

# ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

## 2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
1	Behörde für Inneres und Sport (BIS) – VD 513	Keine Stellungnahme eingegangen.
2	<b>BIS – VD 520 / PK 36</b>	
2.1	<p>[...] Der verkehrstechnische Erläuterungsbericht geht von der Annahme aus, dass auf der Steilshooper Allee auf beiden Straßenseiten benutzungspflichtige Radwege sind. Diese Annahme ist nicht richtig und hat zur Folge, dass die weiteren Erläuterungen und auch der VZ-Plan fehlerhaft sind. Auf dem <del>östlichen</del> westlichen [Anmerkung: Himmelsrichtungen wurden vertauscht] Abschnitt der Steilshooper Allee, ab der Haldesdorfer Straße, besteht noch eine <b>Radwegbenutzungspflicht</b>. Jedoch wurde im <del>westlichen</del> östlichen [Anmerkung: Himmelsrichtungen wurden vertauscht] Abschnitt der Steilshooper Allee, ab der Haldesdorfer Straße, die Benutzungspflicht schon vor geraumer Zeit aufgehoben. Im Nachgang dazu wurden durch den Bezirk auch die Verkehrszeichen (VZ) 237 (Radweg) Straßenverkehrsordnung (StVO) entfernt. [Anmerkung: Im Nachgang hat das PK36 mitgeteilt, dass die Radwegbenutzungspflicht in Richtung City-Nord bis zur Ellernreihe ebenfalls aufgehoben wird.] Für die aktuelle Planung bedeutet dies, dass für Rad Fahrende an geeigneter Stelle in der Steilshooper Allee <b>Auf- bzw. Ableitungen</b> vorgesehen werden müssen. Dieses wurde bisher nicht berücksichtigt und dementsprechend auch nicht in dem VZ-Plan eingearbeitet. Aufgrund dieser falschen Beurteilung der Nebenanlage ist der VZ-Plan zu überarbeiten und den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen. Es ist zu erwarten, dass der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt werden muss. [...]</p>	<p>Die aufgehobene Benutzungspflicht im östlichen Arm der Steilshooper Alle wird berücksichtigt. Da die Radwegbenutzungspflicht in Richtung City-Nord aufgehoben wird, ist eine Radwegeableitung nicht mehr erforderlich. Der Radverkehr hat am Tegelweg die Möglichkeit auf den Radweg in den Nebenflächen zu fahren. Zwischen der Haldesdorfer Straße und dem Tegelweg ist in den Nebenflächen eine ausreichende Radverkehrsanlage vorhanden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird wie im Bestand auf eine Ableitung in den MIV verzichtet.</p>
2.2	<p>[...] In dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht wird auf Seite 8 unter dem Punkt 3.1 von einer barrierefreien Gestaltung der Haltestellen gesprochen. Gleichzeitig wird der Wartebereich der Bushaltestelle mit zum</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Die Schutzgitter werden entfernt. Zudem werden in diesem Zuge die taktilen Elemente im Bereich der Bushaltestelle angepasst.</p>

	<p>Teil überdimensionierten <b>Schutzgittern</b> umgeben. Auf Seite 9 wird erläutert, dass diese Schutzgitter angeordnet werden sollen, um Konflikte zu vermeiden. Im Umkehrschluss würde das bedeuten, dass überall im Bereich von Wartebereichen an Bushaltestellen diese Schutzgitter anzuordnen sind, um eventuelle Konfliktsituationen zu reduzieren. Die VD 52 sieht die Anordnung dieser Schutzgitter zur Minimierung von Konflikten (Gefahrenabwehr) als nicht umsetzbar an. Eher potenzieren sich hier die Konflikte, insbesondere bei hinzueilenden Fahrgästen, welche die wartende Buslinie noch erreichen wollen, als dass die Schutzgitter zu einer Entschärfung einer abstrakten Gefahrensituation beitragen. Eine Barrierefreiheit ist dadurch nicht gegeben.</p>	
<p>2.3</p>	<p>Im südwestlichen Bereich der Steilshooper Allee soll die Radverkehrsführung mittels einer sogenannten „<b>Protected Bikelane</b>“ angelegt werden. Diese stellt rechtlich einen baulichen Radweg dar. Die Erforderlichkeit dieser Einbauten in den Verkehrsraum ist unter Bezug auf die Verkehrssicherheit im Einzelfall durch den Straßenbaulastträger zu prüfen und zu begründen. Da der Radverkehr im genannten Bereich parallel zum MIV geführt wird und keine Sichtbehinderungen erkennbar sind, wäre aus Sicht der Verkehrsdirektion ein <b>Radfahrstreifen ausreichend</b>. Darüber hinaus wird angemerkt, dass sich hinter dem dortigen Gehweg eine Grünanlage befindet, deren Bepflanzung regelmäßig beschnitten werden muss. Dies erfolgt regelmäßig vom Gehweg aus, so dass dieser hierfür jeweils gesperrt werden muss. Der Fußverkehr müsste dann auf der „Protected Bikelane“ an der Arbeitsstelle vorbeigeleitet werden, was regelhaft zu Konflikten mit dem Radverkehr führen dürfte, da dieser aufgrund der Protektionselemente nicht anderweitig geführt werden könnte.</p>	<p>Die „Protected Bikelane“ wird aus unterhaltungstechnischen Gründen durch einen „Kopenhagener Radweg“ ersetzt. Dabei bleibt die Länge von ca. 55 m erhalten. Zudem bleibt die beidseitige Abgrenzung zur Fahrbahn sowie zum Gehweg mittels verschieden hoher Bordsteine erhalten.</p>
<p>2.4</p>	<p>Im nördlichen Bereich der Steilshooper Allee soll nach derzeitiger Planung der Radweg an das obere Ende der Nebenanlagen gelegt werden, damit hinter den Gehweg. Auf Seite 9 des Erläuterungsberichtes wird angegeben, dass „lediglich im Bereich des Hauses Nr. 501 „Fördern&amp;Wohnen“ dieser Radweg gequert werden müsste. Diese Wohnanlage ist unter anderem als</p>	<p>An der Zufahrt Station 0+090 zu dem Haus Nr. 501 „Fördern &amp; Wohnen“ wurde gem. RAST 06 Abschnitt 6.3.9.3 ein Sichtdreieck eingefügt. Dieser Bereich ist bis zu einer Höhe von 2,50 m freizuschneiden, sodass eine ausreichende Sicht auf die bevorrechtigten Radfahrer gewährleistet ist.</p>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p>Unterbringung für neu Hinzugezogene aus dem Ausland vorgesehen. Die dort Untergebrachten kennen sich mit den verkehrlichen Gegebenheiten in Hamburg bzw. Deutschland in der Regel (noch) nicht aus. Das Verlassen des vorgenannten Grundstückes erfordert nach der vorliegenden Planung eine besondere Aufmerksamkeit. Hinzu kommt, dass aufgrund des dortigen Bewuchses ein Einsehen des Radweges nicht möglich ist. Ebenso verhält es sich mit den Sichtdreiecken der Ein-/Ausfahrt zu dieser Anlage. Unter weiterer Berücksichtigung, dass sich das Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs deutlich erhöht hat (E-Bikes), kann aus Gründen der Verkehrssicherheit der <b>Verlegung des Radweges an die Grundstücksgrenze nicht zugestimmt</b> werden.</p>	<p>Im Bereich des Ein- bzw. Ausganges zu derselben Anlage bei Station 0+160 ist eine ausreichende Sicht gegeben. Durch den Wegfall der vorhandenen Busbucht in diesem Bereich entsteht zwischen Ausgang und Radweg ein vergrößerter Abstand. Zudem ist hier kein Bewuchs vorhanden. Diese Faktoren wirken sich positiv auf die Sichtbeziehungen aus.</p>
2.5	<p>Eine Anordnung des VZ 245 (Bussonderfahrstreifen) sollte nur dann erfolgen, wenn in der jeweiligen Richtung in der Spitze mindestens 20 Linienbusse pro Stunde verkehren. Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass auf der Steilshooper Allee in der morgendlichen Hauptverkehrszeit derzeit 12 Linienbusse/Stunde in Richtung Bramfeld verkehren. Damit ist die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens nicht begründbar. Mit der Perspektive, in einem nicht näher bezifferten Zeitraum eine weitere Buslinie auf die Strecke bringen zu wollen, ist die Erreichung einer Belastung mit weiteren acht Linienbussen/Stunde faktisch noch nicht abzusehen. Somit ist eine <b>Voraussetzung für die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens nicht erfüllt</b>.</p>	<p>Aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geht aus den Erläuterungen zum Verkehrszeichen 245 Absatz II Punkt 12 hervor, dass die Anordnung von Sonderfahrstreifen ab einer Belastung von 20 Omnibussen pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung möglich ist. Die MetroBus-Linie 26 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten (<b>12 Busse</b>). Nach Rücksprache mit der Hochbahn soll im Zuge des Hamburg Taktes eine weitere XpressBus-Linie eingeführt werden, diese verkehrt alle 10 Minuten (<b>6 Busse</b>). Zudem ist die Einrichtung der StadtBus-Linie 117 vorgesehen, diese verkehrt in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls alle 10 Minuten (<b>6 Busse</b>). Es ergibt sich demnach eine Gesamtanzahl von 24 Bussen in der Hauptverkehrszeit. Demnach ist die Voraussetzung erfüllt.</p>
2.6	<p>Unter Punkt 3.2.6 des Erläuterungsberichtes wird darauf hingewiesen, dass „gegebenenfalls“ die <b>Zwischenzeiten der Lichtzeichenanlage</b> angepasst werden müssten. Diese ist zwingend erforderlich, insbesondere da die Räumzeiten des von Westen nach Osten fahrenden Radfahrers angepasst werden müssen (längerer Räumweg).</p>	<p>Durch LSBG IVS1 ist eine Berechnung der Zwischenzeiten der Lichtsignalanlage erfolgt.</p>
2.7	<p>Das <b>VZ 437</b> (Straßennamensschild) an der Einmündung Haldesdorfer Straße/Steilshooper Allee steht nach hiesiger Auffassung zu dicht am Radweg. Darüber hinaus ist dieses VZ grundsätzlich auf der rechten Seite am Anfang der Straße anzubringen. [...]</p>	<p>Die Standorte der Vz 437 wurden optimiert und jeweils auf die rechte Seite am Anfang der Straße versetzt.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

3	BIS – F02	Keine Stellungnahme eingegangen.
4	BIS – F042	Keine Stellungnahme eingegangen.
5	BIS – PK36	siehe VD 520 (Nr. 2)
6	Behörde für Umwelt und Energie (BUKEA) – W1	Keine Stellungnahme eingegangen.
7	BUKEA – W2	
7.1	BUKEA-W22 begrüßt das Vorhaben, insbesondere den angekündigten Bau einer <b>Regenwasserbehandlungsanlage</b> . Für die Wahl der Behandlungsanlage und deren Standort bitten wir um frühzeitige Beteiligung von BUKEA-W22/W13, Wasserbehörde Bezirk Wandsbek und HamburgWasser am Planungsprozess.	Die Anmerkung wird berücksichtigt.
8	BUKEA – N33	
8.1	[...] Gesetzlich geschützte <b>Biotope</b> sind durch die Planung nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.2	Es ist zu begrüßen, dass gemäß dem Erläuterungsbericht durch die gewählte Ausführungsvariante größere Bäume jenseits der derzeitigen Nebenflächen weitestgehend erhalten werden können. Dies ist auch unbedingt weiter zu verfolgen. Bei den derzeit geplanten Fällungen von 26 Bäumen ist der Artenschutz nach § 44 BNatSchG zu beachten. Die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG müssen auszuschließen sein. Hierzu sind die <b>Bäume</b> , die gefällt werden müssen, unmittelbar vor Fällung durch eine fachlich qualifizierte Person (Biologe/ Biologin) auf den Besatz von <b>Fledermäusen, Vögeln sowie Eichhörnchen</b> oder andere geschützte Tierarten zu überprüfen. Ein Besatz muss nachweislich auszuschließen sein. Die Anzahl der verlorengehenden Höhlungen ist zu dokumentieren. Ein Ausgleich in Form von Fledermauskästen und Höhlenbrüterkästen ist im Gutachten vorzuschlagen. Das Prüfergebnis ist der BUKEA, N33 unmittelbar nach der Untersuchung in Form eines Kurzgutachtens zur Prüfung vorzulegen	Die Fällungen wurden durch die Optimierung der Planung reduziert. In der vorliegenden Planung müssen 11 Bäume mit einem Stammdurchmesser von < 25 cm gefällt werden. Weitere 2 Bäume mit einem Stammdurchmesser von ≥ 25 cm müssen gefällt werden. Bäume mit einem Stammdurchmesser von ≥ 50 cm können vollständig erhalten bleiben. Von den 11 zu fällenden Bäumen mit geringem Stammdurchmesser können 5 derzeitige Straßenbäume umgepflanzt werden. Dazu können 7 weitere Neupflanzungen getätigt werden. Die Baumbilanz wird daher von -26 auf -1 verbessert. In Abstimmung mit dem Bezirk erfolgt ortsnahe eine weitere Ausgleichspflanzung, sodass eine ausgeglichene Baumbilanz angestrebt wird. Der LSBG wird vor Fällung der Bäume einen entsprechenden Gutachter beauftragen, welcher den Besatz nachweislich ausschließen kann.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

8.3	Zudem sind <b>Baumfällungen</b> generell nur zwischen dem <b>01.10. und 28.02.</b> , also außerhalb der gesetzlichen Schonfristen, durchzuführen (vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).	Wird zur Kenntnis genommen.
8.4	<b>Bäume</b> , die im Wirkungsbereich der Maßnahme stehen und nicht gefällt werden sollen, sind nach DIN 18920 vor Einwirkungen zu <b>schützen</b> .	Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausschreibung berücksichtigt.
8.5	Des Weiteren ist der <b>Artenschutz bei dem Thema Licht</b> zu beachten falls es zu einer Änderung der Beleuchtung kommen sollte: Zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG, sind diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenfreundlich zu gestalten. Außenleuchten sind ausschließlich zur Herstellung der verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen zulässig. Diese sind als Leuchten oder Lichtquellen mit warmweißem Farbspektrum, maximal 3000 Kelvin, mit Wellenlängen zwischen 540 und 700 Nanometern ohne jegliche UV- und Infrarotanteile zu verwenden. Dies ist ggf. durch UV- oder Infrarotfilter sicherzustellen. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60°C nicht überschreiten Die Lichtquellen sind geschlossen auszuführen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope, ist abzuschirmen.	Eine Änderung der Beleuchtung wird im weiteren Planungsverlauf überprüft.
8.6	Stellungnahme BUKEA N31 - Schutzgebiete und Landschaftspflege: Die Belange von <b>N31 sind nicht betroffen</b> weswegen Fehlanzeige gemeldet wird. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>9</b>	<b>BUKEA – A132</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
<b>10</b>	<b>Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) – WF2</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
<b>11</b>	<b>Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) – LP 12</b>	
11.1	[...] das Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung hat <b>keine grundsätzlichen Bedenken</b> gegen die vorgelegte Planung.	Wird zur Kenntnis genommen.
11.2	Da jedoch ein erheblicher Anteil an Bäumen gefällt werden soll (26) und somit – neben den wichtigen ökologischen Funktionen – auch das	Eine Fällung wird im Zuge der weiteren Planung durch einen Baumgutachter geprüft.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	Straßenbild verändert werden wird, bitte ich Sie zu prüfen, ob nicht zumindest die <b>4 Fällungen auf der Südseite</b> , südlich des Gehwegs, <b>verhindert</b> werden könnten. [...]	
<b>12</b>	<b>Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB) – SKbM</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
<b>13</b>	<b>BWFGB – B 32</b>	
13.1	<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u> Die Erschließungsanlagen Haldesdorfer Straße und Steilshooper Allee sind im betroffenen Abschnitt endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 2 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlagen Haldesdorfer Straße und Steilshooper Allee werden <b>keine Erschließungsbeiträge</b> mehr erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
13.2	<u>Planungsrechtliche Bewertung</u> Die Erschließungsanlagen Haldesdorfer Straße und Steilshooper Allee sind im <b>Bebauungsplan Bramfeld 41/Farmsen-Berne 14</b> ausgewiesen.	Wird zur Kenntnis genommen. Der entsprechende Bebauungsplan wurde bereits berücksichtigt, dies ist unter Punkt 4 im Erläuterungsbericht zu finden.
13.3	<u>Informationsbedarf</u> Bitte teilen Sie uns jede <b>Planungsänderung</b> sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit. [...]	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
<b>14</b>	<b>Behörde für Kultur und Medien (BKM) – K3225 Altona, Eimsbüttel, Nord, Wandsbek, Bergedorf</b>	
14.1	[...] zur o.g. Planung bestehen seitens der städtebaulichen Denkmalpflege keine Bedenken. Das Denkmalschutzamt meldet eine Fehlanzeige. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>15.1</b>	<b>Bezirksamt Wandsbek – MR 21 - Straßenplanung</b>	
15.1.1	[...] Bushaltestelle Haldesdorfer Straße (Nord) (Ri. Westen): - Bussonderbord kann eine Auftrittshöhe von <b>+18cm</b> betragen - eine Anordnung von Buchstaben „ <b>BUS</b> “ erfolgt untereinander	- Das Bussonderbord in Richtung Westen sind mit einer Auftrittshöhe von + 18 cm geplant. Das Bussonderbord in Richtung Osten ist mit einer Ansicht von + 16 cm geplant, da es sich hier um eine Busbucht handelt.

# ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gem. Leitfaden der Hochbahn soll ein <b>Leitstreifen</b> (LS) bei Mehrfachhaltestellen über die gesamte Bussteiglänge parallel zur Bordsteinkante verlegt werden</li> <li>- Der neu geplante <b>Gehweg</b> zw. dem Radweg und dem Bussonderstreifen weist eine Gesamtbreite von 3,15m. Eine Regelbreite beträgt 2,65m. Um Platten aus Beton nicht zu scheiden bitte folgende Maß zu verwenden: Sicherheitsstreifen: 0,65m (Hochbord (0,15m) + 2*0,25m (Pflastersteine) = 0,65m bleibt Gehweg: 4*0,50m = 2,00m (Platten) Sicherheitsstreifen (BS) = 0,25m (Pflastersteine) Insgesamt: <b>2,90m</b></li> <li>- Die <b>Tiefe des Wartebereiches/Gehweges</b> könnte von 5,25m auf ca. 4,0m reduziert werden, wenn der Fußweg vor dem Fahrgastunterstand (FGU) verläuft. Die Durchgangsbreite zw. der Fahrbahnkante und Seitenfenstern/Werbetafeln des FGU soll 2,50m nicht unterschreiten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Markierung „BUS“ erfolgt gem. RMS. Eine Abweichung erfährt keine Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde.</li> <li>- Der Leitstreifen wird über die gesamte Länge des Bussonderbordes verlegt.</li> <li>- Aufgrund der beengten Platzverhältnisse (vorhandener Gräben) wurde die Regelbreite von 2,65 m gewählt. Um das Schneiden der Platten zu verhindern, werden sowohl Platten mit einem Maß von 50/50 cm als auch Platten mit dem Maß 75/50 cm verwendet. Es ergibt sich die folgende Gleichung: <math>0,15 \text{ (HB)} + 2 \cdot 0,25 \text{ (Pfl.)} + 2 \cdot 0,50 \text{ (Pl.)} + 0,75 \text{ (Pl.)} + 0,25 \text{ (BS)} = 2,65 \text{ m}</math></li> <li>- Die Tiefe des Wartebereiches (nördliche Haltestelle) wurde auf 4,00 m reduziert. Der Fahrgastunterstand wurde an den Radweg verschoben, sodass zwischen Fahrbahnkante und Fahrgastunterstand eine Durchgangsbreite von 2,50 m entsteht.</li> </ul>
15.1.2	<p>Bussonderstreifen: Kennzeichnung des Bussonderstreifens erfolgt durch <b>VZ 245</b>. Die Mitbenutzung der Haltestelle durch Linienbedarfsverkehr gem. §44 PBefG soll gesichert sein. Die <b>Mitbenutzung von Bussonderstreifen</b> durch weitere Verkehrsteilnehmer (z.B. durch Taxen im Bereich der Haltestelle) soll geprüft werden.</p>	<p>Der Bussonderstreifen wird durch VZ 245 gekennzeichnet.</p> <p>Die Mitbenutzung des Sonderstreifens durch weitere Verkehrsteilnehmer ist nach Prüfung nicht vorgesehen.</p>
15.1.3	<p><b>Bodenindikatoren:</b> Taktile Elemente im Bereich der FLSA sind gem. ReStra (Wissensdokument zu den R-Dokumenten) auszuführen.</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p>
15.1.4	<p><b>Radwege:</b> <b>Piktogramme</b> (Pfeil und Fahrrad) auf den Radwegen nur vor möglichen Wechselrichtungen aufbringen. Die benutzungspflichtigen Radwege mit VZ 241-30 (Radweg links) bzw. VZ 241-31 (Radweg rechts) zu beschildern.</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p>
15.1.5	<p>Überfahrten: Alle <b>Überfahrten</b> an Fahrradstreifen oder an Bussonderstreifen sollen eine <b>Rechteckform</b> aufweisen. Bodenindikatoren auf Überfahrten sind nicht zu unterbrechen.</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldedorfer Straße und Knoten 1733

15.1.6	Kultursäule: Der neue <b>Standort der Kultursäule</b> soll geprüft werden. Um eine zusätzliche Fläche nicht zu versiegeln, könnte die Kultursäule in der Nähe der Haltestelle Haldedorfer Straße (Nord) (Ri. Westen) aufgestellt werden.	Die Kultursäule wurde so versetzt, dass keine zusätzliche Fläche versiegelt werden muss.
15.1.7	Planungsgrenzen LSBG Die <b>Planungsgrenze</b> südlich des Knotens soll an die aktuelle Ausbaugrenze des Bezirksamtes angepasst werden. [...]	Wird zur Kenntnis genommen. Die Planungsgrenze wurde entsprechend angepasst.
<b>15.2</b>	<b>Bezirksamt Wandsbek – MR 31 - Stadtgrün</b>	
15.2.1	[...] Beiliegend der Senatsbeschluss dieses Jahres, der zu einem 1:1- <b>Ausgleich bei Straßenbaumfällungen</b> im Rahmen von Tiefbaumaßnahmen verpflichtet. Die vorgelegte Planung erfüllt diese Verpflichtung nicht. MR 31 schlägt deshalb ein Planungsgespräch vor, um Möglichkeiten auszuloten, das Defizit auszugleichen. Der Hinweis im Erläuterungsbericht, dass Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der weiteren Planung abgestimmt werden, reicht nicht aus. Das Defizit von 25 Straßenbaumpflanzungen auszugleichen muss Bestandteil der Planung und <b>vor einer Schlussverschickung</b> geklärt sein. [...]	Die Planung wurde hinsichtlich der Baumbilanz optimiert. In der vorliegenden Planung müssen 11 Bäume mit einem Stammdurchmesser von < 25 cm gefällt werden. Weitere 2 Bäume mit einem Stammdurchmesser von ≥ 25 cm müssen gefällt werden. Bäume mit einem Stammdurchmesser von ≥ 50 cm können vollständig erhalten bleiben. Von den 11 zu entfernenden Bäumen mit geringem Stammdurchmesser können 5 derzeitige Straßenbäume umgepflanzt werden. Dazu können 7 weitere Neupflanzungen getätigt werden. Die Baumbilanz wird daher von - 26 auf - 1 verbessert. In Abstimmung mit dem Bezirk erfolgt ortsnahe eine weitere Ausgleichspflanzung, sodass eine ausgeglichene Baumbilanz angestrebt wird.
<b>15.3</b>	<b>Bezirksamt Wandsbek – MR 32 - Wasserwirtschaft</b>	
15.3.1	[...] Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich der Osterbek. Bei einer Grundinstandsetzung ist darauf zu achten, dass entsprechende <b>Maßnahmen zur Gewässergüteverbesserung</b> getroffen werden. Es ist, wo möglich, die Wasserqualität des der Gewässer zufließenden Wassers -und somit die Wasserqualität der Gewässer selber- zu verbessern.	Die Anmerkung wird berücksichtigt.
15.3.2	Anhand der Kfz-Bewegungen ist zu prüfen, wie das abzuleitende Niederschlagswasser gem. <b>DWA-102 zu reinigen</b> ist.	Die Anmerkung wird berücksichtigt.
15.3.3	Für die Reduzierung des hydraulischen Gewässerstress ist die Ableitung des Niederschlagswassers auf <b>10,0 l/(s*ha)</b> zu reduzieren.	Die Anmerkung wird berücksichtigt.



<p>15.3.4</p>	<p>Es sollte geprüft werden, ob für die <b>Zwischenspeicherung</b> die Nebenflächen genutzt werden können (siehe Zeichnung). Hierdurch könnte ein Teil des Niederschlagswassers vor Ort zur Versickerung gebracht werden. Auch wird die Verdunstung -und somit die Verbesserung des Microklimas- gefördert werden. [...]</p>  <p>Nördlich der Straße ist Graben vorhanden. Dort ist der RW-Zulauf oberirdisch des Container-Hauses. Dieser führt in die Mulde, welche in den Graben führt. Südlich ist Fläche vorhanden. Daran grenzt südlich ein Wall an. Das Modellieren einer Mulde sollte möglich sein.</p>	<p>Die Anmerkung wird berücksichtigt.</p>
---------------	---	---

<p><b>15.4</b></p>	<p><b>Bezirksamt Wandsbek – SL - Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</b></p>	
<p>15.4.1</p>	<p>[...] Grundsätzlich wird die Baumaßnahme zum Zweck der Busbeschleunigung und des Ausbaus der Geh- und Radwege (Verbesserung der Freizeitroute 11) ausdrücklich begrüßt. Die dargestellte Variantenprüfung ist nachvollziehbar. Die Straßenbegrenzungslinie des Bebauungsplans Bramfeld 41/ Farmsen-Berne 14 wird eingehalten. SL sieht in den Bereichen an denen sich <b>Gehweg und Radweg kreuzen Konfliktpotenzial</b>. Diese Bereiche wären ggf. durch einen Wechsel des Belags oder vergleichbare Maßnahmen zu kennzeichnen, um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.</p>	<p>Aus Richtung Osten kommend besteht für den vorhandenen Radweg derzeit keine Benutzungspflicht. Im Zuge der Maßnahme wird die Benutzungspflicht in Fahrtrichtung Westen bis zur Ellernreihe aufgehoben. Des Weiteren ist die Steilshooper Allee im Planungsbereich weitestgehend anbaufrei, sodass kein hohes Fußgängeraufkommen zu erwarten ist. Im Bereich des Zugangs zu Haus Nr 501 (Fördern &amp; Wohnen) ist eine ausreichende Sicht durch den Wegfall der Busbucht gegeben.</p>
<p>15.4.2</p>	<p>Negativ fällt der bislang ersatzlose <b>Verlust an Bäumen</b> auf, insbesondere da sich die Baumaßnahme im Schnittpunkt von 2. Grünem Ring und der Osterbek- Landschaftsachse befindet. Durch den Verlust von Grünvolumen</p>	<p>Die Planung wurde hinsichtlich der Baumbilanz optimiert. In der vorliegenden Planung müssen 11 Bäume mit einem Stammdurchmesser von &lt; 25 cm gefällt werden. Weitere 2 Bäume</p>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p>und die Zunahme von versiegelten Verkehrsflächen verstärkt sich damit insgesamt den unattraktiven Eindruck einer großflächigen Verkehrsanlage. Daher sollten <b>Ausgleichspflanzungen</b> vorgenommen werden. [...]</p>	<p>mit einem Stammdurchmesser von <math>\geq 25</math> cm müssen gefällt werden. Bäume mit einem Stammdurchmesser von <math>\geq 50</math> cm können vollständig erhalten bleiben. Von den 11 zu fällenden Bäumen mit geringem Stammdurchmesser können 5 derzeitige Straßenbäume umgepflanzt werden. Dazu können 7 weitere Neupflanzungen getätigt werden. Die Baumbilanz wird daher von - 26 auf - 1 verbessert. In Abstimmung mit dem Bezirk erfolgt ortsnah eine weitere Ausgleichspflanzung, sodass eine ausgeglichene Baumbilanz angestrebt wird.</p>
<b>15.5</b>	<b>Bezirksamt Wandsbek – VS - Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt</b>	
15.5.1	<p>[...] <u>Vorschriften</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG)</li><li>• Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG)</li><li>• Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)</li><li>• Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II.1.2-2 (LAGA TR Boden)</li></ul> <p><u>Hilfestellung für eine ordnungsgemäße Ausführung:</u> Informationen zum Abfallrecht <a href="http://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/">http://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/</a> Verwendung von Ersatzbaustoffen <a href="http://www.hamburg.de/contentblob/1029218/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf">http://www.hamburg.de/contentblob/1029218/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf</a> Informationen zum Bodenschutz und Altlasten <a href="http://www.hamburg.de/boden-altlasten/">http://www.hamburg.de/boden-altlasten/</a> <u>Hinweise</u> Es liegen keine Eintragungen und Informationen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
15.5.2	<p><u>Durchführung</u></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

<ul style="list-style-type: none"><li>• Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z.B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist</li><li>• innerhalb der Dienstzeit: FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.)</li><li>• außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE Tel. Nr.: 42840-2300 oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle unverzüglich zu benachrichtigen. (§1 HambBodSchG)</li><li>• Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV)</li><li>• Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches).</li><li>• In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne Verlagerung von Bodenmaterial zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV)</li><li>• Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist – sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft</li></ul>	
--	--

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p>Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter <a href="http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/">http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/</a>, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg").</p> <p>Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberböden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten. [...]</p>	
16	<b>Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB)</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
17	<b>Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) – S2</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
18	<b>Landesbetrieb Verkehr (LBV)</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
19	<b>Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) – 451/3</b>	
19.1	[...] der LIG begrüßt die geplante Maßnahme und hat <b>keine Bedenken</b> .	Wird zur Kenntnis genommen.
19.2	Gemäß Erläuterungsbericht überschreitet im westlichen Arm des Knotenpunktes der geplante Gehweg die südliche Straßenbegrenzungslinie gemäß Alkis. Die Realisierung der geplanten Maßnahme erfolgt jedoch innerhalb der Straßenbegrenzungslinien gem. den geltenden B-Plänen. <b>Grunderwerb ist daher nicht erforderlich</b> . Vielmehr bedarf es der Überweisung von Teilflächen in den unterschiedlichen Verwaltungsvermögen. Sollte wiedererwarten Grunderwerb von Privat erforderlich werden, bitte ich um zeitige Zusendung von Grunderwerbsaufträgen, da verspätet eingereichte Grunderwerbsaufträge zu erheblichen Verzögerungen bei der Realisierung von Maßnahmen führen können.	Wird zur Kenntnis genommen.
19.3	Die <b>Finanzierung</b> der Maßnahme erfolgt durch die Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über die Produktgruppe 269.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
19.4	Insofern keine weiteren Anmerkungen seitens des LIG / der FB. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

<b>20</b>	<b>Stadtreinigung Hamburg (SRH) – TS 2</b>	
20.1	[...] die Stadtreinigung Hamburg (SRH) [...] stimmt dem Projekt grundsätzlich zu.	Wird zur Kenntnis genommen.
20.2	Durch die Errichtung der „ <b>Protected Bike Lane</b> “ im südwestlichen Knotenbereich (Gesamtlänge ca. 53 m) entsteht bei Straßenreinigung und Winterdienst ein <b>Mehraufwand</b> , da die Protected Bike Lane separat gereinigt werden muss.	In der vorliegenden Planung wurde die Protected Bike Lane durch einen Kopenhagener Radweg ersetzt.
20.3	Im Kreuzungsbereich Haldesdorfer Straße / Steilshooper Allee hat die Protected Bike Lane <b>keinen Einfluss auf die Müllabfuhr</b> . [...]	Die Protected Bike Lane wurde durch einen Kopenhagener Radweg ersetzt, dieser hat ebenfalls keinen Einfluss auf die Müllabfuhr.
<b>21</b>	<b>SRH – Winterdienst</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
<b>22</b>	<b>Bezirksseniorenbeirat</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>
<b>23</b>	<b>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg</b>	
23.1	[...] Die Führung des Rad- und Fußverkehrs ist aus Sicht der Barrierefreiheit in der geplanten Form nicht sinnvoll und für Menschen mit Behinderung sogar gefährlich. Die <b>erzwungene Querung des Radweges</b> ist vor allem für Menschen mit einer Seheinschränkung, aber auch für andere mit großen Schwierigkeiten verbunden da der - hier bevorrechtigte - Radverkehr nicht ausreichend sicher wahrgenommen werden kann.	Die Schutzgitter werden entfernt, sodass die Querung des Radweges nicht mehr an zwei Stellen erzwungen wird. Durch den Versatz des Radweges in den nördlichen Nebenflächen hinter den Gehweg wird das Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr im Kreuzungsbereich verringert. Der Radweg muss daher durch den Fußverkehrs bei Überquerung der Straße nicht gekreuzt werden. Weiterhin ist die Aufmerksamkeit von Radfahrenden, welche die Steilshooper Allee queren wollen, durch die Änderung der Fahrtrichtung erhöht. Da die Steilshooper Allee in dem Planungsbereich und unmittelbar an den Planungsbereich angrenzend, weitestgehend anbaufrei ist, findet der Fußverkehr hauptsächlich zwischen den Bushaltestellen und der Haldesdorfer Straße statt.
23.2	Außerdem wird die Führung des allgemeinen <b>Fußwegeverkehrs durch die Haltestelle</b> zu Konflikten führen. Eine ähnliche Lösung gibt es bereits an der U-Bahn-Haltestelle Langenhorn Markt und sie hat sich dort absolut nicht	Der Wartebereich an der Haltestelle Langenhorn Markt umfasst eine Breite von ca. 3,15 m inkl. Bord. In der hier vorliegenden Planung beträgt die Breite des Wartebereiches an der Haltestelle in Richtung Westen inkl. Bord 4,33 m. Durch die zusätzliche Breite wird das

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	bewährt. Zumindest muss für die Möglichkeit gesorgt werden, dass zu Fuß gehende den Radweg sicher und bevorrechtigt queren können.	Konfliktpotential verringert. An der Haltestelle in Richtung Osten wurden die Schutzgitter entfernt, sodass die erzwungene Querung des Radweges aufgehoben wird.
<b>24</b>	<b>Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) – LSA</b>	
24.1	[...] Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen: - LSA-Knoten 1733 (Steilshooper Allee / Haldesdorfer Straße)	Wird zur Kenntnis genommen.
24.2	Der <b>Schaltschrank</b> wurde bereits mit dem letzten Umbau aus dem Gehwegbereich entfernt und nach innen an die <b>Straßenbegrenzungslinie versetzt</b> (aktueller Lageplan anbei). Die Schrankkombination befindet sich bereits in einem anderen Bereich und daher müsste ggf. die Gehwegplanung angepasst werden. In dem zur 1. Verschickung mitgeschickten Lageplan ist der Schaltschrank noch am alten Standort eingezeichnet.	Der Schaltschrank wurde im Bestandsplan entsprechend verschoben. Die Gehwegplanung ist davon nicht betroffen und muss nicht verändert werden.
24.3	Sofern Ihnen die Unterlagen der <b>Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht</b> (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
24.4	Die <b>Verlegung von Leerrohren</b> empfehlen wir dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungslauf) bedeuten würde.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
24.5	Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine <b>Verkehrinsel</b> planen oder umbauen, beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine <b>Mindestbreite von 1,60m</b> für die Verkehrinsel zu empfehlen.	Wird zur Kenntnis genommen.
24.6	Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die <b>Bauzwischenzustände</b> in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

24.7	Bei Umgestaltung der Nebenfläche bittet die Polizei die <b>LSA-Schaltschranke</b> durch einen passiven <b>Anfahrerschutz</b> zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.	Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
24.8	Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme ab Frühjahr 2023 umgesetzt werden soll. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen. Um Ihren Baubeginn nicht zu gefährden, benötigen wir <b>15 Wochen vor Baubeginn</b> alle angeordneten <b>verkehrstechnischen Unterlagen</b> sowie eine finanzielle Beauftragung. [...]	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
<b>25</b>	<b>HHVA – öffentliche Beleuchtung B1</b>	
25.1	[...] - Neustellen von fünf GM 4,0m mit Aufsatzleuchte. - Demontage von drei AM 7,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von einem AM 7,5m mit Ansatzleuchte. - Demontage von acht AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. - Neustellen von zehn AM 9,5m mit Ansatzleuchte. - Umstellen eines AM 9,5m, auswechseln der Langfeldleuchte gegen eine Anleuchte. - Tauschen von zwei weiteren Leuchten an AM 9,5m im Bereich der Baumaßnahme.	Die Anmerkungen werden berücksichtigt und wurden in die Planung eingearbeitet.
25.2	Hinweis zu den <b>Schutzabständen</b> : - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
<b>26</b>	<b>Handelskammer Hamburg – Infrastruktur</b>	<b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

27	Handwerkskammer Hamburg	Keine Stellungnahme eingegangen.
28	Hamburger Verkehrsverbund (HVV)	Keine Stellungnahme eingegangen.
29	Hochbahn	
29.1	[...] Geplantes 2. Aufmerksamkeitsfeld: An Mehrfachhaltestellen ist ein Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des 1. Haupthaltestellenmastes korrekt. Das geplante <b>2. Aufmerksamkeitsfeld</b> in der Mitte der Haltestelle ist hingegen zu <b>entfernen</b> , da die Abfolge der ankommenden / haltenden Busse (Solobus, Gelenkbus oder Großraumbus) in der Regel nicht gleich ist. Somit befindet sich auch die erste Tür des an zweiter Position haltenden Busses in der Regel nicht an der planerisch vorgesehenen Stelle. Damit ist das Feld sinnlos. Der <b>Aufmerksamkeitsstreifen parallel zum Bord</b> ist bei Mehrfachhaltestellen auf der gesamten Länge der Haltestelle einzuplanen (wie an der Haltestelle Richtung Osten).	Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Das zweite Aufmerksamkeitsfeld wurde entfernt. Der Leitstreifen wurde auf die gesamte Länge des Sonderbordes verlängert.
29.2	Schutzgitter: Wir bitten zu beachten, dass <b>Schutzgitter</b> gewählt werden sollten, an denen Fahrräder nur schlecht oder gar nicht angeschlossen oder angelehnt werden können.	Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Die Schutzgitter werden entfernt.
29.3	Haltestelle Fahrtrichtung Osten: Der <b>Fahrgastunterstand</b> ist mit der Rückwand in Flucht mit dem Schutzgitter einzuplanen. Gewisse Abstände müssen links und rechts davon zur Montage des Unterstands eingehalten werden (Bitte beachten Sie zu den genauen Maßen die Stellungnahme der Firma Wall).	Die Schutzgitter wurden entfernt, sodass bei der Montage keine Konflikte hierdurch entstehen können.
29.4	Die Detailplanung zur LSA mit <b>Bussondersignalen</b> bitten wir mit den Kollegen unter <a href="mailto:Lichtsignalanlagen@hochbahn.de">Lichtsignalanlagen@hochbahn.de</a> abzustimmen. [...]	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
30	P+R Betriebsgesellschaft mbH	
30.1	[...] Aus Sicht der P + R Betriebsgesellschaft mbH gibt es <b>keine Bedenken</b> bezüglich der Umgestaltung. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
31	Kraftverkehr GmbH (KVG)	Keine Stellungnahme eingegangen.



## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

32	Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein GmbH (VHH)	Keine Stellungnahme eingegangen.
33	Taxiverbände	Keine Stellungnahme eingegangen.
34	Autobahn GmbH NL Nord – A1	Keine Stellungnahme eingegangen.
35	ADFC Landesverband	
35.1	[...] Wir unterstützen die mit der Einrichtung der Busspur verbundene Förderung des ÖPNV.	Wird zur Kenntnis genommen.
35.2	Die Führung des Radverkehrs von West nach Ost über Protected Bike Lane finden wir gut. Die <b>Haltelinie</b> des Radverkehrs vor der LSA sollte <b>mind. 5 m</b> vorgezogen sein vor der des MIV. Das mindert die Gefahr von Tote-Winkel-Unfällen.	Die „Protected Bikelane“ wird aus unterhaltungstechnischen Gründen durch einen „Kopenhagener Radweg“ ersetzt. Die Haltelinie wird mind. 5 m vorgezogen.
35.3	Die <b>Protektionselemente</b> müssen auch bei Schneelage <b>gut erkennbar</b> sein, sollten also mit Baken oder Kunststoffpollern o. ä. versehen sein. Der Radverkehr sollte an der LSA einen Grünvorlauf bekommen.	Protektionselemente entfallen durch den „Kopenhagener Radweg“.
35.4	Die weitere Führung nach Ost führt über einen Radweg. Entgegen den Angaben im EB ist dieser nicht mehr benutzungspflichtig. Die Radweglösung <b>zwischen Gehweg und Fahrgast-Wartebereich</b> tragen wir mit. Die <b>Fußgängerschutzgitter</b> , die zur Abgrenzung im Plan gezeichnet sind, halten wir für <b>wichtig</b> . Sie sollten so gestaltet sein, dass zum Radweg hin keine Fahrräder angeschlossen werden können, die dann ggf. in den Radweg ragen. Wir regen an, den Radweg in <b>Asphaltbauweise</b> (rot) herzustellen, um ihn noch deutlicher abzuheben und um den Fahrkomfort zu erhöhen.	Die Schutzgitter werden entfernt. Durch die Polizei sowie durch das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg wurden hier Bedenken geäußert.  Aus bautechnischen und baumschutztechnischen Gründen wird der Radweg weiterhin in Pflasterbauweise geplant.
35.5	Da dieser Radweg nicht benutzungspflichtig ist, sollte die Furt von West nach Ost auch nicht suggerieren, dass der Radfahrende dort fahren <b>„muss“</b> . Korrekter wäre eine <b>Markierung als Weiche</b> .	Die Benutzungspflicht wird in Fahrtrichtung Westen bis zur Ellernreihe aufgehoben. In Fahrtrichtung Osten wird das Ende der Benutzungspflicht an der Einmündung durch das Vz 237 mit Zusatzzeichen 1012-31 verdeutlicht.
35.6	Von Steilshooper Allee West nach Haldesdorfer Straße sollte ein <b>"Grüner Pfeil für den Radverkehr"</b> das Rechtsabbiegen auch bei Rot erlauben. Dies ist auch ein Beitrag, die Wahrscheinlichkeit von gleichzeitigen Rechtsabbiegevorgängen von Rad- und Lkw-Verkehr zu verringern und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ergänzend muss die Haltelinie des	Die Haltelinie wird vorgezogen, sodass sie 5 m vor der des MIV liegt.  Die Errichtung eines „Grünen Pfeils für den Radverkehr“ wird im Zuge der Bearbeitung der LSA geprüft.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

	Radverkehrs - wie oben erwähnt - mind. 5 m vor der des MIV liegen, um auch aus Lkw gute Sichtverhältnisse zu unterstützen.	
35.7	Nach dem Abbiegen wird der Radverkehr auf der Haldesdorfer Straße im Radfahrstreifen geführt. Es besteht ein Risiko, dass <b>nach rechts abbiegender motorisierter Verkehr</b> den Radfahrstreifen durch seine Kurvenfahrt überfährt. Der Winkel, in dem die Haldesdorfer Straße einmündet, stellt hier eine besondere Gefahr dar, weil die Schleppkurve von LKW den Radfahrstreifen erreichen wird. Dies ist verboten und gefährlich. Daher sollte der Beginn des Radfahrstreifens in der Haldesdorfer Straße " <b>protected</b> " sein durch eine kleine Verkehrsinsel mit gut sichtbarer Bake oder Rundpoller. Ggf. müsste dann ergänzend die Haltelinie des Linksabbiegestreifens aus Haldesdorfer Straße noch etwas weiter nach Süd verschoben werden, um die Kurvenfahrt eines Lkw aus Steilshooper Straße West frei zu halten.	Der Kurvenradius wird aufgeweitet und die Haltelinie in der Haldesdorfer Straße nach Süden verschoben, sodass das Konfliktpotential minimiert wird. Die Schleppkurve erreicht den Radfahrstreifen somit nicht.
35.8	Die <b>Führung des Radverkehrs von Ost nach West</b> auf einem Radweg tragen wir mit. Zwar gibt es gewisse Nachteile gegenüber einer Führung auf der Fahrbahn. Aber da mit der gefundenen Lösung der Busverkehr weniger gestört wird und der Radverkehr in Richtung West den Vorteil hat, auch bei roter Fahrbahnampel weiterfahren zu können, sind Nachteile etwa. aufgewogen. Die <b>2,0 m Breite</b> des Radwegs sind <b>schmal</b> bemessen. Denn grundsätzlich sollte an möglichst vielen Stellen im Radverkehrsnetz das Überholen möglich sein. Aufgrund des durch die ÖPNV-Belange im Planungsbereich beengten Platzes, sind die 2,0 m Breite hier gerade noch akzeptabel. Im weiteren Verlauf der Steilshooper Allee (sowohl nach West als auch nach Ost) sollte der Radweg/Radfahrstreifen aber zukünftig deutlich breiter sein. Die Flächen dafür sind vorhanden und die Strecke erfüllt wichtige Funktionen im Radverkehrsnetz.	Wird zur Kenntnis genommen.
35.9	Die <b>Lage des Radwegs am äußersten Rand</b> des Straßenquerschnitts birgt Nachteile. Sie ist ungewöhnlich und wird von Fußgänger*innen und aussteigenden Fahrgästen evtl. nicht "verstanden". Wir schlagen vor, den Radweg vom Fußverkehrsbereich durch <b>Fußgängerschutzgitter</b> zu trennen und den Radweg durch <b>roten Asphalt</b> und mehr als der bislang geplanten	Aus bautechnischen und baumschutztechnischen Gründen wird der Radweg weiterhin in Pflasterbauweise geplant. Fußgängerschutzgitter können nicht aufgestellt werden. Da die Steilshooper Allee im Planungsbereich jedoch weitestgehend anbaufrei ist und der Hauptfußgängerstrom zwischen den

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	Fahradpiktogramme sehr deutlich als Sonderweg für den Radverkehr zu kennzeichnen (die Fahrradpiktogramme sollten flach und ohne störende "Hubbel" aufgetragen sein).	Bushaltestellen und der Haldesdorfer Straße stattfindet, wird das Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr durch die Verlegung an den äußersten Rand verringert. Der geradeausfahrende Radverkehr kann weitgehend ungehindert fahren. Für den Fußverkehr werden an geeigneten Stellen Querungen mittels taktiler Elemente eingerichtet.
35.10	Die Lage des Radwegs am Rand erzwingt außerdem für Fußverkehr im Längsverkehr das Queren des Radwegs. Wir schlagen vor, diese beiden <b>Querungsstellen durch die Fußgängerschutzgitter</b> und Fußgängerüberwege klar zu definieren und den Vorrang zu klären.	Die Steilshooper Allee ist im Planungsbereich weitestgehend anbaufrei, sodass querende Fußverkehre hauptsächlich im Knotenbereich stattfinden. Hier wird das Konfliktpotential durch die Lage des Radweges am äußeren Rand minimiert.
35.11	Eine besondere Gefahrenstelle stellt die <b>Grundstückzufahrt</b> bei 0+100 (Fördern und Wohnen) dar. Gerade die nun geplante weit abgesetzte Führung des Radverkehrs entspricht nicht mehr den üblichen Planungsstandards. Die Nebenflächen sollten als <b>Gehwegüberfahrt/Radwegüberfahrt</b> gestaltet sein. Dem ein- und ausfahrenden motorisierten Verkehr des Grundstücks muss baulich und optisch vermitteln werden, dass er in diesem Abschnitt zu Gast ist. Es sollten Stoppschilder aufgestellt werden. Grünschnitt muss zuverlässig so erfolgen, dass große Sichtfelder zwischen Radverkehr und ausfahrendem Fahrzeugverkehr gegeben sind.	Der Bereich wird in einer Höhe von 2,50 m freigeschnitten, sodass eine ausreichende Sichtbeziehungen zwischen MIV und Radverkehr gewährleistet wird.
35.12	<b>Direktes Linksabbiegen aus Haldesdorfer Straße</b> nach Steilshooper Allee West: Radverkehr kann sich zum direkten Linksabbiegen einordnen. Die Aufleitung auf der Nordseite der Steilshooper Allee sollte so breit sein, dass wartender Radverkehr Richtung Haldesdorfer Straße dem hinauffahrenden Radverkehr nicht komplett den Weg versperrt. <b>Fahradpiktogramme</b> im Linksabbiegestreifen könnten die rechtlich ohnehin gegebene Möglichkeit des direkten Linksabbiegens zusätzlich verdeutlichen.	Im Zuge der Maßnahme wird die Benutzungspflicht in Fahrtrichtung Westen bis zur Ellernreihe aufgehoben. Zudem ist sowohl bei dem direkten als auch bei dem indirektem Linksabbiegen der Halt an <u>einer</u> LSA erforderlich, sodass durch das indirekte Linksabbiegen voraussichtlich keine Reisezeitverluste entstehen. Die Breite der Aufleitung / Aufstellfläche ist daher ausreichend. Auf das Fahrradpiktogramm wird verzichtet.
35.13	<b>Fahrradbügel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Es gibt sowohl Richtung Farmsen/City als auch Richtung City-Nord viele Pendler*innen, die Fahrrad und Bus verknüpfen möchten. Benötigt werden deshalb zahlreiche sichere Fahrradabstellmöglichkeiten.</li></ul>	Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Es werden zusätzliche Fahrradbügel im Bereich der Haltestellen vorgesehen. Insgesamt werden 24 Fahrradbügel geplant, sodass 48 Fahrradstellplätze entstehen.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einige Fahrradbügel können im süd-östlichen Bereich des Knotens fahrbahnnah platziert werden. Ebenso auf der Nordseite der Steilshooper Allee in der Nebenfläche am östlichsten Ende der Busbucht. Evtl. lässt sich im südwestlichen Knotenbereich in der Nebenfläche eine Doppelstockanlage installieren. Auf jeden Fall müssen weitere Orte für Fahrradbügel gefunden werden, da diese Bushaltestellen auch zum Umstieg zwischen Rad und Bus genutzt werden sollen und andernfalls entweder dieser Bedarf nicht erfüllt wird oder Fahrräder in der Umgebung wild abgestellt werden. [...]</li> </ul>	
<b>36.1</b>	<b>Wall GmbH</b>	
36.1.1	<p>[...] FGU12248 Hst. Haldesdorfer Straße (Nord), Steilshooper Allee, Fahrtrichtung Berner Heerweg Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen <b>FGU mit Werbeträger</b> ein. 4000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe Dach/Bord ca. 1,50 m H-Mast/WT ca. 1,50 m Bitte den FGU Rückwand in Flucht mit Schutzgitter einplanen.</p>	<p>Aufgrund der Verschiebung der Fahrbahn in Richtung Süden aus Gründen des Baumschutzes, wurde die Breite der Wartefläche reduziert. Es ist daher ein FGU mit schmalen Seitenscheiben eingeplant. Als Ersatz ist ein Werbeträger in der östlich angrenzenden Grünfläche geplant.</p>
36.1.2	<p>FGU12249 Hst. Haldesdorfer Straße (Nord), Steilshooper Allee, Fahrtrichtung Bramfelder Chaussee Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen <b>FGU mit Werbeträger</b> ein. 4000 x 1550 mm mit 80er Seitenscheibe Dach/Bord ca. 1,50 m H-Mast/WT ca. 1,50 m</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt, es wurde ein FGU mit Werbeträger in der entsprechenden Größe eingeplant. Um eine ausreichende Durchgangsbreite von 2,50 m zu gewährleisten wurde der FGU im Gegensatz zu der Planung aus der ersten Verschickung leicht in Richtung Norden versetzt.</p>
36.1.3	<p>SIA zu FGU12462, Steilshooper Allee, Nähe HausNr. 501, Fahrtrichtung Bramfelder Chaussee In der Planung berücksichtigen Sie unsere derzeitiger SIA nicht (kein Standortvorschlag). Wir bitten daher von uns im Planausschnitt eingezeichneten <b>Ersatzstandort</b> (Alternativstandort) <b>für unsere SIA</b> zu berücksichtigen. [...]</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Der von Ihnen vorgeschlagene Ersatzstandort wurde in die Planung eingearbeitet. Dieser befindet sich gegenüberliegend auf der südlichen Fahrbahnseite bei Station 0+033.</p>
36.1.4	<p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von <b>70 cm tiefen Streifenfundamenten</b> (insbesondere <b>Leitungsfreiheit</b>). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger</p>	<p>Die Anmerkungen werden berücksichtigt.</p>

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

	Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden. [...]	
<b>36.2</b>	<b>Ströer Deutsche Städte Medien GmbH</b>	
36.2.1	[...] Die Firma Ströer ist nach der vorliegenden Planung durch die Versetzung einer <b>City-Light-Säule</b> von ihrer Maßnahme betroffen, Informationen zur Anlage entnehmen sie bitte dem beigefügten Dokument. Die geplante Versetzung bzw. der neue Standort ist für uns <b>in Ordnung</b> .	Wird zur Kenntnis genommen.
36.2.2	Bitte beachten Sie, dass wir aktuell eine <b>Vorlaufzeit von min. 12 Wochen</b> für die Versetzung von Werbeträgern haben.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>37.1</b>	<b>HWW und HSE</b>	
37.1.1	[...] <b>Für HWW:</b> In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. <b>Hausanschlussleitungen</b> sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.	Wird zur Kenntnis genommen.
37.1.2	Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den <b>gegenwärtigen Zustand</b> wieder.	Wird zur Kenntnis genommen.
37.1.3	Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <b>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</b> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): <ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</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</li></ul>	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p>und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</p> <ul style="list-style-type: none"><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> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610</p>	
37.1.4	Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.	Wird zur Kenntnis genommen.
37.1.5	In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine <b>Regulierung der Straßenkappen</b> nötig.	Die Anmerkungen werden berücksichtigt.
37.1.6	Unsere Leitung liegt in der <b>Nähe des Bordsteins</b> (< 30cm). Wenn Sie eine Verschiebung des Bordsteins planen, prüfen Sie bitte vorher, ob Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen.	Die Anmerkungen werden berücksichtigt.
37.1.7	[...] 1. Konfliktpunkt (siehe Planauszug) In der Steilshooper Allee 519 (geg. Haldesdorfer Str.) befindet sich ein <b>Schieberkreuz</b> . Bei mind. einer dieser Armaturen sehen wir die Gefahr eines möglichen <b>Konfliktes mit dem Gestänge und der Bordsteinkante</b> . Bitte berücksichtigen Sie in Ihrer Planung das die Armaturen von großer Bedeutung sind, nicht verschoben werden können und jederzeit zugänglich sein müssen.	Die Anmerkungen werden berücksichtigt.
37.1.8	2. Konfliktpunkt (siehe Planauszug) Hier befindet sich ein <b>Unterflurhydrant</b> . Sollte sich dieser später im Bereich des Bordstein oder der Busspur befinden, erwägen wir den <b>Ausbau der Armatur</b> .	Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
37.1.9	Allgemeines: <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Straßenkappen</b> (alte) sind im Zuge des Straßenbaues durch neue zu ersetzen &gt; Vorlaufzeit Materialbestellung &gt; 2-3 Wochen</li><li>- Evtl. Regulierungsarbeiten sowie anfallende Instandsetzungen führen wir gerne im Zuge der Baumaßnahme mit einem <b>Vorlauf von 2</b></li></ul>	Wird zur Kenntnis genommen.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p><b>Wochen</b> aus.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bei Veränderung des Straßenverlaufes ist darauf zu achten, dass sich unsere Armaturen anschließend nicht im Bordsteinbereich befinden bzw. mit diesem kollidieren. Evtl. Regulierungsarbeiten sowie anfallende Instandsetzungen führen gerne im Zuge der Baumaßnahme mit einem Vorlauf von 2 Wochen aus.</li></ul>	
37.1.10	<p>[...] <b>Für HSE:</b> Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem <b>Merkblatt Allgemeine Auflagen</b> für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
37.1.11	<p>Im Bereich des <b>HSE- Betriebsschachts</b> D17,09; R15.05 (RW- Siel DN1000) ist ein <b>Bordstein</b> geplant. Der HSE- Schacht kann auf Grund der Haltungslängen nicht aufgehoben werden und ist für die Unterhaltung des RW- Sieles DN1000 aus betrieblicher Sicht weiterhin erforderlich. Wir bitten von daher dies in Ihrer Planung zu berücksichtigen und eine Lösung für diesen Konfliktpunkt vorzusehen.</p>	Die Anmerkungen werden berücksichtigt. Die Straßenführung wurde leicht in Richtung Süden verschoben. Dadurch entfällt der Konfliktpunkt zwischen Bordstein und Schacht in diesem Bereich.
37.1.12	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li><li>- Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen 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 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</li><li>- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li><li>- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen</li></ul>	Wird zur Kenntnis genommen.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	<p>entfernt.</p> <ul style="list-style-type: none"><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 anzupassen.</li><li>- 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.</li></ul>	
37.1.13	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern. [...]</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
37.1.14	<p>[...] Allgemeines:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ausgleichsschichten sind im Zuge der Schachtrahmenerneuerung mit zu regulieren.</li><li>- Standartabdeckungen sind im Zuge des Straßenbaues durch neue zu ersetzen (ausgenommen Vario, Buda).</li><li>- Das Altmaterial (Schrott) ist dem Eigentümer (Hamburg Wasser) zurückzugeben.</li><li>- Vorlaufzeit Schrottabholung &gt; 1-2 Wochen (ggf. stellen wir auch einen</li></ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>



## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

	Schrottcontainer) - Vorlaufzeit Materialbestellung > 2-3 Wochen	
37.1.15	Nachabnahme: Vor Beendigung der Straßenbaumaßnahme bitten wir sie den Netzbetrieb Nord zu informieren, sodass eine <b>Abnahme unserer Anlagen</b> durchgeführt werden kann. Die Anlagen sind ordnungsgemäß - gereinigt zu übergeben. Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Bez. Nord Tel: 7888 -33210 / -33211 /-33213 [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>37.2</b>	<b>LWLcom GmbH</b>	
37.2.1	[...] In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. <b>nicht betroffen</b> . [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>37.3</b>	<b>ImmoMediaNet GmbH &amp; Co. KG</b>	
37.3.1	[...] In dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit <b>keine Erdleitungen</b> von uns verlegt. [...]	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>37.4</b>	<b>Pledoc GmbH</b>	
37.4.1	[...] wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen 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><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></ul>	Wird zur Kenntnis genommen.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

	<ul style="list-style-type: none"><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 PLEdoc GmbH)</li></ul>	
	Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. [...]	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
<b>37.5</b>	<b>Gasnetz Hamburg</b>	
37.5.1	[...] Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Genauer betreiben wir in der nordöstlichen Nebenfläche eine Niederdruck-Versorgungsleitung mit einer Überdeckung von ca. 0,8 Es ist Ihnen nicht gestattet, Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlage ohne Genehmigung durchzuführen. Wir bitten Sie, Annäherungen mit uns abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
37.5.2	Wenn Sie vorhaben, Material zu lagern oder Baustraßen im Bereich der Versorgungsanlage planen, dann stimmen Sie dies bitte mit uns ab. Schlagen Sie uns hierfür wirksame Maßnahmen vor und setzen diese um. Dies hat zum Ziel, unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht zu gefährden und nicht negativ zu beeinflussen. Damit wir den geplanten Bau prüfen können: Schicken Sie uns bitte die dazugehörigen Pläne mit den detaillierten Informationen zum Projekt (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
37.5.3	Anhand der beigegeführten Pläne gehen wir derzeit nicht von einem Konflikt unserer Leitung mit ihrer Maßnahme aus.	Wird zur Kenntnis genommen.
37.5.4	Zusätzliche Hinweise:	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldesdorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

	Bitte informieren Sie uns über den Fortgang Ihres Verfahrens. Uns ist besonders wichtig, Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen zu erhalten. Bitte denken Sie daran, dass Ihre zuständigen Bauunternehmen die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung anfordern. Dies sollte spätestens 10 Tage vor Baubeginn passieren. Die Unterlagen stellen wir Ihnen nach einer Anfrage über unsere Homepage zur Verfügung: <a href="http://www.gasnetz-hamburg.de">www.gasnetz-hamburg.de</a> [...]	
<b>37.6</b>	<b>Stromnetz Hamburg</b>	
37.6.1	Vielen Dank für die Vorstellung Ihres geplanten Bauvorhabens. Aktuelle Leitungspläne der Stromnetz Hamburg GmbH gehören zu jeder Tiefbaumaßnahme vor Ort. Sofern noch nicht vorhanden, fordern Sie aktuelle Planunterlagen für Ihr Bauvorhaben unter <a href="mailto:leitungsauskunft@stromnetz-hamburg.de">leitungsauskunft@stromnetz-hamburg.de</a> an.	Im Zuge der Planungsphase wurden bereits zwei Leitungsanfragen durchgeführt. Während der Ausführungsphase werden aktuelle Planunterlagen angefordert.
37.6.2	Die Richtlinien zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH sind bei der Durchführung des Bauvorhabens zu beachten.	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
37.6.3	In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant. Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme weitere Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen prüfen. Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: <a href="mailto:Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de">Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de</a>	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
37.6.4	Wir möchten Sie außerdem darüber informieren, dass der Bereich Ihres geplanten Bauvorhabens von zwei Hochspannungsfreileitung (Ltg. 24&25) überspannt wird. Beachten Sie daher unbedingt die beigefügten "Richtlinie für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen im Hamburger Raum - Stromnetz Hamburg GmbH". Eine Abstimmung mit Detailplänen für den Mast 137 der Freileitungen 24&25 ist zwingend erforderlich. [...]	Eine Abstimmung bzgl. des Mastes Nr. 137 ist bereits erfolgt. Es bestehen seitens des Stromnetzes Hamburg keine Bedenken in Bezug auf die Maßnahme.

## ABWÄGUNGSVERMERK

13360 – MB26 Hst. Haldedorfer Straße und Knoten 1733

Anlage 3

<b>37.7</b>	<b>Deutsche Telekom Technik GmbH</b>	
37.7.1	[...]im Bereich der Haldedorfer Straße befindet sich eine Leitung der Telekom (s.Anlage). Diese kann beim Neuverlegen des Bordsteins im Wege sein und müsste dann ggf. tiefer verlegt werden. [...]	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.