

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nummer: 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Fachamt MR – Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

Teilbaumaßnahme: Am Stadtrand

Baulänge:430m

ABWÄGUNGSVERMERK

zur: 1. VERSCHICKUNG

Stand: 06.03.2023

Stellungnahmen

BUKEA-N 1	3
BUKEA-N 2	3
BUKEA-I.....	3
BUKEA-A 2	4
BSW-LP 1	5
BSW-WSB	5
BVM-VE 1	6
BVM-VE 2	6
BVM-VE 3	6
BVM-VI 2.....	6
BVM-VI 3.....	6
BVM-VM 1.....	6
BVM-KMR	6
FB 633	6
BIS-VD 12.....	6
Vom 21.02.2023.....	6
BIS-VD 51	6
BIS-VD 52	6
BIS-PK 37	10
BIS-F 2.....	11
BIS-F 046 (GEKV).....	11
SL 1.....	11
SL 2.....	12
SL 3.....	12
SR 3.....	12
VS 11	12
VS 3	12
WBZ 1	12
WBZ 2	12
WBZ 31	12
WBZ 4	13
MR 22	13
MR 231	13
MR 31	13
MR 32	13
MR 24	13
LIG 31	13
LIG 51/3	13
LGV (Geobasisdaten)	13
LSBG-A-BK (KOST).....	14
LSBG-G1	14
LSBG-K.....	14
LSBG-GF/IVS1 (LSA)	14
LSBG-S1 (ÖPNV)	14
LSBG-S2.....	14
LBV TGM	14
KB – Denkmalschutz.....	14

Stadtreinigung HH.....	14
Stadtreinigung HH Depotcontainer	14
HHVA (ÖB)	15
Hochbahn HHA	15
HVV GmbH	16
Handelskammer G-V/2.....	18
Ströer GmbH.....	19
Wall GmbH.....	19
Taxiverband e.V	19
Fachverband Fußverkehr.....	19
ADFC (Wandsbek).....	20
Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	25
Archäologisches Museum Hamburg	25
Pflege- und Senioreneinrichtungen.....	26
Schulen und Kindertagesstätten	26
Technische Prüfaufsicht.....	26
Colt Technology Services GmbH	26
Dataport	26
Gasnetz Hamburg GmbH.....	27
Hamburger Wasserwerke GmbH	28
servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH.....	31
Stromnetz Hamburg GmbH.....	31
Telekom Deutschland GmbH.....	31
Vattenfall Wärme Hamburg GmbH	31
Vodafone D2 GmbH.....	31
Willy.tel GmbH	32
Wilhelm.Tel GmbH	32
euNetworks	32

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft			
1.	BUKEA-N 1 Vom 01.03.2023	<p>BUKEA N12 begrüßt ausdrücklich die verschickte Planung.</p> <p>Insbesondere die positive Baumbilanz und hier vor allem die Schaffung von „nachhaltigen Baumstandorten“ unter Berücksichtigung des aktuellen Wissenstandes sticht als außerordentlich positiv heraus.</p> <p>Auch die Neuverteilung des Straßenraums ist sehr zu begrüßen.</p>	- Wird zur Kenntnis genommen.
2.	BUKEA-N 2 vom		
3.	BUKEA-N 3 vom		
4.	BUKEA-I vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
5.	BUKEA-A 2 Vom 14.03.2023	<p>Das geplante Bauvorhaben liegt knapp im Bereich bzw. grenzt im Norden direkt an eine Altlast (Grundstück Am Stadtrand 62, [REDACTED]). Hier liegen massiven Bodenverunreinigungen vor und die Altlast ist Quelle für den Grundwasserschaden [REDACTED]. Zurzeit wird das ehemalige Betriebsgrundstück und auch ein Teil des öffentlichen Grunds mittels Großlochbohrungen durch Bodenaustausch saniert. Die Bauarbeiten sollen bis Ende Juni 2023 abgeschlossen sein. Der Grundwasserschaden befindet sich weiter in der Sanierung/Sicherung und in Detailerkundung.</p> <p>Bei dem Bauvorhaben „Veloroute 6 vom FED bis Tilsiter Straße“ ist aus Sicht der BUKEA/A22 folgendes zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In dem von dem Bauvorhaben betroffenen Bereich befinden sich Grundwassermessstellen, die bei den Bauarbeiten nicht beschädigt werden dürfen und zu erhalten sind (s. Lagepläne in der Anlage, v.a. GWM 60795 und GWM 60790 am Nordrand des BV sowie GWM 7995 zwischen Tilsiter Straße 54 und 56). - Sollte die Erhaltung einzelner Messstellen nicht möglich sein, sind Ersatzmessstellen zu errichten. Der Rückbau sowie ggf. die Errichtung neuer Messstellen ist rechtzeitig mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Abteilung A2, Frau [REDACTED] abzustimmen. - Die Errichtung und der Rückbau der Messstellen ist gemäß den Merkblättern der FHH (Nr. 1, 2, 3, 5 und 8; Merkblätter zur Qualitätssicherung - hamburg.de) und unter Berücksichtigung der dort aufgeführten fachlichen Standards zu planen, durchzuführen und zu dokumentieren. <p>Nach vorliegendem Kenntnisstand ist ein Eingriff in den Boden bis rund 1 m u. GOK vorgesehen. In dem Tiefenbereich ist nicht davon auszugehen, dass belastetes Bodenmaterial angetroffen wird. Auch eine Wasserhaltung ist bei der geringen Eingrifftiefe nicht erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sollten bei den Aushubarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt 	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>werden (Verfärbung, Geruch, Ausgasungen), ist das Bezirksamt Wandsbek, Umweltschutz [REDACTED] zu benachrichtigen. Außerhalb der Dienstzeit ist das Schadensmanagement der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA), Tel.: 040/428 40-2300 zu informieren (§ 1 Abs. 1 Hamburgisches Bodenschutzgesetz).</p> <p>- Sofern bei der Baumaßnahme eine Wasserhaltung erforderlich werden sollte, ist damit zu rechnen, dass im nördlichen Bereich des Bauvorhabens belastetes Grundwasser angetroffen wird. Die Modalitäten der Wasserhaltung werden in der wasserrechtlichen Erlaubnis festgelegt.</p>	
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen			
6.	BSW-LP 1 Vom 22.02.2023	<p>LP hat keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Es ist zu begrüßen, dass neben den Verbesserungen für den Rad- und Fußwegverkehr durch die Neuordnung und die Baumpflanzungen auch das Stadtbild sowie die kleinklimatische Situation verbessert werden.</p> <p>Anmerkung: Für Fußgänger wären Bänke wünschenswert.</p> <p>Wie soll die Rückstausituation auf Am Stadtrand vor dem Linksabbiegen zum Recyclinghof (die zu gewissen Zeiten weit bis zum Friedrich-Ebert-Damm reicht) gehandelt werden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird entsprochen: Auf Höhe des Rückhaltebeckens wird eine Sitzgelegenheit eingeplant. - Der öffentliche Straßenraum ist ungeeignet den Betriebsablauf auf dem Recyclinghof zu verbessern. Die Stadtreinigung hat hierfür die Öffnungszeiten am Sonnabend von 14 auf 17 Uhr verlängert, um Nachfragespitzen zu entschärfen.
7.	BSW-WSB vom		
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende			

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
8.	BVM-VE 1 vom		
9.	BVM-VE 2 vom		
10.	BVM-VE 3 vom		
11.	BVM-VI 2 vom		
12.	BVM-VI 3 vom		
13.	BVM-VM 1 vom		
14.	BVM-KMR vom		
Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke			
15.	FB 633 vom		
Behörde für Inneres und Sport			
	BIS-VD 12 Vom 21.02.2023	Die VD 12 hat kein Einwände.	- Wird zur Kenntnis genommen.
16.	BIS-VD 51 vom		
17.	BIS-VD 52 vom	1. Vorbemerkung Das Bezirksamt Wandsbek bittet mit E-Mail vom 15.02.2023 um Stellungnahme zur 1. Verschickung i.S. Baumaßnahme „Am Stadtrand“ im Rahmen des Ausbaus der Veloroute 6.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Grundsätzlich wird der Ausbau geeigneter und den Regelwerken entsprechender Radverkehrsanlagen von der Straßenverkehrsbehörde begrüßt.</p> <p>Nach Prüfung der übersandten Unterlagen wird von der VD 52 nachfolgend Stellung genommen.</p> <p>2. Stellungnahme</p> <p>a) Erläuterungsbericht</p> <p>Ziffer 2.3 Motorisierter Verkehr Der Erläuterungsbericht bezieht sich auf Verkehrszahlen aus den Jahren 2006, bzw. 2008. Diese Zahlen sind somit mindestens 15 Jahre alt. Es wird gebeten, aktuelle Zahlen, insbesondere Ausführungen zur Abwickelbarkeit der Verkehre im Knotenbereich zu erheben.</p> <p>Ziffer 2.6 Ruhender Verkehr (Bestand) Laut dem Erläuterungsbericht ist (auch) der Parkstreifen auf der Ostseite auf die Nutzung durch PKW beschränkt. Dies ist gemäß der vorhandenen Beschilderung jedoch erst ca. 150 Meter nördlich des Knotens Friedrich-Ebert-Damm der Fall. Somit bestehen auf dem davorliegenden Teilstück des mittels Zeichen 295 markierten Parkstreifens keine Beschränkungen hinsichtlich der dort parkenden Fahrzeuge.</p> <p>Ziffer 3.6 Ruhender Verkehr (Planung) Gemäß dem Erläuterungsbericht sind die auf der westlichen Seite gelegenen Parkstände derzeit untermäßig. Eine Verbreiterung wäre aufgrund des Raumgewinns zwar möglich, werde jedoch aus Wirtschaftlichkeitsgründen verworfen. Da ohnehin bauliche Maßnahmen geplant sind, sind die Verkehrsräume regelkonform herzustellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Für die Maßnahme „Am Stadtrand“ ergeben sich durch aktuellere Zahlen keine abweichenden planerischen Erfordernisse. Der Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Damm / Am Stadtrand ist nicht Bestandteil dieser Planung. - Der Wortlaut im Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst. Auf 87m des Parkstreifens bestehen keinen Einschränkungen für Fahrzeugklassen des ruhenden Verkehrs. - Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden: Das Regelmaß für Parkstände nach ReStra ergibt sich durch die Verwendung von Standardmaterialien. Hierdurch sollen vor allem Kosten bei der Herstellung eingespart werden. Die Parkstände sind jedoch bereits hergestellt und erfüllen das Mindestmaß. Bei einer Verbreiterung auf das Regelmaß würde die neue Bordlage in Konflikt mit Schachtdeckel des

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Weiterhin ist geplant, auf der Ostseite den vorhandenen Parkstreifen entfallen zu lassen und stattdessen die Nebenflächen zu erweitern, um dort mittels Zeichen 315 (Parken auf dem Gehweg) den ruhenden Verkehr in der Nebenfläche unterzubringen. Dies entspräche dem Bestand [sic], da sich hieraus eine Beschränkung für PKW ergebe. Tatsächlich ist das Parken auf Gehwegen durch Zeichen 315 jedoch auf Fahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 Tonnen beschränkt. Der Begriff „PKW“ ist nicht an eine bestimmte Gesamtmasse gebunden, obwohl üblicherweise von einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen ausgegangen wird (siehe auch Fahrerlaubnisrecht). Da es jedoch auch als PKW zugelassene Fahrzeuge gibt, die diese Masse überschreiten, liegt hier sehr wohl eine Beschränkung gegenüber dem derzeitigen Bestand vor.</p> <p>Darüber hinaus sollen gemäß Erläuterungsbericht „zur besseren Erkennbarkeit der für den ruhenden Verkehr freigegebenen Flächen [...] diese mit Rasenfugenpflaster optisch vom Gehweg getrennt [werden]“. Ein solcher Materialwechsel beinhaltet nicht nur eine optische, sondern auch eine tatsächliche Trennung vom Gehweg. Eine Freigabe zum Parken mittels Zeichen 315 ist hingegen für Gehwege vorgesehen. Weiterhin können unter anderem mobilitätseingeschränkte Personen diesen Teil der Nebenfläche nicht nutzen. Somit ist der für den ruhenden Verkehr vorgesehene Teil der Nebenfläche entweder entsprechend als Gehweg herzustellen oder es sind alternativ reguläre Parkstände vorzusehen.</p>	<p>Schmutzwassersieles und der öffentlichen Beleuchtung geraten. Dabei gingen mindestens 8 Parkstände verloren, oder diese Anlagen müssten verlegt werden, was zu einem erheblichen baulichen und finanziellen Aufwand führen würde. Da MR zu einem wirtschaftlichen Handeln verpflichtet ist, wird auf die Herstellung des Regelmanßes verzichtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Beschränkung für PKW bis 2,8t beim Gehwegparken wird im Erläuterungsbericht ergänzt. - Das Gewählte Material ist zum Begehen zu Fuß, sowie für das Befahren mittels Rollstuhl geeignet, auch werden keine Borde oder sonstigen Einbauten vorgesehen, welche die Flächen für die Nutzung durch den Fußverkehr einschränken würden, sofern die Flächen nicht durch den ruhenden Verkehr beansprucht werden.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>b) Lagepläne</p> <p>Plan 22-004.04.01 Die Ableitung des Radverkehrs auf den Radfahrstreifen (Ostseite) ist bis vor die Grundstückszufahrt rot zu markieren, um die Erkennbarkeit für Kraftfahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Gemäß Lageplan soll auf der Westseite der Radfahrstreifen vor dem Knoten Friedrich-Ebert-Damm in den dortigen Rechtsabbiegefahrstreifen des MIV übergehen, um gleichzeitig ca. 10 Meter vorher eine Aufleitung auf den im Bestand befindlichen, nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg entstehen. Dies würde zwei parallel liegende Radverkehrsanlagen bedeuten.</p> <p>Auch müssten Fahrzeuge, welche die dortige Grundstückszufahrt nutzen, zweimal auf Radverkehr achten.</p> <p>Dies beinhaltet erhebliches Konfliktpotential.</p> <p>Darüber hinaus ist der im Bestand befindliche bauliche Radweg nicht regelkonform und daher zurückzubauen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird gefolgt - Das Enden Radfahrstreifen, wird mit einem unterbrochenen Breitstrich als Verflechtungsbereich markiert. So entsteht keine parallele Radverkehrsführung. - Der Radweg im Bestand stellt einen „Anderen Radweg“ dar. Nach § 2 Abs. 4 StVo dürfen „Andere rechte Radwege“ vom Radverkehr genutzt werden. Im Bereich der Grundstücksüberfahrt ist der Radweg zur besseren Erkennbarkeit rot eingefärbt. - Wer abbiegen will, muss Radfahrer durchfahren lassen, auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Beim Abbiegen in ein Grundstück, hat sich der Fahrzeugführer darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Das gilt auch für Fußgänger und radfahrende Kinder. Es entstehen keine zusätzlichen Anforderungen für die Verkehrsteilnehmer. - Da die vorhandenen Radverkehrsanlagen für die verkehrliche Abwicklung des Knotenpunktes erforderlich sind, können diese nicht entfernt werden, ohne vollumfängliche Umbauten des

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Die Aufleitung ist zu entfernen.</p> <p>Fahrradpiktogramme, die nicht vor Grundstückszufahrten liegen, sind in ihrer Anzahl zu reduzieren. Die Pfeilmarkierungen auf den Radfahrstreifen sind zu entfernen.</p> <p>Plan 22-004.04.02 Fahrradpiktogramme, die nicht vor Grundstückszufahrten liegen, sind in ihrer Anzahl zu reduzieren. Die Pfeilmarkierungen auf den Radfahrstreifen sind zu entfernen.</p> <p>Der Radfahrstreifen auf der Westseite sollte im Sinne der ReStra im Bereich der Einmündung Wilma-Witte-Stieg rot markiert werden.</p>	<p>Knotenpunktes inklusive aller Verkehrsflächen vorzunehmen. Der Knotenpunkt 0610 Friedrich-Ebert-Damm ist jedoch nicht Bestandteil dieser Planung. Zudem überschreitet die Verkehrsbelastung der Straße Am Stadtrand, sowie der anschließenden Verkehrsflächen die Zulässigkeit der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als alleinige Führungsform.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Aufleitung ist für die Weiternutzung dieses „Anderen Radwegs“ erforderlich. - Wird gefolgt - Wird gefolgt - Wird gefolgt
18.	BIS-PK 37 Vom 01.03.2023	<p>Seitens des PK372 (StVB) wird aus der Straßenverkehrsbehördlichen Sicht grundsätzlich die Variante 5 favorisiert.</p> <p>Bei der Abwägung von Vor- und Nachteilen schließen wir uns den Ausführungen des Erläuterungsberichts zur 1. Verschickung mit an.</p> <p>Im weiteren Verlauf müssen natürlich noch konkrete VZ-Pläne geprüft werden, woraus sich eventuelle Einwände ergeben können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird berücksichtigt.


Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
19.	BIS-F 2 Vom 15.03.2023	<p>Die geschilderte Situation des Gehwegparkens/Straßengrüns in Bezug auf die Aufstellflächen der Feuerwehr muss besprochen werden. Zudem ist die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges der Gebäude Höhe Hausnummer 58/63 zu klären.</p> <p>Generell ist jederzeit sicher zu stellen, dass die Flächen für die Feuerwehr, sowie die Zufahrten zu den Objekten nicht beeinträchtigt werden. Genehmigte Aufstellflächen von Objekten dürfen nicht verstellt oder eingeschränkt werden. Vorab möchten wir Ihnen bereits jetzt schon mitteilen, dass die Erreichbarkeit der Wohnhäuser und deren Anleiterbarkeit, sofern notwendig, sowie der Feuerwehzufahrten jederzeit gewährleistet sein muss.</p> <p>Wenn möglich, stellen Sie bitte während der Bauphase eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m sicher, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Einschränkungen sind bitte zeitnah mit unserer Fachabteilung abzustimmen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird berücksichtigt - Wird berücksichtigt - Wird berücksichtigt
20.	BIS-F 046 (GEKV) Vom 24.02.2023	bezüglich Ihrer Bitte um Stellungnahme, möchte ich Sie auf Ihren Antrag vom 18.01.2023 mit dem Geschäftszeichen [REDACTED] verweisen.	<ul style="list-style-type: none"> - Wird berücksichtigt.
Bezirksamt Wandsbek			
21.	SL 1 Vom 2102.2023	<p>Stellungnahme des Fachamts Stadt- und Landschaftsplanung/ Bezirk Wandsbek zu o.g. Baumaßnahme:</p> <p>Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung hat zu den Grundsätzen der Planung keine Bedenken und begrüßt die geplante Umgestaltung zugunsten des Radverkehrs und neuer Baumstandorte.</p> <p>Straßengrün</p> <p>Aufgrund wirtschaftlicher Abwägungen kann eine Begrünung des Straßenraumes mit Bäumen nur in Teilen vorgenommen werden. Auf der Westseite soll der Parkstreifen zum großen Teil wie im Bestand erhalten werden.</p> <p>Insbesondere im nördlichen Planungsabschnitt (Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 2) fallen die langen, durchgehend befestigten Abschnitte auf. Da aufgrund von vorhandenen Leitungen hier keine weiteren Baumstandorte möglich sind, schlägt SL vor, mehrere Abschnitte zu entsiegeln und dort z.B. Wiesenansaat oder extensive Staudenpflanzungen vorzunehmen. Diese minimalinvasive Maßnahme würde die Versiegelung verringern und das Straßenbild beleben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird gefolgt: Zwei weitere Grünflächen werden im westlichen Parkstreifen ergänzt. Eine davon eignet sich als Baumstandort. Die Zahl der Parkstände reduziert sich hierdurch um 2.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Der durchgehende westliche Parkstreifen mit dem Wabenpflaster lädt aus Sicht von SL zum Abstellen von LKW oder Wohnmobilen ein. Da die Breite von 2 m dafür nicht ausreicht, ist zu befürchten, dass der Radfahrstreifen (oder der Gehweg) mitbenutzt und damit in seiner Funktion und Sicherheit eingeschränkt wird.</p> <p>Die Anlage von einigen, gegen Überfahren gesicherten Vegetationsflächen kann dazu beitragen, das Abstellen von LKW o.ä. zu verhindern.</p> <p>Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung bittet darum, die genannten Anregungen zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die derzeit bestehende Einschränkung auf Pkw-Parken bleibt bestehen. Hierzu werden die VZ 314 mit ZZ 1010-50 entsprechend der neuen Bedingungen angepasst. - Die Grünflächen werden durch Eichenspaltpfähle gegen Befahren gesichert.
22.	SL 2 vom		
23.	SL 3 vom		
24.	SR 3 vom		
25.	VS 11 vom		
26.	VS 3 vom		
27.	WBZ 1 vom		
28.	WBZ 2 vom		
29.	WBZ 31 vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
30.	WBZ 4 vom		
31.	MR 22 Vom 01.03.2023	<p>Wenn ich richtig verstehe, wird der vorhandene Hochbord zw. den Parkstreifen und dem Gehweg zum Tiefbord gemacht.</p> <p>Sonst muss er ausgeixt werden.</p> <p>Die Platzierung einiger Trummen unter den Bäumen ist ungünstig. Wenn gar nicht anderes geht, sollen es dann über Bordsteintrummen überlegt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird berücksichtigt. - Kann aufgrund der geringen Ansiehtöhe des Bordes von 4cm nicht berücksichtigt werden.
32.	MR 231 vom		
33.	MR 31 Vom 15.02.2023	MR 31 hat keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
34.	MR 32 vom		
35.	MR 24 vom		
Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen			
36.	LIG 31 vom		
37.	LIG 51/3 vom		
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung			
38.	LGV (Geobasisdaten) vom		
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer			

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
39.	LSBG-A-BK (KOST) vom		
40.	LSBG-G1 vom		
41.	LSBG-K vom		
42.	LSBG-GF/IVS1 (LSA) Vom 21.02.2023	LSBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht direkt betroffen und hat keine Einwände gegen die Planung.	- Wird zur Kenntnis genommen.
43.	LSBG-S1 (ÖPNV) Vom 21.02.2023	SBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht direkt betroffen und hat keine Einwände gegen die Planung.	- Wird zur Kenntnis genommen.
44.	LSBG-S2 vom		
Sonstige Dienststellen / Vereine / Firmen			
45.	LBV TGM vom		
46.	KB – Denkmalschutz vom		
47.	Stadtreinigung HH vom		
48.	Stadtreinigung HH Depotcontainer vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
49.	HHVA (ÖB) vom	Die 1. Verschickung zur o. g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung der angehängten Planung. Zurzeit gehen wir davon aus, das Lp19 bis Lp28, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Trassen in der geplanten Beleuchtungstrasse) nicht mehr erdgebunden gegründet werden können. Aus diesem Grund planen wir zurzeit die öffentliche Beleuchtung in dem Bereich auf Fertigteilfundamenten zu errichten.	<ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtungsstandorte, welche aufgrund planerischer Anpassungen im Straßenraum versetzt werden müssen, werden im Plan berücksichtigt. Eine pauschale Erneuerung der gesamten Beleuchtungsanlagen aus Modernisierungsgründen, kann im Zuge dieser Maßnahme nicht vorgenommen werden.
50.	Hochbahn HHA vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
51.	HVV GmbH Vom 24.02.2023	<p>zur 1. Verschickung der Baumaßnahme „Am Stadtrand“ hat die HOCHBAHN folgende Anmerkungen:</p> <p>Im Rahmen des Hamburg-Takts plant die HOCHBAHN für voraussichtlich Dezember 2026 die Einführung einer neuen Linie zwischen U Billstedt und U Wandsbek-Gartenstadt (später bis Bramfeld, Dorfplatz), die den Planungsabschnitt Am Stadtrand in voller Länge befahren wird. Die Linie fährt aus Richtung Friedrich-Ebert-Damm von Süd nach Nord und am Kreisverkehr weiter in der Straße Bullenkoppel nach Nord-West. Gegenrichtung analog.</p> <p>Im beplanten Straßenabschnitt sind insgesamt drei Haltestellenbereiche mit rund 19,0 m nutzbarer Haltestellenlänge vorgesehen. Konkret sind die Haltestellenbereiche in der derzeitigen Planung wie folgt anvisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan Blatt 1, Ostseite, Fahrtrichtung Nord, nach Poco Domäne Hs Nr. 42 (siehe Planausschnitt Geoportal) und damit etwa auf Höhe der beiden südlichsten geplanten neuen Baumstandorte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. Die Baumstandorte werden dahingehend angepasst, dass die Herstellung von 3 Haltestellen zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist. - Für die künftige Herstellung von Haltestellen wurden geeignete Standorte gefunden. Dabei werden Aspekte der Verkehrssicherheit und Straßengrün berücksichtigt. Hierdurch geht ein potentieller Baumstandort verloren der jedoch an anderer Stelle kompensiert werden kann.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<ul style="list-style-type: none"> • Lageplan Blatt 2, Ostseite, Fahrtrichtung Nord, Höhe Hausnummer 60 und damit auf Höhe der beiden nördlichsten geplanten neuen Baumstandorte und Radanlehnbügel. • Lageplan Blatt 2, Westseite, Fahrtrichtung Süd, Höhe Hausnummer 61. (Haltestelle in Gegenrichtung wird später hinter dem Knoten Friedrich-Ebert-Damm in Am Stadtrand voraussichtlich Höhe Haus Nr. 37 angeordnet.) <p>Die Haltestellenbereiche sollen als Fahrbahnrand- oder Kaphaltestellen eingeplant und ausgeführt werden. Für die Findung einer guten gemeinsamen Lösung für Rad- und Busverkehr insbesondere im Haltestellenbereich kann auf die Ergebnisse des sog. 80:20-Labs unter Federführung der BVM zurückgegriffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die weiteren Planungen bitten wir um Beteiligung des LSBG, Geschäftsbereich Straßen, Stabstelle HH-Takt (LS/HAT), 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird berücksichtigt. - Es erfolgt eine Abstimmung mit der Stabstelle HH-Takt

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
52.	Handelskammer G-V/2 Vom 15.02.2023	<p>1. Als Grundlage für die gewählte Variante sind im Erörterungsbericht Verkehrszahlen aus den Jahren 2006 und 2008 angegeben: „Die Verkehrsstärke betrug in diesem Zeitraum ca. 5000 dtv/w“; gemeint ist vermutlich ein DTVw (Durchschnittlicher Verkehr an einem Werktag) von 5.000 Kfz/24h. Hierzu geben wir folgendes zu Bedenken: die Straße Wilma-Witte-Stieg wurde erst nach 2008 erschlossen; die dort jetzt befindlichen Unternehmen und auch der Recyclinghof sind somit nicht in den Verkehrszahlen enthalten, die angegebenen Verkehrszahlen also viel zu niedrig. Da zudem auch die Angabe des Schwerverkehrsanteils fehlt (dieser ist in einem Gewerbegebiet sehr wichtig), halten wir die Durchführung einer aktuellen Verkehrszählung für notwendig. Dies dient auch der Sicherheit des Verkehrs, insbesondere des Radverkehrs, welcher künftig ja auf der Fahrbahn geführt werden soll.</p> <p>2. Der vorhandene Zustand der Straße Am Stadtrand weist in Richtung Süden eine überbreite Fahrbahn auf; dies ist insoweit im Erläuterungsbericht korrekt angegeben. Hierbei handelt es sich <i>vermutlich</i> um eine „unechte Zweispurigkeit“.</p> <p>Wir bitten um Prüfung, inwieweit dieser vorhandene Zustand eine Relevanz für die Abwicklung des Verkehrs hat, insbesondere auf die Zufahrt in den Wilma-Witte-Stieg/ Recyclinghof: Uns ist zugetragen worden, dass der Recyclinghof zu Spitzenzeiten einen Rückstau verursacht – ob sich dieser Rückstau bis auf die Straße Am Stadtrand auswirkt, ist uns nicht bekannt. Bei der jetzigen Fahrbahnbreite wäre dies vermutlich keine Problem, ob dies bei einer sehr viel schmaleren Fahrbahn auch so wäre, wäre zu prüfen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verkehrserhebung ist veraltet, jedoch für dieses Projekt nicht relevant. Radfahrstreifen erfüllen die höchste Schutzklasse nach FGSV-ERA. Die Erfordernis einer baulichen Trennung für Radverkehrsanlagen besteht für Hauptverkehrsstraße. Dieser Teil der Straße „Am Stadtrand“ ist jedoch als Bezirksstraße klassifiziert. - MR hat Kenntnis, dass es vor Anpassung der Öffnungszeiten des Recyclinghofs einige Male an Samstagen zu Rückstau in Richtung Friedrich-Ebert-Damm gekommen ist. In dieser Fahrtrichtung ist bereits im Bestand nur ein 3,25m breiter Fahrstreifen vorhanden. Links abbiegende Fahrzeuge dürfen nicht links überholt werden. Somit ergibt sich keine Verschlechterung gegenüber dem Bestand. Der Recyclinghof hat über dies seine Öffnungszeiten an Samstagen verlängert.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Vom 08.03.2023	Wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur „1. Verschickung zur Baumaßnahme „Bündnis für Rad und Fußverkehr, Am Stadtrand“ zu denen wir wie folgt Stellungnehmen: In der Straße Am Stadtrand und im Wilma-Witte-Stieg sind insgesamt sechs Handwerksbetriebe ansässig. Die Betriebe müssen frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass die An- und Ablieferungen sowie die übrigen betrieblichen Verkehre während der gesamten Bauphase ohne große Einschränkungen abgewickelt werden können.	- Wird berücksichtigt.
53.	Ströer GmbH vom		
54.	Wall GmbH vom		
55.	Taxiverband e.V. vom		
56.	Fachverband Fußverkehr vom		


Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
57.	ADFC (Wandsbek) Vom 03.03.2023	<p>Generelle Einschätzung: Den Ansatz, auch Zubringerstraßen zu Velorouten aufzuwerten, finden wir richtig und wichtig. In den wesentlichen Zügen finden wir die Planung gelungen. Wir begrüßen insbesondere die Anlage von Radfahrstreifen sowie das Anpflanzen neuer Bäume. Für den Fußverkehr sind die zukünftig breiteren Gehwege ein Gewinn. Der Erläuterungsbericht nennt als Ablehnung der Planungsvariante mit Radwegen die erhöhte Unfallgefahr an Ausfahrten. Diese Sicht teilen wir. Radfahrstreifen sind die deutlich bessere Wahl.</p> <p>Hinweise zu Details der Planung: Radfahrstreifen</p> <p>Breite</p> <p>In dieser Straße gibt es keinen alten Baumbestand, der die Neuaufteilung des Straßenraums beschränken würde. Daher findet die Abwägung insbesondere statt, ob ein möglichst sicherer und komfortabler Radverkehr höher priorisiert wird oder ein bequemes Autoparken. Die Planung sieht auf ganzer Strecke nun Kfz-Längsparken vor, wodurch die Radfahrstreifen überwiegend schmaler als das Regelmaß nach ReStra ausfallen.</p> <p>Außerdem muss wegen der Dooringgefahr neben den Parkständen auch noch ein Sicherheitsabstand von mindestens einem Meter zu den geparkten Autos eingehalten werden, was die nutzbare Breite des Radfahrstreifens weiter einschränkt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. - Wie in der Variantendiskussion dargestellt wurden 5 Varianten gegeneinander abgewogen. Dabei gilt es die gewünschten Zielsetzungen mit möglichst geringem Umbauaufwand umzusetzen. Die Varianten 1, 2 und 4 enthielten daher Ansetze Radverkehrsanlagen in Regelbreite der ReStra herzustellen. Diese wurden jedoch verworfen, da sie andere Planungsziele (Baumpflanzungen) nicht hinreichend entsprechen konnten, oder die Wirtschaftlichkeit des Projekts in Frage stellten. - Die Breite des Sicherheitstrennstreifens beträgt nach ReStra 0,5 -0,75m neben Längsparkständen. Die vorgesehene Breite des Radfahrstreifens erlaubt den Radfahrenden auch in größeren Abständen zum ruhenden Verkehr fahren.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Die Radfahrstreifen sind mit 2,25 m an der unteren Grenze. In der Darstellung des Querschnitts A-A "Planung" wird auf der linken Seite der Sonderfall Pflanzinsel dargestellt, neben der kein Sicherheitstrennstreifen erforderlich ist; auf dem größten Teil der Strecke befinden sich aber Parkstände mit erforderlichem Sicherheitstrennstreifen, der den Radfahrstreifen auf 2,25 m Breite reduziert. Die Regelbreite nach ReStra wäre 2,75 m. Mindestens diese Breite sollte immer angestrebt werden. Mehr Radfahrstreifenbreite könnte erreicht werden durch Verzicht auf Parkstände auf einer Straßenseite (der Sicherheitstrennstreifen könnte dann entfallen und seine Fläche dem Radfahrstreifen zugeschlagen werden) oder durch schmalere Fahrstreifen (Zugewinn von immerhin 0,25 m auf jeder Seite möglich). Komfort und Verkehrssicherheit würden sich erhöhen.</p> <p>Einfärbung und Pfeilmarkierungen</p> <p>Wegen der Gefahren an den in kurzen Abständen vorhandenen Grundstückszufahrten schlagen wir vor, die Radfahrstreifen komplett rot zu färben, mindestens jedoch im Bereich der Einmündungen und Grundstückszufahrten.</p> <p>Die Richtungspfeile in den Radfahrstreifen sollten ersatzlos entfallen. Sie sind unnötige Dopplung ohnehin geltender Verkehrsregeln und im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich irreführend.</p> <p>Ende des Radfahrstreifens</p> <p>Zum Kreisverkehr hin sollte der Radfahrstreifen weitergeführt werden, statt wie geplant frühzeitig auf einem Radweg zu münden. Im Kreisverkehr sollte als Regelfall das Radfahren auf der Fahrbahn angenommen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nach ReStra beträgt das Mindestmaß für Radfahrstreifen 1,85m, das Regelmaß 2,75m. Die vorgesehenen 2,25m gehen deutlich über das Mindestmaß hinaus und sind der Situation angemessen. Wie bereits erwähnt würden höhere Breiten anderen Planungszielen entgegenstehen oder zu erheblichen baulichen Aufwand und Mehrkosten führen. Da sich der Planungsabschnitt in einem Gewerbegebiet befindet sind Fahrbahnbreiten von 3,25m für den MIV erforderlich. - Wird gefolgt. - Wird entsprochen. Alle Pfeilmarkierungen werden entfernt. - Ein Umbau des Kreisverkehrsplatzes ist in dieser Maßnahme nicht vorgesehen. Daher erfolgt eine Aufleitung auf den Bestand. Auf der Ostseite kann der Radweg aufgrund verfügbarer Flächenreserven auf 2m erweitert werden.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Am Beginn des Radwegs vor dem Kreisverkehr (aktuell im Plan vor Haus-Nr. 60) sollte sich die Radfahrstreifenmarkierung als Y-Weiche Richtung Fahrstreifen öffnen.</p>  <p>Abb. 1: Radfahrstreifenaufleitung mit Y-Weiche und Bordkante quer zur Auffahrtrichtung. Foto adfc hh/du</p> <p>Die Aufleitung auf den alten Hochbordradweg vor dem Friedrich-Ebert-Damm sollte wie in Beispiel 25 der RESTRA S. 193 so ausgeführt werden, dass der Bordstein im rechten Winkel passiert wird (s. Abb 1).</p> <p>Beginn des Radfahrstreifens am Südende des Planungsgebiets</p> <p>Am Südende des Planungsgebiets auf der Ostseite befindet sich die stark frequentierte Grundstückszufahrt zum Parkplatz von Poco. Schon bislang ist diese Grundstückszufahrt wegen der Unaufmerksamkeit gegenüber dem Radverkehr eine der großen Gefahrenstellen auf der Strecke.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ein entsprechender Vorschlag für eine Y-Weiche wurde im Vorfeld der Verschickung mit der Verkehrsdirektion diskutiert und verworfen. Für eine solche Konstruktion ist ein ausreichend langer Übergangsbereich erforderlich, da der nachkommende Verkehr ansonsten nicht erkennen kann, ob Radfahrende auf dem Radweg weiterfahren möchten oder die Fahrbahn wählen. Ein solcher Übergangsbereich ist an dieser Stelle bautechnisch nicht möglich. Bei der gewählten Lösung wurde sich an dem Beispiel 26 der ReStra S. 193 orientiert. Durch den unterbrochenen Breitstich ist es den Radfahrenden jedoch gestattet den Radfahrstreifen zu verlassen. Das wechseln des Fahrstreifens ist jedoch anzuzeigen, sodass der rückwertige Verkehr entsprechend informiert ist. - Das Beispiel 25 der RESTRA S. 193 wurde angewendet. Eine abweichende Bauweise mit einer 90° Kante ist umsetzbar. - Zu dieser Überfahrt wurden im Zeitraum der verfügbaren Datengrundlage (2015-2022) keine Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung registriert. Es bestehen zudem keine Sichteinschränkungen. Zusätzlich wird eine Roteinfärbung des

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Die Aufleitung auf den Radfahrstreifen sollte deshalb schon ein paar Meter vor Erreichen der Grundstückszufahrt abgeschlossen sein. Platz kann gewonnen werden durch Verkürzen des Linksabbiegestreifens Richtung Friedrich-Ebert-Damm.</p> <p>Parkstände</p> <p>Allein der nach 3.6 des EB vorgesehene "Materialwechsel durch zwei Reihen Gehwegplatten 0,25 x 0,25m zur Fahrbahn, um den Sicherheitstrennstreifen zum Radfahrstreifen zu verdeutlichen" wird für die PKW-Nutzer*in den Sinn und Zweck nicht ausreichend verdeutlichen. Das ist aus vergleichbar gebauten Sicherheitstrennstreifen-Lösungen bekannt. Wir schlagen daher durchgehende Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum Radfahrstreifen hin und zum Parkstand hin vor (z. B. weiße Doppellinie).</p> <p>Bäume</p> <p>Es gibt hier für Kfz die großen Anliegerparkplätze. Im öffentlichen Straßenraum werden eher Wohnwagen, Lkw usw. abgestellt. Wir sehen deshalb in dieser Straße auf der Ostseite Potenzial für weitere Baumstandorte.</p> <p>Auch auf der Westseite sollte der Parkstreifen häufiger durch einen Baumstandort unterbrochen werden. Dies würde helfen, den sehr weit wirkenden Straßenraum optisch zu verengen und damit die Geschwindigkeit tendenziell zu reduzieren. Außerdem ist Verschattung in der Zukunft aufgrund längerer Hitzeperioden ein zunehmend wichtigeres</p>	<p>Radfahrstreifens auf Höhe der Überfahrt vorgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Veränderung an den Aufstelllängen eines so großen Knotenpunktes bedarf einer signaltechnischen Überarbeitung der Signalanlage. Der Knotenpunkt ist jedoch nicht Bestandteil der Planung. Bei einer künftigen Überarbeitung des Knotens, sollte die Radverkehrsführung angepasst werden. - Eine Darstellung mittels Doppellinie würde die Radfahrstreifen beidseitig auf 2,0m verschmälern. Angesichts das ausreichenden Platzangebotes in den Nebenflächen wäre eine solche Gestaltung nicht zielführend. - Im gesamten Maßnahmenbereich ist künftig nur das Abstellen von Pkw erlaubt. Eine weitere Reduzierung von Parkständen /Gehwegparken ist nach Angabe der Straßenverkehrsbehörde nicht möglich. - Alle leitungsfreien Standorte wurden bereits eingeplant.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Thema.</p> <p>Fahrradparken</p> <p>Wir begrüßen den Planungsansatz, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen jeweils links einer Grundstückszufahrt (aus Sicht der Herausfahrenden) Fahrradbügel zu platzieren. Dies sollte bei sämtlichen Grundstückszufahrten gemacht werden.</p> <p>Für gute Sichtbeziehungen sollte auch konsequent dort gesorgt werden, wo neue Baumstandorte geplant sind. Die Bäume sollten also ca. 3 m weiter entfernt von den Grundstückszufahrten platziert werden und der Bereich zwischen Baumstandort und Grundstückszufahrt Fahrradbügel erhalten.</p> <p>Ferner sollte der Bügelstandort südlich der Einmündung Wilma-Witte-Stieg (lt. Plan nur ein Bügel) erweitert werden.</p> <p>Auf der Westseite sind lange Flächen für Kfz-Parkstände vorgesehen, ohne dass es ausreichend Fahrradbügelstandorte gäbe. Im Hinblick auf einen angestrebten höheren Radverkehrsanteil sollten also weitere Fahrradbügel geplant werden. Wir schlagen vor, jeweils am Anfang und Ende von Parkstandsflächen je zwei Bügel vorzusehen. Dies nimmt dem Kfz-Parken kaum Platz und bildet einen wirksamen Schutz der Bäume vor falsch geparkten Kfz. Baumschutzbügel und Eichenspaltpfähle könnten dafür dann entfallen.</p> <p>Fahrradbügel könnten auch zwischen Parkständen und Gehweg über die Strecke verteilt vorgesehen werden. Eine bauliche Trennung zwischen Parkständen und Gehweg ist ohnehin nötig, um regelwidriges Schräg- und Querparken zu verhindern, gegen das vorzugehen sich die Polizei</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund unterirdischer Leitungslagen sind Pflanzinseln nicht an beliebiger Stelle möglich. Dennoch wird eine gewisse Größe für die Baumgruben benötigt, um nachhaltige Standorte zu schaffen. Es Wird jedoch geprüft, wo Pflanzgruben zu Gunsten von Anlehnbügel reduziert werden können. - Ist bereits berücksichtigt. - Wo Leitungsbestand zu Bauminseln < 12m² führen würde, können keine Bügel im Einmündungsbereich vorgesehen werden. - Wird berücksichtigt. - Es werden weitere Standorte von H.Nr. 47 und 61 vorgesehen. Aus Gründen des Diebstahlschutzes werden Radanlehnbügel in Beton gesetzt und eignen sich daher nicht für den Einsatz in Grünflächen. - Im Bereich des Gehwegparkens auf der Ostseite können keine baulichen Trennungen im Gehweg vorgenommen werden. (siehe 18. BIS-VD 52)

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>bereits andernorts nach eigenen Angaben nicht ausreichend in der Lage sieht (s. Abb. 2). Die angestrebte Barrierefreiheit breiter Gehwege wird sonst nicht erreicht.</p>  <p>Abb. 2: Querparken im Längsparkstand St. Benedictstraße, Foto: adfc hh/tl</p> <p>Wir bitten um Abwägung unserer Anmerkungen.</p>	<p>Mit der entsprechenden Wahl der Ausführung des VZ 315 kann eine klare Aufstellung vorgegeben werden. Zuwiderhandlung kann auch hier geahndet werden.</p>
58.	<p>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg Vom 14.04.2023</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegüberfahrten, die breiter als 6 m und/oder hochfrequentiert sind, sollten gem. ReStra / RAST06 (6.3.7.1 Text bei Bild 115) mit kontrastlosen Richtungsfeldern versehen werden, um eine bessere Orientierung für Menschen mit einem Langstock sicherzustellen (Zitat ReStra s.o.: "<i>An hochfrequentieren Überfahrten können Richtungsfelder ohne Kontrast vorgesehen werden. Kontrastreiche Bodenindikatoren kommen nicht zum Einsatz, da diese eine optische Kante bilden und einen Vorrang für Kraftfahrzeuge suggerieren können</i>") 	<p>- Wird berücksichtigt</p>
59.	<p>Archäologisches Museum Hamburg</p>		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
60.	Krankenhäuser vom		
61.	Pflege- und Senioreneinrichtungen vom		
62.	Schulen und Kindertagesstätten vom		
63.	Technische Prüfaufsicht vom		
Leitungsträger			
64.	Colt Technology Services GmbH vom		
65.	Dataport vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
66.	Gasnetz Hamburg GmbH Vom 16.02.2023	<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. 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). Informationen über den Umgang mit unseren Gasversorgungsanlagen finden Sie auf unserer Homepage unter dem unten genannten Link. Zusätzliche Hinweise: 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 Werktage vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung über unsere Homepage anfordern müssen: www.gasnetz-hamburg.de Für Rückfragen stehen wir Ihnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird berücksichtigt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
67.	Hamburger Wasserwerke GmbH vom	<p>Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>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 <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst [REDACTED] zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee [REDACTED]</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen - Wird berücksichtigt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In dem von Ihnen geplanten Bereich befindet sich eine Trinkwasserleitung DN 300 GGGZm von 1974. Eine Gefährdung dieser Trinkwasserleitung ist auszuschließen. Bei Veränderung des Straßenverlaufes ist darauf zu achten, dass sich unsere Armaturen anschließend nicht im Bordsteinbereich befinden und zu jederzeit zugänglich sind. Bei einer evtl. Umgestaltung und Neubepflanzung ist folgendes zu beachten. Unsere Anlagen wie Schieber, Hydranten und Anschlüsse müssen in einem Radius von ca. 2,0 m frei bleiben,</p> <p>dürfen nicht überbaut werden und sind nicht entfernbar oder versetzbar. Ansonsten haben wir keine Bedenken bzgl. der Baumaßnahme und es müssen ggf. nur Regulierungsarbeiten an den Straßenkappen vorgenommen werden.</p> <p>Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Rohrnetzbezirk Mitte [REDACTED] Tel. [REDACTED] Mail: [REDACTED]</p> <p>Für HSE: 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>Auf Plan LP-B1 befinden sich auf der südlichen Straßenseite Schächte, die keine Anlagen der HSE sind.</p> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. 	<p>- Gesonderte Regelung mit HSE erforderlich.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<ul style="list-style-type: none"> • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. • Grundsätzlich sind die am R- oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdämmern. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g.</p>	<p>- Wird berücksichtigt.</p>

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>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>	
68.	Hansewerk Natur	in dem angefragten Bereich haben wir aktuell keine Fernwärme liegen	-
69.	servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH vom		
70.	Stromnetz Hamburg GmbH Vom 15.02.2023	wir möchten Sie bitten den neu einzunehmenden Ladesäulen Standort vor Hs. 52 in Ihre Planungen und Genehmigungsverfahren aufzunehmen, dass kein neuer SNE Antrag erforderlich wird, bzw. der vorhandene vom BA automatisch angepasst wird.	- Wird berücksichtigt
71.	Telekom Deutschland GmbH vom		
72.	Vattenfall Wärme Hamburg GmbH Vom 22.02.2023	In dem angefragten Bereich haben wir aktuell keine Fernwärme liegen	
73.	Vodafone D2 GmbH vom		

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
74.	Willy.tel GmbH vom		
75.	Wilhelm.Tel GmbH Vom 17.02.2023	Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.	- Das Leitungsnetz ist Stellenweise betroffen. Weitere Abstimmungen erfolgen im weiteren Planungsverlauf.
76.	euNetworks vom 21.02.2023	die euNetworks GmbH betreibt im Bereich der Anfrage keinerlei Versorgungsleitungen oder sonstige Einbauten.	
77.			
78.			
79.			
80.			