <p>Bitte beachten Sie die Hinweise im Anhang zur Position des LSA-Schaltschanks.</p> <p>Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.</p> <p>Um Ihre Termine nicht zu gefährden stimmen Sie die Baetermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Bitte liefern Sie bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bautermi die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten im Kreuzungsbereich empfehlen wir im Zuge des zentralen Bauvorhabens etwaig erforderliche Kabelleerrohre für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern.</p> <p>Bei Umgestaltung der Nebenflächen bittet die Polizei die LSA-Schaltschranke durch einen passiven Anfahrschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.</p>	<p>Werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Knoten Saseler Chaussee wird nicht umgeplant.</p> <p>Alle weiteren Punkte werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
54.	Hochbahn HHA vom 03.08.2021	<p>Der Fahrgastunterstand an der Bushaltestelle Richtung Poppenbüttel (Lageplan Blatt 4) ist mit 1,50 m Abstand zum H-Mast einzuplanen und ggf. parallel zum Bord auszurichten (siehe auch Stellungnahme der Wall GmbH vom 28.07.2021).</p> <p>Neben der Linie 8 ist im Rahmen des Hamburg-Takts vorgesehen die Linie 275 im 20-Minuten Takt in beiden Richtungen über den Framredder zu führen. Diese Information lag zur Aufnahme der Planungsgrundlagen noch nicht vor. Ursprünglich sollte die Linie bereits zum Fahrplanwechsel 2022 hier entlang geführt werden. Dies wird sich aufgrund der Coronasituation aber mindestens bis zum Fahrplan 2025 verschieben.</p> <p>Wir gehen heute davon aus, dass ggf. die Fahrzeuge der Linien 8 und 275 versetzt an der Haltestelle ankommen werden. Gleichwohl ist es sinnvoll zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt, die Möglichkeiten zur Verlängerung der Haltestelle vorsorglich zu prüfen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund des vorhandenen Baumes wurde eine Anpassung der Bushaltestelle als kritisch angesehen. Die Bushaltestelle wird aufgrund des Baumes nicht verlängert.</p>
55.	Hochbahn HHA vom 13.08.2021	<p>Wie mir im Nachgang zur eingereichten Stellungnahme vom 03.08. mitgeteilt wurde, ist im Rahmen des Hamburg-Takts vorgesehen, zwischen den Haltestellen Framredder und S Poppenbüttel eine zusätzliche Haltestelle "Framredder/Stadtbahnstraße" zur Verdichtung des Haltestellennetzes vorzusehen. Derzeit beträgt der Abstand der bestehenden Haltestellen rd. 750 m. Ziel ist, Haltestellenabstände auf rund 300m zu verdichten, um die Zugänglichkeit und Attraktivität des ÖPNVs zu verbessern. Ich habe in der Karte anbei den Bereich gekennzeichnet, in der die Standorte ggf. vorzusehen sind.</p> <p>Es werden 19,0 m Fahrbandrandhaltestelle benötigt. Ein Standort für einen Fahrgastunterstand wäre nur in Fahrtrichtung stadteinwärts vorzusehen, falls möglich.</p> <p>Wir bitten zu prüfen, ob die Standorte vor Haus Nr. 17/19 und gegenüber vor Nr. 24 als Richtungshaltestellen einzuplanen sind. Alternative Vorschläge sind willkommen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>
56.	HVV GmbH	Keine Stellungnahmen vorhanden	
57.	VHH	Keine Stellungnahmen vorhanden.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
58.	Handelskammer G-V/2 Vom 25.08.2021	Grundsätzlich befürwortet die Handelskammer Hamburg die angestrebte Fahrbahnsanierung sowie den Ausbau des Veloroute 5 im Fahrmredder zwischen Stormarnplatz und Sasseker Chaussee. Jedoch können wir, vor dem Hintergrund des massiven Parkraumverlustes, die von Ihnen favorisierte Varianten nicht befürworten. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft kann die gewonnene Aufenthaltsqualität den massiven Parkraumverlust nicht aufwiegen.	Grundsätzlich haben alle Ein- und Mehrfamilienhäuser ihre Parkstände auf ihrem Privatgrundstück. Zudem umfasst das neue Baugebiet die Herstellung von ausreichend Tiefgeragen.
59.		Keine Stellungnahmen vorhanden	
60.	Vom 28.07.2021	<p>Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Wir bitten jedoch am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante ca. 2,40 m <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>	Nach Abstimmung, dass 0,5 m hinter dem FGU für Wartungsarbeiten vorgesehen werden, verbleiben zwischen FGU und Bordsteinkante 2,15 m.
61.	Taxiverband e.V	Keine Stellungnahmen vorhanden	
62.	Fachverband Fußverkehr Vom 26.08.2021	<p>Abschnitt 1:</p> <p>Wir begrüßen die Variante verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.</p> <p>Da in diesem Bereich viel Einzelhandel vorhanden ist, sollten hier Fahrradabstellanlagen für Lastenräder eingerichtet werden, damit diese nicht auf den Gehwegen abgestellt werden.</p> <p>Außerdem ist bei den Sondernutzungen vor Haus Nr. 8 und 16 darauf zu achten, dass ausreichend Platz für den Fußverkehr bleibt. Evtl. müssen da Parkplätze wegfallen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Die Breite des Gehweges beträgt an Hausnummer 8 mind. 2,1 m und an Hausnummer 16 mind. 2,7 m. Die Breiten sind ausreichend.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von Fachverband Fußverkehr Vom 26.08.2021	<p>Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn im Bereich der Grüninseln (z.B. vor Haus Nr. 7) Sitzbänke aufgestellt würden.</p> <p>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p> <p>Abschnitt 2:</p> <p>Wir bedauern, dass hier Tempo 30 verworfen wurde. Bei Schutzstreifen für den Radverkehr führt eine hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs leider häufig dazu, dass Radeinde auf den Gehweg ausweichen.</p> <p>Auch hier bitten wir im östlichen Bereich auf die Beleuchtung der Gehwege und die Aufstellung von Bänken zu achten.</p> <p>Abschnitte 4:</p> <p>In Erläuterungsbericht steht, dass vor dem Knoten Saseler Chaussee im Fahrmredder ein Radfahrstreifen hergestellt werden soll. Auf dem Plan sind jedoch am ganzen Knoten Hochbordradwege zu sehen. Das ist für Fußgänger*innen sehr unangenehm, da sie den Radweg kreuzen müssen, um zur Ampel zu kommen. Das führt zu vielen Konflikten. Dort ist ein deutlicher Vorrang für den Fußverkehr zu markieren -z.B. durch einen Zebrastreifen auf dem Radweg.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In diesem Bereich besteht kein Aufenthaltscharakter, weswegen auf Bänke verzichtet wird.</p> <p>Der Radfahrstreifen wird nur über eine Strecke von 50 m hergestellt. Darüber hinaus wird an den Bestand am Knotenpunkt Saseler Chaussee angeschlossen, weswegen eine Anpassung der Radwege hier nicht möglich ist.</p>
63.	ADFC (Wandsbek) Vom 25.08.2021	<p>Die Lösung mit Schutzstreifen ist bei der vorhandenen Straßensituation im Abschnitt 2 nachvollziehbar und im EB schlüssig begründet. Das derzeit verbreitete Parken am Straßenrand im südlichen Abschnitt würde bei dem Anlegen von Schutzstreifen aufgehoben. Das ist gut, da sich durch das Parken einige Autofahrer*innen derzeit zu unangenehmen und riskanten Überholmanövern veranlasst sehen. Die für den Abschnitt geprüfte Variante mit Tempo 30 wäre aus Sicht des Radverkehrs ebenfalls geeignet.</p> <p>Wir begrüßen besonders, dass die Freigabe des Gehwegs mittels "Radverkehr frei" zukünftig entfällt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von ADFC (Wandsbek) Vom 25.08.2021</p>	<p>Das Radfahren im Frammredder ist vermutlich auch zukünftig nicht entspannt möglich. Daher sprechen wir uns dafür aus, die ursprünglich geplante Führung der VR5 über Pfeilshofer Weg, Horstweg, Weißdornweg, Meinerstraße, Hennebergstraße ebenfalls als Veloroute auszubauen. Im Berufsverkehr wird der Frammredder viel auch vom Autoverkehr genutzt. Das Risiko spricht dafür, die alternative, wesentlich risikoärmere Führung zu wählen, die besonders für die von Süden kommenden Radfahrer*innen viel attraktiver wäre.</p> <p>(zum Abschnitt 4:) Die Geometrie des Radwegs am Knoten Frammredder / Saseler Chaussee von West nach Ost ist ungeeignet. Ein dem Straßenverlauf des Frammredder folgender Radfahrer scheint zunächst nach Saseler Chaussee(Süd) abzubiegen, macht dann aber - dem Radweg folgend - einen Schlenker nach links, um doch dem Frammredder zu folgen. Das ist für eine abbiegende Autofahrer*in nicht vorhersehbar und muss somit als gefährlich bewertet werden. Ein Geradeaus fahrender Radfahrer, sollte auch geradeaus und ohne Verschwenk geführt werden. Aus diesem Grund hat sich z. B. die Berliner Lösung sehr weit durchgesetzt.</p> <p>Wenn der Radweg dort - z. B. im Sinne eines Bypasses für Rechtsabbiege- Radverkehr - gebaut wird, muss in jedem Fall möglich sein, als Radfahrer*in sicher aus Frammredder West nach Frammredder Ost zu fahren. Wir würden begrüßen, wenn im Fahrstreifen kurz vor dem Knoten Fahrradpiktogramme markiert werden, um anzuzeigen, dass auch hier (und nicht nur auf dem Radweg) das Radfahren vorgesehen ist. In Frammredder Ost sollten einige weitere Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn dann zeigen, dass es nun für den Radverkehr auf der Fahrbahn weitergeht. Die derzeit gewählte Führung, zwangsweise dem Radweg und der Furt bis nach Saseler Chaussee (Ostseite) zu folgen, ist mangelhaft. Der Radfahrende, der dann weiter dem Frammredder folgen will, steht hier nun in der Nebenfläche und muss sich "irgendwie" in den Mischverkehr einsortieren.</p>	<p>Die Verlegung der VR wurde abgestimmt. (Protokoll [REDACTED])</p> <p>Der Knoten Saseler Chaussee befindet sich außerhalb des Planungsgebietes. Eine Anpassung in diesem Umfang wird hier nicht vorgesehen.</p> <p>Nach Abstimmung mit VD wurde sich gegen die Berücksichtigung von Piktogrammen entschieden. Grundsätzlich ist dem Radverkehr erlaubt sowohl im Radweg als auch im Mischverkehr zu fahren, da keine Radwegebenutzungspflicht vorhanden ist. Die Piktogramme im Mischverkehr sind nicht anordnungsfähig.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von ADFC (Wandsbek) Vom 25.08.2021</p>	<p>Nordwestlich der Stadtbahnstraße (Abschnitt 1) sollte "Fahrradstraße/Anlieger frei/ÖPNV frei" angeordnet werden. Ziel sollte sein, den Mischverkehr Fahrrad- MIV-Bus so verkehrssicher wie möglich zu gestalten. Außerdem könnte so besser der MIV-Durchgangsschleichverkehr herausgehalten werden. Eine so gewidmete Straße wäre auch für den Einzelhandel attraktiv. Die im Erläuterungsbericht, S. 14, aufgeführte Begründung, der Radverkehr sei nicht die vorherrschende Verkehrsart und damit die Fahrradstraße nicht anordnungsfähig, hat sich mit der Neufassung der VwV-StVO durch den Bundesrat überholt. Die neuen Bedingungen erlauben die Anordnung der Fahrradstraße.</p> <p>Die Fahrradstraße/Anlieger frei/ÖPNV frei sollte auch die Straße Langenstücken umfassen, um den Schleichverkehr zu vermeiden, der hier zur Umgehung des Knotens Saseler Chaussee/Stadtbahnstraße stattfindet. Eine Ausweitung des Planungsgebiets wäre daher unserer Meinung nach sinnvoll.</p> <p>Abstellanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Fahrmredder südöstlich Stadtbahnstraße fehlt es an geeigneten Fahrradabstellanlagen. Bei den Hausnummern 47 - 53 ließe sich z. B. im Bereich der Grünfläche mit Rasengittersteinen und oberflächennah montierten Fahrradbügeln noch etwas nachbessern (z. B. in sich verbundene Reihenabstellanlage, die mit geringem Fundament auskommt). - Nordwestlich der Stadtbahnstraße sollten ebenfalls noch einzelne Fahrradbügel ergänzt werden, weil hier Geschäfte sind. Platz wäre entweder am Randbereich der geplanten Parkplätze oder im Gehweg, der auf der Nordseite bis zu 4,81 m Breit ist und gleich westlich des Knotens auf der Nordseite sogar 6,8 m erreicht. 	<p>Wurde geprüft und wurde dagegen entschieden. Die von Ihnen genannte Variante ist nicht von PK und VD anordnungsfähig.</p> <p>Die Straße Langenstücken befindet sich außerhalb des Planungsgebietes. Des Weiteren liegt die Straße Langenstücken innerhalb der Strecke für den Schienenersatzverkehr, weswegen eine solche Anordnung ebenfalls nicht möglich ist.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>


Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von ADFC (Wandsbek) Vom 25.08.2021	<p>Sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir finden gut, dass im Erläuterungsbericht Fußverkehr und Radverkehr getrennte Kapitel gewidmet sind, weil das beiden Verkehrsarten besser gerecht wird, als ein gemeinsames Kapitel. - Gut ist auch, dass in diesem EB die Varianten-Überlegungen und ihre Pros und Contras nachvollziehbar dargestellt sind und nicht - wie sonst gelegentlich in Verschickungen - lediglich gesagt wird, man habe sich aus Gründen oder nach Absprache mit xy gegen etwas entschieden. 	Wird zur Kenntnis genommen.
64.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg Vom 03.09.2021	<p>Am Knoten Framredder/Langenstücken fehlt eine barrierefreie Querung über den Framredder mit getrennten Bordhöhen und entsprechenden Bodenindikatoren. Auch in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sollte eine gesicherte Querung vorhanden sein, da vor allem Menschen mit einer Seheinschränkung große Probleme haben, den Fahrbahnverkehr wahrzunehmen, vor allem im Hinblick auf den Radverkehr und E-Fahrzeuge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle LSA müssen nicht nur mit akustischen, sondern auch mit taktilen Hinweise geben ausgestattet werden - Ein umfassender Wegfall von Parkständen führt dazu, das auch erforderliche Parkstände für behinderte Menschen und auch Bedarfsparkplätze für Pflege- und Assistenzdienste aufgehoben werden. Hierdurch kommt es ggf. zu erheblichen Einschränkungen für behinderte Menschen, z.B. was deren Versorgung angeht. Es sollte dringend überprüft werden, wie und wo entsprechender Parkraum wohnortnah sichergestellt werden kann. - Die Sperrfelder an den Querungen am Knoten Stadtbahnstraß/Framredder laufen tlw. ineinander. Dies sollte gem. ReStra/H BVA geändert werden. - Am Knoten Saseler Ch./Framredder sind zwar - richtigerweise - taktile Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radweg vorgesehen, aber eine sonstigen Bodenindikatoren. 	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Es wird ein Behindertenparkstand eingeplant.</p> <p>Wurde berücksichtigt.</p> <p>Der Knoten Saseler Chaussee liegt außerhalb der Planungsgrenze.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Weiterführung von Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg Vom 03.09.2021	- Zur weiteren barrierefreien Ausstattung der Bushaltestelle möchte ich auf den Leitfaden "Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen" des HVV verweisen (s. Anlage).	Wird berücksichtigt.
65.	P + R Betriebsgesellschaft Vom 24.08.2021	Nach eingehender Prüfung und interner Abstimmung, melden wir für unseren Teil Fehlanzeige. Da wir nicht direkt betroffen sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
	Leitungsträger		
66.	GmbH vom 27.07.2021	hat aktuell keine Maßnahmen in dem betroffenen Bereich geplant.	Wird zur Kenntnis genommen.
67.	Dataport vom 28.07.2021	Wir haben die Verschickungsunterlagen zur Veloroute 5, W06.2 Framredder zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können sind wir von der Maßnahme nicht betroffen. Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.
68.	Gasnetz Hamburg GmbH Vom 09.08.2021	Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Es ist Ihnen nicht gestattet, Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlage ohne Genehmigung durchzuführen. Wir bitten Sie Annäherungen mit uns abzustimmen. Konkret betreiben wir im Bereich der Maßnahme eine Niederdruck-Versorgungsleitung (ND-VL) mit wechselndem Durchmesser zwischen 110 und 125 mm. Von dieser ausgehend befinden sich diverse Hausanschlussleitungen (HAL) im Bereich der Planung, welche an vielen Stellen die Fahrbahn kreuzen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von Gasnetz Hamburg GmbH Vom 09.08.2021</p>	<p>Zusätzlich betreiben wir eine Hochdruck-Versorgungsleitung (HD-VL) mit einem Durchmesser von 400 mm. Diese befindet sich überwiegend im Bereich der jetzigen Parkstände, leider mit unbekannter Überdeckung. Hier werden wir Maßnahmen zur Bestimmung der Überdeckung einleiten. Änderungen an der HD-VL sind unbedingt zu vermeiden, da diese mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand verbunden sind. Ab der Festsetzung der Planung ist hier mit Vorlaufzeiten von ca. einem Jahr zu rechnen.</p> <p>Insbesondere muss frühzeitig bekannt sein an welcher Stelle welcher Aufbau hergestellt werden soll bzw. wie tief der Eingriff in den Untergrund sein wird. Nachfolgend finden Sie Anmerkungen zu den einzelnen Blättern der Planung</p> <p>Blatt 1: Die geplanten Baumstandorte befinden sich über unserer ND-VL. Dies ist nicht zulässig.</p> <p>Blatt 2: Die HD-Leitung wird voraussichtlich im zukünftigen Radweg liegen. Wenn es mit der Überdeckung keine Probleme gibt, ist zusätzlich darauf zu achten, dass die neuen Trummenstandorte nicht mit der Leitung kollidieren.</p> <p>Blatt 3: Analog zu Blatt 2. Im Bereich der Kreuzung. Die geplanten Baumstandorte sind zu prüfen, in wie weit diese direkt über den Leitungen liegen. Dieses wäre nicht zulässig. Im Bereich von bis zu 2,5 m um den Stammmittelpunkt sind Schutzmaßnahmen notwendig.</p> <p>Blatt 4: Analog zu Blatt 3</p> <p>Wenn Sie vorhaben, Material zu lagern oder Baustraßen im Bereich der Versorgungsanlage planen, dann stimmen Sie dies bitte mit uns ab. Schlagen Sie uns hierfür wirksame Maßnahmen vor und setzen diese um. Dies hat zum Ziel, unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht zu gefährden und nicht negativ zu beeinflussen. Damit wir den geplanten Bau zum jeweiligen Zeitpunkt prüfen können: Schicken Sie uns bitte immer die dazugehörigen neuesten Pläne mit den detaillierten Informationen zum Projekt (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).</p>	<p>Die Hochdruckleitung liegt ca. 1,4 m unter GOK, daher kein Konflikt vorhanden.</p> <p>Für die Niederdruckleitung sollen während der Baudurchführung Halbschalen vorgesehen werden. Die geplanten Bäume sollen soweit wie möglich verschoben werden, ansonsten wird ein Wurzelschutz hergestellt.</p> <p>Die vorgesehene Breite der Parkstände von 2,50m kann beibehalten werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Baumstandorte wurde aufgrund des zu geringen Abstandes verzichtet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
69.	Hamburger Wasserwerke GmbH Vom 26.08.2021	<p><u>Für HWW:</u></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 Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>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.</p> <p>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</p> <p>Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</p> <p>Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst [REDACTED] zu melden</p> <p>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</p> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, [REDACTED]</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.</p>	Die Punkte werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Weiterführung von Hamburger Wasserwerke GmbH Vom 26.08.2021</p>	<p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</p> <p>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.</p> <p>Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</p> <p>Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</p> <p>Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</p> <p>Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</p> <p>Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] anzupassen.</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>Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
70.	HanseWerk Natur GmbH vom 02.08.2021	Im angefragten Bereich befinden sich keine Leitungen der HanseWerk Natur GmbH. Trotzdem ist es wichtig, dass Sie jederzeit mit unterirdischen Leitungen rechnen, z.B. von anderen Versorgern.	Wird zur Kenntnis genommen.
71.	servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH	Keine Stellungnahmen vorhanden	
72.	Stromnetz Hamburg GmbH Vom 27.08.2021	<p>In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant. Wir planen in dem betroffenen Bereich einige Straßenkreuze zu erneuern bzw. zu ergänzen.</p> <p>Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme weitere Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Leitungsplänen prüfen.</p> <p>Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorzugsnummer an unser Postfach:</p> <p>Bitte achten Sie darauf, die Trasse von einer Überbauung, Bepflanzung mit Bäumen oder großen Sträuchern freizuhalten. Die Leitungstrasse muss jederzeit frei zugänglich bleiben.</p> <p>Im Bereich Ihres Bauvorhabens befinden sich Anlagen der öffentlichen Beleuchtung bzw. für Verkehrssignalanlagen. Ob und in welchem Umfang Arbeiten an diesen Anlagen erforderlich sind, erfahren Sie bei der Freien und Hansestadt Hamburg.</p> <p>Ihre Anfrage richten Sie bitte an:</p> 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde angefragt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
73.	GmbH Vom 13.08.2021	Die [redacted] betreibt im Planungsbereich Telekommunikationsanlagen, die an einigen Stellen verlegt werden müssen. Wir bitten Sie, für uns die dafür notwendigen Zeiträume einzuplanen. Wir weisen insbesondere darauf hin, dass wir im Kreuzungsbereich mit der Stadtbahnstraße umfangreiche Arbeiten inklusive der Herstellung einer neuen Straßenquerung ausführen müssen.	Wird zur Kenntnis genommen. Bauzeit wurde angefragt.
74.	[redacted] vom 29.07.2021	In dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
75.	[redacted] Vom 17.08.2021	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an [redacted] N [redacted] um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
76.	vom 27.07.2021	Anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für "Veloroute 5 – W06.2 Frahmredder, Hamburg", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der GmbH und der mittels Handschachtung. Über den Inhalt informieren Sie die ausführende Baufirma.	
77.	vom 27.07.2021	Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der GmbH und der durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.	Wird zur Kenntnis genommen.
78.	vom 27.07.2021	Bezugnehmend ihrer E-Mail vom Dienstag, 27. Juli 2021 11:29, besitzt die GmbH im angefragten Bereich Frahmredder zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee keine eigene Rohrtrasse und nutzt im Kreuzungsbereich Frahmredder / Saseler Chaussee ein Kabel des Netzbetreiber Dataport. Wie sie unserer Leitungsauskunft vom Dienstag, 27. Juli 2021 entnehmen können. Ob unsere das Kabel (Kreuzungsbereich Frahmredder / Saseler Chaussee) betroffen ist, kann nach jetzigem Plan- und Planungsstand nicht ermittelt werden. Ihre Maßnahme wird bei uns unter der Veloroute 5 – W06.2 Frahmredder zwischen Stormarnplatz und Saseler Chaussee" weiter betreut. Mit bitte um Zusendung des aktuellen Leitungsplanes, nach Eintrag aller Daten der Leitungsträger und anstehenden Umbauten im Planungsbereich, zur weiteren Bearbeitung ihrer Anfrage. Falls sich Planungsänderungen ergeben oder Sie Rückfragen haben, melden Sie sich gern bei uns.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
-----	--------------	---------------	------------------

