

# Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahme: Ausbau der Veloroute 1  
Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Abschnitt 18  
Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. / Othmarscher Kirchenweg

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>ANLASS DER PLANUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>VORHANDENER ZUSTAND .....</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines .....	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung .....	2
2.3	Straßenentwässerung .....	3
2.4	Ruhender Verkehr .....	3
2.5	Fußgänger und Radfahrer .....	3
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr .....	4
2.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	4
2.8	Straßenbegleitgrün .....	4
2.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	4
<b>3</b>	<b>GEPLANTER ZUSTAND .....</b>	<b>4</b>
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	4
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	5
3.3	Ruhender Verkehr .....	5
3.4	Fußgänger und Radfahrer .....	5
3.5	Barrierefreiheit .....	6
3.6	Höhenanpassung und Straßenentwässerung .....	6
3.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	6
3.8	Grün- und Baumpflanzungen .....	6
3.9	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	6
<b>4</b>	<b>PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>KAMPFMITTELRÄUMDIENST .....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>UMSETZUNG DER PLANUNG.....</b>	<b>7</b>
7.1	Grunderwerb.....	7
7.2	Finanzierung .....	7
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	7
7.4	Realisierungstermin .....	7

## **1 ANLASS DER PLANUNG**

Im Rahmen des im Juni 2016 geschlossenen „Bündnis für den Radverkehr (Bfdr)“ sollen vor allem die Velorouten ausgebaut werden. Das bezirks- und stadtteilübergreifende Netz des Hamburger Veloroutennetzkonzepts bündelt den Alltagsradverkehr möglichst auf verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City.

Im Verlauf der Veloroute 1 (City – Neustadt – St. Pauli – Altona-Altstadt – Ottensen – Othmarschen - Rissen) soll sowohl der Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße als auch der Verbindungsweg zwischen dem genannten Knoten und Agathe-Lasch-Weg überplant werden. Dieser Verbindungsweg befindet sich in der Grünanlage auf dem Deckel der BAB.

Die Verkehrssituation im Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße ist sehr unübersichtlich und die geltenden Vorfahrtsregeln werden häufig weder von Radfahrenden noch von dem Kfz-Verkehr eingehalten. Zusätzlich werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Straße Holmbrook häufig deutlich überschritten. Im näheren Umfeld des Planungsbereiches befinden sich u.a. sowohl eine Kindertagesstätte als auch mehrere Schulen. Eine Verbesserung der Verkehrssituation im Planungsbereich ist zwingend erforderlich.

Es ist vorgesehen den Einmündungsbereich Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg sowie den Verbindungsweg zum Agathe-Lasch-Weg neu zu gestalten.

Der Verbindungsweg in der Grünanlage wird derzeit von zahlreichen Fahrradfahrern genutzt. Die geltenden Vorfahrtsregeln werden häufig bei der Zufahrt in den Kreuzungsbereichen nicht eingehalten. Dieser Verbindungsweg soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit direkt an den geplanten Kreisverkehr angeschlossen werden.

## **2 VORHANDENER ZUSTAND**

### **2.1 Allgemeines**

Die Straße Holmbrook inkl. der Einmündung Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße befindet sich im Stadtteil Othmarschen im Bezirksamtbereich Altona. Die Straße Holmbrook geht in Richtung Norden von der Bernadottestraße ab und geht im Einmündungsbereich des Othmarscher Kirchenwegs in die Paul-Ehrlich-Straße über. Die Drei Straßen sind Bestandteil einer Tempo-30-Zone.

Der Verbindungsweg zwischen dem genannten Knoten und dem Agathe-Lasch-Weg verläuft durch den Groth Park auf dem Tunnel der A7.

### **2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Derzeit ist die Fahrbahn der Straße Holmbrook in einer Breite von ca. 6,00 m bituminös befestigt und wird mit einem Hochbord von den Nebenflächen abgegrenzt. Unmittelbar südlich des Einmündungsbereiches Othmarscher Kirchenweg wird die Fahrbahn auf ca. 3,50 m auf einer Länge von ca. 10 m eingeengt. Die aus Richtung Süden kommenden Kfz müssen den aus Norden kommenden Kfz derzeit Vorfahrt gewähren. Die aus Norden kommenden Kfz können den Einmündungsbereich problemlos passieren, ohne die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die vorhandene Einengung soll zum einen der Geschwindigkeitsreduzierung dienen und zum anderen das Queren der Straße Holmbrook erleichtern. Die Nebenflächen sind beidseitig zwischen 1,70 m und 2,00 m breit und mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. Gegenüber der Einmündung des Othmarscher Kirchenwegs befindet sich eine fuß- und radläufige Wegeverbindung durch den Groth Park zum Wohngebiet westlich

der A7. Für die Radfahrer ist eine Auf- bzw. Ableitung vorhanden, der Bordstein ist abgesenkt und die Nebenfläche mit rotem Betonsteinpflaster befestigt.

Die Fahrbahn des Othmarscher Kirchenwegs ist in einer Breite von ca. 5,45 m bituminös befestigt und wird ebenfalls mit einem Hochbord von den Nebenflächen abgegrenzt. Die Nebenflächen sind in einer Breite zwischen 1,50 m und 1,60 m mit Gehwegplatten aus Beton befestigt.

Separate Anlagen für den Radverkehr sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Der Verbindungsweg zwischen dem Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße und dem Agathe-Lasch-Weg ist in einer Breite von ca. 3,75 m mit Betonsteinpflaster befestigt und beidseitig mit einem Großpflasterstreifen eingefasst. Die einmündenden Wege sind teilweise mit Betonsteinpflaster und teilweise mit Grand befestigt. Zwischen den Stationen 1+00 und 1+60 befindet sich beidseitig Baumbestand neben der Wegeverbindung. Die Wegeverbindung ist im Bereich Agathe-Lasch-Weg mit einem abgesenkten Hochbord an die Wendeanlage angeschlossen.

Auf der Fläche westlich der Straße Holmbrook, sowie südlich des Verbindungsweges befindet sich eine Hundenauslaufzone im Groth Park.

Die Grünanlage befindet sich im Verwaltungsvermögen der Autobahn GmbH.

### **2.3 Straßenentwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

Im Verbindungsweg zwischen dem Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße sind keine Siele vorhanden. Das Oberflächenwasser versickert in den Grünflächen.

### **2.4 Ruhender Verkehr**

Am südlichen Ende der Paul-Ehrlich-Straße befindet sich westlich der Fahrbahn ein 2,50 m breiter und mit Betonwabensteinpflaster befestigter Längsparkstreifen. Hier darf Montags bis Freitags zwischen 8 bis 18 Uhr und Samstags von 8 bis 12 Uhr mit Parkscheibe zwei Stunden geparkt werden.

In den betroffenen Abschnitten der Straßen Holmbrook und Paul-Ehrlich-Str. gilt absolutes Halteverbot. Im Othmarscher Kirchenweg ist alternierend das Parken am Fahrbahnrand zugelassen.

### **2.5 Fußgänger und Radfahrer**

Im kompletten Planungsbereich sind beidseitig zwischen 1,50 m und 2,00 m breite mit Gehwegplatten aus Beton befestigte Gehwege vorhanden. Südlich des Einmündungsbereiches Othmarscher Kirchenweg ist die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 10 m auf ca. 3,50 m eingeeengt, die übrige Fläche wird dem Gehweg zugeschlagen. Dies soll zur Verkehrsberuhigung beitragen und das Queren der Straße Holmbrook erleichtern.

Separate Radverkehrsanlagen sind im gesamten Planungsgebiet nicht vorhanden. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Gegenüber der einmündenden Straße Othmarscher Kirchenweg befindet sich eine rot gepflasterte Aufleitung für Radfahrende in Richtung Westen. Dieser Zweirichtungsradweg misst eine Länge von ca. 25 m und geht anschließend in einen gemeinsam genutzten Geh- und Radweg über.

Die Wegeverbindung zwischen dem Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße und dem Agathe-Lasch-Weg ist in einer Breite von etwa 3,75 m befestigt und für den Fuß- und Radverkehr zugelassen (gemeinsamer Geh- und Radweg).

## **2.6 Öffentlicher Personennahverkehr**

Es verkehren keine Linienbusse im Planungsbereich.

## **2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung in dem zu überplanenden Bereich besteht aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten. In der Straße Holmbrook stehen diese in den westlichen, im Othmarscher Kirchenweg in den nördlichen Nebenflächen.

Im Verbindungsweg zwischen dem Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße und dem Agathe-Lasch-Weg stehen südlich des gemeinsamen Geh- und Radweges Aufsatzleuchten an geraden Masten.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

## **2.8 Straßenbegleitgrün**

Im Knotenbereich befinden sich zwei Bäume auf der Fläche der Autobahn GmbH.

Im Verbindungsweg zwischen dem Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße und dem Agathe-Lasch-Weg befindet sich zwischen den Stationen 1+00 und 1+60 beidseitig der Wegeverbindung Baumbestand.

## **2.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Im Umfeld des Planungsbereiches vermischt sich Mehrfamilien- und Einzelhausbebauung.

Unmittelbar im Planungsbereich befindet sich die Elbschule Bildungszentrum für Sehen und Hören. Nördlich des Planungsbereiches befindet sich die Asklepios Klinik Altona, südlich die Kita Holmbrook und östlich die Schule Hirtenweg.

# **3 GEPLANTER ZUSTAND**

Für eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung soll der Einmündungsbereich zu einem Minikreisverkehr umgestaltet werden. Zusätzlich ist in der Straße Holmbrook vor der Elbschule eine Fahrbahneinengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung geplant. Diese Einengung dient gleichzeitig als Querungshilfe.

Der Minkreisverkehr schafft zusätzlich eine klar definierte Vorfahrtsregelung und erleichtert die Eingliederung der Veloroute 1 aus der Nebenfläche in den Mischverkehr.

Die Wegeverbindung durch die Grünanlage soll zu einer Fahrradstraße mit einem Gehweg umgestaltet werden.

## **3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

### Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße

Der geplante Minikreisverkehr erhält einen Außendurchmesser von 17 m. Die überfahrbare Mittelinsel aus Beton wird einen Durchmesser von 9 m besitzen, sodass die Breite der Kreisfahrbahn 4 m misst. Die Mittelinsel ist mit einem Kantenvorstand von 3 cm geplant. Dies gewährleistet das Überfahren von größeren Fahrzeugen und verhindert, dass geradlinige Queren des Kreisverkehrs durch Radfahrende.

An die Fahrbahn schließen auf der Ostseite 2,15 m breite und mit Betongehwegplatten befestigte Gehwege an. Um das Mindestmaß von 2,15 m auf den Gehwegen überall realisieren zu können, muss die Fahrbahn in der Paul-Ehrlich-Straße von 6,15 m auf 5,50 m

reduziert werden. Westlich des Minikreisverkehrs werden die Gehwege etwa 5,00 bis 6,00 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt, sodass zwischen Fahrbahn und Gehweg zwei großzügige Grünflächen mit Ersatzpflanzungen Platz finden. Die dahinter geplanten Gehwege erhalten eine Breite von 3,00 m. Die ehemaligen Mauern, welche den Eingang zum Groth Park darstellten, sollen auch hier wieder neu errichtet werden.

Der aus Richtung Westen kommende gemeinsame Geh- und Radweg wird zukünftig zu einer Fahrradstraße ausgebaut und an die Kreisfahrbahn des Minikreisverkehrs angebunden. Ein Fahrbahnteiler mit Restfahrbahnbreiten von 2 m soll verhindern, dass der MIV die Ausfahrt in Richtung Westen nutzt. Fahrradpiktogramme sollen die reine Nutzung für Radfahrende verdeutlichen. An allen vier Armen sind mit einem Absetzmaß von 5 m Fußgängerüberwege mit einer Breite von 4 m geplant.

Dies hat u.a. mit der Vielzahl der an die Baumaßnahme angrenzenden Schulen zu tun. Hier sind vor allem die Loki-Schmidt-Schule und die Elbschule (Bildungszentrum für Hören und Kommunikation) zu nennen. Der Aspekt, dass sich gehäuft gehörlose und schwerhörige Kinder im unmittelbaren Umfeld des Kreisverkehrs bewegen, ist ein wichtiger Grund für eine sichere Querungsmöglichkeit für zu Fuß gehende. Perspektivisch kommen noch die Schulkinder der neu zu gründenden Grundschule Schwengelkamp sowie der ebenfalls neu zu gründenden weiterführende Schule am Schwengelkamp hinzu.

Im Oktober 2022 wurden folgende Zahlen für die Nutzung der geplanten Fußgängerüberwege am Kreisverkehr geschätzt:

- Grundschüler (ca. 6-10 Jahre plus ggf. Vorschüler): ca. 200-300 SchülerInnen
- SchülerInnen der Jahrgänge 5 - 13 (ca. 10 – 18 Jahre): ca. 450 SchülerInnen

Wie bereits erwähnt, werden die Fußgängerüberwege sowohl von schwerhörigen als auch gehörlosen Kindern sowie von mehreren Kindern mit speziellem Förderbedarf genutzt.

In der Straße Holmbrook wird eine Fahrbahneinengung vorgesehen. Die Durchfahrtsbreite beträgt zukünftig 4,00 m, sodass sich Radfahrende und der entgegenkommende MIV noch begegnen können. Die Fahrbahneinengung dient gleichzeitig als Querungshilfe über die Straße Holmbrook und wird mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

#### Verbindungsweg zwischen Kreisverkehr und Agathe-Lasch-Weg

Der Verbindungsweg wird zukünftig in einer Breite von 4,0 m bituminös befestigt und beidseitig mit Hochborden eingefasst. Diese Verbindung wird zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen. Nördlich schließt sich an den Verbindungsweg ein 2,65 m breiter Gehweg an, welcher mit Gehwegplatten aus Beton befestigt wird. Die beidseitigen Einmündungen auf Höhe der Station 1+60 werden im Planungsbereich ebenfalls mit Gehwegplatten aus Beton befestigt. In diesem Bereich entsteht eine getrennte, ungesicherte Querung, welche mit taktilen Leitelemente ausgestattet wird. Die Bordansichten werden hier entsprechend auf 0 cm bzw. 6 cm abgesenkt.

### **3.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Der ÖPNV ist auch zukünftig nicht von dieser Maßnahme betroffen.

### **3.3 Ruhender Verkehr**

Es sind keine Änderungen für den ruhenden Verkehr geplant.

### **3.4 Fußgänger und Radfahrer**

#### Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße

Die Gehwege östlich der Paul-Ehrlich-Straße und von Holmbrook erhalten eine Breite von 2,15 m. Die Gehwege westlich des geplanten Kreisverkehrs erhalten eine Breite von 3,00 m.

Zukünftig wird jeder der vier Kreisverkehrsarme einen Fußgängerüberweg erhalten. Zusätzlich soll die südliche Fahrbahneinengung als Querungshilfe dienen.

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Die zukünftige Fahrradstraße aus Richtung Westen wird direkt an den Kreisverkehr angebunden, wodurch Radfahrende mit dem MIV der anderen drei Kreisverkehrsarme gleichgestellt werden.

#### Verbindungsweg zwischen Kreisverkehr und Agathe-Lasch-Weg

Im Verbindungsweg entsteht zukünftig eine 4,0 m breite, bituminös befestigte Fahrradstraße, die in beide Richtungen befahren werden kann. Nördlich hieran schließt sich ein 2,65 m breiter, mit Gehwegplatten aus Beton befestigter Gehweg an.

### **3.5 Barrierefreiheit**

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Überquerungsstellen werden mit einer getrennten Querung mit einer Ansicht von 0 cm bzw. 6 cm ausgestattet. Im Bereich der Überquerungsstellen werden zudem taktile Leitelemente vorgesehen.

Die Straßenmöblierungen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet.

Entlang der 3,00 m breiten Gehwege sind zwei seniorengerechte Sitzbänke mit Arm- und Rückenlehnen vorgesehen. Eine Trennung zum Gehweg erfolgt hier mittels Aufmerksamkeitsstreifen.

### **3.6 Höhenanpassung und Straßenentwässerung**

Die Gradienten und Höhen der Fahrbahnen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen. Die Höhenlage entspricht weitestgehend der vorhandenen Situation +/-10 cm. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in die vorhandenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

### **3.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen an die Planung angepasst.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorhanden.

### **3.8 Grün- und Baumpflanzungen**

Es sind zwei Fällungen auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen notwendig. Innerhalb der beiden neuen Grünflächen westlich des Kreisverkehrs sind zwei Ersatzpflanzungen vorgesehen.

### **3.9 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen für den Bau des Minikreisverkehrs Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

## **4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Im Bereich der Baumaßnahme gelten die Bebauungspläne Othmarschen 15 und Othmarschen 18, sowie der Baustufenplan Gross-Flottbek-Othmarsch.

Der vorgesehene Umbau erfolgt überwiegend innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Eine Teilfläche ist der Autobahn GmbH zugeordnet. Eine Zustimmung zur Inanspruchnahme der Fläche wurde aufgrund einer vorab durchgeführten Anfrage in Aussicht gestellt.

### Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

## **5 KAMPFMITTELRÄUMDIENST**

Gemäß Bescheid der Feuerwehr besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Diese Flächen sind nach Fernerkundung / Luftbildauswertung freigegeben. Es sind keine Sondierungen notwendig.

## **6 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **6.1 Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist die Inanspruchnahme einer Teilfläche der Bundesfernstraßenverwaltung erforderlich. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen der Planabstimmung geklärt.

### **6.2 Finanzierung**

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr – Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und dem Bezirk Altona. Die Finanzierung erfolgt durch Mittel der BVM. Die zugehörigen PSP-Elemente lauten 2-21203010-00020.18 (investiv) und 3-21203010-000020.18 (konsumtiv).

Die Baukosten werden vorläufig auf ca. 665.000 € (brutto) geschätzt.

### **6.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Planungsunterlagen wurden durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

### **6.4 Realisierungstermin**

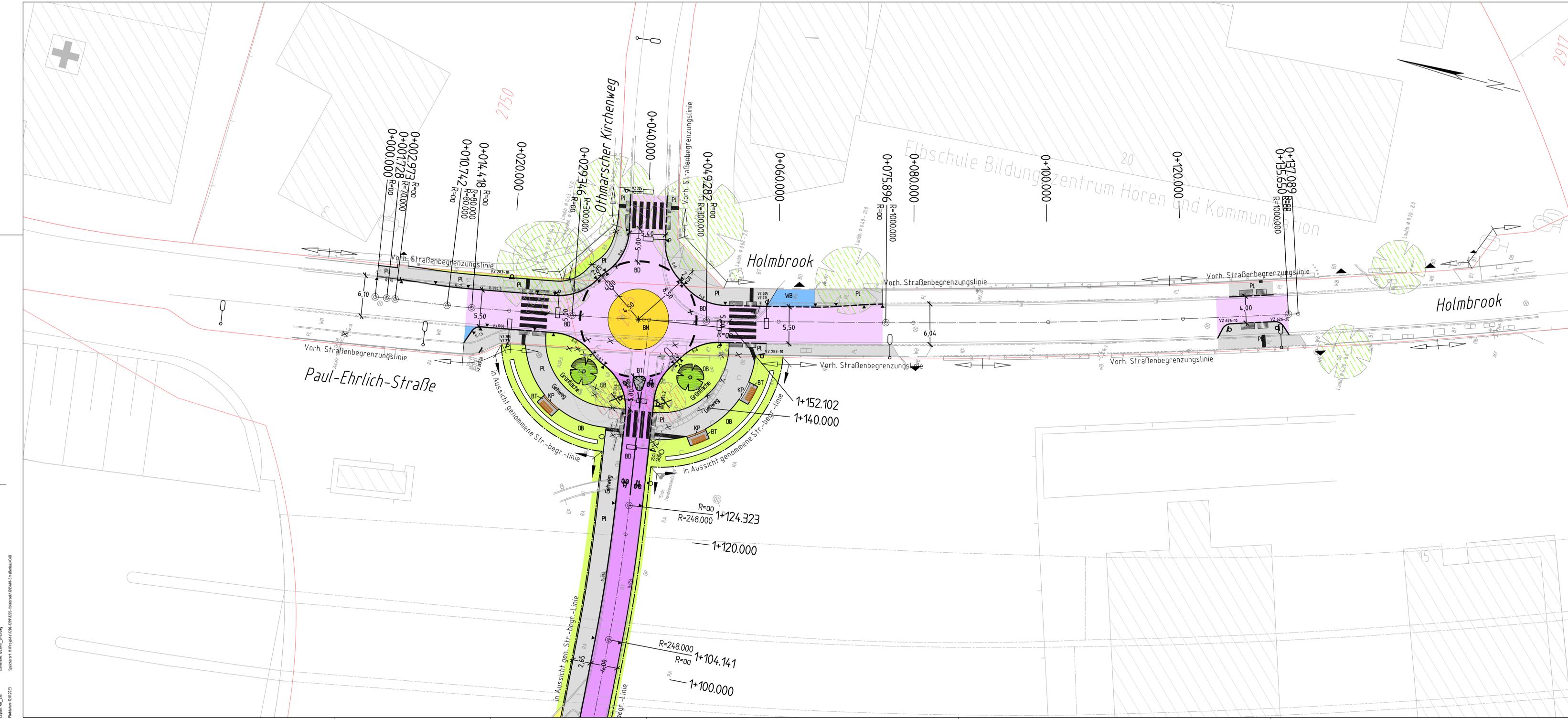
Die Realisierung der Maßnahme ist für Sommer 2023 vorgesehen.

### **6.5 Sonstiges**

Im Bereich der Grünanlage auf dem Deckel der BAB befindet sich eine Hundeauslauffläche. Eine eventuelle Abgrenzung zur geplanten Fahrradstraße in Form einer Einfriedung oder Zaunes wird derzeit mit der Autobahn GmbH geklärt.

Verfasst: Hamburg, im Januar 2023

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
Beratende Ingenieure für Bauwesen



### Legende

	Hochbord
	abgesenkter Hochbord
	Tiefbord
	Tiefbord 8/20
	Zufahrten / Zuwegungen
	vorh. Straßenbegrenzungslinie
	in Auss. gen. Str.-begr.-Linie
	gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
	gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
	gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpotter
	gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
	gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
	gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
	BD = Asphalt
	BD = Asphalt Fahrradstraße
	BN = Beton
	PL = Befestigungswegplatten
	Gr = Gravel
	KP = Kleinpflaster
	GP = Großpflaster
	OB = Oberboden

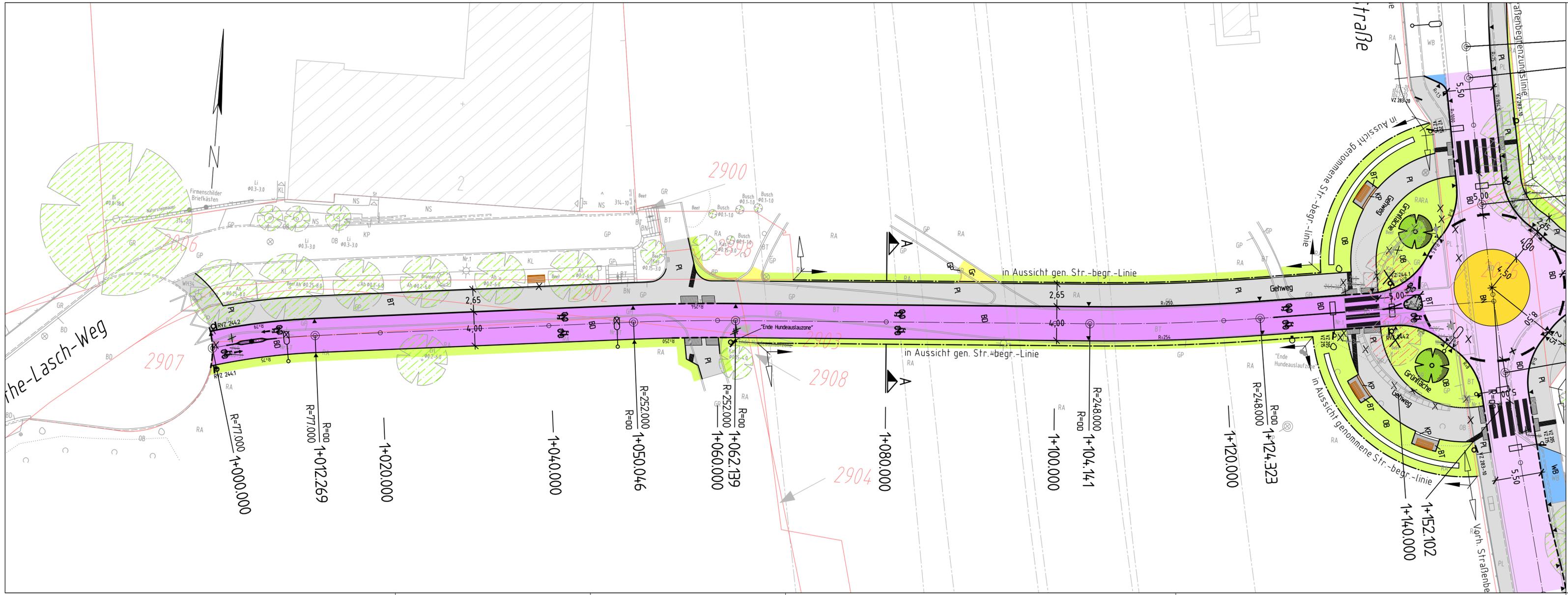
**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
 Beratende Ingenieure für Bauwesen  
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

**Bedarfssträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

**Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

<b>Baumaßnahme:</b> Ausbau der Veloroute 1 Bündnis für den Radverkehr	<b>Bearbeitet:</b> Datum: .....
<b>Teilbaumaßnahme:</b> Abschnitt 18 Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. / Othmarscher Kirchenweg	<b>Unterschrift, MR 218:</b> ..... <b>Fachtechnisch geprüft:</b> Datum: .....
<b>Planinhalt:</b> Lageplan - Blatt 1/2	<b>Unterschrift, MR 240:</b> ..... <b>Aufgestellt:</b> Datum: .....
<b>Geprüft:</b> Datum: .....	<b>Zeichnungs-Nr.:</b> ..... <b>Freigegeben</b> Datum: .....
<b>Unterschrift, Technische Aufsicht:</b> .....	<b>Maßstab:</b> 1:250 <b>Unterschrift, MR-L:</b> .....



**Legende**

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord
- Tiefbord 8/20
- Zufahrten / Zuwegungen
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- in Auss. gen. Str.-begr.-Linie
- gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
- gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
- gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
- gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
- BD = Asphalt
- BD = Asphalt Fahrradstraße
- BN = Beton
- PL = Betongehwegplatten
- Gr = Grasd
- KP = Kleinpflaster
- GP = Grobpflaster
- OB = Oberboden

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
**Beratende Ingenieure für Bauwesen**  
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

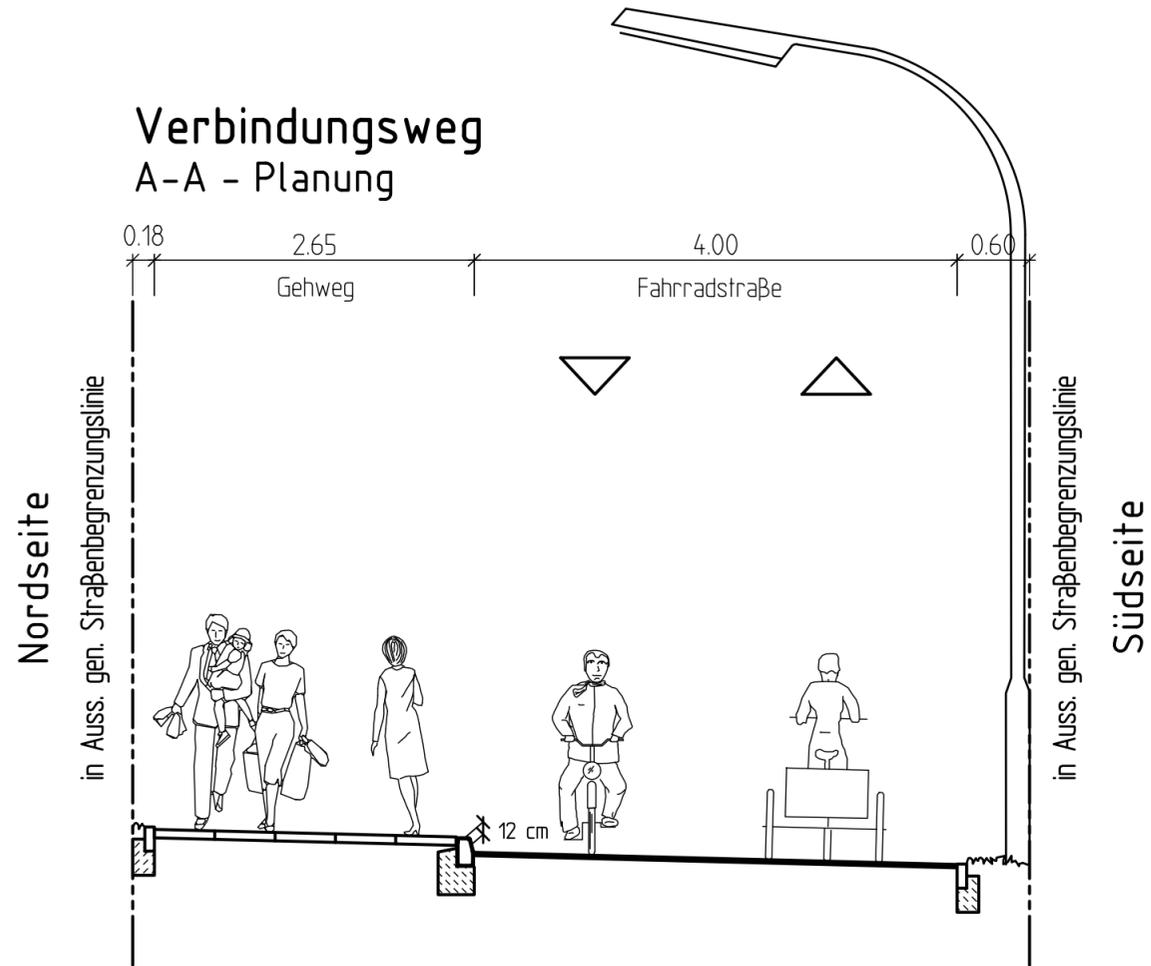
**Bedarfsräger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

**Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

**Bearbeitet:**  
 Datum: .....  
 Unterschrift, MR 218  
**Fachtechnisch geprüft:**  
 Datum: .....  
 Unterschrift, MR 240  
**Aufgestellt:**  
 Datum: .....  
 Unterschrift, MR 2220

**Geprüft:** Datum: .....  
**Zeichnungs-Nr.:** .....  
**Maßstab:** 1:250  
**Freigegeben:** Datum: .....  
 Unterschrift, Technische Aufsicht .....  
 Unterschrift, MR-L .....

**Baumaßnahme:**  
 Ausbau der Veloroute 1  
 Bündnis für den Radverkehr  
**Teilbaumaßnahme:**  
 Abschnitt 18  
 Kreisverkehr Holbrook / Paul-Ehrlich-Str. /  
 Othmarscher Kirchenweg  
**Planinhalt:**  
 Lageplan - Blatt 2/2



**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
**Beratende Ingenieure für Bauwesen**



Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

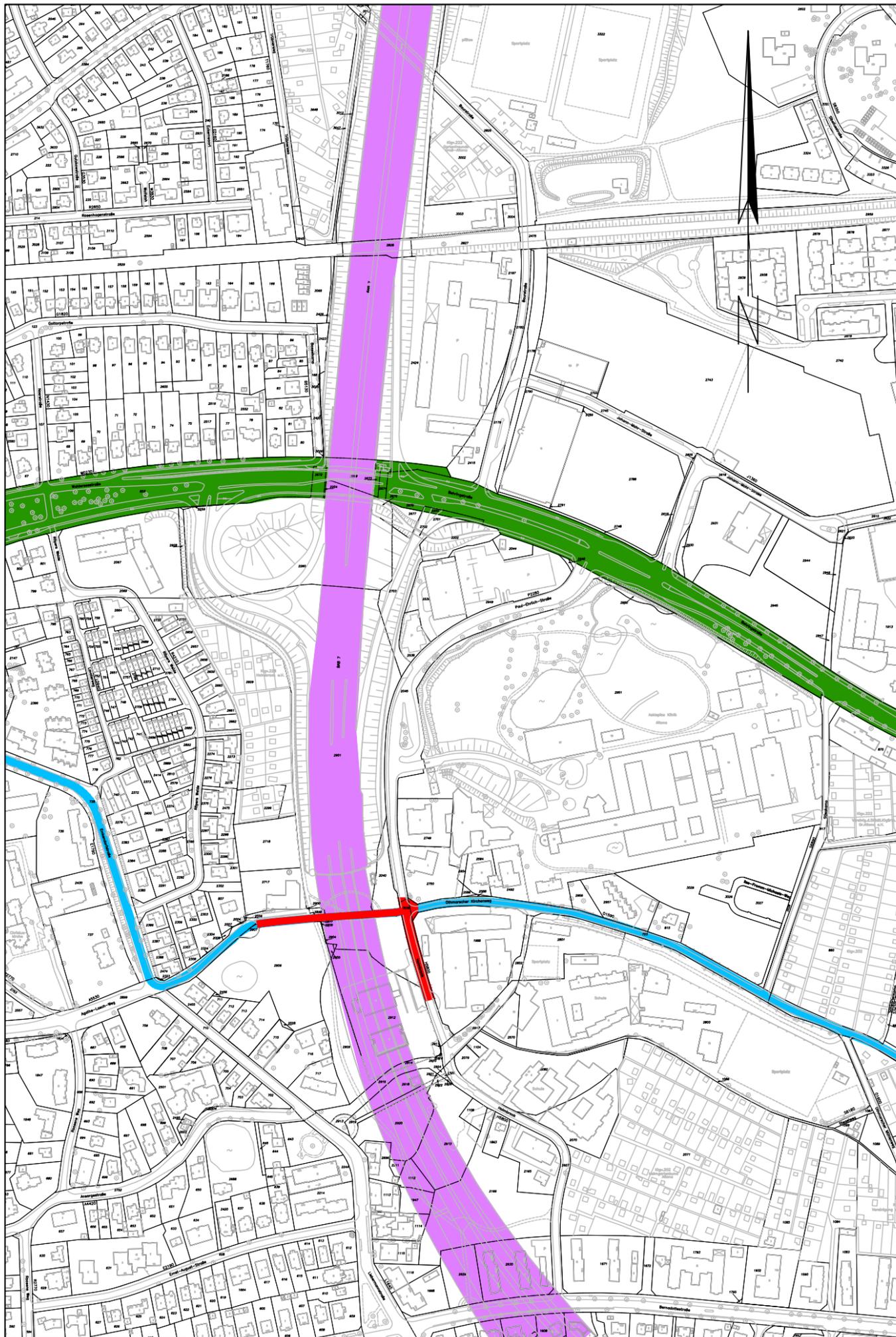
Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Baumaßnahme: <b>Ausbau der Veloroute 1 Bündnis für den Radverkehr</b>	Bearbeitet: Datum: .....
	Unterschrift, MR 218
Teilbaumaßnahme: <b>Abschnitt 18 Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. / Othmarscher Kirchenweg</b>	Fachtechnisch geprüft: Datum: .....
	Unterschrift, MR 240
Planinhalt: <b>Querschnitt A-A</b>	Aufgestellt: Datum: .....
	Unterschrift, MR 2220
Geprüft: Datum: .....	Zeichnungs-Nr.:
Unterschrift, Technische Aufsicht	Maßstab: <b>1:50</b>
Freigegeben Datum: .....	
Unterschrift, MR-L	



## Legende

- Baustrecke
- Bundesautobahn
- Hauptverkehrsstraßen
- Veloroute 1

## Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder Beratende Ingenieure für Bauwesen



Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger:

### FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Realisierungsträger:

### FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer



Baumaßnahme:

Ausbau der Veloroute 1  
 Bündnis für den Radverkehr

Bearbeitet:

Datum: .....

Unterschrift, MR 218

Teilbaumaßnahme:

Abschnitt 18  
 Kreisverkehr Holmbrook / Paul-Ehrlich-Str. /  
 Othmarscher Kirchenweg

Fachtechnisch geprüft:

Datum: .....

Unterschrift, MR 210

Planinhalt:

Übersichtskarte

Aufgestellt:

Datum: .....

Unterschrift, MR 20

Geprüft:

Datum: .....

Zeichnungs-Nr.:

Maßstab:

1:5000

Freigegeben

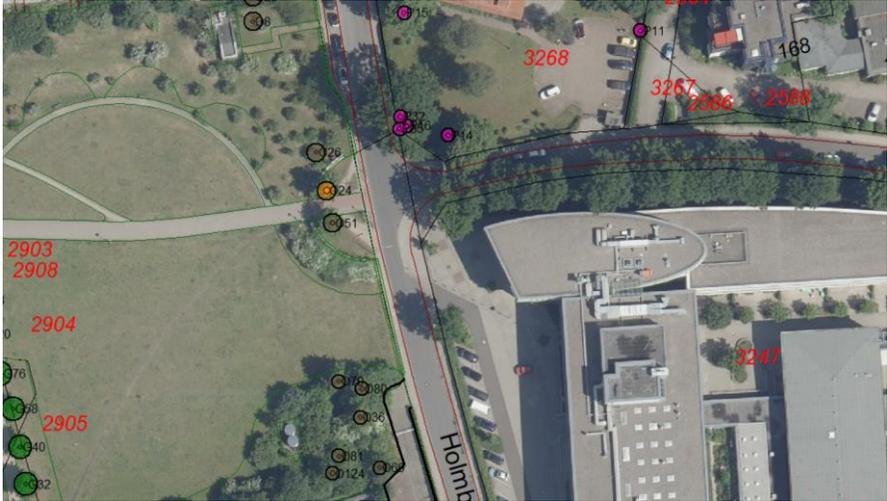
Datum: .....

Unterschrift, MR-L

Unterschrift, Technische Aufsicht

## Schlussverschickung

### Abwägung der zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 21.03.2022 eingegangenen Stellungnahmen

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>1. A / MR 350</b>                      vom 09.05.2022</p>	<p>Die Teilfläche einschließlich der beiden betroffenen Kastanien O24 und O51, die ersetzt werden sollen, ist eine Bundesliegenschaft. Dann müsste zuständigkeitshalber entweder die Autobahn-GmbH ins Boot oder die Bundesbauabteilung (BBA) bzw. die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.</p> 	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
			<p>Es wurde Kontakt mit der Autobahn GmbH aufgenommen.</p>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>A / SL</b> vom 05.05.2022</p>	<p>Direkt nordöstlich des vorgesehenen Kreisels befindet sich eine Gruppe aus alten Eichen, deren Wurzelbereich durch die vorgesehene Straßenerweiterung für den Gehweg beeinträchtigt werden würde. Hier sollte die bisherige Abgrenzung des privaten Gartens beibehalten werden. Daher ist der gesamte vorgesehene Kreisler geringfügig nach Westen zu verschieben.</p> <p>Für die vorgesehenen Neupflanzungen der beiden Straßenbäume, wird gebeten, einheimische Arten zu verwenden. Passen wäre hier Stiel-Eiche (Quercus robur) oder Feldahorn (Acer campestre).</p> <p>Hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen der öffentlichen Parkanlage im Westen, müsste die Abteilung Stadtgrün sich äußern.</p>	<p>Eine Verschiebung des Kreisverkehrs in Richtung Westen würde dazu führen, dass die Fahrgeometrie sich verändern würde. Der Verkehr aus Richtung Süden in Fahrtrichtung Norden würde in diesem Fall kaum abgelenkt werden, sodass die Geschwindigkeit kaum reduziert werden muss, um den Kreisverkehr zu passieren. Dies ist nicht mit der Planung vereinbar.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>3.</b></p>	<p><b>BIS / VD 52 / PK25</b> vom 25.04.2022</p>	<p>Die Verkehrsdirektion (VD) 52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde nimmt unter Beteiligung der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (PK) 25 zur Planung des o.a. Kreisverkehrsplatzes wie folgt Stellung:</p> <p><u>Grundsätzliches / Allgemeines:</u></p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Geplante Einrichtungen von Kreisverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen erfordern in Hamburg frühzeitig die Einbindung der obersten Straßenverkehrsbehörde BIS Amt A 3.</p> <p>Hiermit wird auf die zunächst vom Baulastträger zu erfolgende Prüfung der zu beachtenden Vorschriften der StVO, der VwV-StVO sowie der einschlägigen FGSV-Regelwerke hinsichtlich der zwingenden Erforderlichkeit der Anlage eines Minikreisverkehrs hingewiesen. Es bedarf demnach im Vorfeld einer sorgfältigen Abwägung, welche Maßnahmen geeignet sind, das Geschwindigkeitsniveau zu senken und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu fördern. Dieses und auch die Auswirkungen der Verkehrsabläufe bezüglich des Neubaus eines Kreisverkehrs werden im Erläuterungsbericht bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Im Übrigen gilt in Tempo 30-Zonen nach § 45 (1c) StVO an Kreuzungen und Einmündungen <u>grundsätzlich</u> die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gemäß § 8 (1) StVO.</p> <p>Im Weiteren fehlt im Erläuterungsbericht die Darlegung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes, dass insbesondere die verkehrliche und städtebauliche Quartierentwicklung infolge der möglichen Errichtung eines Minikreisverkehrs mit einbezieht. Anhalt dafür sollte der den Straßenbaulastträger bekannte Kriterienkatalog sein.</p> <p><u>Einzelheiten der Planung:</u>                  Position 0+040.000:                  Gemäß Ziff. 3.7. aus dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV, Ausgabe 2006) sollte die Kreisinsel bei Minikreisverkehren durch einen etwa 4cm – 5cm hohen Bord eingefasst sein, der die Kreisinsel <u>deutlich</u> von der asphaltierten Kreisfahrbahn abhebt. Außerdem ist die Kreisinsel mit Zeichen 295 StVO als Fahrbahnbegrenzung zu markieren. Eine niedrigere Randeinfassung führt dazu, dass die Kreisinsel auch von Pkw regelmäßig überfahren wird. Auf eine zusätzliche Wölbung der Kreisinsel soll verzichtet werden.</p>	<p>Am 18. Mai 2022 fand ein Abstimmungstermin statt, auf dem festgelegt wurde, dass die Errichtung eines Minikreisverkehrs am Knoten Holmbrook / Othmarscher Kirchenweg / Paul-Ehrlich-Straße von der VD 52 und dem PK 25 begrüßt wird.</p> <p>Auf eine Einfassung der Mittelinsel mit Borden wird bewusst verzichtet. Erfahrungsgemäß ist es so, dass die Borde den Belastungen nicht standhalten und so schon absehbar frühzeitig erneuert werden müssen. Die Abgrenzung der Kreisfahrbahn erfolgt über einen Höhenversatz von 3 cm. Die Markierung mit Zeichen 295 StVO wird ergänzt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>Weiter wird die westliche Anbindung des Radverkehrs an einen möglichen Kreisverkehr über eine Gehwegüberfahrt (VZ 205 für den Radverkehr) aus Verkehrssicherheitsgründen nach Rücksprache mit Amt A3 favorisiert.</p> <p>Auch die zwingende Erforderlichkeit der FGÜ an den Kreisverkehrsplatzarmen innerhalb der Tempo 30-Zone ist schlüssig darzulegen und zu begründen, da schon in unmittelbarer Nähe (90m entfernt, Position ca. 0+130.000) eine Querungshilfe für Fußgänger geplant wird.</p> <p>Position 0+075.896: Die dort geplante Fahrbahneinengung im unmittelbaren Bereich eines möglichen Kreisverkehrs wird u.a. hinsichtlich der Verkehrsabläufe (z.B. Verkehrsstauungen) als sehr kritisch betrachtet.</p> <p>Auf die bereits eingezeichneten einzelnen Verkehrszeichen/Markierungen wird in dieser Stellungnahme noch nicht eingegangen.</p>	<p>Ein Abstimmungstermin, an dem auch Vertreter des PK 25 sowie der VD 52 teilgenommen haben, fand am 29. September 2022 statt. Folgendes wurde hierbei abgestimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einrichtung von FGÜs am geplanten Kreisverkehr ist nicht kategorisch ausgeschlossen. Da der Kreisverkehr und die FGÜs sich in einer Tempo-30-Zone befinden, muss die Einrichtung der FGÜs jedoch ausreichend begründet werden.</li> <li>- Der Verbindungsweg zwischen dem geplanten Kreisverkehr und dem Agathe-Lasch-Weg soll zukünftig zu einer Fahrradstraße mit einem einseitigen Gehweg ausgebaut werden. Diese Fahrradstraße kann niveaugleich an den geplanten Kreisverkehr angeschlossen werden.</li> </ul> <p>Auf die Fahrbahneinengung an dieser Stelle wird verzichtet.</p>
<b>4.</b>	<b>BIS / Feuerwehr</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.	
<b>5.</b>	<b>BVM / Amt V</b> vom 29.04.2022	Seitens der BVM / Amt V bestehen keine Bedenken zu o.a. Planung.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
6.	<b>BSB (Behörde für Schule und Berufsbildung)</b> vom 29.03.2022	Wir haben sowohl seitens der Stabsstelle für Schulentwicklungsplanung und Schulbaucontrolling als auch seitens des Objektmanagements von Schulbau Hamburg die Verkehrsplanung des Minikreisverkehrs angesehen. Die Aspekte der Schulwegsicherung – insb. die Sicherung von Übergängen- und der Barrierefreiheit sowie die Erreichbarkeit der Schulen scheinen ausreichend berücksichtigt.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
7.	<b>BSB (Behörde für Schule und Berufsbildung)</b> vom 11.10.2022	<p>Der Kreisverkehr ist aktuell insbesondere für die Schülerinnen und Schüler (SuS) der Loki-Schmidt-Schule relevant, perspektivisch dann auch für die SuS der neu zu gründenden Grundschule Schwengelkamp und der neu zu gründenden weiterführenden Schule am Schwengelkamp.</p> <p>Die Zahl der SuS, die aus westlicher Richtung vom Agathe-Lasch-Weg kommend den Kreisverkehr nutzen oder aus nördlicher Richtung über die Paul-Ehrlich-Straße, kann für die neu zu gründenden Schulen nur geschätzt werden, lediglich für die Loki-Schmidt-Schule haben wir aktuelle Informationen zu den SuS westlich der A7, dies sind ca. 20%, und damit nach Abschluss der laufenden Ausbaumaßnahme etwas mehr als 100 SuS. Die Kinder kommen je nach Alter begleitet oder unbegleitet zur Schule.</p> <p>Die SuS der beiden speziellen Sonderschulen am Holmbrook kommen fast ausschließlich mit Sprinter-Bussen im Rahmen der Schulbeförderung oder elterlichen Pkw, lediglich die direkt am Kreisverkehr liegende Elbschule, das Bildungszentrum für Hören und Kommunikation, also eine Schule für Gehörlose und Schwerhörige hat einen größeren Anteil an SuS, die eigenständig anreisen und ggf. auch die Bushaltestelle am Altonaer Krankenhaus nutzen, da sie u.a. auch inklusiv mit hörenden SuS arbeitet. Der Aspekt gehörlose und schwerhörige Kinder im unmittelbaren Umfeld des Kreisverkehrs ist also ein wichtiger Grund für eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger.</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Wir können mit Blick auf die in Gründung befindlichen neuen Schulen nur geschätzte Zahlen für die Nutzung der Fußgängerquerungen im Kreisverkehr am Holmbrook liefern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundschüler (ca. 6-10 Jahre plus ggf. Vorschüler) aus der Loki-Schmidt-Schule und der neu zu gründenden Schule Schwengelkamp: ca. 200-300</li> <li>- Schülerinnen und Schüler der Jahrgänge 5- 13 (=ca. 10-18 Jahre) aus der neuen weiterführenden Schule und der Elbschule: ca. 450</li> </ul> <p>Die Schätzung ist insofern schwierig, als wir nicht wissen, auf welcher Höhe die zu erwartenden größeren Schulströme die Behringstraße nach Süden kreuzen werden, also schon an der Paul-Ehrlich-Straße oder eher an der Griegstraße, da etliche SuS der weiterführenden Schule auch aus dem Bahrenfelder Raum kommen werden.</p> <p>Der Kreisverkehr wird wie schon ausgeführt auch von schwerhörigen und gehörlosen Kindern und Jugendlichen der Elbschule genutzt werden, zudem arbeitet die Loki-Schmidt-Schule als Schwerpunktschule und hat aktuelle 11 Kinder mit sogenanntem speziellem Förderbedarf, die eigenständig zur Schule gehen. Durch die beiden neuen Schulen dürften hier noch einmal max. ca. 40 SuS mit speziellem Förderbedarf dazukommen, da Neubauten barrierefrei gebaut und damit für diese SuS im Rahmen der Inklusion besonders geeignet sind. Die Behinderungen sind bzgl. der Bereiche körperlich- motorischer Einschränkungen oder geistiger Einschränkungen vielfältig und nicht kalkulierbar, da die Eltern jeweils für Ihre Kinder die Wahl treffen, ob diese an eine spezielle Sonderschule gehen oder im Rahmen der Inklusion an den allgemeinen Schulen betreut werden sollen.</p> <p>Zum Thema Bauablauf wenden Sie sich bitte an Schulbau Hamburg, die Regionalleitung hat dort Herr [REDACTED] inne, der Ihre Anfrage dann an die richtige Stelle weiterleiten kann.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>8.</b></p>	<p><b>BWFGB / B32</b> vom 29.03.2022</p>	<p><b><u>Beitragsrechtliche Bewertung</u></b> Die Erschließungsanlagen Holmbrook, Paul-Ehrlich-Straße und Othmarscher Kirchenweg sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlagen Holmbrook, Paul-Ehrlich-Straße und Othmarscher Kirchenweg werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p> <p><b><u>Planungsrechtliche Bewertung</u></b> Die Erschließungsanlagen Holmbrook und Paul-Ehrlich-Straße sind in den Bebauungsplänen Othmarschen 18 und Othmarschen 15 ausgewiesen. Die Erschließungsanlage Othmarscher Kirchenweg liegt im vollen Umfang im Gebiet des Baustufenplans Groß-Flottbek-Othmarschen (4A-end). Da kein Bebauungsplan vorliegt, muss gemäß § 125 (2) BauGB bestätigt werden, dass die geplante Erschließungsmaßnahme mit den in § 1 (4-7) BauGB bezeichneten Anforderungen vereinbar ist. <u>Um Übersendung des Abwägungsergebnisses und der Bestätigung wird gebeten.</u></p> <p><b><u>Informationsbedarf</u></b> Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit. Um Übersendung des Abwägungsergebnisses und der Bestätigung gemäß § 125 (2) BauGB wird gebeten.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wurde geprüft. Die geplante Erschließungsmaßnahme ist mit dem BauGB vereinbar.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>9.</b></p>	<p><b>HHVA – ÖB</b> vom 06.04.2022</p>	<p><b><u>Kurzbeschreibung</u></b> In Hamburg werden straßenverkehrsbehördlich angeordnete Zebrastrifen <u>grundsätzlich</u> gemäß R-FGÜ beleuchtet. Das erfordert je Fahrtrichtung die Einrichtung von Adaptionstrecken auf einer Länge um 90 m und den Aufbau von Scheinwerfern zur Anstrahlung des</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Zebrastrreifens. Adaptionstrecken für die FGÜ`s am „vier“armigen Kreisverkehr Holmbrook sind im Lageplan 2 dargestellt, wobei die Notwendigkeit eines FGÜ an der Geh- und Radwegverbindung für Radverkehre fraglich ist.</p> <p><u>Änderung an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung</u></p> <p>AM7,5 m: Montage 5, Versetzen 2 10 AM6,0 m. Demontage 1                      AM6,0 m: Montage 10                      (Geh- und Radwegverbindung GM5,0 m Montage 5 GM3,2 m 4)</p> <p>Im Umfeld der Internationalen Schule Hamburg sind Verkehre angrenzender Straßen zum Schutz der jungen Verkehrsteilnehmer auf die vereinbarten 30 km/h Durchfahrtsgeschwindigkeit VZ geregelt begrenzt.</p> <p>Alternativ: Einrichten des Kreisverkehrs mit Fußgängerfurten, zusätzlich zur besseren Erkennbarkeit von Hinweisschildern und VZ`s Lichtmastabstände in den Straßenzügen – wie in den Adaptionstrecken dargestellt – zu verdichten. Mit so erreichter ausgewogener Längsgleichmäßigkeit und einhergehender Anhebung des Beleuchtungsniveaus wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.</p>	<p>Gemäß einer Abstimmung zwischen dem zuständigen Polizeikommissariat 25, der Verkehrsdirektion 52, dem Bezirk Altona und dem planenden Ingenieurbüro (18.05.2022) kann auf eine Zählung von Zufußgehenden als Plausibilitätsprüfung für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) aufgrund der unmittelbar angrenzenden Schule verzichtet werden. Es werden entsprechend FGÜs an allen vier Kreisverkehrsarmen eingeplant.</p>
<p><b>10. Stadtreinigung</b> vom 07.04.2022</p>	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Planverschickung zum Ausbau der Veloroute 1, hier Errichtung eines Minikreisverkehr im Bereich Holmbrook / Paul-Ehrlich-Straße / Othmarscher Kirchenweg 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 Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen.</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.	Dies wird berücksichtigt.
<p><b>11. Die Autobahn GmbH des Bundes</b> vom 08.04.2022</p>	<p>Wir begrüßen die Umgestaltung des Knotenpunktes, würden aber folgende Punkte weiterhin anmerken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Da wir die vor Ort ermittelten Verkehrszahlen nicht kennen, weisen wir der Form halber auf die aktuellen realen Belastungsanforderungen hin. Der Tunnelbetrieb durchfährt regelmäßig mit großen Einsatzfahrzeugen und angehängten fahrbaren Absperrtafeln den Knotenpunkt. Zusätzlich müssen schwere Lkw´s wie Waschwagen und Lkw mit Streusalz den Weg passieren. Insofern sollte die Geradeausfahrt im Kreis ohne wesentliche Höhenunterschiede möglich sein und der überfahrbare Mittelbereich auch regelmäßig größere Lasten ca. 20t und gelegentlich noch höhere Lasten bis zu 30t beim Austausch von Lüftern oder Ähnliches vertragen.</li> <li>2. Die dem Kreisverkehr vorgelagerte Fahrbahneinengung mit den Fahrradanhängerbügeln im Holmbrook wird auch weiterhin als äußerst kritisch angesehen, weil             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Die Fahrbahnverengung dem harmonischen und sicheren Ablauf erheblich behindert, da zwischen Zebrastreifen und der Fahrbahnverengung nur 1 Pkw hinpasst. Alle anderen wartepflichtigen Fahrzeuge würden den vom Knotenpunkt abfließenden Verkehr behindern.</li> </ol> <p>Zur Beruhigung des Verkehrs ist doch der Kreisverkehr vorgesehen. Aus unserer Sicht verleitet die Fahrbahnverengung zu unnötigen Beschleunigungsvorgängen, was unmittelbar vor einem Zebrastreifen eher verkehrsfördernd wird.</p> </li> </ol>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>b) Der Radfahrer vom Holmbrook Richtung AK Altona gezwungen wird in den Gegenverkehr zu fahren. Bei entgegenkommendem Lkw-Verkehr sind die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände nicht mehr gegeben.</p> <p>c) Die Sicht zumindest auf kleine Personen behindert wird.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Die Insel wurde entfernt. Der FGÜ und Kreisverkehr werden als ausreichend für die Verkehrsberuhigung angesehen.</p>
<p><b>12. ADFC Altona</b> vom 18.04.2022</p>	<p>Wir begrüßen das Planungsziel, den Radverkehr auf der Veloroute 1 zu beschleunigen und den Querverkehr (Paul-Ehrlich-Straße und Holmbrook) zu beruhigen.</p> <p>Der geplante Kreisverkehr stellt eine gute Lösung dar. Uns erschließt sich allerdings nicht, warum der Veloroute dort nicht schlichtweg der Vorrang gewährt wird. Die Nord-Süd-Relation (Paul-Ehrlich-Straße und Holmbrook) ist verkehrlich unbedeutend (und soll es auch bleiben). Hingegen wird die Veloroute 1 schon heute intensiv genutzt.</p> <p>Wir schlagen vor, den Kreuzungsbereich aufzupflastern und der Veloroute Vorfahrt zu gewähren. Der Nord-Süd-Verkehr sollte mit STOP-Schildern (VZ 206) untergeordnet werden. Zusätzlich empfehlen wir vor der Aufpflasterung sog. „Haifischzähne“ (VZ 342) zu markieren, um die Vorfahrtsregelung zu betonen und zur Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen.</p> <p>Die oben genannte Variante der Aufpflasterung wird aus unserer Sicht nicht nur den Planungszielen besser gerecht, sondern lässt sich aller Voraussicht nach auch kostengünstiger herstellen.</p> <p>Kreisverkehr wünschenswert an anderer Stelle: Einen Kreisverkehr, wie hier geplant, würden wir sehr für die Kreuzung Emkendorfstraße / Agathe-Lesch-Weg begrüßen. Dort ist die Veloroute aufgrund der abknickenden Vorfahrtsstraße benachteiligt.</p>	<p>Ein Kreisverkehr inkl. angeordneten Fußgängerüberwegen (FGÜ) stellt an diesem Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmenden eine gute Lösung dar. Es wird davon ausgegangen, dass perspektivisch nach Fertigstellung der A7-Deckelpromenade auch der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zunehmen wird. Zudem wird durch den Minikreisverkehr mit FGÜs eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht, was erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.</p> <p>Eine Knotenpunktgestaltung gemäß des Vorschlags des ADFC ist in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig, da die Vorfahrt in Tempo-30-Zonen gemäß StVO als „rechts-vor-links“ geregelt ist. Die genannte Beschilderung ist ohne ein Aufheben der Tempo-30-Zone entsprechend nicht zulässig. Die Beschilderung (und damit auch die Änderung der Vorfahrt) am geplanten Minikreisverkehr ist hingegen zulässig, da es hierzu eine länderübergreifende Vereinbarung gibt, die besagt, dass bei Kreisverkehren in Tempo-30-Zonen die dafür erforderlichen Verkehrszeichen anordnungsfähig sind.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>Diese Strecke ist allerdings auch für den ÖPNV bedeutend, da dort Linienbusse verkehren. Gleichzeitig nutzen sehr viele Radfahrende die Route Agathe-Lesch-Weg – Klein Flottbecker Weg – Hochrad (auch als Bezirksroute im Gespräch). Diese Route eignet sich aus unserer Sicht besser als Veloroute und wird auch heute schon von deutlich mehr Radfahrenden genutzt als die Strecke über die Emkendorfstraße. Ein Kreisverkehr an dieser Kreuzung würde allen Rad-Routen und dem ÖPNV gerecht werden.</p>	<p>Dieser Bereich ist nicht Teil dieser Baumaßnahme und kann daher im Zuge dieser Planung nicht umgesetzt werden.</p>
<p><b>13.</b></p>	<p><b>FUSS e.V.</b> vom <b>06.04.2022</b></p>	<p>Wir begrüßen die Planung mit der Aufstellung der zwei Sitzbänke im westlichen Bereich des Kreisverkehrs, den geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen, sowie den geplanten Gehwegbreiten von 2,15 bis 3,00 m.</p> <p>Wir bitten Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>14.</b></p>	<p><b>Dataport</b> vom 22.03.2022</p>	<p>In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>15.</b></p>	<p><b>DB Kommunikationstechnik</b> vom 31.03.2022</p>	<p>Der angefragte Bereich enthält keine TK-Kabel oder TK-Anlagen der DB Netz AG.</p> <p>Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH betroffen sein könnten.</p> <p>Bitte konsultieren Sie daher das evtl. Vorhandensein von TK-Kabeln oder Anlagen im Webportal „externe Webauskunft“ der Vodafone GmbH.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>16.</b></p>	<p><b>Deutsche Telekom</b> vom 11.04.2022</p>	<p>Im Bereich Ihrer Maßnahme befindet sich ein Kabel in den nördlichen Nebenflächen der Kreuzung Paul-Ehrlich-Straße / Othmarscher Kirchenweg.</p> <p>Das Kabel ist von Ihrer Maßnahme nicht betroffen. Seitens der Telekom sind keine eigenen Maßnahmen geplant.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>17. Gasnetz Hamburg</b> vom 23.03.2022</p>	<p>Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH.</p> <p>Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung bitten wir um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).</p> <p>Informationen über den Umgang mit unseren Gasversorgungsanlagen finden Sie auf unserer Homepage unter dem unten genannten Link.</p> <p><b>Zusätzliche Informationen:</b></p> <p>Bitte informieren Sie uns über den Fortgang des Verfahrens, insbesondere über Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen. Wir weisen Sie vorsorglich darauf hin, dass die von Ihnen beauftragten Bauunternehmen spätestens 10 Werkzeuge vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung über unsere Homepage anfordern müssen: <a href="http://www.gasnetz-hamburg.de">www.gasnetz-hamburg.de</a></p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>18. Global Connect</b> vom 30.03.2022</p>	<p>Wir teilen Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich keine Anlagen vorhanden sind und derzeit auch keine geplant sind.</p> <p>Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestehen unsererseits keine Bedenken.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>19.</b>	<b>Hamburger Energiewerke</b> vom 06.04.2022	In dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen und keine Fernwärmeleitungen geplant.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>20.</b>	<b>Hamburg Wasser</b> vom 11.04.2022	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen, Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtung usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</li> <li>- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.</li> <li>- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.</li> <li>- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel.: 7888-33333) zu melden.</li> <li>- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</li> </ul>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel.: 7888-34990.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.</p> <p>Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbetrieb ein Zeitfenster von 1 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten Sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 3 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden. Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: [REDACTED] Tel.: 040/7888-34113 oder 0151/12115845. Während der Straßenbaumaßnahme müssen 2 Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma. Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>21. Hamburger Stadtentwässerung</b> vom 11.04.2022</p>	<p>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Holmbrook sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p> <p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter [REDACTED] (Tel.:7888 34001) zu verständigen.</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Bitte beachten und berücksichtigen Sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich Mischwassersiele der HSE. In der Straße Holmbrook befindet sich ein M-Siel DN 1000 Beton mit einer Überdeckung von rd. 3,6 m im Bereich der Muffen. Im Kirchenweg befindet sich ein M-Siel DN 300 Steinzeug mit einer Überdeckung von rd. 1,2 m im Bereich der Muffen.</p> <p>Bei der beschriebenen Maßnahme gehen wir von einem Vollausbau aus. Zur genauen Überprüfung der Überdeckung bitten wir Sie, uns die bestehenden und geplanten Straßenhöhen sowie die Darstellung des geplanten Straßenaufbaus in Form von Querschnitten zukommen zu lassen.</p> <p>Im Bereich der Leitungszone sind beim Verfüllen und Verdichten die Vorgaben der ZTV-Siele zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li> <li>- Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtung dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen.</li> <li>- 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.</li> <li>- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles).</li> </ul>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150 kN Achslast angefahren werden können.</li> <li>- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li> <li>- 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.</li> <li>- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk, [REDACTED] (Tel.: 7888-34001) anzupassen.</li> </ul> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahme 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 Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>22. ImmoMediaNet</b> vom 22.03.2022	In dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>23. LWLcom</b> vom 23.03.2022	In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>24. MIT Teleport München</b> vom 27.03.2022	Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MIT Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im angefragten Bereich. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant.  Sollten sich vor Ort Verdachtsmomente ergeben, bitten wir Sie, die Bauarbeiten sofort einzustellen und uns zu kontaktieren. Teilen Sie uns auch rechtzeitig Planänderungen mit.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>25. Pledoc</b> vom 23.03.2022	Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass <u>von uns verwaltete Versorgungsanlagen</u> der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme <b>nicht betroffen</b> werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</li> <li>- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>- Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> </ul>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>- Uniper Energy Storage GmbH, Düsseldorf: Erdgasspeicher Epe, Eschenfelden, Krummhörn</li> <li>- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoch GmbH)</li> </ul> <p><b>Achtung:</b> Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>26. Stromnetz Hamburg</b> vom 11.04.2022</p>		<p>Ihre Unterlagen zur Erstverschickung Holmbrook / Paul-Ehrlich-Straße / Othmarscher Kirchenweg haben wir erhalten und gesichtet. Für eine weitere Planung benötigen wir entsprechende Leitungspläne alle Leitungsnetzbetreiber.</p> <p>Grundsätzlich können wir Ihnen mitteilen, dass wir auf Grund der örtlichen Veränderungen, Anpassungen unseres Netzes vornehmen müssen.</p> <p>Darüber hinaus werden wir umlaufend neue Straßenquerungen errichten müssen. Nach Vorlage einer genehmigten Trassenplanung benötigen wir 6 Monate Vorlaufzeit und rechnen mit einer Ausführungszeit von ca. 2 Monaten.</p> <p>Ihr Ansprechpartner in unserem Regionalbezirk West ist der Kollege <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>, dessen Kontaktdaten Sie dem Anhang entnehmen können.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Trassenanweisung wurde bereits verschickt.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>27.</b>	<b>Telia Carrier Germany</b> vom 22.03.2022	Gemäß Ihres Schreibens vom 21.03.2022 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der TeliaCarrier Germany GmbH nicht betroffen sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>28.</b>	<b>Vodafone Kabel Deutschland</b> vom 05.04.2022	<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.</p> <p>Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, 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>	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>29.</b>	<b>Wilhelm Tel / willy tel</b> vom 23.03.2022	Es ist Leitungsbestand vorhanden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
<b>30.</b>	<b>Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes</b> vom 28.03.2022	Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BümVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.	Dies wird zur Kenntnis genommen.