

Baumaßnahme: Busbeschleunigung MB26

Teilbaumaßnahme: Überlieger U-Farmsen

Abwägungsvermerk - externer Verteiler -

Abwägung der Bedenken und Anregungen aus den Stellungnahmen
zur 1. Verschickung der Verkehrsplanung vom 20.05.2021

Inhalt

1)	BIS – VD 513 Verkehrslenkende Beschilderung	1
2)	BIS – VD 520	1
3)	BIS – F 02 (Feuerwehr).....	6
4)	BIS – F 042	6
5)	BIS – PK 38.....	6
6)	BUKEA – W 1.....	6
7)	BUKEA – W 2.....	7
8)	BUKEA – N 1	7
9)	BUKEA – A 132.....	7
10)	BWI – WF 2	7
11)	BSW – LP 12.....	7
12)	BWFGB - SKbM	7
13)	BWFGB - B32	7
14)	BKM - Denkmalschutzamt.....	7
15)	Bezirksamt Wandsbek	7
16)	LGV – S2.....	9
17)	LBV.....	10
18)	LIG – 451/3	10
19)	SRH – TS 2	10
20)	SRH – Winterdienst.....	10
21)	Bezirksseniorenbeirat.....	10
22)	Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg.....	10
23)	HHVA	10
24)	Handelskammer Hamburg	12
25)	HVV	12
26)	Hochbahn	12
27)	P+R Betriebsgesellschaft mbH	13
28)	KVG.....	14
29)	VHH.....	14
30)	Taxiverbände	14
31)	Autobahn GmbH NL Nord – A1.....	14
32)	ADFC.....	14
33)	Werbeträger Wall	18
34)	Leitungsunternehmen	19

1) BIS – VD 513 Verkehrslenkende Beschilderung

hat keine Stellungnahme abgegeben.

2) BIS – VD 520

Stellungnahme vom 27.05.2021

Ist mit PK 38 abgestimmt.

- Markierungen bitte anpassen: Radfurten, Straßenverlaufslinien (vor Vom Berge Weg auch die Radfurtmarkierung), Schriftzug BUS untereinander (um die Instandhaltungskosten zu minimieren)

LSBG: *Die Markierungen, sowie der Schriftzug BUS wurden angepasst.*

- Die R-Furten in Ost-West-Beziehung in Rot?
- Südliches R-Signale nach Osten zur anderen Furt

LSBG: *Die Radfahrerfurten werden in rot eingefärbt und das R-Signal wurde versetzt.*

- Fahrstreifenbreite mind. 325cm

LSBG: *Die Fahrstreifenbreite wird eingehalten*

- Streuscheiben auf der Nordseite von F auf F/R, da Dreistrichfurt

LSBG: *Die Radverkehrsführung wurde angepasst. Der Radverkehr hat einen eigenen LSA Mast erhalten.*

- Markierungspfeile Ausfahrt Bramfelder Weg brauchen wir nicht, dort ist auch der Abstand Haltlinie bis Signal K weniger als die erforderlichen 3 Meter

LSBG: *Die Planung wurde entsprechend angepasst.*

- Beim R-Signal für Radfahrer aus dem Bramfelder Weg über die Straße Am Luisenhof sollte evtl. über eine Wartelinie für R nachgedacht werden, so dass diese nicht den R-Verkehr Ost-West blockieren

LSBG: *Die Radverkehrsführung aus dem Bramfelder Weg wurde überarbeitet.*

- AV-Signale sind nicht eingezeichnet, aber die takt. Elemente sind geplant. (Nur auf Anforderung)

LSBG: *Die AV-Signalgeber wurden hinzugefügt.*

- RWB mit Zeichen 241-30 ist vermutlich nicht anordnungsfähig (wie besprochen westl. Einmündung Bramfelder Weg).

LSBG: *Das VZ 241-30 entfällt, damit ist die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben.*

Stellungnahme vom 06.01.2022

Ist mit PK 38 abgestimmt.

Vorbemerkung:

Das Ing.-Büro hat in den Verkehrszeichenplänen in den vorgesehenen Feldern den vollständigen Nachnamen des Ing. einzufügen. Abkürzungen führen dazu, dass der Plan nicht angeordnet wird.

Bei der Sichtung der Unterlagen haben wir festgestellt, dass mehrere erforderliche Prüfpunkte in der Planung nicht erwähnt und berücksichtigt wurden. Eine der wichtigsten Fragen betrifft das Großraum- und Schwertransport-Netz. Der Straßenzug Am Luisenhof gehört dazu und erfordert somit Mindestfahrbahnbreiten. Es gibt hierzu einen Fragenkatalog, welcher die Grundlagen zur Anordnung bildet, da es sich um die verwaltungsrechtlich relevanten Prüfungen handelt. Wenn diese Prüfpunkte nicht beachtet werden, kann dies zur Unwirksamkeit der Planung und Anordnung führen. Deswegen hier der grundsätzlich zu beachtende Fragenkatalog. Es sind hierbei alle Verkehrsteilnehmer/-Arten neutral zu betrachten, auch wenn die Maßnahme bestimmten Verkehrsarten Vorteile verschaffen soll.

- Werden durch die Maßnahme Großraum- und Schwertransporte beeinträchtigt?

LSBG: Die Belange des Großraum- und Schwertransportverkehrs werden mit der Planung berücksichtigt. Die geplanten Fahrbahnbreiten von 3,25 m sind ausreichend breit bemessen. Zudem ist die Route über die Straße Am Luisenhof nicht hoch mit Großraum- und Schwertransportverkehr frequentiert.

- Hat die Maßnahme Auswirkungen auf Busbeschleunigung / bzw. HH-Takt?

LSBG: siehe Erläuterungsbericht

- Angabe der Verkehrszahlen nach Verkehrsarten.

LSBG: Die Verkehrszahlen sind im Erläuterungsbericht angegeben

- Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Verkehrsfluss?

LSBG: siehe Erläuterungsbericht

- Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den ruhenden Verkehr?

LSBG: siehe Erläuterungsbericht

- Sind Ladezonen durch die Maßnahme betroffen?

LSBG: Nein, es sind keine Ladezonen betroffen.

- Sind die Belange von verkehrsunsicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden?

LSBG: Eine Berücksichtigung der Belange fand im Zuge der 1. Verschickung statt. Siehe Erläuterungsbericht.

- Ist evt. die Anwohnerlogistik betroffen? Umzüge, Handwerker, Lieferservice?

LSBG: Nein, diese ist nicht betroffen.

- Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den Wirtschaftsverkehr?

LSBG: Keine Änderungen der Wegebeziehungen und somit keine Auswirkungen.

- Sofern es sich um temporäre Maßnahmen handelt ist im Vorwege eine Vereinbarung über Evaluierungszeiträume festzulegen.

LSBG: Es handelt sich um keine temporäre Maßnahme.

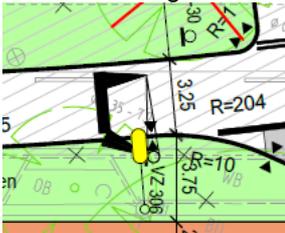
- Ferner ist ggf. eine Vereinbarung über die Berichtspflicht zu treffen.

LSBG: Nein, diese ist nicht zu treffen.

- Abfrage und Bewertung Unfalllage / Unfallhäufungsstellen

LSBG: Siehe Erläuterungsbericht

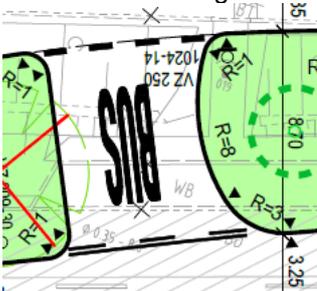
- LZA Fahrstreifen Richtung Westen hat ein Zeichen 306. Dies ist dort nicht erforderlich, da es keine Fahrbeziehung von rechts gibt, welche bei LZA-Ausfall ein solches VZ erforderlich macht.



LSBG: Zeichen 306 entfällt

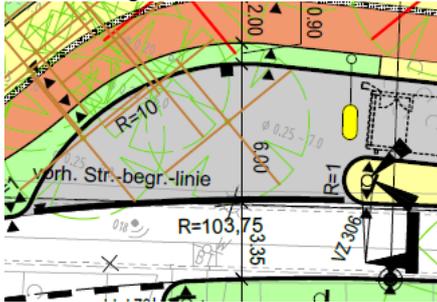
- Der markierte Schriftzug BUS und die Beschilderung sind nicht regelkonform. Bei einem Bussonderfahrstreifen gehört auch das Verkehrszeichen 245 dazu. Wenn die Variante mit Zeichenkombination 250/1024-14 gewählt wird muss die Bodenmarkierung weg.

Da berechnete Fahrzeuge dort nur nach links dürfen, sollte auch ein Zeichen 290-10 oder anstelle der Busmarkierung ein markierter Richtungspfeil eingeplant werden.



LSBG: Die Markierung wird als durchgehender Breitstrich ausgeführt. Zeichen 250/1024-14 entfällt. Zusätzlich wird das Zeichen 209-10 gestellt.

- Bei den Signalgeber Ausfahrt Überlieger zum Wenden fehlt die vorfahrtsregulierende Negativbeschilderung mit Zeichen 205.

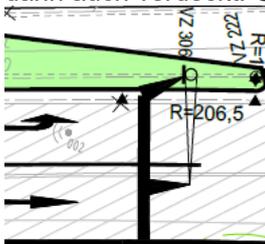


LSBG: Das Zeichen 205 wurde ergänzt und wird mit dem Bussignalgeber an das westliche Ende der Busschleuse gesetzt. Nach Möglichkeit wird ein Detektionsfeld in der Betonfläche vorgesehen.

- LZA Am Luisenhof / Bramfelder Weg Richtung Osten:

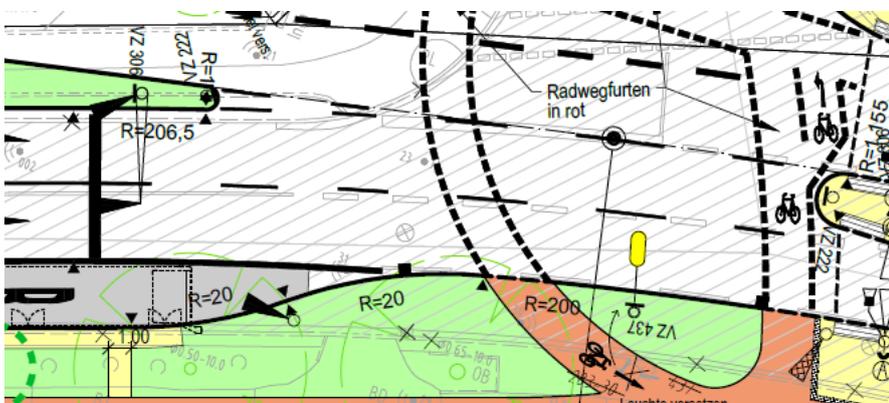
K-Signal auf der Mittelinsel hat keine drei Meter Mindestabstand zur Haltlinie.

Vom Geradeausfahrtstreifen kann kein Fahrzeugführer die Wiederholersignale erkennen, vor allem wenn im Linksabbieger noch ein größeres Fahrzeug stehen würde. Haltlinie für Linksabbieger sollte mind. auf drei Meter zum Signal zurückverlegt werden. Das Grundsignal ist durch haltenden Busse dann auch verdeckt. Grundsignal etwas nach vorne?



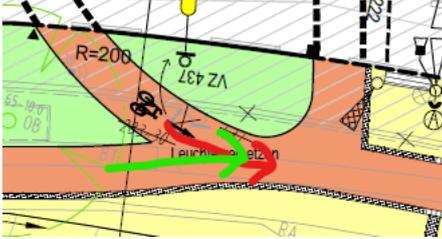
LSBG: Die Maststandorte und die Haltelinie für den Linksabbieger wurden so angepasst, dass 3m zwischen Signalgeber und Haltelinie Linksabbieger vorhanden sind. Grundsignal wurde angepasst, dass die Sichtbehinderung durch haltende Busse minimiert wurde.

- An gleichen Signal wurde Zeichen 306 eingeplant. Für den R in Richtung Bramfelder Weg gibt es dazu aber keine Negativbeschilderung 205.



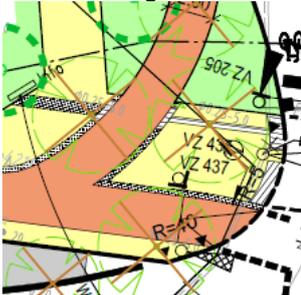
LSBG: Es wird am dem R Signal nach Rücksprache mit VD 52 keine Negativbeschilderung 205 gestellt.

- Wenn R bei Grünsignal aus dem Bramfelder Weg kommend in die Nebenfläche einfährt ist er dort zu R aus dem Westen kommend warte-/halteverpflichtet. Hier sollte eine klare Regelung erfolgen.



LSBG: Für die aus dem Bramfelder kommenden Radfahrer wird das VZ 205 gestellt.

- Die gleich Problematik ergibt sich für R aus dem Bramfelder Weg in Richtung Westen und dem R aus Richtung Osten kommend.



LSBG: Für die aus dem Bramfelder kommenden Radfahrer wird das VZ 205 gestellt.

- Nur wenn dieser Knoten in Zweiphasigkeit abgewickelt wird ist für den Radfahrer beim aus der Aufstellfläche nach links abbiegen eine Wartelinie möglich, dann aber ohne R-Signal.

Hier wird ein R-Signal auf der Nordwestecke geplant. Somit brauchen wir dann eine Haltlinie für den indirekt linksabbiegenden Radfahrer. Ein R-Signal muss gem. Regelwerke vor der Konfliktfläche eingerichtet werden. Hier sieht die Planung ein R-Signal hinter der Konfliktfläche vor.

VD52 benötigt hierfür die Rechtsgrundlage um eine Anordnungsfähigkeit prüfen zu können.



LSBG: Die Aufstelltasche wurde überarbeitet und die Haltelinie für den linksabbiegenden Radfahrer wurde eingeplant. In der ERA 2010 steht, dass das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich eine während des Wartens geschützte Aufstellmöglichkeit erfordert. Das Radfahrersignal für den linksabbiegenden wird auf die östliche Seite der Einmündung versetzt.

- Für den Fließverkehr aus Richtung Osten ist kein Grundsignal rechts eingeplant



LSBG: Das Grundsignal wurde ergänzt.

3) BIS – F 02 (Feuerwehr)

hat keine Stellungnahme abgegeben.

4) BIS – F 042

hat keine Stellungnahme abgegeben.

5) BIS – PK 38

Siehe Stellungnahme VD 520.

6) BUKEA – W 1

Stellungnahme vom 27.05.2021

Stellungnahme BUKEA/W13 (Schutz und Bewirtschaftung der Oberflächengewässer, Ansprechpartnerin: [REDACTED])

Bei einer Grundinstandsetzung der Straße bzw. Neuregelung der Entwässerung ist regelhaft auch die Entwässerung (Reinigung und Rückhalt) zu prüfen. Belastetes Niederschlagswasser ist vor der Einleitung in ein Gewässer gemäß § 57 WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob ein Rückhalt des Straßenabwassers zum Schutz des Gewässers erforderlich ist. Die Planungen sind mit der zuständigen Wasserbehörde und BUKEA-W abzustimmen. Wir bitten um Prüfung der Anwendung des folgenden Wissensdokuments:

<https://www.hamburg.de/content-blob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraum-gestaltung.pdf>

Für Rückfragen steht Ihnen Frau [REDACTED] gerne zur Verfügung.

LSBG: Die Hinweise zur Straßenentwässerung werden bei der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt. Der LSBG befindet sich derzeit in internen Abstimmungsgesprächen, ob im Bereich des Gutsteiches am Rahlstedter Weg eine Reinigungsanlage gebaut werden kann. Dazu soll eine Machbarkeitsstudie zur Behandlung und Abführen des Regenwassers durch die Abteilung G1 (Gewässer und Hochwasserschutz) beauftragt werden. Wenn eine entsprechende Reinigungsanlage hergestellt werden kann, wird geprüft, ob der Planungsabschnitt in Richtung Gutsteich entwässern kann. Eine Reinigung im Planungsabschnitt könnte damit ggf. entfallen.

7) BUKEA – W 2

hat keine Stellungnahme abgegeben.

8) BUKEA – N 1

Stellungnahme vom 03.06.2021

Stellungnahme von BUKEA N12:

„Die Variante 3 ist weiter zu verfolgen. Bei dieser ist ein flächensparender und Ressourcen schonender Ansatz zu erkennen. Die Anstrengungen, den 100-jährigen Altbaumbestand zu erhalten, werden begrüßt. Bei dem zur Fällung vorgesehenen Baumbestand auf dem Flurstücken 4633 und 4211 ist über eine Bestandskartierung und -bewertung der notwendige Ausgleich (1:1) zu ermitteln und im Rahmen der Maßnahme zu erfüllen und nachzuweisen.“

LSBG: *Die Hinweise werden bei der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.*

9) BUKEA – A 132

hat keine Stellungnahme abgegeben.

10) BWI – WF 2

hat keine Stellungnahme abgegeben.

11) BSW – LP 12

hat keine Stellungnahme abgegeben.

12) BWFGB - SKbM

hat keine Stellungnahme abgegeben.

13) BWFGB - B32

hat keine Stellungnahme abgegeben.

14) BKM - Denkmalschutzamt

Stellungnahme vom 08.06.2021

Zur Planung (Lageplan 13413_ALU2_S1_X_02_001) bestehen aus denkmalschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken, da der Umgebungsschutz der Erlöserkirche nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

15) Bezirksamt Wandsbek

Stellungnahme vom 11.06.2021

Stellungnahmen des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes - MR -

Straßenplanung - MR 21 - 11.06.2021

Erläuterungsbericht:

P. 2.1.1: „...145 m auf den zurückzubauenden Teil des Bramfelder Weges und 125 m auf den verlegten Abschnitt des Bramfelder Weges“ – Bramfelder Weg bleibt in heutiger Lage (Variante 03) und wird nicht wie in Varianten 01 bzw. 02 verlegt (vgl. Punkt 3.1.1).

P.2.2.6. „die üblichen Versorgungsleitungen“ – welche werden konkret gemeint?

LSBG: *Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg, Hamburg Wasser, Deutsche Telekom und Dataport*

P.3.2.2. Der Absatz „die Radwege werden mit roten Pflastersteinen...“ kann wegfallen. Alle Radwege werden in Hamburg standardmäßig mit roten Pflastersteinen ausgebaut, anders ist bei Radwegfurten, hier kommt rote Farbe nur in Ausnahmefällen.

LSBG: *Die Hinweise werden berücksichtigt.*

Punkt 4: BSFarmsen ist kein Bebauungsplan. Bitte prüfen Sie, ob eine Abwägung seitens W/SL gem. §125 BauGB für die Umsetzung der Planung erforderlich wäre.

LSBG: *Es wird der Bebauungsplan Bramfeld 41 / Farmsen-Berne 14 in Teilen umgesetzt. Der LSBG hat mit W/SL () Kontakt aufgenommen.*

Punkt 5.1: „Dabei handelt sich um Flächen von rd. 1.200 m² auf den Flurstücken 145 und 3885“

Auf der Südseite der Straße Am Luisenhof in diesem Planungsabschnitt gibt es keine Grundstücke mit Nr. 145 und 3885. Die Flurstücknummer sollen erneut geprüft werden.

LSBG: *Die Flurstücksnummern wurden überprüft. Es wurde eine aktuelle ALKIS Grundlage eingefügt, auf der die neuen Flurstücksnummern nach der Grundstücksteilung eingetragen sind*

Planung:

Weitere Anmerkungen zur Planung entnehmen Sie bitte aus der Anlage MR 21-1.

LSBG: *Die Anschlüsse an den Bestand werden möglichst kurz gehalten, um bei einer Folgemaßnahme möglichst wenig Fläche wieder aufzunehmen. Die Markierung BUS wird untereinander aufgebracht. Die Lage der Feuerwehrezufahrt wird im Lageplan ergänzt. Entsprechende Eckausrundungen wurden in der Planung überarbeitet. Die Radverkehrsführung wurde im Knoten überarbeitet, d.h. der aus Richtung Osten und Norden kommende Radverkehr wird vor dem Knoten auf die Fahrbahn abgeleitet. Fahrbahnmarkierungen und taktile Leitelemente wurden überprüft.*

Straßenunterhaltung - MR 23 -

Seitens der Wegeaufsicht bestehen keine Bedenken zur geplanten Maßnahme.

Stadtgrün - MR 31 - 10.06.2021

- Die Ersatzpflanzungen sind um die in den Anlagen markierten Standorte zu ergänzen.
- Für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sind Substrate und Einrichtungen, die das Wachstum und nachhaltige Baumstandorte auch über die Dauer der Gewährleistung hinaus versprechen, zu verwenden.

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

LSBG: *Die Hinweise zu den Ersatzpflanzungen und den Baumgruben werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Der LSBG ist hier mit der Abteilung LSBG-Grün (Herr Florin) in Kontakt.*

Wasserwirtschaft - MR 32 - 11.06.2021

Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich der Berner Au und der Osterbek, an denen jeweils ein Überschwemmungsgebiet ausgewiesen ist.

Für die vorliegende Planung bedeutet das, dass die Ableitung des Niederschlagswassers aus dem überplanten Gebiet auf 10l/s*ha zu drosseln ist.

Das im Bereich der Baumaßnahme liegende Regensiel fließt in Richtung Westen, zur Osterbek. Aufgrund der Verkehrszahlen ist zu prüfen, ob eine Reinigung der Straßenabwässer gemäß DWA-A 102 erforderlich ist.

Seitens des LSBG wird derzeit geprüft, ob es möglich ist, im Bereich des Gutsteiches am Rahlstedter Weg eine Reinigungsanlage zu installieren. Hier sollte innerhalb des LSBG eine Abstimmung stattfinden, ob die Anlage gebaut werden soll. Wenn die Reinigungsanlage hergestellt werden sollte, ist zu prüfen, ob die Entwässerung des Planungsabschnittes in Richtung Gutsteich geändert werden kann, um das Wasser über die Reinigungsanlage zu führen. Hiermit könnte die Reinigung im Planungsabschnitt entfallen.

LSBG: *Die Hinweise zur Drosselung der Einleitmengen und zur Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers werden bei der weiteren Bearbeitung der Entwässerung berücksichtigt und mit den zuständigen Stellen weiter abgestimmt. Der LSBG befindet sich derzeit in internen Abstimmungsgesprächen, ob im Bereich des Gutsteiches am Rahlstedter Weg eine Reinigungsanlage gebaut werden kann. Dazu soll eine Machbarkeitsstudie zur Behandlung und Abführen des Regenwassers durch die Abteilung G1 (Gewässer und Hochwasserschutz) beauftragt werden. Wenn eine entsprechende Reinigungsanlage hergestellt werden kann, wird geprüft, ob der Planungsabschnitt in Richtung Gutsteich entwässern kann. Eine Reinigung im Planungsabschnitt könnte damit ggf. entfallen.*

hat keine Stellungnahme abgegeben.

17) LBV

hat keine Stellungnahme abgegeben.

18) LIG – 451/3

hat keine Stellungnahme abgegeben.

19) SRH – TS 2

Stellungnahme vom 04.06.2021:

die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Planverschickung zur Erstellung von Überliegerplätzen im Bereich der U-Bahn Farmsen Zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben.

Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.

LSBG: *Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung bleiben gewahrt.*

20) SRH – Winterdienst

hat keine Stellungnahme abgegeben.

21) Bezirksseniorenbeirat

hat keine Stellungnahme abgegeben.

22) Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg

Stellungnahme vom 16.06.2021:

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

- Grundsätzlich begrüßen wir die Verlegung der Überliegerplätze und den damit verbundenen Flächengewinn für den Fußverkehr.
- Eine Führung des Radverkehrs auf Fahrradstreifen würde allerdings generell für eine bessere Zonierung und Trennung von Fuß- und Radverkehr sorgen würde.
- Vor allem an den Knotenpunkten fehlen gesicherte Querungen über die Radwege. Hier sollte der Radverkehr in die Vorrangsregelung durch LSA einbezogen werden.

LSBG: *Die Radwegführung wurde überarbeitet, d.h. der aus Richtung Osten und Norden kommende Radverkehr wird vor dem Knoten auf die Fahrbahn abgeleitet.*

23) HHVA

Stellungnahme HHVA ÖB vom 27.05.2021:

Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.

Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.

- Neustellen von einem GM 4,0m mit Aufsatzleuchte.
- Demontage von drei AM 5,0m mit Ansatzleuchte.
- Neustellen von fünf AM 6,0m mit Ansatzleuchte.
- Demontage von einem AM 7,5m mit Ansatzleuchte.
- Neustellen von einem AM 9,5m mit Ansatzleuchte.
- Punktuell tauschen von fünf AM 9,5m, die Maste sind aufgrund ihres Baujahres abgängig. Zusätzlich tauschen der Ansatzleuchte.
- Demontage von einem AM 11,8m mit Ansatzleuchte.
- Neustellen von einem AM 11,8m mit Ansatzleuchte.
- Punktuell tauschen von einem AM 11,8m, der Mast ist aufgrund seines Baujahres abgängig. Zusätzlich tauschen der Ansatzleuchte.
- Tauschen einer Ansatzleuchte an einem AM 11,8m

Hinweis zu den Schutzabständen:

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m
- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m
- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m

Technische Änderungen behalten wir uns vor.

LSBG: *Die Standorte der ÖB wurden bei der weiteren Planung berücksichtigt und mit HHVA vorabgestimmt. Die weiteren Hinweise werden bei der Entwurfsplanung berücksichtigt werden.*

Nachrichtlich per Mail vom 18.10.2021:

HHVA teilt mit, dass der Sicherheitsstreifen in dem die ÖB gestellt wird, 1,15 m betragen soll, dies *beträfe die neuen Lichtmaste Lp6A, Lp7 und Lp7A und den zu versetzenden Lichtmast Lp4.*

LSBG: *Der Sicherheitstrennstreifen wird gem. ReStra mit einer Regelbreite von 0,90 m hergestellt. Der Mastabstand zum Radweg beträgt 25 cm. Außerdem sieht die ERA (Tabelle 9) vor, dass die Breite des Sicherheitstrennstreifen „vom Fahrbahnrand mit festen Einbauten im Sicherheitsstreifen bzw. bei Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten über 50 km/h“ 0,75 cm betragen soll. Darüber hinaus trennt der Sicherheitstrennstreifen in diesem Fall den Radweg von den Überliegerplätzen, die als Pausenflächen dienen.*

Stellungnahme HHVA LSA vom 09.06.2021:

Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf Lichtsignalanlagen. Unsere Stellungnahme wurde auf der Basis der uns in der Erstverschickung zur Verfügung gestellten Unterlagen erzeugt.

Im Zuge Ihrer Maßnahme soll die LSA Am Luisenhof / Bramfelder Straße als Neuanlage neu gebaut werden. Hierfür wird ein Siemens C940ES als Steuergerät verbaut werden. Diese Information können Sie dem Verkehrsingenieur zur Verfügung stellen. Nach derzeitigem Stand wird die neugebaute Lichtsignalanlage mitten in der BiDiMoVe-Strecke liegen. Das sollte in den weiteren verkehrstechnischen Planungen überprüft und berücksichtigt werden. Für eine tiefgehende technische Beurteilung reichen die derzeitig zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht aus.

Der Schaltschrankstandort ist nach den von Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen zunächst gemäß Anhang angenommen worden. Uns fehlen hier allerdings Informationen über Trassen und Eigentumsverhältnisse an dieser Stelle und ist rein nach dem Kriterium Aufstellfläche Servicefahrzeug bestimmt worden. Wenn Sie diesbezüglich Informationen für uns haben lassen Sie uns diese gern zukommen. Ansonsten bitte ich den Schaltschrankstandort in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen beachten Sie bitte, dass wir für den späteren Betrieb eine Mindestbreite von 1,60m für jede Verkehrsinsel benötigen. Wir bitten im Zuge der Bauprüfung zur Installation eines passiven Anfahrsschutzes zum Schutz des LSA-Schaltschrank vor Verkehrsunfällen in Rücksprache mit Verkehrsanlagen.

Hinweis: Bauphasen im Sinne des kostenstabilen und fristgerechten Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung und Termintreue mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher bitte frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen. Sollten Sie Bauphasen planen, so nennen Sie uns bitte die Anzahl der Bauzwischenzustände. Aufgrund der derzeitigen uns zur Verfügung stehen Informationen gehen wir davon aus, dass wir von Bauzwischenzuständen nicht betroffen sind.

Bei Tiefbauarbeiten im Übergangsbereich der LSA 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. Zur Erstellung eines Leerrohrplanes benötigen wir einen vorläufigen Lageplan des Endzustandes der Lichtsignalanlage. 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.

Um Ihre Termine nicht zu gefährden stimmen Sie die Bautermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Anhand der uns derzeit vorliegenden Informationen können wir einen Wunschtermin nicht bestätigen. Bitte liefern Sie bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bautermin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen.

Bei Fragen melden Sie bitte gern bei uns.

Bitte nehmen Sie bei einer Antwort das Postfach auftraege@hhva.de in den Verteiler.

LSBG: *Die Hinweise werden bei der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt werden. Außerdem steht der LSBG mit IVS1 () in Kontakt.*

24) Handelskammer Hamburg

Stellungnahme vom 17.06.2021:

Zur vorgelegten Planung für den Busüberlieger am „Am Luisenhof“ für den U-Bhf. Farmsen haben wir keine Anregungen oder Bedenken.

25) HVV

hat keine Stellungnahme abgegeben.

26) Hochbahn

hat keine Stellungnahme abgegeben.

27) P+R Betriebsgesellschaft mbH

Stellungnahme vom 04.06.2021:

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 20.05.2021 zur o.g. Baumaßnahme, bedanken wir uns für die Beteiligung an der 1. Verschickung. Die Unterlagen haben wir am 21.05.2021 mit der Aufforderung zur Stellungnahme bis 11.06.2021 erhalten.

Die bei uns eingegangenen Unterlagen setzen sich zusammen aus:

1. Erläuterungsbericht

2. Pläne: Übersichtsplan Zeichnungs-Nr.: 13413_ALU2_S1_X_01_001

Lageplan Zeichnungs-Nr.: 13413_ALU2_S1_X_02_001

Ausgehend von den festgestellten Defiziten im Bestand hat die P + R-Betriebsgesellschaft mbH unter Einbeziehung sachkundiger Gutachter im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein B+R-Entwicklungskonzept für die FHH erarbeitet. Dieses Konzept soll nach Auffassung des Senats die Grundlage für den Ausbau von B+R-Angeboten in der FHH bilden. In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 erfolgt die Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 13. Februar 2013. Ziel des Konzeptes ist es, das vorhandene B+R-Angebot zu analysieren und die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt. Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH hat den Auftrag das B+R-Entwicklungskonzept an 133 Schnellbahnhaltstellen bis zum Jahr 2025 umzusetzen und die Radabstellplätze im Haltestellenumfeld (Bike+Ride-Stellplätze) zu betreiben.

Der Planungsabschnitt zur Busbeschleunigung befindet sich in der Nähe zur U-Bahnhaltestelle Farmsen. Der Ausbau von Bike+Ride-Stellplätzen an dieser Haltestelle ist bislang noch nicht erfolgt. Parallel der Umgestaltung des Haltestellenumfeldes durch den LSBG (siehe Erläuterungsbericht, Pkt. 3.2.18 Planung Dritter) soll durch uns (P+R) die Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes an der Haltestelle Farmsen mit geplant und zeitlich optimiert im Zuge der Straßenbaumaßnahme umgesetzt werden.

Bike+Ride-Anlagen werden gemäß Konzept in einem Aktionsradius von 50 bis ca. max. 100 Metern um die Haltestellenzugänge auf geeigneten Flächen eingerichtet. Idealerweise befindet sich eine B+R-Anlage im direkten Anschluss der Zugangsfläche vor den Bahnsteigzugängen. Der genannte Radius erstreckt sich in Richtung Westen bis zum Kreuzungsbereich Am Luisenhof/August-Krogmann-Straße und erfasst somit das vorliegende Planungsgebiet nicht.

Jedoch ist für uns im betroffenen Straßenabschnitt die Planung der Radwege relevant, da eine gute Erreichbarkeit der B+R-Stellplätze für Radfahrer zu gewährleisten ist. Da die B+R-Anlagen nördlich und südlich der August-Krogmann-Straße, in die der Straßenzug Am Luisenhof im weiteren Verlauf übergeht, angeordnet werden, befürworten wir die Planung der Radwege mit Schutzstreifen sowohl auf Nord- als auch auf der Südseite der Straße Am Luisenhof.

Für die angrenzende Planung Richtung Osten sollte dieser Querschnitt möglichst beibehalten werden, um das Radfahren sicher zu gestalten und somit den Radverkehr zu fördern.

Die Planungen für Bike+Ride im Haltestellenumfeld wurden unsererseits bereits aufgenommen und die ersten Abstimmungen mit dem LSBG bezüglich der Anordnung neuer Fahrradabstellanlagen durchgeführt.

Für Rückfragen sowie die Einbindung in die weiteren Planungen stehen wir für alle Beteiligten gerne zur Verfügung und verbleiben.

LSBG: *Die Hinweise werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt.*

28) KVG

hat keine Stellungnahme abgegeben.

29) VHH

hat keine Stellungnahme abgegeben.

30) Taxiverbände

hat keine Stellungnahme abgegeben.

31) Autobahn GmbH NL Nord – A1

hat keine Stellungnahme abgegeben.

32) ADFC

Stellungnahme vom 31.05.2019:

Vorbemerkung:

- Wir begrüßen die Verlagerung der Überlieger weg vom Platz unter der U-Bahn-Brücke. Dadurch entsteht dort Platz, der die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgänger*innen vermindern kann.
- Positiv ist auch die Ausstattung des Knotens Bramfelder Weg/Am Luisenhof mit LSA sowie der Bypass-Radweg von Ost nach Nord in den Bramfelder Weg hinein.

zu Details der Planung:

Radverkehrsführung aus dem Bramfelder Weg

Die weit abgesetzte Führung des Radweges aus dem Bramfelder Weg in Richtung Luisenhof entspricht nicht heutigen Erkenntnissen der Unfallforschung: Die Planung sieht derzeit vor, den Radverkehr kurz vor dem Knoten komplett aus dem Sichtbereich zu entfernen, um ihn genau im Knoten auf die Konfliktfläche zu entlassen - das ist sehr ungünstig. Es ergeben sich ungenügende Sichtbeziehungen und Konfliktpunkte im Bereich der Furt über Am Luisenhof. Davon abgesehen gibt es im Bramfelder Weg jetzt und auch in Zukunft keine Radwegbenutzungspflicht. Ein Teil der Radfahrenden wird also ohnehin auf der Fahrbahn bis zur LSA und weiter in den Knoten fahren. Besser ist unserer Meinung nach daher, die Führung des Radverkehrs aus Bramfelder Weg auf einem Radstreifen bis zur LSA vorzusehen. Die Furt über Am Luisenhof muss entsprechend Richtung Ost verschoben werden. Wir schlagen ergänzend vor, die westliche Bauminsel dann noch etwas nach Ost zu verlängern. Diese Anordnung der Radwegfurt würde auch die Nutzung durch Fußgänger*innen oder Radfahrende im regelwidrigen Gegenverkehr vermeiden helfen, die bei der im Plan gezeichneten Lösung noch zu erwarten wäre, weil Menschen den Umweg über die östliche Furt vermeiden wollen. Zusätzlich sollte ein Radwegbypass für die Fahrbeziehung Nord nach West gebaut werden.

LSBG: *Die Radwegführung wurde überarbeitet und die vorgeschlagene Führung der Radfahrenden im Knotenpunkt wurde in die Planung übernommen. Die Radfahrenden aus die Richtung Osten kommen werden vor dem Kno-*

ten auf einen Radfahrstreifen in der Fahrbahn abgeleitet. Auch der Radwegbypass für die Wegebeziehung Nord nach West kann umgesetzt werden.

Der Radius des Fahrstreifens des motorisierten Verkehrs beim Rechtseinbiegen von Bramfelder Weg nach Westen in Am Luisenhof sollte so gestaltet sein, dass Rechtsabbiegen für Lkw und Busse nur in Schrittgeschwindigkeit möglich ist.

LSBG: Die Radien beim Abbiegen in den Bramfelder Weg wurden schleppkurventechnisch mit einem Sattelzug mit einer Geschwindigkeit von 5km/h bemessen.

Auf der Südseite von Am Luisenhof muss für aus Bramfelder Weg den direkt nach links abbiegenden Radfahrer*innen bei ca. 0+185 eine ausreichend breite Aufleitung gebaut werden. Die Radweganschlüsse dürfen keine 90-Grad-Winkel haben (Südseite am Luisenhof 2 x sowie die von uns ohnehin abgelehnte Radwegführung auf der Nord-West-Seite für die Fahrtrichtung Nord nach West). Diese Kontrukte sind fahrerisch nicht einzuhalten. Sie müssen stattdessen so gestaltet sein, dass sie bei vernünftiger Geschwindigkeit fahrbar sind.

LSBG: Die Radwegführung wurde überarbeitet und die 90° Winkel wurden beseitigt.

Es gibt erfahrungsgemäß bei ungenügend durchdachten Planungen Konflikte zwischen Radfahrenden, die eine Furt überquert haben und jenen, die hinter der Furt stehen und auf Grün für ihre Fahrtrichtung warten - hier kreuzen sich häufig die Fahrlinien des freigegebenen Radverkehrs mit jenem des wartepflichtigen. Dies betrifft hier Süd nach Nord (dort), Ost nach West (dort - jedoch aufgehoben mit unserem oben genannten Radfahrstreifenvorschlag). Bei der Bemessung von Warteflächen, die den Querverkehr nicht stören dürfen ist auch zu berücksichtigen, dass es erklärtes Ziel ist, den Radverkehrsanteil noch zu erhöhen. Hier muss also mit größeren Kapazitäten geplant werden.

LSBG: Die Radwegführung wurde überarbeitet, sodass die Störung des Querverkehrs reduziert wird.

siehe Skizze

LSBG: *Eine Verbreiterung des Radweges zu Lasten der Grünfläche ist nicht möglich.*

Für die Radwege sind Betonpflastersteine vorgesehen. Diese Oberfläche hat schon direkt nach dem Bau schlechtere Eigenschaften als eine Asphaltfahrbahn. Im Laufe von Monaten und Jahren wird die Oberfläche dann immer schlechter - deutlich schneller als bei Asphaltwegen. Daher sprechen wir uns für farbigen Asphalt als Oberfläche aus.

LSBG: *Die Radwege werden mit Standardmaterialien hergestellt.*

Radverkehrsführung von Am Luisenhof West in den Bramfelder Weg

Für den Abschnitt westlich des Knotens sieht die Planung die Führung auf einem Radweg vor. Entgegen den Angaben im Erläuterungsbericht gilt für den Radweg jedoch keine Benutzungspflicht. Man könnte als Radfahrer*in von West aus den (sehr schlechten) Radweg benutzen, will aber evtl. direkt in den Bramfelder Weg abbiegen. Das ist jetzt nicht vorgesehen. In der Konsequenz fährt man evtl. die ganze Strecke aus West bereits (erlaubt) auf der Fahrbahn. Wir fänden eine Radweg-Ableitung im Bereich vor 0+124 sinnvoll (z. B. bei 0+040). Sie sollte in Form eines schützenden "Einfahrstreifens" gestaltet sein - nicht lediglich als Absenkung in den Fahrstreifen hinein.

LSBG: *Eine Ableitung wird nicht vorgesehen, da dafür weitere Grünflächen und Baumstandorte entfallen müssten. Der LSBG erachtet die Führung in der südlichen Nebenfläche als sicherste Radverkehrsführung. Außerdem müssen bei der Führung in der Nebenfläche die Haltesignale der Buschleuse vom Radverkehr nicht beachtet werden.*

Welchen Zweck hat die Radampel auf der Südseite bei 0+160? Dort darf man gar nicht in Richtung Nord fahren. Die Ampel müsste ständig Rot zeigen. Wir schlagen vor, diese Ampel wegzulassen und Piktogramm "Fahrrad Pfeil in Gegenrichtung" (Richtung Süd) auf dem Radweg zu markieren. Dies gilt analog bei der von uns stattdessen vorgeschlagenen Verschiebung der Furt nach Ost.

LSBG: *Das Piktogramm wurde eingeplant.*

Schaltung der Lichtsignalanlagen

Es fehlt im EB (wie leider bei Verschickungen üblich) an Aussagen zur LSA-Schaltung. Aus Sicht des Radverkehrs ist folgendes anzumerken:

- Die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr führt zu kürzeren Freigabezeiten, als es nach fahrradbezogener Berechnung der Räumzeiten möglich wäre. Dies beeinträchtigt Komfort und Verkehrssicherheit (Stichwort Rotlichtmissachtung bzw. alternativ das Benutzen links liegender Radwege). Daher sind insbesondere bei breiteren zu überquerenden Fahrbahnen eigene Radverkehrs-Signale erforderlich und möglichst die für den Radverkehr maximal möglichen Grünzeiten zu gewähren.

LSBG: *Der Radverkehr erhält eigene LSA-Masten und Signale*

- Es ist daher auch nicht akzeptabel, den Geradeausradverkehr von Ost nach West durch Rotlicht zu beenden, um dadurch mehr MIV das Rechtsabbiegen zu ermöglichen. Der Radverkehr benötigt die im Verhältnis zum Autoverkehr der selben Richtung maximal mögliche Grünzeit, um als vollwertiger Verkehrsträger wahrgenommen zu werden.

- Querung vom Radweg Am Luisenhof Richtung Nord (Bramfelder Weg): Die Fahrt über Fahrstreifen und Mittelstreifen sollte in einem Zug möglich sein.
- Wir erwarten selbstverständlich, dass keine Bettelampelschaltungen vorgesehen werden, sondern solche, die immer automatisch mit dem Autoverkehr der entsprechenden Richtung gemeinsam freigegeben werden.

Roteinfärbung der Furten

LSBG: *Die Furten werden rot eingefärbt.*

Die Furten über Am Luisenhof, Bramfelder Weg und Vom-Berge-Weg sollten Rot eingefärbt werden.

Fahrradparken

Es sollten einige Fahrradbügel dezentral auf der Nordseite und auf der Südseite installiert werden. Z. B. Am Rande der Parkstände bei 0+010 bis 0+038

LSBG: *Es ist kein Bedarf für Fahrradbügel, da kein Gewerbe im Planungsbereich vorhanden ist und es sich um Überliegeplätze und nicht um Bushaltestellen handelt.*

Radwegoberfläche

Erläuterungsbericht Abschnitt 3.2.2 (S. 15) "Die Radwege werden mit roten Pflastersteinen befestigt, um so die Präsenz des Radfahrers zu erhöhen und damit das Konfliktpotential zwischen Radfahrer und Kraftfahrzeug/Fußgänger zu reduzieren." - Eine Pflasterung erhöht nicht "die Präsenz" des Radverkehrs. Die Pflasterung ist grundsätzlich abzulehnen, weil nach kurzer Zeit uneben und unkomfortabel. Wir plädieren für Asphalt (gerne rot eingefärbt) als geeignete Oberfläche für das Verkehrsmittel Fahrrad.

LSBG: *Die Radwege werden mit Standardmaterialien hergestellt.*

Sonstiges

Erläuterungsbericht: In anderen Verschickungen wird häufig von Varianten gesprochen, die man in Vorgesprächen verworfen hätten ohne diese Varianten im EB genauer vorzustellen. Diese Verschickung stellt drei Varianten ausreichend detailliert dar und wägt sie ab. Aus unserer Sicht ist dieses Vorgehen zu begrüßen. Ebenfalls gut finden wir, dass im Kapitel 3.2.2 der Fußgänger*innen und der Radverkehr in getrennten Abschnitten behandelt werden.

Radweg auf der Südseite westlich der Planungsgrenze: Dieser Radweg ist in desolatem Zustand und viel zu schmal. Trotzdem wird er von einem großen Teil der Radfahrenden genutzt. Denn die Alternative (Fahrt im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 50) ist für viele angstbesetzt. Der Präsentation des LSBG im Ausschuss für Wirtschaft und Mobilität entnehmen wir, dass es westlich der Planungsgrenze Grundstückszukauf gab. Wir gehen davon aus, dass der LSBG mittelfristig für diesen Abschnitt auf der Südseite einen breiteren Radweg vorsieht. Wir begrüßen, wenn dieses Vorhaben zügig begonnen wird.

33) Werbeträger Wall

Stellungnahme vom 07.06.2021:

Vielen Dank für die Übersendung der Planungsunterlagen der oben genannten Verschickung. Hierzu wie folgt unsere Stellungnahme:

SIA zu FGU12417 Am Luisenhof ggü. 3a-b

mit der Versetzung unserer Anlage sind wir grundsätzlich einverstanden. Bitte planen Sie jedoch den Standort wie in unserem beigefügten Planausschnitt ein.

Beachten Sie bitte 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.

Außerdem muss für Wartungszwecke ein Abstand von der Grundstücksgrenze von mindestens 0,50 m eingehalten werden.

Für die Planung der Demontage benötigen wir einen Vorlauf von mindestens 12 Wochen. Wir bitten um Beachtung.

LSBG: Der Standort wurde auf Leitungsfreiheit geprüft. Eine Anordnung der Anlage an dem vorgeschlagenen Standort ist nicht möglich.

34) Leitungsunternehmen

Stellungnahme vom 22.06.2021:

Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, servTEC und HAMBURG ENERGIE.

Für HWW:

In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: [REDACTED]) zu melden
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, [REDACTED]

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des

Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.

Für vorbereitende Arbeiten benötige die HWW eine Vorlaufzeit von 1 Monat, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb [REDACTED] in Verbindung.

Unsere Leitung liegt in der Nähe des Bordsteins (<30 cm). Wenn eine Erneuerung des Bordsteins geplant wird, ist zu prüfen, ob aufgrund der Bordsteinbreite, Tiefe oder Gründung Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen.

LSBG: Die Hinweise werden bei der weiteren Entwurfsplanung berücksichtigt werden.

Ein Neubau der TW-Leitung im Planungsbereich Am Luisenhof Ecke Bramfelder Weg ist nicht geplant da die Bestandsleitung keine Auffälligkeiten aufweist. Aufgrund der Änderung der Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Planungsgrenze Punkt 0 + 000.000 bis Punkt 0 + 179.515 befindet sich die TW - Leitung DN 300 nach Abschluss dieser Maßnahme im Fahrbahnbereich. Ein Konfliktpunkt besteht im Bordsteinbereich mit der Hydrantenarmatur. Der Konflikt wurde im Anlageplan gekennzeichnet mit der Bitte dies zu überprüfen. Sollten sich die Niveauhöhen im Planungsbereich ändern ist eine Anpassung der ausgeführten Gestänge (Armaturen) ggf. erforderlich.

LSBG: Die Armaturen müssen entsprechend der neuen Höhenlage und Bordverläufe angepasst werden.

Für HAMBURG ENERGIE:

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

Für HSE:

im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme U-Farmsen Überlieger sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.

Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.

Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Frau [REDACTED] zu verständigen

Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.

Im Bereich der Kreuzung Am Luisenhof/ August-Krogmann-Straße (Höhe Hs.-Nr. 3a) befinden sich zwei vorhandene Betriebsschächte der HSE. Diese können nicht aufgehoben bzw. versetzt werden. Der Standort vom geplanten Lichtsignalmaß muss daher planerisch angepasst werden.

LSBG: Die Lage des LSA-Mastes wurde verschoben.

Auch der Schacht mit der Bezeichnung R 22,76 Absturz in der Straße Am Luisenhof kann nicht aufgehoben werden, sodass der Verlauf vom Bordstein in der Straßenplanung anzupassen ist.

LSBG: Der Bordverlauf wurde überarbeitet, ggf. lässt sich der Schachtkonus noch drehen.

Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):

- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] anzupassen.

Für servTEC:

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der servTEC 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 [REDACTED] [REDACTED] gerne zur Verfügung.

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

In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.

Verfasst:

LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH
für Bauen und Umwelt

Hamburg, 18.01.2022