

Kontrakt-Nr.: entfällt
PSP-Nr.:

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr
Fachamt Management des öffentlichen Raumes,
Fachbereich MR2 Straßen

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Hamburger Hochbahn AG
Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr
Fachamt Management des öffentlichen Raumes,
Fachbereich MR2 Straßen

Baudienststelle: Hamburger Hochbahn AG

Baumaßnahme: Buskehre und Überliegerplatz Heukoppel
Knotenpunkt Heukoppel / Ellernreihe

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

Baulänge: 0,07 km
Länge der Anschlüsse: 0,24 km

ABWÄGUNGSVERMERK

Stand: Schlussverschickung

**Buskehr und Überliegerplatz Heukoppel
Knotenpunkt Heukoppel / Ellernreihe**

Abwägungsvermerk

Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 01.07.2020

1. BVM, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Infrastruktur - Stadtstraßen vom 30.07.2020
2. LSBG, GF IVS vom 23.07.2020
3. PK 36, gemeinsam mit VD 52 vom 14.07.2020
4. Bezirksamt Wandsbek, Stadt- und Landschaftsplanung SL vom 27.07.2020
5. 5.Bezirksamt Wandsbek, Straßengrün MR 31 vom 29.07.2020
6. Bezirksamt Wandsbek, Wasserbehörde MR 32 vom 23.07.2020
7. Stadtreinigung Hamburg, Verkehrs- und Bauleitplanung vom 07.07.2020
8. Hamburg Verkehrsanlagen vom 09.07.2020
9. [REDACTED] vom 21.07.2020
10. Fuß e.V. vom 28.07.2020
11. ADFC vom 20.07.2020
12. Kompetent Barrierefrei vom 03.08.2020
13. [REDACTED] vom 03.07.2020
14. Dataport vom 01.07.2020
15. Hamburg Wasser am 07.07.2020
16. Stromnetz Hamburg vom 13.07.2020
17. [REDACTED] vom 07.07.2020
18. Hamburg Wärme vom 07.07.2020
19. [REDACTED] vom 14.07.2020

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
1.	BVM, Amt für Verkehr und Straßenwesen Infrastruktur - Stadtstraßen vom 30.07.2020	<p>In den Lageplan sollten Straßennamen und ein Nordpfeil eingetragen werden.</p> <p>Heukoppel Nord: Die Parkbucht kurz vor dem Kreisverkehr sollte entfallen. Hier sind Konflikte zwischen ein-/ausparkenden Kfz und dem Radverkehr zu erwarten, zudem können parkende Fahrzeuge die Sicht vom Gehweg (Gehrichtung FGÜ) auf dem Verkehr einschränken.</p> <p>Ellernreihe: Fahrradpiktogramme und Schutzstreifenmarkierung vor der Radwegaufleitung sollten entfallen. Der Radverkehr fährt hier vermutlich von Anfang an auf dem Fahrstreifen und nicht durch die Bushaltestelle und den anschließenden unzureichenden Radweg, der zudem durch eine neu gepflasterte Gehwegüberfahrt unterbrochen werden soll (Radweg müsste durchgepflastert werden, wenn man ihn denn aufrecht erhalten möchte).</p> <p>Die Anzahl der Fahrradbügel sollte möglichst weiter erhöht werden.</p>	<p>Ein Nordpfeil ist vorhanden.</p> <p>Die Parkstände werden aufgrund der Bedenken in der Breite angepasst. Ein Entfall der Parkstände wird seitens PK und VD abgelehnt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
2.	LSBG, GF IVS vom 23.07.2020	<p>der LSBG IVS1 hat keine Einwände gegen die Planung.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung ist der Abbau der LSA und der Kreisverkehr durch die VD52 anzuordnen. Der Abbau der LSA ist über den LSBG mit dieser Anordnung bei HHVA zu beauftragen. Bitte berücksichtigen sie hierfür einen Vorlauf von 16 Wochen bei HHVA.</p>	<p>Beginnend mit dem Überliegerplatz, wird die Baumaßnahme ca. ab Juli 2021 stattfinden und ca. ein dreiviertel Jahr andauern. Die Verkehrsbehördliche Anordnung für den Abbau der LSA wird rechtzeitig beantragt und HHVA über den Demontierungstermin informiert.</p>
3.	PK 36, gemeinsam mit VD 52 vom 14.07.2020	<p>In Abstimmung mit der zentralen Straßenverkehrsbehörde (VD 52) stimmt die örtliche Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 36 (PK36) den übersandten Unterlagen zum Busüberlieger und Knotenpunkt Heukoppel/Ellernreihe zu (Anlage 1; VZ-Plan Zeichnungs-Nr.:19-010-04-02).</p> <p>Es wird durch die zustimmenden Stellen noch auf nachfolgende drei Punkte hingewiesen.</p> <p>1) Die Straßenverkehrsbehörden sprechen sich weiterhin für den Ankauf eines Teiles des Flurstückes 1759 durch die Stadt Hamburg aus.</p>	<p>Ein entsprechender Antrag wurde beim LIG durch das Bezirksamt Wandsbek gestellt, eine Rückmeldung steht aus.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>2) Durch das Fachamt Managment des öffentlichen Raumes Bezirksamt Wandsbek wurde bis zur Heukoppel Hausnummer 1b geplant. Nach derzeitigem Planungsstand des U-Bahnbauwerkes U5 Bramfelder Dorfplatz Ausgang Heukoppel südliche Seite besteht kein Anschluss an die jetzige Wegeführung der Fußgänger. Hier ist durch die zuständigen Stellen mit einer ReStra gerechten Planung für Fußgänger und Radfahrer zu planen.</p> <p>3) Sowohl durch die Umgestaltung des Verkehrsknotens Heukoppel/Ellernreihe als auch durch den Neubau der U5 entfallen zwei Standorte für die örtlichen Depotcontainer der Stadtreinigung Hamburg. Bisher sind hierfür keine neuen Standorte gefunden worden. Die Straßenverkehrsbehörden sprechen sich dafür aus, dass ein noch zu wählender neuer Standort nicht zum Verlust bestehender Parkplätze führen darf.</p>	<p>Die vorgelegte Planung sowie die weiterführende Planung des Bezirksamtes Wandsbek (Erweiterung Nord), entspricht den Vorgaben der ReStra.</p> <p>Es sind zeitnahe Abstimmungen zwischen der HOCHBAHN, dem PK, der VD und der Stadtreinigung bzgl. der Ersatzstandorte geplant. Diese werden im Rahmen der U5-Maßnahme stattfinden.</p>
4.	Bezirksamt Wandsbek, Stadt- und Landschaftsplanung SL vom 27.07.2020	<p>Die Planung einer Buskehre im Bereich des Knotenpunktes Heukoppel / Ellernreihe ist vom Grundsatz her an dieser Stelle städtebaulich vorstellbar. Es bestehen jedoch seitens des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung noch Bedenken hinsichtlich der der vorliegenden Planung. Es wird gefordert die Planung hinsichtlich der folgend genannten Sachverhalte zu prüfen und zu optimieren.</p> <p>Variantenprüfung: Die vorlegte Variantenprüfung ist nur bedingt nachvollziehbar. Eine Abwägung hinsichtlich verschiedener Planungsvarianten ist offensichtlich bereits vor dieser Verschickung ohne die Einbeziehung unseres Fachamtes erfolgt. Es wird daher zur abschließenden Prüfung der Varianten eine Plandarstellung aller Varianten gefordert und zudem um eine übersichtliche Darstellung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante gebeten. Sofern nicht schon erfolgt ist die Variantenprüfung (in Plandarstellung) nach Ansicht des Fachamtes dem zuständigen politischen Gremium vorzulegen.</p> <p>Aus den vorliegenden Unterlagen geht eine Variantenprüfung hinsichtlich der Lage für den Überliegerplatz nicht hervor. Unmittelbar nordöstlich des ausgewählten Standortes liegt eine zumindest planungsrechtlich festgesetzte Straßenverkehrsfläche und wäre daher als Alternativstandort denkbar. Es wird für erforderlich erachtet, eine Variantenprüfung für den Standort des Überliegers vorzulegen.</p>	<p>Die Planung nebst Erläuterungen zu den Varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Knotenpunkt mit Vollsignalisierung - Knotenpunkt mit Vollsignalisierung und Grunderwerb und - Kreisverkehr <p>wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft am 29.10.2020 vorgestellt.</p> <p>Die Lage des Überliegerplatzes auf dem Flurstück 8895 wurde bereits für die Aufstellung der Planfeststellungsunterlage U5-Ost mit den bezirklichen Dienststellen SL und MR abgestimmt und die politische Zustimmung (Drs. 20-6554) erzielt. Zudem sollen durch den Bau der U5- Ost soweit möglich nur städtische Grundstücke herangezogen werden, so dass auf die als</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Fuß- und Radverkehr: Die vorliegende Planung wird den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs nur bedingt gerecht. Insbesondere die Wegeverbindung von Süden kommend über die Herthastraße zum Marktplatz wird durch die Planung negiert. Durch die Zufahrt des Überliegers ergibt sich unmittelbar an der Einmündung der Herthastraße (als Geh- und Radweg) eine Engstelle. Hier kann es zu erheblichen Konflikten zwischen Fußgänger insbesondere bei wenn hier mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstühlen oder Gehhilfen unterwegs sind, und mit Radfahrer und Bussen kommen. Zudem ist für Radfahrer ein Einbiegen in die Herthastraße von der Heukoppel von Süden kommend (aus dem Kreisverkehrsplatz) nicht gefahrenfrei möglich. Erst mit weiteren Planung wird ca. 70 m nördlich eine Übergangsmöglichkeit geschaffen. Dies wird den heutigen Anforderungen hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs nicht ausreichend gerecht. Es wird eine sichere Querungsmöglichkeit sowie</p> <p>eine Aufweitung des Einmündungsbereichs der Herthastraße (als Geh- und Radweg) gefordert. Ggf. ist es erforderlich die nördlich angrenzenden Flächen in der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Ebenso wird auch ein Optimierungsbedarf hinsichtlich der südlich des Überliegers gelegenen Fußwegeverbindung gesehen. Die Wegeverbindungen stellen sich hier nicht optimal dar. Insbesondere der Wegfall des vorhandenen Grünbestandes sowie die geplante Zaunanlage bilden einen ungünstigen und unattraktiven Zugang zur Wegeverbindung. Der dadurch betroffene Gehweg zum Marktplatz hin ist von besonderer Bedeutung und entsprechend stadträumlich zu betonen. Die sich ergebene Engstelle wird daher in Frage gestellt. Nach Ansicht des Fachamtes ist der Zugang zum Gehweg zu prüfen und zu optimieren.</p> <p>Überliegerplatz: Neben der o.g. Variantenprüfung besteht auch hinsichtlich des geplanten Überliegers aus Sicht des Fachamtes Optimierungsbedarf. Zunächst wird gebeten zu prüfen, ob die ausgehend von den erforderlichen Schleppkurven eine Reduzierung der Einfahrt und Ausfahrt möglich ist. Insbesondere die Ausfahrt könnte – in Verbindung mit dem südlich verlaufenden Weg zum Marktplatz – einen verbesserten und vor allem kürzeren Übergang erhalten, um so die Wegebeziehungen berücksichtigen zu können. Im Zusammenhang mit den Schleppkurven ist ebenfalls zu prüfen ob die Eckausbildung</p>	<p>ausgewiesene Straßenverkehrsfläche gem. Bebauungsplan Bramfeld 33 von 1968 bzw. 1970 privaten Grundstücke östlich der Heukoppel bewusst verzichtet wurde.</p> <p>Die vorgelegte Planung sowie die weiterführende Planung des Bezirksamtes Wandsbek (Erweiterung Nord), entspricht den Vorgaben der ReStra (u.a. Gehwegbreite = 2,65 m). Die Herthastraße ist im Bereich des Durchgangs Heukoppel keine ausgewiesene Bezirksstraße. Im Bereich der Heukoppel ist die Herthastraße eine fußläufige Wegeverbindung, mit „Radfahrer frei“ beschildert. Der Radfahrer „darf“ hier fahren, ist jedoch untergeordnet.</p> <p>Grunderwerb (Flurstück 8894) eines Teilstücks bzgl. der fußläufigen Zuwegung wird im weiteren Verlauf der Planung geprüft und mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt. Auch hier handelt es sich um eine fußläufige Wegeverbindung mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“. Der Radfahrer „darf“ hier fahren, ist jedoch untergeordnet.</p> <p>Eine Schleppkurvenprüfung ist erfolgt, die Dimensionierung des Überliegerplatzes sowie der Zufahrten sind daraufhin ausgelegt worden. Der Fußgängerüberweg in der Ausfahrt wird in seiner Lage entsprechend angepasst und so</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>(nordwestlich) des Überliegers zwingend erforderlich ist und dahingehend ggf. zu optimieren. Hier könnte ggf. auf versiegelte Fläche verzichtet werden. Es wäre wünschenswert diese Flächen entsprechend des angrenzenden Bestandes in eine Grüngestaltung einzubinden.</p> <p>Es wird sich dafür ausgesprochen auf die Zaunanlage grundsätzlich zu verzichten. Der Standort für den Überlieger befindet sich in einer städtebaulichen für Bramfeld bedeutenden Lage unmittelbar vor dem Marktplatz. Das Orts- und Erscheinungsbild wird durch die Fällung der vorhandenen Bäume und der Errichtung der Zaunanlage maßgeblich beeinträchtigt. Es ist im Rahmen der weiteren Planung unbedingt auf eine ortsbildverträgliche Einbindung des Überliegers an diesem Standort zu achten. Sofern eine bauliche Maßnahme zur Abgrenzung des Überliegers erforderlich ist, ist diese auf das zwingend erforderliche Mindestmaß zu begrenzen und durch geeignete dem Ortsbild zuträgliche Maßnahmen durchzuführen. Wie ein „Zaun“ aussehen würde ist im Rahmen der Verschickung nicht zu erkennen. Wenn eine bauliche Abgrenzung aus Sicherheitsgründen unverzichtbar ist, sollte hier eine attraktive schlanke Konstruktion im Sinne eines Handlaufs erfolgen. Aus Sicht der Stadt und Landschaftsplanung können unerwünschte Fußgänger Querungen im Bereich der Schleppkurve anstatt mit einem Zaun auch über eine gute Grüngestaltung (Bepflanzung, Bänke usw..) zur Leitung des Fußgänger verkehre erreicht werden.</p> <p>Grün: Durch die vorgelegte Planung gehen erhebliche, ortsbildprägende und raumbildende Baumbestände verloren. Dieses betrifft insbesondere den Bereich der abknickenden Heukoppel (Grüninsel mit Platanen (Straßenbäume)), den Bereich der südlichen Überlieger Ausfahrt / Anschluss des Fußweges (Baumgruppe) sowie den nordwestlichen Rand des Überliegers zur Grünfläche / Marktplatz / Kundenzentrum (Buchengruppe). Der gesamte Verkehrsraum verliert damit viel Grünvolumen und wichtige visuelle Raumgrenzen. Dieses ist im vorliegenden Entwurf und Erläuterungsbericht nicht hinreichend berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag gefordert. Schwerpunkte dieses Fachbeitrags sollte u.a. ein Freiraum- und Bepflanzungskonzept für den gesamten Raum unter Einbeziehung der angrenzenden Flächen sein. Dieser sollte auch eine Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes berücksichtigen. Hier wäre eine attraktive Grünbepflanzung oder auch Kunst im öffentlichen Raum denkbar. Es wird angeregt die Bramfelder Öffentlichkeit bei</p>	<p>ein kürzerer Übergang ermöglicht. Die nordwestliche Eckausbildung wird u.a. für den Standort von Wartungsfahrzeugen benötigt.</p> <p>Ein Zaun wird benötigt, u.a. um Fußgänger vom Bereich der Buswendeanlage fern zu halten bzw. davor zu schützen. Im weiteren Verlauf der Planung wird eine Modellart des Zaunes kommuniziert, welche dem Stadtbild gerecht wird.</p> <p>Verkehrs- und Straßenplanungen bedürfen immer einer gleichrangigen Betrachtung aller Belange (sozial, verkehrlich, städtebaulich, ökologisch). Der Verlust an Bäumen wird sowohl durch die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der U5-Ost (Busüberlieger) als auch durch Neupflanzung von Straßenbäumen (Kreisverkehr) kompensiert und positiv bilanziert. Ergänzend zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung für den Busüberlieger, erfolgt ein Bepflanzungskonzept für den Kreisverkehr in Abstimmung mit MR 31. Im Bereich des Baumbestandes westlich des</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>hinsichtlich von Gestaltungsoptionen des Kreisels zu beteiligen um eine hohe Akzeptanz bei der örtlichen Bevölkerung zu erreichen.</p> <p>Parkstände: Auf die drei geplanten Parkstände in der Heukoppel sind aus Sicht des Fachamtes zu verzichten. Es wird zu Bedenken gegeben, dass ein sicheres Ein- und Ausparken aufgrund der Lage unmittelbar am Kreisverkehrsplatz nur bedingt möglich ist. Auch der ausgewiesene Behindertenparkstand wird nicht als lagegerecht angesehen. Es ist augenscheinlich eine lange Strecke für einen Rollstuhlfahrer zurückzulegen um ein barrierefreien Zugang zum Gehweg zu erreichen. Es wird vorgeschlagen diese Flächen in Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrags zu berücksichtigen und ggf. eine Möblierung oder Bepflanzung an dieser Stelle zu prüfen.</p> <p>Grunderwerb: In der Variantenprüfung wird u.a. auch der Grunderwerb der Teilflächen der Flurstücke 1759 und 1760 erwogen. Bei diesen Teilflächen handelt es sich um festgesetzte Straßenverkehrsflächen. Es wird empfohlen den Flächenankauf zu forcieren, damit kann ggf. auch den oben genannten Bedenken hinsichtlich der Radwegeverbindung in die Herthastraße durch zusätzlichen Flächengewinn begegnet werden.</p> <p>Planungsrecht: Der Überliegerplatz liegt auf einer im geltenden Bebauungsplan festgesetzten Gemeinbedarfsfläche. Es ist vom Vorhabenträger über das separate Planfeststellungsverfahren zu gewährleisten, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Herstellen des Überliegers vorliegen.</p>	<p>Busüberliegers werden wurzelschonende Bauweisen angewendet.</p> <p>Die Parkstände werden aufgrund der Bedenken in der Breite angepasst. Ein Entfall der Parkstände wird seitens PK und VD abgelehnt.</p> <p>Ein entsprechender Antrag wurde beim LIG durch das Bezirksamt Wandsbek gestellt, eine Rückmeldung steht aus.</p> <p>Dies erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der U5 Ost.</p>
5.	Bezirksamt Wandsbek, Straßengrün MR 31 vom 29.07.2020	<p>Der Baumbestandsplan ist unvollständig. Es wurden nicht alle Bäume aufgenommen. Dies ist zumindest für die Baumbilanz nachzubessern.</p> <p>Der Baumbestand in der Grünfläche innerhalb der Buskehre ist entweder durch den Ausbau nicht zu erhalten oder nicht erhaltenswert. Die Fläche muss komplett geräumt werden. Die Bepflanzung der Fläche ist neu zu entwickeln.</p> <p>Der Erhalt der beiden Eiben vor Heukoppel 15 ist so nah am Fahrbahnrand nicht sinnvoll. Sie sind zu fällen und durch Neupflanzung zu ersetzen.</p>	<p>Wird für den Bereich des Kreisverkehrs berücksichtigt.</p> <p>Der Baumbestand auf dem Flurstück 8895 (Busüberlieger) fließt in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung der U5 Ost ein und kann daher innerhalb der vorliegenden Planung nicht erneut bewertet werden.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<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>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. 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>	<p>Im weiteren Verlauf werden Neupflanzungen sowie die zu pflanzenden Baumarten mit dem Bezirksamt Wandsbek MR31 abgestimmt.</p> <p>Wird beachtet.</p>
6.	Bezirksamt Wandsbek, Wasserbehörde MR 32 vom 23.07.2020	<p>Der überplante Bauabschnitt liegt im Gewässereinzugsbereich der Seebek. Um die Gewässergüte unserer Fließgewässer zu verbessern, was u. A. auch durch die EG-WRRRL gefordert wird, ist es erforderlich, bei Baumaßnahmen darauf zu achten, dass Schadstoffe und Sedimente vor Ort verbleiben und nicht bis zum Gewässer gelangen. Hydraulischer Stress durch Abflussspitzen ist durch Maßnahmen zur Rückhaltung zu vermeiden.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung ist vorgesehen, das Niederschlagswasser der Buskehre und des Überliegerplatzes gereinigt und gedrosselt an das Regensiel abzugeben.</p> <p>Die Verkehrszahlen des Knotenpunktes sind so hoch, dass nach DWA-M 153 auch für das hier anfallende Niederschlagswasser eine Reinigung erforderlich ist. Bei den</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Der vorhandene Knotenpunkt Heukoppel/ Ellernreihe entwässert derzeit über zwei</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>genannten Grundwasserständen wäre es möglich, wenn die Fahrbahn des Kreisels mit Quergefälle nach innen ausgebildet werden würde, die Kreiselmittle als Versickerungsfläche über die belebte Bodenzone, als Reinigung, zu nutzen. Gleichzeitig stünde die Kreiselmittle als Speicherraum zur Verfügung. Um den hydraulischen Stress in der als Vorflut dienenden Seebek -im weiteren Verlauf die Osterbek, an der ein ÜSG ausgewiesen ist- zu minimieren, ist die Ableitung in das Regensiel auf 10,0 l/(s*ha) zu reduzieren.</p>	<p>separate Vorflutleitungen (R-Siel DN 300 in Heukoppel und DN 250/DN300 in Ellernreihe). Das R-Siel DN 300 in der Heukoppel befindet sich im Einzugsgebiet des Retentionsraumes Bramfelder Dorfgraben mit Regenklärbecken westlich der Bramfelder Chaussee. Eine zusätzliche Reinigung und Rückhaltung widerspricht dem wirtschaftlichen Handeln und wird daher nicht berücksichtigt. Der Vorschlag zur konstruktiven Ausbildung des Kreisverkehrs findet keine Beachtung, da er den Aspekten der Verkehrssicherheit und Fahrdynamik widerspricht. Der Hinweis zur Reinigung und Rückhaltung wird zur Kenntnis genommen, aber für den betreffenden anteiligen Straßenabschnitt (ca. 1500 m²) der Ellernreihe zum jetzigen Zeitpunkt nicht umgesetzt, da der Anteil am abflusswirksamen Einzugsgebiet des R-Siels in der Ellernreihe zu vernachlässigen ist und daher der Bau einer Reinigungs- und Rückhalteinlage aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar ist.</p>
7.	<p>Stadtreinigung Hamburg, Verkehrs- und Bauleitplanung vom 07.07.2020</p>	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umgestaltungen im Bereich des Knotenpunkten Heukoppel / Ellernreihe zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für, die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Bereich der Baumaßnahme (hier der Standplatz Heukoppel gegenüber Nr. 5 mit insgesamt 7 Container) und in der direkten Umgebung (hier der Standplatz Bramfelder Dorfplatz gegenüber Nr. 19 mit ebenfalls 7 Container) müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden.</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Es sind zeitnahe Abstimmungen zwischen der HOCHBAHN, dem PK, der VD und der Stadtreinigung bzgl. der Ersatzstandorte geplant. Diese werden im Rahmen der U5-Maßnahme stattfinden.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Sollte dies nicht möglich sein oder eine Verlegung stattfinden, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich [REDACTED]@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Wird beachtet. Beginnend mit dem Überliegerplatz, wird die Baumaßnahme ca. ab Juli 2021 stattfinden und ca. ein dreiviertel Jahr andauern.</p>
8.	Hamburg Verkehrsanlagen vom 09.07.2020	<p>HHVA L1 hat gegen die geplante Demontage für einen FGÜ des Knotens 1982 keine Bedenken. Da aus der 1. Verschickung kein Baudatum festgelegt ist, nennen Sie bitte diesen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Beginnend mit dem Überliegerplatz, wird die Baumaßnahme ca. ab Juli 2021 stattfinden und ca. ein dreiviertel Jahr andauern.</p>
9.	[REDACTED] vom 21.07.2020	<p>[REDACTED] Hst. Heukoppel – Ellernreihe ggü. 135 verbleibt am Standort</p> <p>[REDACTED] Hst. Heukoppel – Ellernreihe vor 135 verbleibt am Standort</p> <p>nicht betroffen. Muss im Zuge der Baumaßnahme die Oberfläche angepasst werden, bitten wir um eine zeitnahe Information. Außerdem weisen wir darauf hin, dass, sollte im Verlauf der Baumaßnahme eine vorübergehende Demontage erforderlich sein, auch hier eine zeitige Information erforderlich ist, da wir für einen solchen Fall einen Vorlauf von mindestens 8 Wochen benötigen. Wir bitten um Beachtung.</p>	<p>Beginnend mit dem Überliegerplatz, wird die Baumaßnahme ca. ab Juli 2021 stattfinden und ca. ein dreiviertel Jahr andauern.</p>
10.	Fuß e.V. vom 28.07.2020	<p>Stellungnahme zur Baumaßnahme Heukoppel_Buskehre, Überliegerplatz und Knotenpunkt Heukoppel-Ellernreihe Wir lehnen das Stückwerk der Radverkehrsführung ab. Da weiterhin auf Teilen die Hochbord-Radwege bestehen bleiben sollen, ist zu erwarten, dass die Radfahrer auch dort auf den Gehwegen fahren werden, wo die Radwege zurück gebaut werden. Eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 ist unrealistisch. Wir würden die Einführung von Tempo 30 begrüßen.</p>	<p>Die vorgelegte Planung (siehe Lageplan) sowie die weiterführende Planung (siehe auch 2911_Anlage 1 Lageplan Vorentwurf_Erweiterung Nord) sieht innerhalb der Planungsgrenzen eine einheitliche Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nach den aktuell anerkannten Regeln der Technik vor. Diese Regeln beinhalten jedoch auch,</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Wir fragen uns, welchen Sinn die Querunginseln im Bereich des Kreisverkehrs machen sollen. Das kann doch nur bedeuten, dass die Fußgänger*innen die Fahrbahn nicht in einem Zug queren können und auf der Insel warten müssen. Das lehnen wir ab. Vertretbar wären die Querunginseln, wenn es keine LSA sondern Zebrastreifen gäbe. Das wäre für uns die beste Lösung.</p> <p>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p> <p>Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.</p>	<p>dass in den Anschlussbereichen an den Bestand bauliche Anpassungen an die bestehenden Radwege vorzusehen sind. Für eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h fehlt den zuständigen Straßenverkehrsbehörden die rechtliche Grundlage.</p> <p>Nach den aktuellen Regeln der Technik, sind „innerhalb bebauter Gebiete, grundsätzlich an allen Knotenpunktarmen, Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten vorzusehen“.</p> <p>Ein Beleuchtungskonzept ist von HHVA zu erstellen.</p> <p>Sitzgelegenheiten sind in den Nebenanlagen auf der Ecke Heukoppel (Ost)/Ellernreihe sowie im Bereich Bramfelder Dorfplatz vorhanden. Es sind keine weiteren geplant.</p>
11.	ADFC vom 20.07.2020	<p>Diese Aspekte der Planung finden wir gelungen: Wir begrüßen, dass am betrachteten Knoten ein Kreisverkehrsplatz hergestellt wird.</p> <p>Bei diesen Aspekten sehen wir den größten Bedarf für Nachbesserungen: -angeordnete Geschwindigkeit im Planungsgebiet -Radverkehrsführung südlich des Kreisverkehrsplatzes -Fahrradabstellplätze</p> <p>im Detail: Im Planungsgebiet gibt es überwiegend keine ausreichend dimensionierten und sicher gestalteten Radverkehrsanlagen. Wir möchten, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird. Außerdem muss dafür gesorgt werden, dass möglichst viele Menschen, die Strecke mit dem Fahrrad regelkonform nutzen und nicht aus Angst z. B. auf dem Gehweg Rad fahren, denn das erhöht nochmals die Gefahren für Fußverkehr und diese Radfahrenden selbst. Als anerkannte Lösung nach dem Stand der Technik bietet sich daher Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit im Planungsgebiet an. Die</p>	<p>Die vorgelegte Planung (siehe Lageplan) sowie die weiterführende Planung (siehe auch 2911_Anlage 1 Lageplan Vorentwurf_ Erweiterung Nord) sieht innerhalb der Planungsgrenzen eine einheitliche Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nach den aktuell anerkannten Regeln der Technik</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Verkehrssicherheit sollte dafür bereits eine hinreichende Begründung sein. Ergänzend kommt hinzu, dass durch Kreisverkehrsplatz und Haltepunkte der ÖPNV ohnehin kaum höhere Geschwindigkeiten erreichen wird. Die "Zeitverluste" sind also gering.</p> <p>Der Bushalteplatz südlich des Kreisverkehrsplatzes (Westseite Ellernreihe) soll laut Lageplan auch dem Radverkehr dienen. Allerdings ist der Halteplatz wie eine Busbucht gestaltet. Der Radfahrende, der das südliche Ende des Halteplatzes erreicht hat, wird mit einer Art Furt oder Schutzstreifen ausschließlich auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg geleitet.</p> <p>Wer hingegen auf der Fahrbahn weiterfahren möchte, muss sich hier in den Fahrstreifen einsortieren. Mit dieser Planung wird der Vorteil, den ein kleiner Kreisverkehrsplatz hat - nämlich das Hintereinanderfahren von Rad und Auto - aufgehoben und eine neue Konfliktfläche geschaffen.</p> <p>Deshalb schlagen wir vor, den Radverkehr südlich des Kreisverkehrs im Fahrstreifen zu führen. Die Aufleitung zum Radweg müsste dann als Weiche erfolgen mit einigen Fahrradpiktogrammen, die auch südlich davon auf der Fahrbahn anzeigen, dass der Radverkehr hier korrekt fährt.</p> <p>Alternativ sollte der Ausbaubereich erweitert werden, um so die Straße in südlicher Richtung bis Steilshooper Allee weiterzuplanen. Hier dann z. B. mit einem durchgehenden Radfahrstreifen.</p> <p>Im Bereich vor der Polizeiwache sollten mehr als die an der Haltestelle geplanten drei Fahrradbügel installiert werden.</p> <p>Auch auf der Ostseite des Knotens werden Fahrradbügel benötigt, denn es gibt zahlreiche Wohnungen, die besucht werden, Gastronomie, die aufgesucht werden soll. usw. Die Fahrradnutzung hängt unmittelbar von der Verfügbarkeit guter Abstellmöglichkeiten ab. Die Straßenplanung sollte also dezentral an vielen Stellen Fahrradabstellmöglichkeiten vorsehen. Insbesondere, da nachträgliche Erweiterungen sich als schwierig umzusetzen herausgestellt haben in Hamburg.</p> <p>Die beiden Kfz-Stellplätze auf der Westseite direkt nördlich des Kreisverkehrs sind gefährlich: Der Radfahrende aus Richtung Nord muss sich in diesem Bereich mit dem Autoverkehr aus Richtung Nord arrangieren. Man muss sich hintereinander einordnen, die Geschwindigkeit des anderen abschätzen, sich aufeinander einspielen. Der</p>	<p>vor. Diese Regeln beinhalten jedoch auch, dass in den Anschlussbereichen an den Bestand bauliche Anpassungen an die bestehenden Radwege vorzusehen sind. Für eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h fehlt den zuständigen Straßenverkehrsbehörden die rechtliche Grundlage.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Die Ausbaugrenzen sind im Vorwege mit den zuständigen Stellen festgelegt worden.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Die Anzahl der Bügel wird nochmals betrachtet, die Belange der Barrierefreiheit sind dennoch zu beachten (siehe Stellungnahme Kompetent Barrierefrei).</p> <p>Die Parkstände werden aufgrund der Bedenken in der Breite angepasst, um z.B. „Dooringunfälle“ zu vermeiden.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Radfahrende muss zwingend einen Schulterblick nach hinten machen. Durch die beiden Stellplätze wird an genau dieser Stelle eine zusätzliche Gefahr durch Doringunfälle geschaffen, die einen großen Teil des Unfallgeschehens mit dem Radverkehr ausmachen. Diese Stellplätze, die sogar entgegen den Regelwerken ohne Sicherheitstrennstreifen gezeichnet sind, sollten als Kfz-Stellplätze ersatzlos entfallen, weitere Fahrradbügel könnten installiert werden.</p> <p>Der Behindertenparkplatz etwas weiter nördlich benötigt ebenfalls einen Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen.</p> <p>Wie die Radfahrt von Heukoppel bzw. Ellernreihe hinein in die Herthastraße erfolgen soll, erschließt sich aus der Planung noch nicht genau. Ziel sollte sein, dass eine zügig fahrbare, eindeutige, unmissverständliche und übersichtliche Fahrbeziehung entsteht. So wäre gewährleistet, dass Radfahrende sich auf den Verkehr konzentrieren können und nicht mit Absenkungen, Einbauten, Fußgängerschutzgittern usw. wesentliche Teile ihrer Aufmerksamkeit verbrauchen.</p> <p>Wir betonen, obwohl es immer wieder in den Abwägungsvermerken abgewiesen wird: Die Kante zwischen Wasserlauf und Radfahrstreifen/Schutzstreifen/rechtem Fahrbahnrand sollte null Zentimeter betragen. Jede Kante, auch die gerne uns als Antwort gegebenen 0,5 cm, die die Regelwerke erlaubten, bedeutet eine Sturzgefahr für Radfahrende im Längsverkehr. Eine Kante von null Zentimeter lässt sich herstellen. Also kann man als Mensch auch erwarten, dass das so gebaut wird, da es die Sicherheit erhöht.</p>	<p>Ein Entfall der Parkstände wird seitens PK und VD abgelehnt.</p> <p>Da der Radfahrer hier bereits in den Mischverkehr geleitet wird, ist ein Sicherheitstrennstreifen nicht notwendig. Eine Breite von 3,5 m wird als ausreichend erachtet.</p> <p>Die Herthastraße ist im Bereich des Durchgangs Heukoppel keine ausgewiesene Bezirksstraße. Im Bereich der Heukoppel ist die Herthastraße eine fußläufige Wegeverbindung mit „Radfahrer frei“ beschildert. Der Radfahrer „darf“ hier fahren, ist jedoch untergeordnet.</p> <p>Es wird hier nach den in Hamburg gültigen Regelwerken geplant und gebaut.</p>
12.	Kompetent Barrierefrei vom 03.08.2020	<p>Die Fahrradbügel in der Ellernreihe stehen sehr ungünstig in der Gehbahn. Sie sollten hier an den inneren Rand der Nebenflächen verlegt und mit taktilen Begrenzungsstreifen versehen werden.</p> <p>Die FgU liegen an der inneren Leitlinie. Wir empfehlen, nach entsprechender Verlegung der Fahrradbügel (s.o.) den Bereich der FgU in die taktile Begrenzung einzubeziehen.</p>	<p>Örtlichkeiten der Bügel werden angepasst. Gem. den Vorgaben vom Bezirksamt Wandsbek wird ein taktiler Streifen aus Granitsteinpflaster zur Abgrenzung hergestellt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>




Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Die Gehwegüberfahrt aus der Heukoppel in die Buskehre sollte aufgrund ihrer großen Breite mit kontrastlosen Richtungsfeldern zur besseren Orientierung blinder Menschen versehen werden.</p> <p>Der FGÜ an der Ausfahrt der Buskehre liegt zu dicht an der Kreisfahrbahn. Vor allem im Zusammenhang mit der Ausrundung des auf 0 cm abgesenkten Bordes besteht die Gefahr, dass Menschen in Rollstühlen oder mit Rollatoren versehentlich auf die Kreisfahrbahn geraten.</p> <p>Auch der FGÜ in der Ellernreihe liegt zu dicht an der Kreisfahrbahn. Hier sollte mit mind. 4 m eine ausreichend große Anhaltefläche für aus dem Kreisverkehr ausfahrende Fahrzeuge gegeben sein.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen einer Schleppekurvenprüfung ist die Ein- und Ausfahrt für die Freiwillige Feuerwehr (Ellernreihe 139) mit entsprechenden Einsatzfahrzeugen geprüft worden. Der dargestellte Abstand des FGÜ ist hierbei erforderlich.</p>
13.	[REDACTED] vom 03.07.2020	[REDACTED] habe keinerlei Bedenken mit dem Bauvorhaben, weil in diesem Bereich keine aktiven Trassen vorhanden sind und auch keine weiteren in der Planung.	
14.	Dataport vom 01.07.2020	Wir danken Ihnen für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o.g. Bauvorhaben. Die Beauskunftungen erhalten Sie als PDF Dateien im Anhang.	Eine Trassenanweisung wird nach der Schlussverschickung erfolgen. In einer Bauanlaufbesprechung werden entsprechende Details geklärt.
15.	Hamburg Wasser am 07.07.2020	<p>Für HWW:</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. 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):</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>	Wird beachtet.

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>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: 7888-██████) zu melden Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 ██████ oder ██████@hamburgwasser.de zur Verfügung. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-██████</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Für vorbereitende Arbeiten benötigt die HWW eine Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb 7888 ██████ in Verbindung</p> <p>Für HAMBURG ENERGIE: Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden. Vorl. Stellungnahme HSE</p> <p>Für HSE: Die neu geplanten Baumstandorte sind hinsichtlich der geforderten Mindestabstände zu prüfen und ggf. anzupassen. Die neuen Standorte der Beleuchtungsmasten sind hinsichtlich der vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele zu prüfen und ggf. anzupassen/zu verschieben. Von den Beleuchtungsmasten dürfen keine zusätzlichen Lasten auf die Sielanlagen abgetragen werden. Hinweis: Im Lageplan fehlen die Schächte D 22,03 R 19,41; D 22,00 S 19,06 (Höhe Flurstück 1761). Bitte nachtragen.</p> <p>Es gibt eine Planmaßnahme der HSE S 18/0144 Bauzeit Januar 2021 bis Dezember 2026, ihre Ansprechpartnerin ist ██████ im Bereich der geplanten Baumaßnahme Heukoppel sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Eine Trassenanweisung wird nach der Schlussverschickung erfolgen. In einer Bauanlaufbesprechung werden entsprechende Details geklärt.</p> <p>Wird beachtet.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten.</p> <p> n</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen. 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). 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. Sielschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielschlussleitungen 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 n</p> <p>Für servTEC: Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen ihnen</p>	<p>Diese wird begrüßt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird beachtet.</p> <p>Wird beachtet.</p>

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>unsere [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.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
16.	Stromnetz Hamburg vom 13.07.2020	<p>vielen Dank für die Vorstellung der geplanten Baumaßnahme.</p> <p>Im betroffenen Bereich verlaufen verschiedene Trassen der Stromnetz Hamburg GmbH. Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen, insbesondere den Leitungsplänen, prüfen. Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der Vorgangsnummer 129068 an unser Postfach: [REDACTED]@stromnetz-hamburg.de</p> <p>Zur Information erhalten Sie anbei unsere Zeichnungen des betroffenen Bereichs.</p>	Wird beachtet.
17.	[REDACTED] vom 07.07.2020	<p>Im Bereich Ihrer Maßnahme befinden sich Telekommunikationsanlagen der [REDACTED], deren ungefähre Lage aus den angefügten Plänen ersichtlich sind. Leider können wir Ihnen aus technischen Gründen keine DWG-Dateien zur Verfügung stellen. Die Lage ist im anliegenden Lageplan skizziert. Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 -100 cm in Straßenflächen.</p> <p>Nach jetzigem Stand sind dort keine Arbeiten von uns geplant.</p>	

Baumaßnahme:

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Grundsätzlich erwarten wir von Ihnen, dass die Arbeiten so durchgeführt werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung unserer Anlagen kommt.</p> <p>Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen an unseren Anlagen erforderlich sein, setzen Sie sich bitte rechtzeitig mit uns in Verbindung. Weitere Schritte und Infos senden sie bitte auch an unser Funktionspostfach [REDACTED]</p>	<p>Eine Trassenanweisung wird nach der Schlussverschickung erfolgen. In einer Bauanlaufbesprechung werden entsprechende Details geklärt.</p>
18.	Wärme Hamburg vom 07.07.2020	in dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.	
19.	[REDACTED] vom 14.07.2020	<p>wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 01.07.2020.</p> <p>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], um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>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.</p>	<p>Wird beachtet. Eine Trassenanweisung wird nach der Schlussverschickung erfolgen. In einer Bauanlaufbesprechung werden entsprechende Details geklärt.</p>

Verfasst:

24.09.2020

Datum

