

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

## 2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
1	<b>BIS VD 51</b>	
1.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
2	<b>BIS VD 52 inkl. PK 38</b>	
2.1	(...)	
	<b>1. Vorbemerkung</b>	
	Der Bereich um den U-Bahnhof Farmsen befindet sich in der Überplanung durch den LSBG. In einem ersten Schritt wurden Überliegerplätze am Bramfelder Weg/ Am Luisenhof geplant und durch VD 52 angeordnet. Für den Abschnitt zwischen August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof bis zum Berner Heerweg/ Rahlsteder Weg wurden in einem mehrjährigen Partizipationsverfahren die Belange der Anwohner, Gewerbetreibenden und Interessierten erfasst und nach Möglichkeit in die Planung eingefügt. Zu der hierzu vorgelegten verkehrstechnischen Planung (Kenntnisnahmeverschickung) wurde durch die Straßenverkehrsbehörden am 31.08.2023 schriftlich Stellung genommen vor. Am 24.10.2023 wurde dem PK 38 und der VD 52 die überarbeitete Planung im Rahmen der 1. Verschickung vorgestellt. Dieser wurde durch die Straßenverkehrsbehörden auf Rechtskonformität und Verkehrssicherheit überprüft.	
	<b>2. Stellungnahme</b>	
	<b>2.1 Allgemeine Hinweise</b>	
	Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Übermittlung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von VD 52 angeordnet. Gegebenenfalls sind zukünftige Detailänderungen im Signallageplan der verkehrstechnischen Unterlage bindend und gegenüber den Plänen zur Schlussverschickung priorisiert. Belange der Wegweisung werden von VD 51 gesondert bearbeitet. Veränderte Standorte für Werbetafeln müssen VD 52 (Bauleitplanung) rechtzeitig zur Zustimmung vorgelegt werden.	

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Die vorgelegte Planung des ZOB Farmsen enthält eine Reihe positivere Entwicklungen und wurde in mehreren Punkten, welche in der Stellungnahme der VD 52 aufgeführt worden waren, überarbeitet und angepasst. Der ZOB Farmsen ist ein zentraler Umsteigebahnhof, bei dem laut Erläuterungsbericht werktags rund 52.000 Fahrgäste aus der U-Bahn in die dort verkehrenden Busse und umgekehrt umsteigen. Die zurückzulegenden Wege sind hierbei kurzgehalten und die zur Verfügung stehenden Nebenflächen in hochbelasteten Bereichen optimiert worden.</p> <p><b>2.2 Besondere Hinweise</b></p> <p>Insbesondere durch die Erweiterung der Nebenflächen wurden Engstellen und Konfliktbereiche gerade im nördlichen Teil der Planung unter Beibehaltung eines Zweirichtungsradweges verbessert.</p> <p><b>a) Erweiterung der Nebenflächen</b></p> <p>Die Erweiterung der Nebenflächen wurde durch Herausnahme der Einbauten im Mittelstreifen (Fußgängerschutzgitter/ ÖB-Masten) erzielt.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden sehen in diesem planerischen Detail eine konkrete Gefährdung der Verkehrssicherheit mit weitreichenden Auswirkungen, welche den positiven Nutzen einer Erweiterung der Flächenverfügbarkeit der Nebenflächen nicht rechtfertigt.</p> <p>Die Anordnung des Fußgängerschutzgitters erfolgte im Bestand im Bereich des Brückenbauwerkes bis in den Knotenbereich August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof (Knoten 665) hinein.</p> <p>In Bereichen eines stark verdichteten Angebotes öffentlicher Nahverkehrsmittel ist die Gefahr ungefilterter Fußgängerquerungen erfahrungsgemäß besonders hoch und führt aufgrund der zeitlichen Eile der Fahrgäste zu schweren und zum Teil tödlichen Verkehrsunfällen beim Kreuzen der Fahrbahnen.</p> <p>Das Fehlen einer nahegelegenen direkten Fußgängerquerung im Höhe des Bahnhofvorplatzes vom nördlichen auf den südlichen Bereich unterstützt dieses unfallträchtige Verhalten in besonderem Maße.</p> <p>Das Planungsgebiet zeichnet sich zudem durch eine Vielzahl unterschiedlicher Ziele auf beiden Seiten (Einzelhandel, Bildungsinstitut, Geldinstitut, Gastronomie, Einkaufszentrum etc.) aus. Im weiteren Verlauf der August-Krogmann-Straße wurde daher die Nebenfahrbahn durch Schutzzäune abgegrenzt, so dass auch hier ein ungesichertes Queren unterbunden werden konnte.</p>	



Abwägung	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung
<p>Die Planung wurde so angepasst, dass durch das Aufstellen von Fußgängerschutzgittern westlich des Bahndamms die Gefahr des widerrechtlichen Querens der Fahrbahn durch Fußgänger deutlich reduziert wird.</p> <p>Die Planung wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Hier wird dem Wunsch aus dem Partizipationsverfahren nachgekommen, um dem Falschfahren vorzubeugen. Des Weiteren wird mit dem Zweirichtungsradweg eine zentrale Schulwegverbindung gestärkt. Gemäß Abstimmung mit VD52 und PK38 wird zur Verbesserung der Sicherheit eine Mittellinie zur Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehrs auf dem Radweg ergänzt sowie eine wegweisende Beschilderung am Fußgängerüberweg nord-östlich der U-Bahnbrücke aufgestellt. Das Design dieser Beschilderung befindet sich in Abstimmung und wird in der Ausführungsplanung dem aktuellen Stand entsprechend zur Umsetzung gebracht.</p>	<p>Aufgrund der Vielzahl von Verkehrsunfällen durch wendende Fahrzeugführer unter dem, noch ungeschützten Bereich des Brückenbauwerkes, wurde nachträglich der Einbau von Sichtzeichen mit Reflektoren (sog. Bischofsmützen) bis zur Fußgängerlichtzeichenanlage (Bahnhofsausgang) angeordnet. Gerade im westlichen Bereich, zwischen den zusammenhängenden Lichtzeichenanlagen des Knoten 665 ist eine anordnungsfähige Planung nur in Zusammenhang mit einem Mittelstreifen und Schutzgitter möglich. Die planerische Herstellung eines 30 cm breiten Mittelstreifens im Planungsgebiet unterbindet verbotswidriges Wenden, stellen jedoch gleichzeitige eine zusätzliche Gefahrenquelle dar. Die geplante, bauliche Mittelbegrenzung erzeugt dabei die trügerische Sicherheit einer Art „Aufstellfläche“ und lädt zum ungesicherten Querens eines Straßenteils mit einer täglichen Belastung von ca. 26.000-37.000 Kraftfahrzeugen und einem Schwerlastanteil von 5% ein. Zudem stellt sie durch Ihre Ausgestaltung eine mögliche „Stolperfalle“ und damit ein zusätzliches Unfallrisiko für alle Beteiligten dar. Der Beginn dieser protektiven Mittelbegrenzung muss zudem an ihrem Beginn deutlich für den Kraftfahrzeugverkehr erkennbar sein, da sich sonst weitere Unfallrisiken ergeben. Der aktuellen, diesbezüglichen planerischen Lösung kann seitens der Straßenverkehrsbehörden nicht zugestimmt werden. Dies ungeachtet wird zur weiteren Planung nachfolgend Stellung genommen.</p> <p><b>b) Zweirichtungsradweg</b></p> <p>Grundsätzlich sehen die Straßenverkehrsbehörden die Planung von Zweirichtungsradwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Anbindung, bedingte Verträglichkeit, hoher Flächenbedarf etc.) weiterhin kritisch. Diese Planung einer solchen Verkehrsführung ist nur anzuwenden, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies zwingend erfordern. Die ERA führt hierzu aus: „Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen daher nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden.“</p>



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><b>c) Ausgestaltung Nebenflächen</b></p> <p>Die Planung der sogenannten „Aufmerksamkeitsstreifen“ wurde nach Kenntnisstand der Straßenverkehrsbehörden in Hamburg noch nicht einheitlich abgestimmt. Die Pflasterung ist eine straßenbauliche Maßnahme der Gestaltung von Flächen, welche in Ihrer Ausführung sicherheitsrelevante Auswirkungen hat. Daher ist eine Zustimmung zu dieser Pflasterung durch die Straßenverkehrsbehörden erforderlich. Diese steht unter dem Vorbehalt einer einheitlichen Abstimmung und kann keine „Insellösung“ für den Bereich des ZOB Farmsen sein. Zudem bei einer Planung ohne Zweirichtungsradweg aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden keine Aufmerksamkeitspflasterung zwischen Haltestellen- und Gehwegbereich erforderlich. Eine Querung über einen baulichen Radweg stellt eine verkehrsübliche Situation ohne besonderen Regelungsbedarf dar.</p> <p>Die Ausgestaltung der baulichen Radwege in einem dunkelgrauen/ anthrazitfarbenen Ton, welcher sich kontrastreich vom Gehweg abheben soll. Dies entspricht nicht der Hamburgweiten, baulichen Herstellung von baulichen Radwegen und findet keine Zustimmung.</p> <p><b>2.3 Verkehrstechnischer Lageplan</b></p> <p>Durch den Wegfall der Bushaltestelle August-Krogmann-Straße (Nord) verändert sich das Fußgängeraufkommen unterhalb der Brücke. Durch den Wegfall wartender Fahrgäste entspannen sich Konflikte zwischen wartenden, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden unter der Brücke. Der Platzbedarf wurde diesem Umstand entsprechend großzügig angepasst. Der Gehwegbereich am östlichen Brückenbauwerk (Richtung Vorplatz) muss grundsätzlich frei von Einbauten (längliches Element im Lageplan) sein, so dass die Sicht- und Wegebeziehung an dieser Stelle sichergestellt wird.</p> <p>Der grundsätzlichen Überlegung, die Furten im Zweirichtungsverkehr für Radfahrende freizugeben, kann zumindest im Bereich August-Krogmann-Straße/ Am Luisenhof und an der Lichtzeichenanlage in Höhe des U-Bahneingangs Ost gefolgt werden. Diese Freigabe unterstützt den Charakter des Bahnhofumfeldes. Fahrgäste können so auf der Anreise die jeweils günstig gelegene Radabstellanlage nutzen und auf dem Rückweg eine gegenläufige Radfurt für das Erreichen der richtigen Straßenseite für die Abreise nutzen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass Radfahrende zum Erreichen der Fahrradabstellanlagen in jedem Fall ihr Fahrrad schieben müssen, wenn sich die Abstellanlage nicht unmittelbar an einem Radweg befindet.</p>	<p>An querenden Überfahrten wird zudem ein Rampenstein gem. ReStra vorgesehen.</p> <p>Die optische Abgrenzung zu niveaugleichen Radwegen erfolgt durch die Verwendung von unterschiedlich gefärbtem, kontrastreichen Pflaster: Gehwege in hell- bzw. warmgrau, Radwege rötlich</p> <p>Als taktil erfassbare Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg dient standardmäßig ein 25 cm breiter Begrenzungsstreifen aus einem weißen Beton-Noppenstein. Entlang beengter Bereiche (z. B. an Bushaltestellen, Kreuzungsbereich August-Krogmann-Straße Ecke Am Luisenhof) erfolgt die Ausbildung eines Begrenzungs- und Leitstreifens durch die standardmäßigen Rippen- und Noppenplatten in Form eines 50 cm breiten Doppelstreifens.</p> <p>Gemäß HVV-Leitfaden ist zwischen Haltestellenbereich und niveaugleichem Radweg eine <u>taktil</u> und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzung erforderlich.</p> <p>Die Radwege werden mit entsprechender Rotfärbung (statt anthrazit) eingeplant.</p> <p>Der genannte Gehwegbereich wird frei von Einbauten gehalten. Bei dem länglichen Element im Lageplan handelt es sich um eine Entwässerungsrinne. Das Symbol wurde in der Legende zum besseren Verständnis ergänzt.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

<b>Nr.</b>	<b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	<b>Abwägung</b>
	<p>Die Aufstellfläche für den Fußverkehr im Bereich der Lichtzeichenanlage vor dem Bahnhofsausgang August-Krogmann-Straße (Nord) und die der Querung vom Vorplatz in Richtung Am Luisenhof sind knapp bemessen.</p> <p>Durch die Nähe zur U-Bahn und diversen Haltestellenbereichen im Umfeld ist mit einem hohen Aufkommen an zu Fuß Gehenden zu rechnen. Dies muss gerade im Bereich von Lichtzeichenanlagen berücksichtigt werden, da hier eine starke Frequentierung durch den Fußverkehr herrscht und durch den angrenzenden Zweirichtungsradweg nur eingeschränkte Möglichkeiten für zu Fuß Gehende vorhanden sind, sich aufzustellen bzw. auszuweichen.</p> <p>Es befindet sich in diesen Bereichen planerische Elemente (Modul Baumpflanzung). Es muss zwingend vermieden werden, Fußgängeraufstellflächen durch raumgreifende Einbauten, z. B. Sitzmobiliar, unbefestigte Bereiche oder ähnliches einzuengen.</p> <p>Der Gehwegbereich August-Krogmann-Straße 15 (Supermarkt) wird in Richtung Osten bis hinter das Brückenbauwerk durch die Wartebereiche der Bushaltestellen geführt. Einbauten, wie Fahrgastunterstände, Sitzmobiliar und Baumpflanzungen engen diese Bereich ein, oder verlangen vom zu Fuß Gehenden ein Ausweichen. Hier muss eine durchgehend erkennbare Gehwegfläche hergestellt werden, da sonst ein Ausweichen auf den innenliegenden, baulichen Radweg zu unfallträchtigen Konflikten führen wird, oder zu Fuß Gehende grundsätzlich auf dem Radweg laufen, da der Bereich der Bushaltestelle keine übliche Gehwegfläche darstellt und die Akzeptanz zur Nutzung sinkt.</p> <p>Im Bereich der Zufahrt zum Parkplatz August-Krogmann-Straße 15 dürfen wartende Busse nicht die Sicht auf zu Fuß Gehende und Radfahrende einschränken</p> <p>Die Abstellflächen für E-Scooter befinden sich regelhaft angrenzend an Radwegen. Hier muss sichergestellt werden, dass es ausgeschlossen ist, dass sich umgestürzte -Scooter auf die sichere Nutzung des baulichen Radweges auswirken.</p> <p>Die Beschilderung eines Stellplatzes mit dem Verkehrszeichen „Kiss&amp;Ride“ kann von der Straßenverkehrsbehörde nicht angeordnet werden, da dieses Zeichen nicht Bestandteil des Verkehrszeichenkataloges ist. Hierzu muss eine Ausnahmegenehmigung von der Obersten Straßenverkehrsbehörde BIS/A43 eingeholt werden.</p> <p>Die Markierung im Bereich der Taxiplätze auf der Südseite der Planung in Höhe des Supermarktes bedingt, dass Taxen diese Stellplätze zwar erreichen, sie aber erst am Ende der Bushaltestelle über die Ausfahrt wieder verlassen können. Die Markierung VZ 295 verhindert das vorherige Ausfahren.</p>	<p>Die Aufstellfläche ist limitiert durch den angrenzenden Radweg, verfügt jedoch mit mindestens 2.5m Tiefe über ausreichend Aufstellfläche bzw. Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer.</p> <p>Die Baumscheiben in Fußgängerbereichen sind grundsätzlich begehbar geplant (Baumrost) und nicht als raumgreifend anzusehen.</p> <p>Die Sitzbank an der Bushaltestelle südöstlich der Brücke wurde entfernt. Auf einen FGU sowie Einbauten wird zugunsten einer freien Gehwegfläche verzichtet.</p> <p>Die Busse halten hier nur zum Ein-/Aussteigen der Fahrgäste kurz an.</p> <p>Die Vorgaben der BVM für Abstellanlagen für E-Scooter wurden hier berücksichtigt.</p> <p>Der Stellplatz wird als eingeschränktes Halteverbot (VZ 286) mit zeitlicher Beschränkung (z.B. Werktags 7-22 Uhr) ausgeschildert.</p> <p>Die Markierung wird in Abstimmung mit der VD ggf. angepasst.</p>



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Busse können zusätzlich bei einer Belegung der Stellplätze ihre Position in der Bushaltestelle nicht komfortabel anfahren. Die Zufahrt auf das Gelände August-Krogmann-Straße 2 darf auf dem Zweirichtungsradweg nicht mit Richtungspfeilen markiert werden. Es müssen an den Zufahrten entsprechende Verkehrszeichen aufgestellt werden.</p> <p><b>2.3.1 Knotenplanung Berner Heerweg/ August-Krogmann-Straße/ Rahlstedter Weg</b> In der Planung werden Radfahrende auf dem Zweirichtungsradweg am Knoten August-Krogmann-Straße/ Berner Heerweg mit einem R-Signal aufgehalten und, durch einen Richtungspfeil verpflichtend geradeaus, über die gegenläufige Radfahrfurt geführt. Das signalisierte Einordnen auf den Berner Heerweg in Richtung Süden ist aus dieser Position nicht möglich. Diese Wegebeziehung wird daher erwartungsgemäß regelwidrig durch rechts abbiegende Radfahrende bei freigegebener Nord-Süd Fußgängerfurt in Anspruch genommen werden. Hierdurch entstehen unfallträchtige Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Radfahrende mit Ziel Rahlstedter Weg erhalten aus dieser Position ebenfalls keine regelkonforme Möglichkeit den Knoten fahrend zu überqueren und im Rahlstedter Weg auf der Südseite zu fahren. Die Gegenläufigkeit und fehlende Möglichkeit einer Süd Querung über den Knoten führt dazu, dass Radfahrenden im weiteren Verlauf der Straße Rahlstedter Weg den vorhanden baulichen Radweg regelwidrig in Gegenrichtung befahren. Eine Fortführung der Gegenläufigkeit in diesem Bereich ist planerisch jedoch nicht vorgesehen. Die Wegebeziehung August-Krogmann-Straße in Richtung Rahlstedter Weg ist eine intensiv genutzte Fahrtrichtung für Radfahrende. Es schließen sich hier Wohngebiete, der vielgenutzte Grünzug Berner Au und die Stadtteile Tonndorf und Rahlstedt an. Eine gegenläufige Führung über den Knoten erschließt lediglich die Fahrtrichtung Berner Heerweg (Nord), welcher eine geringe Anzahl möglicher Ziele erkennen lässt. Alle übrigen Fahrtwege lassen sich nicht regelkonform erreichen. Grundsätzlich ist der Zweirichtungsradweg in dieser Planung nicht verkehrssicher und regelkonform an den Knoten angebunden. Er kann daher in dieser Form keine Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörden erfahren.</p>	<p>Dies wurde berücksichtigt und im Lageplan angepasst.</p> <p>Durch das Aufstellen einer wegweisenden Beschilderung auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße werden die Radfahrenden auf die sichere Querung (östlich der U-Bahnbrücke) geleitet, um Ziele im Rahlstedter Weg und im Berner Heerweg (Süd) zu erreichen. Das Design dieser Beschilderung befindet sich in Abstimmung und wird in der Ausführungsplanung dem aktuellen Stand entsprechend zur Umsetzung gebracht.</p> <p>Die Markierungspfeile und das LSA-Radsignal mit Pfeil geradeaus wirken dem möglichen rechtswidrigen Verhalten der Radfahrenden entgegen.</p> <p>Die Anzahl der derzeitigen Falschfahrer weist auf die Notwendigkeit der Erschließung dieser Fahrtbeziehung hin (Schulwegverbindung). Die übrigen Ziele werden über die Querung östlich der U-Bahnbrücke erreicht. Die Planung wurde durch Beschilderung, Wegweisung, Markierung ergänzt, so dass die Verkehrssicherheit gegeben ist und eine Anordnung erfolgen kann.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<b>3. Schlussbemerkung</b>	Die Anmerkung ist inhaltlich bekannt und wird erneut zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Entwurf entspricht einer nach Abwägung aller berechtigten Belange verkehrssicheren Planung.
	Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung erfordert zu jederzeit die Abwägung aller Belange und insbesondere auch der Betrachtung der Verhältnismäßigkeit (Geeignetheit und Erforderlichkeit). Die Einhaltung planerischer Zielwerte und aufwändiger Beteiligungsverfahren darf dabei nie zu Lasten einer verkehrssicheren Planung ausfallen. (...)	
<b>3</b>	<b>BIS F02</b>	
3.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-
<b>4</b>	<b>BIS F042</b>	
4.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-
<b>5</b>	<b>BIS PK43</b>	
5.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben. (Siehe Nr. 2)	
<b>6</b>	<b>BUKEA W1</b>	
6.1	(...) <b>BUKEA/W13</b> Bei einer Grundinstandsetzung der Straße bzw. Neuregelung der Entwässerung ist regelhaft auch die Entwässerung (Reinigung und Rückhalt) zu prüfen. Belastetes Niederschlagswasser ist vor der Einleitung in ein Gewässer gemäß § 57 (1) WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob ein Rückhalt des Straßenabwassers zum Schutz des Gewässers erforderlich ist. Die Planungen sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen. Falls bereits Planungen zur Behandlung und Reinigung des Regenwassers vorliegen, sollten diese auch in der Verschickung dargestellt werden. (...)	Die Reinigung und der Rückhalt des Niederschlagswassers findet außerhalb des Planungsgebietes statt.  Dies wurde im Erläuterungsbericht ergänzt.
<b>7</b>	<b>BUKEA W2</b>	
7.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
8	<b>BUKEA N1</b>	
8.1	<p>(...) Für die Prüfung der Planung benötige ich nähere Angaben zu den geplanten Fällarbeiten wie das Alter, die Baumarten und der Zustand der Bäume im Vorhabenbereich. Ich möchte Sie bitten mir die diese Angaben zukommen zu lassen, z.B. in Form des laut Erläuterungsbericht vorliegenden Baumgutachtens, welches durch N1 begrüßt wird.</p> <p>Grundsätzlich sind Fällungen etablierter Straßenbäume der 2. Reifungsphase (40a +) unbedingt zu vermeiden und Alternativen zu prüfen. Der Verlust von großkronigen Bäumen, die sich an den jetzigen Standorten bewährt haben, stellt insbesondere für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Klima und Luft sowie für das Landschaftsbild erhebliche, nicht unmittelbar durch Nachpflanzung kleiner Bäume ausgleichbare Eingriffe dar.</p> <p>Die Neupflanzung von 44 Bäumen wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Im Landschaftsprogramm ist im Planungsbereich ein „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dargestellt. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Erhöhung des Grünvolumens im Rahmen grünplanerischer Maßnahmen und Erhöhung der Vegetationsmasse zu prüfen, z.B. durch eine Gestaltung der Straßenbegleitgrünstreifen, welche keine Baumscheiben sind, mittels ökologisch wertvollen Ansaaten, welche Lebensraum bzw. Nahrungsquelle für heimische Fauna darstellen.</p> <p>Die in der Planzeichnung dargestellte Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Grünanlage im Umfang einer 52 qm großen Rasenfläche und eines Baums kann aus Sicht der Gartendenkmalpflege, vor dem Hintergrund der Nachpflanzung des betroffenen Baum und der Zustimmung von Herr Bartsch/ Denkmalschutzamt, hingenommen werden. (...)</p>	<p>Das Baumgutachten wird im Rahmen der Schlussverschickung nicht veröffentlicht. Der Versand des Gutachtens wird zeitnah zur SV direkt an die BUKEA vorgenommen.</p> <p>Die Einplanung weiterer Grünflächen wurde geprüft. Die geplanten Grünstreifen werden mit einer entsprechenden pflegeleichten Wiesenansaat vorgesehen. Eine insekten- und bienenfreundliche Artenzusammensetzung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
9	<b>BUKEA N3</b>	
9.1	<p>Bei den geplanten Baumfällungen ist neben anderen Belangen auch der besondere Artenschutz nach § 44 BNatSchG, wie folgt, zu beachten:</p> <p>Bei der geplanten Fällung und Rodung von Bäumen und Gehölzen ist der gesetzliche Artenschutz gemäß §44 BNatSchG zu beachten. Hierzu sind Bäume, die gefällt werden müssen spätestens</p>	<p>Bei den geplanten Baumfällungen handelt es sich um Straßenbäume. Um einen Besatz mit Tieren</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen


Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>unmittelbar vor Fällung durch eine/n fachlich qualifizierte/n Biologen/in auf den Besatz von Fledermäusen, Vögeln sowie Eichhörnchen als auch auf das Vorkommen von Baumhöhlungen zu prüfen, ggfs. mittels endoskopischer Untersuchung und unter Zuhilfenahme eines Hubsteigers oder der Seilklettertechnik. Ein Besatz muss nachweislich auszuschließen sein. Sofern eine nichtbesetzte Höhle gefunden wird, ist diese zu verschließen. Die Anzahl der verlorengehenden Höhlungen ist zu dokumentieren. Ein Ausgleich in Form von Fledermauskästen und Höhlenbrüterkästen und an welchen Gehölzen diese in unmittelbarer Nähe installiert werden können ist vorzuschlagen. Das Prüfergebnis ist der BUKEA/N33 unmittelbar nach der Untersuchung in Form eines Kurzgutachtens zur Prüfung vorzulegen.</p> <p>Des Weiteren ist bei der Beleuchtung zum Schutz wildlebender Tiere folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur und maximal 3000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten staubdicht geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig. Die Lichtquellen sind in ihrer Anzahl auf das zur verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen notwendige Maß zu beschränken.</p> <p>Hinweis zur Eingriffsregelung: Die Eingriffsregelung fällt für dieses Vorhaben in den Zuständigkeitsbereich des Bezirksamt Wandsbek. Es wird davon ausgegangen, dass das Bezirksamt entsprechend beteiligt wurde.</p>	<p>auszuschließen, erfolgt die Fällung zu den in Hamburg vorgegebenen Fällzeiten.</p> <p>Die gewählten Leuchten entsprechen den Vorgaben der HHVA.</p> <p>Das Bezirksamt Wandsbek wurde entsprechend beteiligt.</p>
<b>10</b>	<b>BWI WF 2</b>	
10.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-
<b>11</b>	<b>BSW LP 12</b>	
11.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-

# ABWÄGUNGSVERMERK

Anlage 3

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
12	BWFGB SkbM	
12.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-
13	BWFGB B32	
13.1	<p><b>Beitraqsrechtliche Bewertung</b></p> <p>Die Erschließungsanlagen August-Krogmann-Straße, Am Luisenhof, Berner Heerweg, Rahlstedter Weg sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen. Für die oben genannten Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p>	
14	BKM K3225	
14.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	-
15	BA Wandsbek MR 21 + 31	
15.1	<p><i>MR 21 Straßenplanung:</i></p> <p><b>Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßstab im Lageplan prüfen; die Messung (PDF-Datei) entspricht nicht dem Maßstab 1:250;</li> <li>• Nordpfeil auf dem Lageplan fällt;</li> <li>• Planinhalt: zusätzlich auf den Stand der Planung hinweisen, hier: 1.Verschickung</li> </ul> <p><b>EB:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsbelastung: für die Zählstelle 239 liegen neue Daten vom 09.04.2019 und vom 20.08.2020 vor.</li> </ul> <p><b>Lageplan (August-Krogmann-Straße NW):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gesicherte Querung erstreckt sich über mehrere Meter. Zu Fuß Gehende müssen</li> </ul>	<p>- Wird berücksichtigt</p> <p>Dies wurde im Lageplan ergänzt. Dies wurde im Lageplan ergänzt.</p> <p>Dies wurde im Erläuterungsbericht ergänzt.</p> <p>Die Verkehrsknotenform mit der Lage der Bushaltestellen wurde unter Berücksichtigung</p>


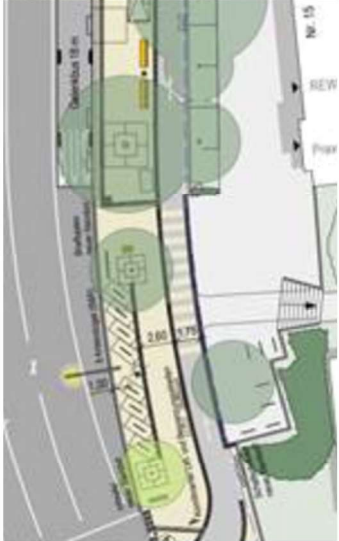

<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p> <p>insgesamt drei Mittelinsel passieren, um die Straße zu queren. Für das Gesamtknoten verschlechtern sich womöglich die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gem. HBS. Es soll geprüft werden, ob auf den gepl. Taxistand verzichtet kann und der Sonderbord der Haltestelle verschoben werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt keine zugelassenen Verkehrszeichen für Kiss&amp;Ride. Auf den Standort verzichten.</li> <li>• Die Ladesäule muss immer auf einer Halbinsel zw. beiden E-Ladenplätzen stehen.</li> <li>• Markierung „BUS“: die Anordnung von Buchstaben erfolgt untereinander</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Sonderbordstein soll eine Auftrittshöhe von +18 cm aufweisen (die Bezeichnung im Lageplan mit dem Text vervollständigen)</li> <li>• Die Wartefläche für die Aufstellung der Fahrgastunterständen mit Seitenscheiben ist zu schmal. Berechnung:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewegungsraum an der 2. Bustür: 2,50m x 2,50m</li> <li>• Abstand zum Radweg: mind. 0,50m</li> <li>• Minimale Tiefe der Seitenscheibe: 0,60m</li> </ul> </li> <li>• Insgesamt erforderliche Breite der Wartefläche: 2,50m + 0,50m + 0,60m = 3,60m (geplant: 3,25m) -&gt; fehlt 0,35m</li> </ul>	<p><b>Abwägung</b></p> <p>aller Belange geplant. Eine mögliche Veränderung der Qualität des Verkehrsablaufs wird im LSA-Signalplan berücksichtigt. Der Stellplatz wird als eingeschränktes Halteverbot (VZ 286) mit zeitlicher Beschränkung (z.B. Werktags 7-22 Uhr) ausgeschildert. Die Ladesäule ist für beide Stellplätze gut erreichbar. Die Markierung wird in Abstimmung mit VD erfolgen. Aktuell entspricht die Markierung „BUS“ den gültigen Richtlinien (RMS-1).</p> <p>Dies wurde im Lageplan ergänzt.</p> <p>Der Haltestellenbereich wurde um 1m vergrößert. Die genannten Abstände wurden berücksichtigt. Ein Grünstreifenverzicht widerspricht der Forderung der BUKEA nach Entsiegelung und Erhöhung des Grünvolumens. Der Grünstreifen wird daher, auch zwecks Versickerung von Niederschlagswasser im Seitenraum, beibehalten.</p>
-------------------	---	--


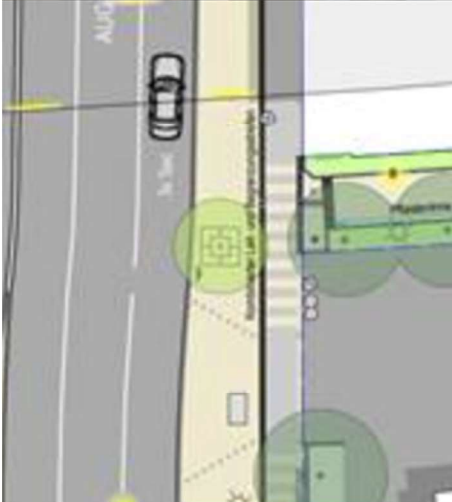



# ABWÄGUNGSVERMERK



PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

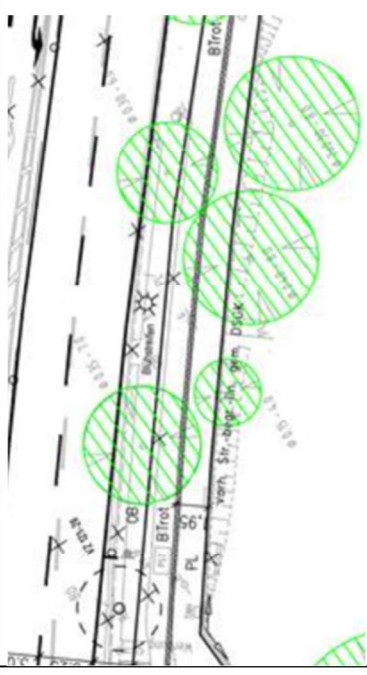


Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Auf Grünstreifen entlang der August-Krogmann-Straße verzichten. Stattdessen die Fläche mit Platten 0,25mx0,25m als Sicherheitstrennstreifen versiegeln;</li><li>• Der Tiefbord einschl. Rückenstütze zw. Grünfläche (Denkmalgeschützte Grünfläche) und dem Radweg muss im öffentlichen Grund liegen, d.h. 0,10m+0,25m = 0,35m dazu zu rechnen.</li></ul> <p><b>Lageplan (August-Krogmann-Straße, Station: 0+100.00 - 0+300.00):</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Überfahrt (+140.00): senkrechte Ausrichtung, +3cm Auftritt;</li><li>• Bus-Markierung: die Anordnung von Buchstaben erfolgt untereinander (s. Foto oben);</li><li>• Fläche zw. +260.00 - +300.00 als Grünfläche mit Bäumen vorsehen; auf die Sitzbank und Infotafel verzichten bzw. versetzen; zu Fuß Gehende sollten den Weg an der Gebäudekante nutzen</li></ul>	<p>Die exakte Lage des Tiefboards an der denkmalgeschützten Grünfläche wird in der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Dies wurde im Lageplan ergänzt. Die Markierung wird in Abstimmung mit VD erfolgen. Eine verbundene Grünfläche ist in diesem Bereich nicht empfehlenswert, da es sich hier um eine Hauptwegeverbindung handelt und mit starkem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist. Um den Laufweg möglichst frei zu halten, werden statt einer Grünfläche Baumstandorte mit begehbaren Baumrosten und unterirdisch zusammenhängendem Bewässerungs- und Belüftungssystem eingeplant.</p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
15.2	<p>MR 31 Stadtgrün:</p>  <p><b>Am Luisenhof 1:</b> Der Streifen für die Baumstandorte ist sehr schmal. Eingezeichnet mit 1,74m. Baumstandorte hier nur realisierbar wenn der Wurzelraum leitungsfrei unter dem Radweg vergrößert wird. Zweiter Baum von rechts aufgrund großer Baumkrone von Privatbaum nicht pflanzbar.</p>	<p>Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter dem Radweg wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft. Die Standorte der Neupflanzungen wurden im Hinblick auf den vorhandenen Baum angepasst. Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens 12m3</u> große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat.</p>
	<p><b>August-Krogmann-Straße 15:</b> Neuer Baumstandort links der Fahrradanlage i.O.. Vergrößerung des durchwurzelbaren Raumes unter der Fahrradstellanlage. Bei den beiden Bestandsbäumen muß vorab der Wurzelverlauf in der Grünfläche geprüft werden. Es muß von einer starken Durchwurzelung ausgegangen werden. In diesem Fall können die Bäume nicht wie im Plan dargestellt überbaut werden.</p>	<p>Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter der Fahrradstellanlage wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft. Wurzelsuchschachtungen im Bereich von Bestandsbäumen werden anberaunt und die Ergebnisse im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens 12m3</u> große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat.</p>
	 	

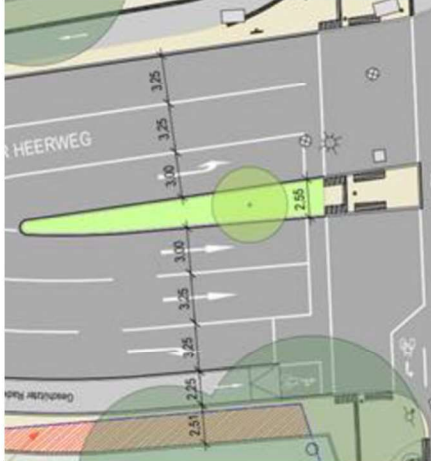
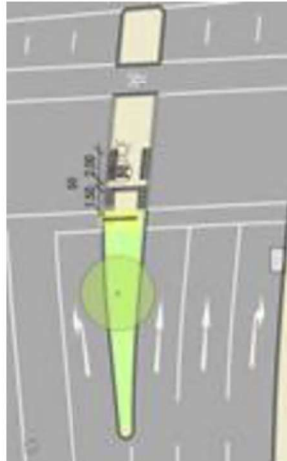
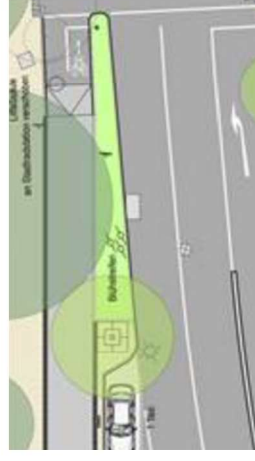
<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>	<p><b>Abwägung</b></p>
<p><b>Neuer Baumstandort vor der U-Bahnbrücke:</b> nicht sinnvoll. Zu dicht am Brückenbauwerk.</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><b>Baumreihe vor der Ladenzeile (S-W-Seite):</b> Baumstandorte müssen miteinander verbunden sein. Baumstandorte müssen leitungsfrei sein. Der Wurzelraum muß deutlich unter der plattierten Fläche erweitert werden. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p> 	<p>Der geplante Baumstandort entfällt zugunsten eines freien Gehwegs (gem. Forderung VD52).</p> <p>Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter der umliegenden Pflasterfläche wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft, ebenso die Umsetzbarkeit eines unterirdisch zusammenhängenden Bewässerungs- und Belüftungssystems. Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens 12m3</u> große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat.</p>




<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>Töb / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>  <p><b>Berner Heerweg:</b> Die Betonfläche ist weiter zu verkleinern und die Grünfläche zu vergrößern. Bei dem Solitärstandort vor Köz Adana ist der Wurzelverlauf zu prüfen. Ggf. ist hier auf Borde als Einfassung zu verzichten.</p>	<p><b>Abwägung</b></p> <p>Eine Erweiterung der Grünfläche wird in Abhängigkeit der Ergebnisse aus der noch ausstehenden Wurzelsuchschachtung geprüft. Der vorhandene Baum am Köz Adana steht derzeit in einem Pflanztrug. Die Aufkantung soll erneuert und vergrößert werden unter Beibehalt der aktuellen Stammfußhöhe.</p>
 <p><b>Rahlstedter Weg:</b> Betonfläche verkleinern, Grünfläche vergrößern, Bank vorziehen auf Höhe des kleinen Verteilerkastens, den neuen Baumstandort in die Grünfläche integrieren.</p>	<p>Die Parkfläche wurde um rund 3.5m Richtung Kreuzung erweitert und die Baumneupflanzung in die Grünfläche integriert. Die Bank wurde entsprechend versetzt.</p>	

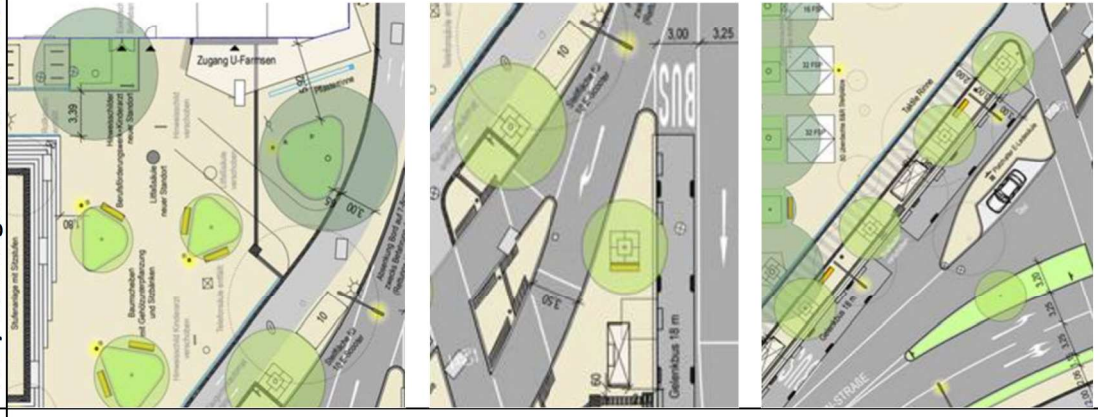
<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>  <p>Die Möglichkeit den neuen Bordverlauf im Bereich der Bestandsbäume zu realisieren muß vorab geprüft werden. Es ist mit Wurzeln zu rechnen.</p> <p><b>Rahlstedter Weg, Mittelinsel:</b> Es muß geprüft werden ob die Breite der Mittelinsel für einen Baumstandort ausreicht.</p>  <p>Neue Baumstandorte gut realisierbar.</p> 	<p><b>Abwägung</b></p> <p>Die Bestandsbäume entlang der Straße sind gemäß Abstimmung mit Herr Kiesel ohnehin nicht zu halten, stattdessen werden Neupflanzungen vorgesehen. Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter dem angrenzenden Radweg wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft, ebenso die Umsetzbarkeit eines unterirdisch zusammenhängenden Bewässerungs- und Belüftungssystems. Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens</u> 12m3 große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat.</p> <p>Die Breite der Mittelinsel beträgt am geplanten Baumstandort ca. 2.15m. Gemäß Abstimmung mit Herr Kiesel sollte eine Mindestbreite von 2.0m vorhanden sein, um einen Baumstandort zu realisieren. Alternativ kann eine Begrünung mit einer niedrigen, pflegeleichten Wiesenansaat vorgesehen werden.</p>
-------------------	---	---

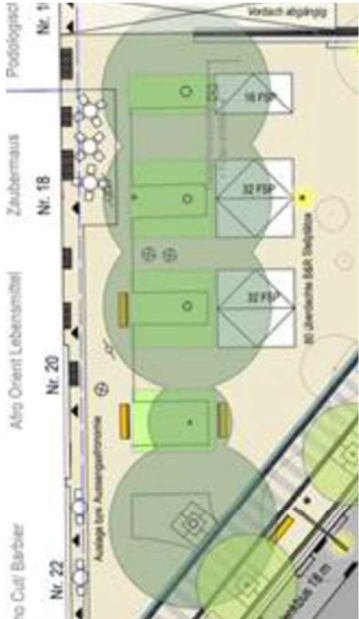
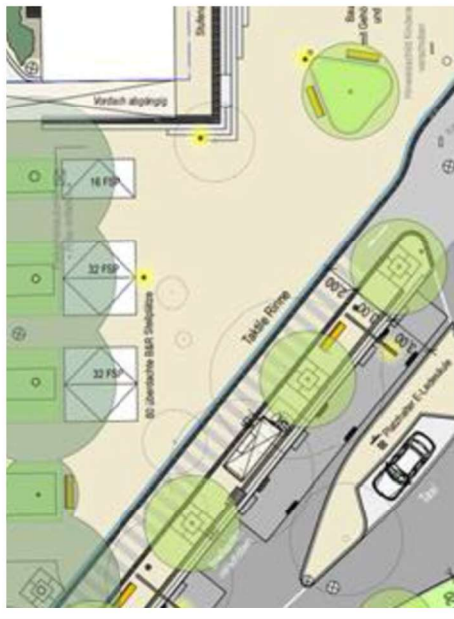


Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><b>Berner Heerweg, Mittelinsel:</b> die Breite reicht nicht aus um einen nachhaltigen Baumstandort zu schaffen.</p> 	<p>Die Breite der Mittelinsel beträgt am geplanten Baumstandort knapp 2.0m. Gemäß Abstimmung mit Herr Kiesel sollte eine Mindestbreite von 2.0m vorhanden sein, um einen Baumstandort zu realisieren. Alternativ kann eine Begrünung mit einer niedrigen, pflegeleichten Wiesenansaat vorgesehen werden.</p>
	<p><b>August-Krogmann-Straße, Mittelinsel:</b> Es muß geprüft werden ob die Breite der Mittelinsel für einen Baumstandort ausreicht.</p> 	<p>Die Breite der Mittelinsel beträgt am geplanten Baumstandort ca. 2.15m. Gemäß Abstimmung mit Herr Kiesel sollte eine Mindestbreite von 2.0m vorhanden sein, um einen Baumstandort zu realisieren. Alternativ kann eine Begrünung mit einer niedrigen, pflegeleichten Wiesenansaat vorgesehen werden.</p>
	<p><b>August-Krogmann-Straße, N-O-Seite:</b> Blühstreifen gut, den Baumstandort in die Grünfläche integrieren.</p> 	<p>Wurde berücksichtigt. Die Grünfläche erhält zudem eine Rasenmulde zwecks Einleitung und Versickerung von Niederschlagswasser im Seitenraum des Gehwegs.</p>

<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>	<p><b>Abwägung</b></p>
	<p><b>August-Krogmann-Straße, N-O-Seite, Ladenzeile:</b> Baumstandorte müssen miteinander verbunden sein. Baumstandorte müssen leitungsfrei sein. Der Wurzelraum muß deutlich unter der plattierten Fläche erweitert werden. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p>	<p>Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter dem angrenzenden Radweg wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft, ebenso die Umsetzbarkeit eines unterirdisch zusammenhängenden Bewässerungs- und Belüftungssystems. Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens</u> 12m<sup>3</sup> große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat. Eine (grobe) Reinigung erfolgt durch die Versickerung in die Baumgrube, weitere Vorreinigung wird nicht als nötig erachtet. (Keine hohe Kontamination im Gehwegbereich des Oberflächenwassers zu erwarten!)</p>



<p><b>Nr.</b></p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>  <p><b>Bahnhofsvorplatz:</b> Der Wurzelverlauf der Bestandsbäume ist zu prüfen und die Größe der Baumstandorte entsprechend dem Wurzelverlauf anzupassen. Die Baumstandorte der Neupflanzungen müssen großzügiger ausfallen. Baumstandorte müssen miteinander verbunden sein. Baumstandorte müssen leitungsfrei sein. Der Wurzelraum muß deutlich unter der plattierten Fläche erweitert werden. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p> <p><b>Wartebereich:</b> Die Baumstandorte müssen leitungsfrei sein. Der Wurzelraum muß deutlich unter der plattierten Fläche erweitert werden. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p> <p><b>Baumreihe am Wartebereich:</b> Baumstandorte müssen miteinander verbunden sein. Baumstandorte müssen leitungsfrei sein. Der Wurzelraum muß deutlich unter der plattierten Fläche erweitert werden. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p> <p>Taxistand: Hier können jeweils an den Enden ein neuer Baumstandort geschaffen werden.</p> <p><b>Mittelinsel:</b> Baumstandort gut.</p>	<p><b>Abwägung</b></p> <p>Wurzelschachtungen im Bereich von Bestandsbäumen werden anberaumt und die Ergebnisse im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.</p> <p>Alle offenen (grünen) Baumscheiben sind mit einer Mindestgröße von 10m2 geplant.</p> <p>Eine (grobe) Reinigung des Oberflächenwassers erfolgt durch die Versickerung in die bodenbündigen Baumgruben, weitere Vorreinigung wird nicht als nötig erachtet. (Keine hohe Kontamination im Gehwegbereich des Oberflächenwassers zu erwarten!)</p> <p>Eine Erweiterung des Wurzelraumes unter dem angrenzenden Radweg wird im weiteren Planungsverlauf hinsichtlich Leitungsfreiheit geprüft, ebenso die Umsetzbarkeit eines unterirdisch zusammenhängenden Bewässerungs- und Belüftungssystems.</p> <p>Grundsätzlich erhält jeder Baumstandort gem. FLL-Richtlinie eine <u>mindestens 12m3</u> große Baumgrube mit entsprechendem Pflanzsubstrat.</p> <p>Eine (grobe) Reinigung erfolgt durch die Versickerung in die Baumgrube, weitere Vorreinigung wird nicht als nötig erachtet. (Keine hohe Kontamination im Gehwegbereich des Oberflächenwassers zu erwarten!)</p> <p>Die Schaffung neuer Baumstandorte auf der Taxiinsel wurde geprüft und berücksichtigt.</p>
-------------------	--	---

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><b>Bestandsbäume vor Ladenzeile:</b> Bei der linken Kastanie vor Hs. Nr. 22 ist ein barrierefreier Gehwegausbau unmöglich aufgrund hoch anstehender Wurzeln. Die Wurzelverläufe aller Bäume sind zu prüfen und die Größe der Baumscheiben sind den Wurzelverläufen anzupassen. Oberflächenwasser der plattierten Fläche ist in geeigneter Weise gereinigt in die Baumgruben zu leiten.</p> 	<p>Nach Rücksprache mit dem Baumgutachter und Herrn Kiesel ist die genannte Kastanie ohnehin nicht zu halten und wird gefällt. Die verbleibenden Kastanien erhalten zusammenhängende, offene Baumscheiben. Der Bereich wird entsiegelt, aufgrund des oberflächennahen Wurzelauflommens.</p>
	<p><b>Platzfläche:</b> Auf der Platzfläche können weitere Baumstandorte geschaffen werden.</p> 	<p>Dies wurde geprüft und wird berücksichtigt.</p>
15.3	<p><b>MR 32 Wasserbehörde:</b> Grundsätzlich bemängelt die Wasserbehörde die vielen Teilbaumaßnahmen im gleichen Einzugsgebiet des Regensieles mit Vorflut in die Berner Au, am Rahlstedter Weg. Seitens des LSBG sind mindestens die folgenden Maßnahmen in Planung:</p>	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Busüberlieger Am Luisenhof Grundinstandsetzung August-Kroogmann-Straße Busoptimierung Metrobuslinie 26 Berner Heerweg, von Neusurenland- bis Rahlstedter Weg Retentionsbodenfilter Rahlstedter Weg</p> <p>Es sollte doch möglich sein, hier ein Gesamtkonzept zu entwickeln, so dass die wasserwirtschaftlichen Belange Berücksichtigung finden. Es müsste für jede Einzelmaßnahme Rückhaltung und Reinigung des Niederschlagswassers erfolgen, was bei kleinen Teilmaßnahmen völlig unwirtschaftlich ist. Wenn es dem LSBG nicht möglich ist, ganzheitlich zu planen, müssen, um dem Gewässerschutz gerecht zu werden, aber viele kleine Reinigungs- und Rückhalteanlagen geplant werden.</p> <p>Vorsorglich hier die maximale Einleitmenge von 10,0 l/(s*ha). Das Erfordernis der Reinigung des Niederschlagswassers ist gemäß DWA-A 102 zu prüfen und bei Erfordernis zu planen.</p>	<p>Der LSBG-G1 plant eine Regenwasserbehandlungsanlage am Gutsteich. Die Maßnahme U-Farmsen liegt im zu berücksichtigenden Einzugsbereich.</p>
15.4	<p><i>SL Stadt- und Landschaftsplanung:</i></p> <p>Grundsätzlich wurde der Entwurf unter Beteiligung von SL in der Vergangenheit abgestimmt, sodass keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung bestehen. Allerdings bitte ich darum, folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:</p> <p>In der Begründung heißt es im Kapitel 2 „Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden im Bereich der denkmalgeschützten Grünfläche Ecke Am Luisenhof/August-Kroogmann-Straße und auf der Westseite der Berner Heerweg, nördlicher Knotenarm durch die vorliegende Planung überschritten und die Planung stellt damit Abweichungen von der bestehenden Bauleitplanung dar. In den vorbeschriebenen Bereichen soll ein Grunderwerb bzw. eine Umwidmung erfolgen.“</p> <p>Nach Ansicht von SL entspricht die in der Anlage <i>Lageplan</i> dargestellte Straßenbegrenzungslinie nicht dem geltenden Planungsrecht, sondern bildet vermutlich den realen Ausbau der Straßenverkehrsfläche ab. Folglich scheinen auch die in Kapitel 2 beschriebene Überschreitungen</p>	<p>Die Planung erfolgte auf Grundlage von ALKIS- und Vermessungsdaten.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>nicht richtig dargestellt. SL bittet darum, die planungsrechtlichen Straßenbegrenzungslinien heranzuziehen, um beurteilen zu können, ob es in den beiden genannten Fällen überhaupt ein überplanmäßigen Ausbau im planungsrechtlichen Sinne vorliegt. Der Baustufenplan Farmsen setzt etwa im Bereich der denkmalgeschützten Grünfläche eine „Geplante Straßen“ (rote Strichlinie) fest. Sollten nach Überlagerung der Planung mit den planungsrechtlichen Straßenbegrenzungslinien Überschreitungen vorliegen, wäre eine erneute Beteiligung von SL erforderlich.</p> <p>Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass auf den Baumerhalt gem. vorangeschrittener Abstimmungen im Bereich des denkmalgeschützten Friedhofs besonderer Wert zu legen ist.</p>	<p>Eine Überprüfung erfolgt im Zuge des Grunderwerbs.</p> <p>In Abstimmung mit der Kulturbehörde wird zur Realisierung des erforderlichen Radwegs ein Baum auf der denkmalgeschützten Fläche gefällt. Alle weiteren Bäume bleiben erhalten.</p>
<b>16.</b>	<b>BSB B31-226</b>	
16.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>17.</b>	<b>LGV S2</b>	
17.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>18.</b>	<b>LBV ZD 31</b>	
18.1	<p>(...) in dem betreffenden Bereich des BV sind derzeit 2 Parkautomaten (PA), möglicherweise inkl. Beschilderung, welche von uns vor Maßnahmenbeginn rechtzeitig abgebaut werden. Hierzu benötigen wir eine Kostenübernahmeerklärung (KostÜ) unterschrieben zurück.</p> <p>Hierzu ist für die Bearbeitung und Absprache mit unseren zu beauftragten Firmen eine Vorlaufzeit von ca. 4 Wochen einzuplanen. Wenn Sie uns benachrichtigen, senden wir Ihnen eine aktuelle KostÜ zum Unterschreiben zu. (...)</p>	<p>Dies wird bei der weiteren Projektabwicklung berücksichtigt.</p>
<b>19.</b>	<b>LIG 431 + 451/3</b>	
19.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>20.</b>	<b>LIG 53</b>	
20.1	(...)Der LIG hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die Maßnahme.	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Im Übermittelten Erläuterungsbericht heißt es unter Punkt 6.1. Grunderwerb jedoch lediglich „Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Das Verfahren wurde/wird eingeleitet.“</p> <p>Konkrete Flächenbedarfe wurden nicht definiert. Auch aus dem Übermittelten Lageplan gehen erforderliche Grunderwerbe nicht klar hervor. Insofern ist eine abschließende Stellungnahme zu den konkreten Grunderwerbserfordernissen sowie möglichen Planungsschäden nicht möglich. Ich bitte daher um Übermittlung eines qualifizierten Grunderwerbsverzeichnisses nebst Lageplan. Grundsätzlich sind für Grunderwerbe von Dritten Grunderwerbsaufträge an das Auftragspostfach des LIG (<a href="mailto:lig.dl.auftraege@fhhportal.ondataport.de">lig.dl.auftraege@fhhportal.ondataport.de</a>) zu übermitteln.</p> <p>Sind Flächen des Allgemeinen Grundvermögens zukünftig für eine Nutzung als öffentliche Straßenverkehrsflächen vorgesehen, so sind diese – bei Entbehrlichkeit – vor Umsetzung der Maßnahme gegen Buchwerterstattung in des jeweilige Verwaltungsvermögen des Bezirkes bzw. der BVM zu überweisen. Auch hierfür ist die Übermittlung eines entsprechenden Überweisungsauftrages an das Auftragspostfach des LIG zu übermitteln.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass zusätzlich zu den Erwerbskosten ein Dienstleistungsentgelt anfällt, weitere Informationen hierzu entnehmen Sie dem Preis und Leistungsverzeichnis des LIG oder kommen gerne auf mich zu. (...)</p>	<p>Die im Freiraumplan rot schraffierten Flächen geben mit Größenangabe Auskunft über die zu erwerbenden Bereiche. Die erforderlichen Unterlagen werden im weiteren Planungsverlauf nachgereicht.</p>
<b>21.</b>	<b>SRH TS 2</b>	
21.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>22.</b>	<b>SRH TB</b>	
22.1	<p>(...) die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 1. Verschickung zur Umplanung des Bereiches um die U-Bahn-Haltestelle Farmsen zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen weiterhin gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</p> <p>Vor Baubeginn (und mindestens 3 Wochen im Voraus) wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen. (...)</p>	<p>Dies wird bei der Bauvorbereitung berücksichtigt.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
23.	Bezirks-Seniorenbeirat Wandsbek	
23.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>24.</b>	<b>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg</b>	
24.1	<p>Die Führung des Radverkehrs an den Bushaltestellen ist aus Sicht der Barrierefreiheit nicht optimal. Vor allem an der NO-Seite der August-Krogmann-Straße (ab Stat. 0+200) besteht durch die ungesicherte Querung eines Zwei-Richtungs-Radweges eine erhebliche Barriere. Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung können den Radverkehr nicht sicher wahrnehmen, Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung brauchen zudem eine gewisse Zeit zum Queren. Die geplante Fahrbahnmarkierung entfaltet nach StVO keine Rechtskraft im Hinblick auf die Bevorrechtigung des Fußverkehrs. Die verkehrsrechtlichen Probleme mit der Einrichtung von FGÜ und der derzeitige Diskussionsstand in Hamburg ist bekannt. Trotzdem sollte hier weiterhin nach einer für Fußgängerinnen und Fußgänger sicheren Lösung gesucht werden.</p> <p>Ab Stat. 0+080 muss der Radweg zweimal zwangsweise gequert werden und der Gehweg verläuft über die Bushaltestelle. Dies ist mit großen Problemen für sehingeschränkte und mobilitätsbehinderte Menschen verbunden. Negative Erfahrungen mit einer derartigen Lösung konnten z.B. im Bereich der U-Bahnhaltestelle "Langenhorn Markt" gesammelt werden. Es sollte geprüft werden, ob angesichts des Zwei-Richtungs-Radweges im NO der Einrichtungs-Radweg im SW noch erforderlich ist.</p> <p>Bezüglich der Ausgestaltung taktiler Leitelemente (hier die Begrenzung des Radweges) ist eine weitere Befassung des Kompetenzzentrums vorgesehen. Dies wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Bei Stat. 0+120 im NO sollte der Auffindestreifen zur Querung jenseits des Radweges weiter geführt werden (s. Skizze).</p> <p>Bei weitgehendem Wegfall von PKW-Stellplätzen sollten trotzdem Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen erhalten bleiben.</p> <p>Abstellzonen für E-Scooter müssen - wie Fahrradabstellanlagen - optisch und taktil wahrnehmbar begrenzt werden.</p> <p>Die Sitzstufenanlage in der August-Krogmann-Straße bei Hnr. 14 muss auch für blinde und sehgehinderte Menschen verkehrssicher ausgestaltet werden. Auch hierzu bitte ich um weitere Befassung des Kompetenzzentrums.</p>	<p>Hier wird dem Wunsch aus dem Partizipationsverfahren nachgekommen, um Falschfahren vorzubeugen. Des Weiteren wird mit dem Zweirichtungsradius eine zentrale Schulwegverbindung gestärkt. Gemäß Abstimmung mit VD52 und PK38 wird zur Verbesserung der Sicherheit eine Mittellinie zur Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehrs auf dem Radweg ergänzt sowie entsprechende Verkehrs- bzw. Richtungszeichen an Konfliktpunkten aufgestellt. An querenden Überfahrten wird zudem ein Rampestein gem. ReStra vorgesehen.</p> <p>Als taktil erfassbare Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg dient standardmäßig ein 25 cm breiter Begrenzungstreifen aus einem weißen Beton-Noppenstein. Entlang beengter Bereiche (z. B. an Bushaltestellen, Kreuzungsbereich August-Krogmann-Straße Ecke Am Luisenhof) erfolgt die Ausbildung eines Begrenzung- und Leitstreifens durch die standardmäßigen Rippen- und Noppenplatten in Form eines 50 cm breiten Doppelstreifens.</p> <p>Die Notwendigkeit des geplanten Einrichtungsradweg auf der Südseite der August-Krogmann-Straße wurde geprüft. Der</p>





# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<b>25.</b>	<b>HHVA L1</b>	
25.1	<p>Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen: LSA-Knoten 665 (August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof) LSA-Knoten 878 (Berner Heerweg / August-Krogmann-Straße). Unsere Einschätzungen zu den Schaltschrankstandorten sende ich Ihnen im Anhang. Sofern Ihnen die Unterlage der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.</p> <p>Die Verlegung von Leerrohren 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. Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen, beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.</p> <p>Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauwischenzustände zu informieren.</p> <p>Bei Umgestaltung der Nebenfläche bittet die Polizei die LSA-Schaltsschranke durch einen passiven Anfahrerschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.</p> <p>Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme für das Jahr 2026 vorgesehen ist. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen. Um Ihren Baulasttermin nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung.</p> <p>ANLAGEN 20231107_665 Auszug Straßenaufplan.jpeg 20231107_878 Auszug Straßenaufplan.jpeg</p>	<p>Dies wird bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Dies wird ggf. bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<b>26.</b>	<b>HHVA B1</b>	
26.1	<p>Mit Neuordnung der Nebenflächen, Optimierung der Radwegführungen, Ergänzung von Baumständen und weiteren Möblierungen, zusätzliche Fahrradabstellanlagen bahnhofsnahe angemessen dimensioniert und Entflechtung der Busverkehre über Sonderspuren in den Knotenbereichen und Entbündelung der Haltestellen der einzelnen Buslinien sind mit vorliegender Verkehrsplanung der 1. VS so gut wie alle Lichtmaststandorte betroffen, vielerorts zu versetzen. Für den Vorplatz der U-Bahnstation sowie für die Seitenwege zu den südlichen U-Bahnhofszugängen sind gerade Masten 4,00 Lichtpunkthöhe vorgesehen. Zur „Durchleuchtung“ des bislang vernachlässigten Vorplatzes wird die Leuchte Litepole mit geradem Dach und rotationssymmetrischer Lichtverteilung und für die Seitenwege zu den südlichen Bahnhofszugängen das Modell Cuvia 40 mit gerichtetem Licht nach unten eingesetzt. Für den Bereich unter dem Bahndamm sind Langfeldleuchten, die am Brückenbauwerk befestigt werden, vorstellbar. Es wird vorgeschlagen, die Leuchten an den quer zur Fahrbahn verlaufenden Trägern der Brücke zu befestigen. Konkrete Vorgaben zu möglichen Modellen, nötigen Abständen und zur Art der Befestigung sind im weiteren Planungsprozess mit der HOCHBAHN abzustimmen. Im Plangebiet können die vorhandenen Auslegermaste (sind bereits auf LED-Technik umgerüstet) und Großmasten mit Doppelausleger auf den Kreuzungen aufgrund hohen Alters bei Standortveränderungen nicht wieder verwendet werden. Die Neuverortung der Lichtmasten wurde auf ein möglichst gleichmäßiges Verteilungsraster unter Berücksichtigung der geplanten Fahrgastunterstände und Baumneupflanzungen nochmals angepasst. Die Gesamtmaßnahme bietet einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Leichtigkeit der Verkehre und insbesondere für in Mobilität und Sensorik eingeschränkter Menschen, fördert so einen geregelten, übersichtlichen Betriebsablauf, die Attraktivität des ÖPNV wird gesteigert.</p> <p><b>Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung</b> Montagen: 12 AM11,8m; 6 AM9,5m; 5 GM12,5m; 12 GM4,0m Demontagen: 12 AM11,8m; 1 AM9,5m; 5 GM12,5m, 4 GM3,2m, 2 Wandarme Versetzen: 1 AM11,8m. Tauschen: 3 AM11,8m.</p>	<p>Der Tausch der vorhandenen Beleuchtung gegen neue Masten wurde berücksichtigt und in der Planlegende sowie im Erläuterungsbericht angepasst.</p> <p>Die exakte Verortung der Ausleger- und Großmasten wird in der Ausführungsplanung in Abhängigkeit der Ergebnisse der Wurzelsuchschachtungen mit HHVA und einem Baumpfleger abgestimmt.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<p>3 ÖB/LSA-Kombis sind vorgesehen</p> <p>ANLAGE 5235-022 Anlage 2_U-Farmsen_Lageplan 1.VS-ÖB.pdf</p>		
<p>27.</p>	<p><b>Handelskammer Hamburg Infrastruktur</b></p>	
<p>27.1</p>	<p>Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.</p>	
<p>28.</p>	<p><b>Handwerkskammer Hamburg</b></p>	
<p>28.1</p>	<p>Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.</p>	
<p>29.</p>	<p><b>HVV Barrierefreiheit/ HUK</b></p>	
<p>29.1</p> <p><b>(..) Allgemein</b></p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich sehr die vorliegende Planung, da sie – im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten und gesetzten Rahmenbedingungen – die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im U-Bahn-Haltestellenumfeld Farmsen für Fahrgäste und Passanten zum Teil deutlich verbessert. Wir sind LSBG dankbar, dass nicht nur Maßnahmen im Kontext der Busbeschleunigung umgesetzt werden, sondern auch andere Handlungsfelder aufgegriffen werden und dadurch eine Planung für das gesamte Haltestellenumfeld und aus einem Guss entsteht und nicht wie bei Planungen in anderen Haltestellenumfeldern „Inseln der Entwicklung“ umgesetzt werden. Zentrale Qualitäten der Planung sind aus unserer Sicht die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreie und attraktive Umgestaltung der Gehwege und Bushaltestellen,</li> <li>• Gestaltung und Gliederung der großflächigen Straßenräume mit Bäumen,</li> <li>• Entspannung der Konfliktsituation Fahrgäste-Radfahrer an Bushaltestellen – soweit möglich.</li> <li>• Gestaltung attraktiver und durchgängiger Radwege sowie die Einbindung der B+R-Planung durch die P + R-Betriebsgesellschaft in eine Gesamtplanung</li> </ul>		



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><b>Konkrete Hinweise zu einzelnen Örtlichkeiten (siehe auch Kommentare im beigefügten Plan)</b></p> <p><b>Westlich der Brücke</b></p> <p>1: Radfahrer fahren abfahrendem Bus vor das Fahrzeug: Aufleitung sicher gestalten!</p> <p>2: Gut: ergänzende Baumpflanzungen, um Straßenraum zu gliedern und attraktiver zu gestalten</p> <p>3: Konflikt Radfahrer-Busfahrgäste! Weitere Maßnahmen außer Streifen und weiße Noppensteine?</p> <p>4: Umgang mit Trinkern in vorhandener überdachter B+R-Anlage: Sicherheitsgefühl und Sauberkeit verbessern!</p> <p>5: Gehölzunterpflanzungen machen Vorplatz weniger einsehbar. Einsehbarkeit wg. Radverkehr und Sicherheitsgefühl verbessern: Unterpflanzungen weglassen.</p> <p>6: Gut: haltestellennahe Unterbringung von B+R-Bügeln. Standort war bei Suche nach StadtRAD-Standort ausgeschlossen worden</p> <p>7: Konflikt Radfahrer-Fußgänger: Umgang mit Radfahrern auf Freizeitroute ungeeignet/nicht gegenüber Bestand verbessert. Sichthindernis Litfassäule entfernen.</p> <p>8: Baumscheibe steht mitten in Gehwegeverbindung parallel zum Radweg: Baum erhalten, aber Scheibe begehbar gestalten. Sonst weichen Fußgänger auf Radweg aus.</p> <p><b>Unter der Brücke</b></p> <p>9: Gut: Bus-Hst. unter Brücke weg, dadurch weniger Konflikte mit Radfahrern</p>	<p>Zu 1.: Die Radfahrenden werden auf einen geschützten Radweg abgeleitet.</p> <p>Zu 3.: Es sind keine weiteren Maßnahmen geplant. Um die Nebenflächen nicht zu überfrachten bzw. die Barrierefreiheit einzuschränken, wird auf weitere Einbauten verzichtet.</p> <p>Zu 4.: Die vorhandene Überdachung entfällt. Es werden 2 neue Doppelstock-Überdachungen auf dem Platz geplant und zukünftig von der P&amp;R-Betriebsgesellschaft gewartet und gepflegt.</p> <p>Zu 5.: Unterpflanzungen auf geplanten Baumscheiben auf dem Platz wegzulassen, widerspricht dem Begrünungswunsch von BUKEA und Bezirk. Um Sichtbeziehungen und Einsehbarkeit des Platzes zu ermöglichen, wird eine niedrige Bepflanzung (max. 50cm hoch) vorgesehen. Die Artenfestlegung erfolgt in der weiteren Planung.</p> <p>Zu 7.: Die Litfassäule (Ströer) wird weiter in die Platzfläche verschoben.</p> <p>Zu 8.: Die vorhandene Baumscheibe am Radweg hat eine vorhandene Aufkantung (ca. 15cm hoch). Diese muss gemäß Baumgutachter erhalten bleiben.</p>

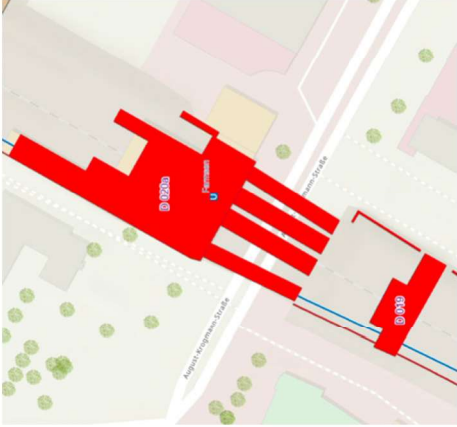
# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<p><b>Östlich der Brücke</b>            10 + 12: Konflikt Radfahrer-Busfahrgäste! Weitere Maßnahmen außer Streifen und weiße Noppensteine?            11 + 13: Gut: ergänzende Baumpflanzungen, um Straßenraum zu gliedern + attraktiver zu gestalten (Aufenthaltsqualität) + Schatten an Bus-Hst.. Empfehlung: Baumscheiben begehbar gestalten.            14 + 15: Einsehbarkeit im Wartebereich der Bushaltestellen optimieren: abgesehen von Bushaltestellen-Infrastruktur und Bäumen keine Einbauten wie Werbetafeln vorsehen  <b>Südseite: barrierefreie Zugänge zur Haltestelle</b>            16: sehr gut: Barrierefreiheit durch Rampe anstelle von 2x Treppen!            17: Ecke wird als wilde Toilette genutzt - anders / nicht zugänglich gestalten.            18: Umzäunung des Müllplatzes beibehalten, um Entstehen von Müllbeistellungen und wilde Toilette zu vermeiden            19: Gut: Entfernung vorhandener Fahrradbügel, die Zugangsbereich eingeengt haben            20: Gehweg zwischen Bordstein / Bushaltestelle und Radweg durch Papierkorb, Sitzbank und ggf. FGU eingeschränkt: Weg freihalten / attraktive Nutzbarkeit sichern            ANLAGE            Anlage 2_U-Farmsen_Öffentlichkeitsarbeit -HUK.pdf</p>	<p>Zu 10.+12.: Es sind keine weiteren Maßnahmen geplant. Um die Nebenflächen nicht zu überfrachten bzw. die Barrierefreiheit einzuschränken, wird auf weitere Einbauten verzichtet.            Zu 14.+15.: Werbetafeln werden in die Seitenwände der Fahrgastunterstände integriert (gemäß Abstimmung mit WALL). Freistehende Werbetafeln werden außerhalb der Haltestellenbereiche platziert.            Zu 17.: Die besagte Ecke wird mit Sträuchern abgepflanzt, die Streukiste erhält einen neuen Standort auf der anderen Seite des Eingangs.            Zu 18.: Die Umzäunung wird beibehalten.            Zu 20.: Der Gehweg wird weitestgehend freigehalten.</p>	<p>Zu 10.+12.: Es sind keine weiteren Maßnahmen geplant. Um die Nebenflächen nicht zu überfrachten bzw. die Barrierefreiheit einzuschränken, wird auf weitere Einbauten verzichtet.            Zu 14.+15.: Werbetafeln werden in die Seitenwände der Fahrgastunterstände integriert (gemäß Abstimmung mit WALL). Freistehende Werbetafeln werden außerhalb der Haltestellenbereiche platziert.            Zu 17.: Die besagte Ecke wird mit Sträuchern abgepflanzt, die Streukiste erhält einen neuen Standort auf der anderen Seite des Eingangs.            Zu 18.: Die Umzäunung wird beibehalten.            Zu 20.: Der Gehweg wird weitestgehend freigehalten.</p>

30.	HVV Switch	
30.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	



	Abwägung
<p><b>Nr.</b></p> <p><b>31.</b></p> <p>31.1</p>	<p><b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p> <p><b>Hochbahn Bahnanlagen</b></p>
<p>(...) Aufgrund des geringen Abstandes der geplanten Baumaßnahme zu den Brücken- und Haltestellenbauwerken sind die Belange der HOCHBAHN direkt betroffen. Anliegend erhalten sie eine Übersicht der Betroffenen Bereiche zur Beachtung:</p>  <p>Sofern Sie noch weitere Unterlagen benötigen, wenden Sie sich bitte direkt an unser Technisches Archiv, E-Mail: <a href="mailto:technisches.archiv@hochbahn.de">technisches.archiv@hochbahn.de</a>.</p> <p>Nachfolgend aufgeführte Auflagen der HOCHBAHN sind zu berücksichtigen:</p> <p><b>Auflagen der HOCHBAHN:</b></p> <p>Bei Ausführung der Baumaßnahmen ist sicherzustellen, dass jegliche Gefährdung der U-Bahn-Anlagen und des Betriebes ausgeschlossen wird. Es sind die schonendsten Verfahren einzusetzen.</p> <p>Sofern Abgrabungen an den Fundamenten und Widerlagern des Bauwerks mit <b>dem Abstand &lt; 2,0 m oder tiefer als die Gründungsebene des Bauwerks</b> geplant sein sollten, ist die Unbedenklichkeit der Baumaßnahme im Umfeld der U-Bahn- Anlagen, anhand von statisch und bautechnisch geprüften Ausführungsunterlagen nachzuweisen. Die Unterlagen sind der HOCHBAHN rechtzeitig vor Baubeginn in dreifacher Ausfertigung zur Prüfung und dem Vermerk zur Kenntnisnahme der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vorzulegen.</p>	<p>Die Hinweise zu den Auflagen werden im weiteren Projektablauf berücksichtigt.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Die HOCHBAHN leitet die wesentlichen Unterlage mit Ihrer Stellungnahme an die TAB zur Freigabe weiter. Auflagen der HOCHBAHN und der TAB sind zu befolgen. Falls Zustimmungen gem. § 60 BOStrab der TAB erforderliche werden, werden diese von der HOCHBAHN beantragt. Der Genehmigungsprozess ist bei der Terminplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Baumaßnahme ist so zu planen und auszuführen, dass keine Schäden oder sonstigen Nachteile an den Bauwerken und Anlagen der U-Bahn entstehen und der Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Der Bauherr ist verantwortlich sowohl für die Planung der Neubaumaßnahmen als auch für die Bauausführung.</p> <p>Der HOCHBAHN, E-Mail: <a href="mailto:Baueuberwachung.Extern@hochbahn.de">Baueuberwachung.Extern@hochbahn.de</a>, ist der Baubeginn rechtzeitig anzuzeigen und vorab ein verbindlicher Termin- und Baustelleneinrichtungsplan zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Es rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten ist ein ständig erreichbarer verantwortlichen Bauleiter im Sinne §57 HBauO für die Baumaßnahme zu benennen.</p> <p>-Vor Beginn der Baumaßnahme ist ein Beweissicherungsverfahren im Auftrag des Bauherrn und in Abstimmung mit der HOCHBAHN durchzuführen.</p> <p>Die Profilverfreiheit der U-Bahn ist ständig zu gewährleisten.</p> <p>Ein Überschwenken des Lichtraumprofils der U-Bahn durch Krane oder Baugeräte ist nicht gestattet.</p> <p>Grundwasserabsenkungen im Bereich der U-Bahnanlage sind nicht gestattet.</p> <p>Der Erdaufbau ist statisch zu verdichten, es dürfen keine dynamischen Lasten eingetragen werden.</p> <p>Im unmittelbaren Bereich der U-Bahn-Anlagen sind nur Handschachtungen zulässig.</p>	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Erschütterungen im unmittelbaren Bereich der U-Bahn-Anlagen sind nicht zulässig.</p> <p>Eventuelle neue Asphalttschichten sind mit einer Oszillationswalze aufzubringen.</p> <p>Das vorhandene Lichtraumprofil unterhalb des U-Bahn Bauwerkes ist in voller Höhe zu erhalten.</p> <p>Bei der Planung der Arbeiten ist zu berücksichtigen, dass zukünftige Instandsetzungsarbeiten der HOCHBAHN, z.B. Kranaufstellungen oberhalb der Leitungen, nicht eingeschränkt werden dürfen.</p> <p>Ferner sind die konkreten Maßnahmen mit der HOCHBAHN mindestens 2 Wochen im Voraus abzustimmen und schriftlich zu dokumentieren.</p> <p>Sämtliche Kosten, die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme insbesondere auch für die HOCHBAHN entstehen, wie z. B. die Gestellung von Sicherungsposten für die Beweissicherung, haben zu Lasten des Bauherrn zu gehen. Die HOCHBAHN benötigt hierfür eine Kostenübernahmeerklärung.</p> <p>Die Zugänge zur Haltestelle sind zu jeder Zeit freizuhalten. Abstimmungen im Hinblick auf ggf. erforderliche Abspermaßnahmen sind mit dem Haltestellenmanagement, Sachgebiet Haltestellen, E-Mail: <a href="mailto:fm_bv_externer@hochbahn.de">fm_bv_externer@hochbahn.de</a>, rechtzeitig im Voraus (ca. 8 Wochen) durchzuführen.</p> <p>Hinsichtlich der Belange des Busbetriebes wenden Sie sich bitte direkt an: <a href="mailto:Busplanung@hochbahn.de">Busplanung@hochbahn.de</a> oder <a href="mailto:Streckenservice@hochbahn.de">Streckenservice@hochbahn.de</a></p> <p><b>Kostenübernahmeerklärung für D (020) Unterführung August-Krogmann-Straße, Haltestelle Farmsen für Leistungen der HOCHBAHN</b></p> <p><i>Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer plant die Umgestaltung der Haltestellenbereiche der U-Bahnstation Farmsen einschließlich der Knotenpunkte August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof und August-Krogmann-Straße/Berner Heerweg unmittelbar</i></p>	

## ABWÄGUNGSVERMERK

Anlage 3

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><i>unterhalb des U-Bahn Bauwerkes D (020) Unterführung August-Krogmann-Straße der Linie U1. Es handelt sich um eine Tiefbaumaßnahme in der August-Krogmann- Straße.</i></p> <p><i>Der Bauherr trägt die Kosten der Leistungen der HOCHBAHN für die Baumaßnahme. insbesondere werden bei der HOCHBAHN anfallende Kosten nach Aufwand erstattet, und zwar nach den bei der HOCHBAHN üblichen Verrechnungssätzen (Anlage Preisliste für Dritte 2023). Dies betrifft u. a. die Kosten ggf. für die Gestellung von Sicherungsposten im Zuge der Beweissicherung.</i></p> <p><i>Die Zahlungen erfolgen jeweils zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer und sind innerhalb von vier Wochen nach Rechnungsstellung durch die HOCHBAHN fällig.</i></p> <p><i>Zustimmungserklärung Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer</i></p> <p><i>Wir bitten um weitere direkte Beteiligung an diesem Verfahren. (...)</i></p>	
<p><b>32.</b></p>	<p><b>Hochbahn Busanlagen</b></p> <p>Die HOCHBAHN war eng in das Partizipationsverfahren einschließlich der Variantenuntersuchung eingebunden, welches dieser 1. Verschickung vorgelagert durchgeführt wurde. Daher werden in der folgenden Stellungnahme jene Punkte nicht aufgegriffen, welche aus Sicht der HOCHBAHN für den Busverkehr und unsere Fahrgäste zwar besser gestaltet werden könnten, jedoch Ergebnis der zahlreichen zusammenzuführenden Interessen im Beteiligungsverfahren sind. Wir verstehen die jetzt vorliegende Planung an einigen Stellen als Kompromisslösung und gehen daher nur auf jene Dinge ein, die aus unserer Sicht unbedingt einer nochmaligen Überarbeitung bedürfen bzw. im weiteren Planungsprozess sichergestellt werden sollten.</p> <p><b>FGÜ mit Bedarfsampel August-Krogmann-Straße (vor nördlicher Planungsgrenze):</b> Wir bitten darum, die Notwendigkeit dieser signalgesicherten Querungsmöglichkeit nochmals kritisch zu prüfen. Die Tatsache, dass es an gleicher Stelle im Bestand bei größerer Querungsbreite eines solchen FGÜ nicht bedarf, lässt uns die zusätzliche Einrichtung und deren Nutzen kritisch sehen. Die nächste gesicherte Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende ist mit nur knapp über 50 Metern am Knotenpunkt mit Am Luisenhof sehr nahe gelegen. Wir befürchten, dass diese F-LSA</p>	<p>Die F-LSA wird in den LSA-Schaltplan integriert, dabei wird eine Bevorrechtigung für den Busverkehr berücksichtigt.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Abwägung	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung
<p>Die Anmerkungen werden bei der LSA-Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Haltestellenbereich wurde um 1m vergrößert. Die genannten Abstände wurden berücksichtigt.</p>	<p>zum regelmäßigen Aufstauen des MIV und Busverkehrs führt und die Ausfahrtsituation aus der Bushaltestelle Richtung Norden massiv erschwert. Sollte sich die Querung und Signalisierung als unbedingt erforderlich herausstellen, so drängen wir auf die Einbindung und Koordinierung mit der LSA am Knoten Am Luisenhof und eine Anforderungsmöglichkeit mit Bevorrechtigung für den Busverkehr.</p> <p><b>Bushaltestelle in August-Krogmann-Straße (Nord) (Linien 27, 168 Richtung Norden):</b> Wir plädieren für eine Signalisierung der Ausfahrtsituation des Busverkehrs aus der Haltestelle in den allgemeinen Verkehrsraum mit Sondersignalen. Hierbei sind verschiedene Lösungen denkbar (etwa Permissivsignal, gesicherte Freigabe links, Türschließsignal etc.), welche bitte im Rahmen der konkreten LSA-Planung mit dem Team Intelligente Verkehrssysteme der HOCHBAHN (<a href="mailto:lichtsignalanlagen@hochbahn.de">lichtsignalanlagen@hochbahn.de</a>) zu erörtern und abzustimmen sind. Die im Lageplan dargestellte Tiefe der Fahrgastwartefläche von 3,00m sehen wir als zu gering für das erwartete Fahrgastaufkommen und die notwendige Bewegungsfreiheit sowie Barrierefreiheit innerhalb des Wartebereichs an. Wir weisen daher darauf hin, dass über die gesamte Aufstellfläche der Busse möglichst 1,50m ab Bordkante frei von jeglichen Einbauten zu halten sind. Die Bereiche auf Höhe von 0,00-2,00m und 4,50-8,50m ab jeweiliger Fahrzeugfront sind mit größer 2,50m Tiefe ab Bordkante freizuhalten. Wir begrüßen daher die Idee, den Radweg an der Rückseite der Wartefläche soweit nach Osten zu verlegen, wie möglich, sofern die bestehende Kastanie am nördlichen Ende der Wartefläche als Zwangspunkt aus anderen Gründen aufgegeben werden muss. Die im Lageplan dargestellte Geometrie ermöglicht das unabhängige Ausfahren auch eines zweiten Busses aus der Haltestelle, was im Störfall oder bei verzögerter Abfahrt des ersten Busses elementar wichtig für den Betriebsablauf ist. Dies begrüßen wir und bitten darum, es bei eventuellen Planänderungen beizubehalten.</p>
<p>Die genannten Abstände wurden berücksichtigt.</p> <p>Anlehnbügel sind mit mindestens 1m Abstand zur Straßenkante geplant.</p>	<p><b>Bushaltestelle in August-Krogmann-Straße (ca. Station 0+100.00 bis 0+140.00) (vgl. Linie 171 Richtung Süden):</b> Die Haltestelle und Fahrgastwartefläche sind gut gestaltet und auskömmlich. Bei Einbauten und Bäumen sollte ein Abstand von mindestens 1,50m zum Bord im gesamten Haltestellenbereich eingehalten werden. Dies bitten wir für den geplanten Baumstandort auf Höhe der letzten Tür zu prüfen und sicherzustellen. Die in der Nebenfläche angeordneten Anlehnbügel sind bitte so zu gestalten, dass ein Hineinragen von abgestellten Fahrrädern in den</p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Straßenraum weitgehend ausgeschlossenen werden kann. Ein auskömmlicher Abstand von abgestellten Fahrrädern zur Fahrbahnbegrenzung stellt dass behinderungs- und beschädigungsfreie Einfahren von Bussen in den Haltestellenbereich sicher.</p> <p><b>Taxenstellplatz zwischen Bushaltestellen (ca. Station 0+140.00 bis 0+160.00):</b>                  Durch die Verortung des Taxenstellplatzes an dieser Stelle müssen Busse aus der hinteren Haltestelle (171) den Fahrstreifen aus der Haltestelle heraus direkt verlassen, Busse, welche die erste Haltestelle anfahren wollen (168) können erst nach Passieren der abgestellten Taxen in den Fahrstreifen einfahren. Somit sind in Analogie zu anderen Regelwerken (RASt, EAÖ, ReStra, HVV-Leitlinie) für das Ausfahren mindestens 10,00m vor der Front eines in der hinteren Haltestelle haltenden Busses einzuplanen. Für die Einfahrt in die vordere Haltestelle sind 25,00-30,00m ab Heck einzuplanen.</p> <p><b>Bushaltestelle in August-Krogmann-Straße (ca. Station 0+160.00 bis 0+200.00) (vgl. Linie 168 Richtung Osten):</b> Sofern hier ausreichende Tiefen der Fahrgastwartefläche generiert werden können, schlagen wir die Einplanung eines Fahrgastunterstandes vor, um auch außerhalb der Überbauung durch die U-Bahnbrücke eine Wetterschutz sicherzustellen. Ist dies nicht zu realisieren, muss an dieser Stelle darauf verzichtet werden. Die Haltestelle besitzt hohes Potential im Falle von Schienenersatzverkehr, in eine Richtung von diesem bedient zu werden. Dies liegt in ihrer Nähe zu Abgängen vom U-Bahnhof, zur gesicherten Querung und der potentiell nutzbaren Haltestellenfläche im Straßenraum begründet.</p> <p><b>Bushaltestellen in August-Krogmann-Straße (ca. Station 0+210.00 bis 0+260.00) (beide Seiten):</b>                  Die Haltestellen sind als Doppelhaltestellen für zwei gleichzeitig haltende Busse ausgelegt und werden als solche genutzt werden. Daher ist auch an dieser Stelle einem zweiten haltenden Bus eine Ausfahrt vor dem ersten haltenden Bus zu ermöglichen, sofern sie fahrgeometrisch möglich ist. Dafür schlagen wir die Aufnahme einer entsprechenden Markierung (Dünnschrich unterbrochen rechts vom Breitstreich, auf Höhe vor Front des jeweils zweiten Busses) in die Pläne und Einholung der entsprechenden Straßenverkehrsbehördlichen Anordnung vor. Auch für diese Haltestellen verweisen wir für Einbauten auf die unbedingt notwendige Freihaltung von Bereichen, welche für die Nutzung der Rollstuhlrampen der Busse in Frage kommen, auf mindestens 2,50m Tiefe ab</p>	<p>Aus platztechnischen Gründen ist nur eine verkürzte Anfahrt möglich. Die Ansicht des Bussonderbords von 16 cm ermöglicht ein Überstreifen des Bordsteins.</p> <p>Auf einen Fahrgastunterstand muss verzichtet werden, da der Gehweg zu stark eingeengt würde. Dieser soll möglichst frei von Einbauten gehalten werden.</p> <p>Die Markierung wird in Abstimmung mit VD erfolgen.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Bord. Für alle Bereiche, in welchen dies nicht sichergestellt werden kann, bitten wir um weitere intensive Beteiligung, um geeignete Positionen für die geplanten Einbauten und Bäume gemeinsam zu festzulegen. An beiden Haltestellen ist ein sehr hohes Aufkommen an ein- und aussteigenden Fahrgästen zu erwarten, sowie der Einsatz von Großraumgelenkbussen auf der MB26 bereits Realität und auch in Zukunft vorgesehen. Für die Verortung der Fahrgastunterstände verweisen wir auf das Gespräch LSBG, Ing.-Büro Urban, Y-LA, hvv, Wall, HOCHBAHN vom 07.11.2023.</p> <p>Den geplanten Zweirichtungsweg auf der Nordseite sehen wir weiterhin als kritisch an, tragen ihn jedoch vor dem Hintergrund der Eingangsanmerkungen mit, sofern er anordnungsfähig ist.</p> <p>Für die Ladezone rückwärtig der Haltestelle auf der Nordseite sind weitere Möglichkeiten zu prüfen, um das erforderliche bündige Halten am Bord zu verdeutlichen. Fahrzeuge, welche hier nicht bündig am Bord abgestellt werden, behindern den in die Haltestelle einfahrenden Busverkehr und stellen eine Unfallgefahr dar.</p> <p>Für die anstehende Planung und Ausstattung mit Busvorrechteung sämtlicher Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet bitten wir ebenfalls um Beteiligung und verweisen erneut auf das Team Intelligente Verkehrssysteme (vormals Sachgebiet Verkehrstechnik) der HOCHBAHN (lichtsignalanlagen@hochbahn.de).</p> <p>Für die Gestaltung sämtlicher taktischer Elemente auch in Bereich der Bushaltestellen verweisen wir auf den Leitfaden des hvv sowie die mit den Abteilungen Barrierefreiheit/ HUK und Busverkehr/ Angebotsplanung des hvv sowie dem Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg zu entwickelnden Lösungen.</p> <p>(...) Des Weiteren bitten wir um Beachtung der Stellungnahmen von hvv und Wall GmbH und unterstützen diese inhaltlich. (...)</p>	<p>Entsprechende Normen, der HVV-Leitfaden sowie die Anmerkungen der genannten Beteiligten wurden berücksichtigt. Das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg wird im weiteren Planungsverlauf weiterhin mit einbezogen.</p>
<b>33.</b>	<b>Hochbahn Fachbereich Ingenieurbauwerke TBB 13</b>	
33.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<b>34.</b>	<b>P&amp;R-Betriebsgesellschaft mbH</b>	
34.1	<p>(...) Derzeit befinden sich im direkten Haltestellenumfeld der Haltestelle Farmsen 82 gesicherte Fahrradabstell- plätze, die wir als P + R-Betriebsgesellschaft mbH bewirtschaften. Hinzu kommen weitere 218 Stellplätze im unmittelbaren Haltestellenumfeld, so dass an dem Standort derzeit 300 Fahrradstellplätze zur Verfügung ste- hen. Als Teil des Bike + Ride-Entwicklungskonzeptes der Freien und Hansestadt Hamburg wird das Angebot an der U-Bahn Haltestelle Farmsen in den nächsten Jahren stark erweitert, um den ermittelten Bedarf von 600 Stellplätzen zu decken. Dazu befinden wir uns derzeit in der Planungs- und Abstimmungsphase mit den unterschiedlichen Akteuren. Wir begrüßen die Berücksichtigung unserer Vorhaben im Plangebiet, weisen aber darauf hin, dass unsere Planungen für die Radabstellplätze noch nicht abgeschlossen sind und wir daher nicht garantieren können, dass nicht doch mehr Flächen als ursprünglich geplant in dem Plangebiet für das Radparken benötigt werden. Wir begrüßen weiterhin den Einbezug der Rampe am süd-östlichen U-Bahnausgang in die Planungen, da nur durch die Umsetzung dieser Maßnahme die Umsetzung eines Bike + Ride-Standortes im Bereich des Ein- kaufszentrums realisiert werden kann. In der Planung befinden sich vier Flächen, auf denen nach derzeitigem Stand Fahrradabstellmöglichkeiten für Bike + Ride geplant sind. Diese sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Auf der Platzfläche (3 Überdachungen mit 80 Stellplätzen): hier besteht noch weiterer Abstimmungsbedarf, da unsererseits eine doppelseitige Aufstellung in zwei Reihen Vorrang vor einer dreireihigen Aufstellung hat. Durch die Erweiterung der zwei Reihen nach Süden bliebe die Anzahl der Stellplätze unverändert.</li><li>• Entlang des nordwestlichen Bahndamms (66 freie Fahrradstellplätze an 33 Anlehnbügel): Zu diesem Standort haben wir keine Anmerkungen.</li><li>• Nördlich angrenzend laufen Planungen der P + R Betriebsgesellschaft für weitere 120 überdachte Fahrradstellplätze (siehe unten).</li><li>• Nahe dem südöstlichen U-Bahnhofzugang (20 freie Fahrradstellplätze an 10 Anlehnbügel): Zu die- sem Standort haben wir keine Anmerkungen.</li><li>• Südlich der Kreuzung August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof (16 freie Fahrradstellplätze an 8 An- lehnbügel): Zu diesem Standort haben wir keine Anmerkungen.</li></ul>	<p>Die Forderung wurde geprüft und in Form von 2 Doppeldächern verschiedener Länge, aber gleichbleibender Stellplatzbilanz berücksichtigt.</p> <p>Entlang des Bahndamms wurden 3 Doppeldächer für insgesamt 72 Fahrradstellplätze gemäß Abstimmungstermin mit der P&amp;R ergänzt.</p> <p>Die Bügel wurden auf 30 Stellplätze reduziert. Insgesamt wurden in diesem Bereich 69 Stellplätze mehr geschaffen.</p> <p>Am südöstlichen U-Bahnhofzugang sind die Anlehnbügel in 90°- statt Schrägaufstellung</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Außerhalb des Plangebiets für die Busoptimierung der Metrobuslinie 26 an der Haltestelle Farmsen liegen insgesamt drei weitere Potenzialflächen, für die Baumaßnahmen unsererseits angedacht sind. Hierfür besteht jedoch noch Abstimmungsbedarf mit den Flächeneigentümern. Es handelt sich um folgende Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche an der Freizeitroute entlang des nordwestlichen Bahndamms: Diese Fläche ragt über die Grenze des Plangebietes hinaus. Außerhalb des Plangebietes sind an diesem Standort 120 über- dachte Fahrradstellplätze geplant.</li> <li>• Fläche des bisherigen gesicherten B+R-Bereichs (Eigentümer: HOCHBAHN): Dieser Bereich soll aus- gebaut werden, so dass hier zukünftig gesicherte Stellplätze für 100 Fahrräder und 5 Lastenräder entstehen sollen.</li> <li>• Fläche im Süd-Osten auf Flächen des Einkaufszentrums (Eigentümer: EKZ): An diesem Standort sind 92 überdachte Doppelstockparker und 84 gesicherte Fahrradstellplätze vorgesehen. Diese Maß- nahme ist nur vertretbar, wenn die geplante Rampeanlage zum süd-östlichen Eingangsbereich rea- lisiert wird, und eine Einigung mit dem Grundeigentümer erzielt werden kann.</li> </ul> <p>Insgesamt sind im Haltestellenumfeld der U-Bahn Haltestelle Farmsen der Bau von 102 freien Fahrradabstell- plätzen, 292 überdachten Stellplätzen und 189 gesicherten Fahrradabstellplätzen geplant. Somit beträgt die geplante Gesamtstellplatzzahl aus der vorliegenden Planung sowie den Potenzialflächen 583 Fahrradstell- plätze. Wir weisen darauf hin, dass weitere Stellplätze nötig sind, um den abgestrebten Bedarf von 600 Stellplätzen zu decken. Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass noch nicht alle Teilflächen gesichert sind. Sollte es bei einer oder mehreren der Potenzialflächen Probleme in der Umsetzung geben, entstehen neue Anforderungen für die anderen Flächen. Es kann daher sein, dass an anderer Stelle mehr Stellplätze als ursprünglich geplant entstehen müssen. (...)</p>	<p>geplant. So konnten 4 Stellplätze mehr geschaffen werden. Die Abstimmung zu den Bereichen außerhalb des LSBG-Plangebietes läuft parallel und separat mit der P&amp;R-Betriebsgesellschaft und ist nicht Bestandteil dieser Verschickung.</p> <p>Die Stellplatzzahl beträgt nach Berücksichtigung der Stellungnahme und Anpassung der Planung in der Schlussverschickung insgesamt 226 (Potenzialflächen nicht eingerechnet). In der 1. Verschickung betrug die Anzahl 182 Stellplätze. Es wurden demnach 44 Stellplätze mehr geschaffen. Eine weitere Erhöhung der Stellplatzanzahl wird im weiteren Planungsverlauf, auch im Hinblick auf gestalterische Verträglichkeit, geprüft.</p>
<b>35.</b>	<b>KVG Bus</b>	
35.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
36.	VHH	
36.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
<b>37.</b>	<b>Taxiverbände</b>	
37.1	<p>(...) bezugnehmend auf o.a. 1. Verschickung möchte ich als Vertreter des Hamburger Taxengewerbes wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Der Taxenstand Farmsen hat für das Hamburger Taxengewerbe eine sehr wichtige Funktion. Über diesen Taxenstand wird die Bevölkerung von Farmsen sowie Teile von Bramfeld, Berne und Rahlstedt mit Taxen versorgt. Wenn nur 1 Prozent der von Ihnen geschätzten 52 Tsd Menschen, die diesen Verkehrsknotenpunkt frequentieren, werktäglich ein Taxi benutzen möchte, sind das immerhin 520 Taxen, die den Taxenstand an- und abfahren. Die vorliegende Planung hat nicht nur den Nachteil, dass die Anzahl der momentan verfügbaren Stellplätze von 8 auf 5 verringert werden soll, sondern auch die Zergliederung von einem auf drei Stellplätze ist äußerst ungünstig. Bitte prüfen Sie, ob ein zusätzlicher Stellplatz ggü dem geplanten Stellplatz für drei Taxen auf der Nordseite der August-Krogmann Str. unter der U- Bahn Brücke, ebenfalls für drei Taxen, errichtet werden kann. Dort befindet sich z.Zt. eine Bushaltestelle, die gemäß Planung entfällt. Somit wäre nicht nur eine bessere Sichtbarkeit der Taxenstände gegeben, sondern auch die Möglichkeit, dass sich Fahrgäste den Taxenstand aussuchen können, der Ihrer Abfahrtrichtung entspricht. Der jetzige Taxenstand hat den großen Vorteil, dass sowohl in östliche als auch in westliche Richtung abgefahren werden kann, was die derzeitige Planung nur begrenzt bietet. Dafür könnte der einzelne Stellplatz am nordöstlichen Anfang der August-Krogmann Str ersatzlos wegfallen. Dieser einzelne Stellplatz macht aus meiner Sicht wenig Sinn, er ist sowohl vom Eingang zur U-Bahn als auch vom Einkaufszentrum zu weit entfernt. Der Taxenstand mit Ladesäule am nordwestlichen Ende des Knotenpunktes ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber ein einzelner Taxenstand wird vom Taxengewerbe überwiegend vernachlässigt weil häufig zugesperrt. Meine Erfahrungen sind leider so. (...)</p>	Ein weiterer Stellplatz wie vorgeschlagen kann nach Prüfung und Abwägung nicht eingerichtet werden.
<b>38.</b>	<b>Stadtrundfahrtunternehmen</b>	
38.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
39.1	<p data-bbox="260 808 464 1904">ADFC Bezirksgruppe Wandsbek</p> <p data-bbox="323 808 464 1904">(...) Wir sehen insbesondere an der geplanten Oberflächenfarbe der Radwege und am Anschluss des Zweirichtungswegs am Berner Heerweg noch dringenden Korrekturbedarf. Wir bitten darum, die von uns genannten Punkte ernsthaft abzuwägen, damit jetzt bereits absehbare Sicherheitsdefizite noch vermieden werden können. (...)</p> <p data-bbox="507 808 711 1904"><b>(...) Vorbemerkung:</b> Die Planungsannahme war hier, dass der fließende MIV in keiner Weise eingeschränkt wird. Dabei wäre das erklärte Ziel, den Umweltverbund zu fördern, gerade dadurch erreichbar, dass MIV-Fahrstreifen wegfallen und stattdessen breite Radverkehrsinfrastruktur, breite Gehwege oder Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden. Nun wird der MIV genauso gefördert wie der ÖV - eine Verlagerung von Verkehrsanteilen hin zum Umweltverbund ist daher nicht zu erwarten. Das bedauern wir.</p> <p data-bbox="754 808 786 1904"><b>Im Detail:</b> Als positiv betrachten wir die folgenden Punkte der Planung:</p> <ul data-bbox="829 808 1257 1904" style="list-style-type: none"><li>• Verlegung von Überlieger-Bussen zum Bramfelder Weg,</li><li>• Signalisierung des Knotens Bramfelder Weg/Am Luisenhof mit Querungsmöglichkeit über Am Luisenhof,</li><li>• Rückbau der Dreiecksinsel im süd-westlichen Bereich des Knotens Berner Heerweg/Rahlstedter Weg/August-Krogmann-Straße,</li><li>• barrierefreie Gestaltung der Nebenflächen,</li><li>• Schaffung weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten,</li><li>• Vorüberlegungen zu einem Rampenbauwerk (statt Treppe) zwischen südlichem U-Bahnzugang und Einkaufszentrum/Ärztelhaus,</li><li>• zahlenmäßig positive Baubilanz,</li><li>• Wegfall der Nebenfahrbahn östlich der Bahnstrecke,</li><li>• Aufwertung des Platzes westlich des nördlichen Bahnhofszugangs</li></ul>	Die Radwege werden mit entsprechender Rotfärbung (statt anthrazit) eingeplant.

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Kritik und Anmerkungen haben wir zu folgenden Themen:</p> <p><b>Zweirichtungsradweg</b>            Straßenbegleitende Radwege, die für den Zweirichtungsverkehr zugelassen sind, bergen besondere Gefahren. Insbesondere Einmündungen und Grundstückzufahrten stellen Gefahrenstellen dar. Die Unfallrate ist deutlich höher als bei Einrichtungsradwegen. Erlaubte Zweirichtungsnutzung verfestigt bei Radfahrenden die falsche Annahme, das Linksfahren sei bei Bedarf dann auch "mal in Ordnung". Abschnitte mit Zweirichtungsradwegen führen dazu, dass im Zulauf dieser Radwege und in deren Nachlauf regelwidrig ebenfalls die linke Seite als "Geisterfahrer*in" befahren wird. Besondere Probleme ergeben sich beim Anschluss von Zweirichtungsradwegen an die nachfolgende Infrastruktur (s. u. die Anmerkungen zum östlichen der beiden Knoten). Alle genannten Punkte wirken sich deutlich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Daher lauten die Empfehlungen einschlägiger Untersuchungen, statt der Anlage von Zweirichtungsradwegen besser die Querungsmöglichkeiten der Straße zu verbessern, um regelwidriges Linksfahren abzubauen. (z. B. Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.). Autoren: D. Alrutz/W. Bohle/S. Busek: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung – Sicherheitsverbesserungen Verkehrstechnik, Heft V 261. Bergisch Gladbach, August 2015) Nicht zu Ende Gedacht ist hier jetzt z. B., dass die Schulkinder, die z. B. zur Rudolf-Steiner-Schule wollen, den linksseitigen Radweg bis über den Berner Heerweg nutzen dürfen, aber dann keine Möglichkeit mehr haben, legal fahrend zu ihrer Schule zu gelangen. Niemand sollte annehmen, dass dann im Anschluss kein regelwidriges Weiterfahren erfolgt. Da auch Fußverkehr nicht mit Radfahrenden aus beiden Richtungen rechnet, wird auch das Queren des Zweirichtungsradwegs von und zur Bushaltestelle konfliktbehaftet und potenziell unfallgefährlich sein. Wir sprechen uns aus Verkehrssicherheitsgründen sehr deutlich gegen diesen Zweirichtungsradweg aus.</p> <p><b>Knoten August-Krogmann-Str./Berner Heerweg/ Rahlstedter Weg</b>            Radverkehr wird mit dem Zweirichtungsradweg aus Richtung West bis an diesen Knoten geführt. Wer diesen Knoten regelkonform erreicht, hat aber keine Möglichkeit, in den Rahlstedter Weg oder Richtung Friedrich-Ebert-Damm weiterzufahren - er darf nur geradeaus den Knoten passieren und dann Richtung Nord weiterfahren. Regelwidriges Fahren wird durch diese Planung provoziert. Es muss daher für eine Möglichkeit gesorgt werden, dass alle Fahrbeziehungen</p>	<p>Hier wird dem Wunsch aus dem Partizipationsverfahren nachgekommen, um Falschfahren vorzubeugen. Des Weiteren wird mit dem Zweirichtungsradweg eine zentrale Schulwegverbindung gestärkt.            Gemäß Abstimmung mit VD52 und PK38 wird zur Verbesserung der Sicherheit eine Mittellinie zur Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehres auf dem Radweg ergänzt sowie entsprechende Verkehrs- bzw. Richtungszeichen an Konfliktpunkten aufgestellt. An querenden Überfahrten wird zudem ein Rampenstein gem. ReStra vorgesehen.            Richtungsbezogen sind die genannten Ziele per Rad legal erreichbar.            Durch Aufstellen einer wegweisenden Beschilderung auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße werden die Radfahrenden auf die sichere Querung (östlich der U-Bahnbrücke) geleitet, um Ziele im Rahlstedter Weg und im Berner Heerweg (Süd) zu erreichen.            Das Design dieser Beschilderung befindet sich in Abstimmung und wird in der Ausführungsplanung dem aktuellen Stand entsprechend zur Umsetzung gebracht.            Richtungsbezogen sind die genannten Ziele per Rad legal erreichbar.            Durch Aufstellen einer wegweisenden Beschilderung auf der Nordseite der August-Krogmann-Straße werden die Radfahrenden auf die sichere Querung (östlich der U-Bahnbrücke)</p>



Nr.	Töb / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>regelkonform und radfahrend erreicht werden können. Sollte das nicht gelingen, ist auch dies ein Beleg, dass der Zweirichtungsweg nicht funktioniert und vielmehr erhebliche zusätzliche Gefahren schafft. Sollte es bei dieser Planung bleiben, muss der Radverkehr an allen Zugängen zum Zweirichtungsweg ab Einmündung August-Krogmann-Straße (das sind mindestens fünf) deutlich darauf hingewiesen werden, dass er auf diesem nur nach Berner Heerweg Nord fahren kann. Der aus dem Rahlstedter Weg rechtsabiegende MIV sollte auf den legal entgegenkommenden Radverkehr durch ein Piktogramm in der Zweirichtungsfurt im Konfliktbereich aufmerksam gemacht werden. Der Radweg im Rahlstedter Weg in Richtung Westen verläuft deutlich abgesetzt vom Fahrbahnrand hinter einem Grünstreifen. Bisher wird das dadurch kompensiert, dass der Radverkehr im unmittelbaren Kreuzungsbereich über eine Berliner Lösung ins Blickfeld des rechtsabiegenden MIV gerückt wird. In der aktuellen Planung wird die Berliner Lösung durch einen keinesfalls gleichwertigen Hochbordradweg ersetzt. Dieser macht kurz vor der Kreuzung einen deutlichen Rechtsschwenk. Dadurch wird es regelmäßig zu gefährlichen Missverständnissen kommen, ob der Radfahrende denn nun – ohne Anzuzeigen - rechts abbiegen will oder mit kurzem Linksschwenk doch vorfahrtberechtigt geradeaus weiterfährt. (Bis vor einigen Jahren wurde standardmäßig in Hamburg mit diesen Verschwenkungen gebaut. Wegen der zahlreichen Unfälle hatte sich dann eine Fahrbahnnahe Führung der Furt bzw. die Berliner Lösung durchgesetzt und derartige Verschwenkungen wurden mit großem Aufwand zurückgebaut. Die vorgelegte Führung ist in dieser Hinsicht u. E. ein gefahrenträchtiger Rückschritt). Wir empfehlen deshalb für den geradeausfahrenden Radverkehr die Berliner Lösung an dieser Stelle wieder einzuplanen. Damit würde auch die bislang in der Planung fehlende Aufstellfläche für den wartenden Radverkehr an dieser Stelle geschaffen.</p> <p><b>Radwegoberfläche und -Farbe</b> Pflastersteine in Anthrazitfarbe sind ungeeignet. Sie heben sich nicht genug von der Gehwegfarbe ab und sind in Hamburg unüblich. Sie werden daher auch in Farmsen nicht intuitiv als Radweg erkannt. Es geht aber hier nicht um das Ziel eines vermeintlich schicken Design, sondern um Alltagsverkehrswege für Fußverkehr und Radverkehr. Primär muss also unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit gebaut werden.</p>	<p>geleitet, um Ziele im Rahlstedter Weg und im Berner Heerweg (Süd) zu erreichen. Das Design dieser Beschilderung befindet sich in Abstimmung und wird in der Ausführungsplanung dem aktuellen Stand entsprechend zur Umsetzung gebracht. Die Markierungspfeile und LSA-Radsignal mit geradeaus Pfeil am Knotenpunkt wirken dem rechtswidrigen Verhalten der Radfahrenden entgegen.</p> <p>Gemäß ReStra wurde im Rahlstedter Weg bevorzugt ein baulicher Radweg geplant mit einer rechtskonformen Führung im Kreuzungsbereich. Die Radwegverswenke erfolgen zugunsten breiterer Aufstellflächen an den Fußgängerüberwegen und wirken zudem geschwindigkeitsreduzierend.</p> <p>Die Berliner Lösung wurde im Zuge der Planung geprüft, wegen erheblicher Nachteile in Abstimmung mit der VD aber verworfen.</p> <p>Die Radwege werden mit entsprechender Rotfärbung (statt anthrazit) eingeplant. Aus Kosten- und Wartungsgründen wird ein Standard-Betonpflaster 25x25cm vorgesehen statt gefärbtem Asphalt.</p>



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Rot eingefärbter Asphalt würde eine gut befahrbare Oberfläche bedeuten und sich gut vom Gehweg abheben. ReStra, S. 56: "Wegen des höheren Fahrkomforts sollen bauliche Radwege in der Regel mit einer Deckschicht aus Asphalt befestigt werden (...)" Wenn Asphalt abgelehnt werden sollte, sollte wenigstens das rote Standard- Betonsteinpflaster verwendet werden, um einen Wiedererkennungseffekt mit den anderen Hamburger Radwegen zu erzielen. Es hat Experimente mit grauem Pflaster auch z. B. im Jungfernstieg gegeben. Und trotz Fahrradpiktogrammen auf diesem Weg kam es zu zahlreichen Konflikten. Insbesondere Ortsunkundige Fußgänger*innen haben den Radweg nicht als solchen wahrgenommen. Dieses Pflaster schafft vermeidbare Konflikte. Dies gilt hier insbesondere, da im Kreuzungsbereich Am Luisenhof/August- Krogmann-Str. die übliche Anordnung Fahrbahn-Radweg-Gehweg vertauscht wird durch Fahrbahn-Gehweg-Radweg. Das wird kaum jemand begreifen, wenn der Radweg dann auch noch untypisch in anthrazit gepflastert wird. Die gestreifte Verlegung von Pflastersteinen lehnen wir ab. Sie hat verkehrsrechtlich keinerlei Bedeutung und muss daher zwangsläufig zu Missverständnissen führen. Missverständnisse im Straßenverkehr sind aber unbedingt zu vermeiden, um keine Unfälle zu provozieren.</p> <p>Wir schlagen für Radwege, die zwischen Bushaltestellen mit Fahrgastwartebereich und dem Gehweg verlaufen, einen kleinen Höhenniveauunterschied vor. Eine niedrige Kante zwischen Wartebereich und Radweg sowie zwischen Radweg und Gehweg soll den Fahrbahncharakter des Radwegs hervorheben.</p> <p><a href="https://hamburg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hamburg/user_upload/Verkehr/OEPNV/Positionspapiere_Rad_und_OePNV/20220602_Position_Bus-Haltestellen_und_Fahrrad.pdf">https://hamburg.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hamburg/user_upload/Verkehr/OEPNV/Positionspapiere_Rad_und_OePNV/20220602_Position_Bus-Haltestellen_und_Fahrrad.pdf</a></p> <p><b>Signalisierung</b> Der Erläuterungsbericht erklärt auf Seite 19, die genaue Ausgestaltung der LSA-Anlage am westlichen Knoten sei noch nicht festgelegt. Dies wäre aber wichtig, um den Knoten im Detail z. B. im Hinblick auf seine Verkehrssicherheit bewerten zu können. (Am Beispiel Gustav-Seitz-Weg/Steilshooper Allee zeigt sich, dass "übersehene Details" zu aufwändigen Anschlussmaßnahmen führen können). Mitgeteilt wird jedoch, dass es einen Anforderungstaster über August- Krogmann-Straße (Nord-Ost) geben werde. Wir lehnen jede Art von Bettelampelschaltung ab. Die Grünphase muss automatisch kommen. Gemeinsame Signalisierung</p>	<p>Das Verlegemuster stellt ein gestalterisches Element dar und soll die Aufmerksamkeit für den Radweg querende Fußgänger entlang von Bushaltestellenbereichen steigern. Es soll in dieser Maßnahme erprobt und anschließend evaluiert werden.</p> <p>Als taktil erfassbare Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg dient standardmäßig ein 25 cm breiter Begrenzungsstreifen aus einem weißen Beton-Noppenstein. Entlang beengter Bereiche (z. B. an Bushaltestellen, Kreuzungsbereich August-Krogmann-Straße Ecke Am Luisenhof) erfolgt die Ausbildung eines Begrenzungs- und Leitstreifens durch die standardmäßigen Rippen- und Noppenplatten in Form eines 50 cm breiten Doppelstreifens.</p> <p>Die F-LSA (ohne Anforderung) wird in die LSA-Schaltplan integriert.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>von Fuß- und Radverkehr führt - besonders bei der Querung breiter Fahrbahnen - zu einer unverhältnismäßigen Verkürzung der Grünphasen des Radverkehrs. Denn wegen ihrer viel kürzeren Räumzeit können Radfahrende deutlich längere Grünphasen haben als zu-Fuß-Gehende. Um eine möglichst hohe Rotlichtakzeptanz der Radfahrenden zu erhalten und den Radverkehr nicht künstlich auszubremsen, sollte deshalb der Radverkehr in den Knoten (insbesondere aber im Knoten Berner Heerweg/August-Krogmann- Str./Rahlstedter Weg) getrennt vom Fußverkehr signalisiert werden.</p> <p>Komplett unberücksichtigt sind in der Planung Aufstellbereiche für an der Ampel wartende Radfahrende. Sollten hier mehr als ein oder zwei Fahrräder stehen, ist der Wartebereich voll. Jeder weitere Radfahrende blockiert dann den Fahrrad-Abbiegeverkehr oder den Geradeausverkehr der Querrichtung oder steht dem Fußverkehr im Weg. Dies ist an sich schon ein Mangel der Planung. Angesichts zunehmender Verbreitung von Lastenrädern oder Fahrrad-Gespannnen sowie der angestrebten Zunahme des Radverkehrs gilt dies um so mehr. Dies betrifft:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- beide Seiten der Querungsstelle östlich der U-Bahnbrücke,</li><li>- die drei Ecken des östlichen Knotens, die mit Radwegführung versehen sind, - alle vier "Warteflächen" am westlichen Knoten.</li></ul> <p><b>August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof</b></p> <p>Grundsätzlich sollte jeder Knotenast beampelt sein, damit Fußgänger*innen kürzere Wege haben und Radfahrende nicht zum Linksfahren animiert werden oder hier erst über zwei Furten nach Norden abbiegen können. Dass ein Bedarf zum Queren besteht, sieht man an dem extra installierten Fußgängerquerungsverhinderungsgitter in Fahrbahnmitte. - Angesichts der direkt östlich der Brücke befindlichen weiteren Fuß-/Fahrad-LSA und dem Bedarf für eine Optimierung der LSA-Phasen im Knoten und der Möglichkeit, die Mittlere Querungshilfe auf dem Zweirichtungsweg zu erreichen, halten wir den Verzicht auf die Beampelung des Ost-Asts des Knotens hier ausnahmsweise für vertretbar.</p> <p><b>Gefahr durch Flachstahlbügel</b></p> <p>Wir bitten darum, Flachstahlbügel, die sich im Verlauf von Rad- oder Fußverkehrsräumen befinden, stets auffällig mit Reflexfolie zu versehen, um Auffahr- oder Auf Laufunfälle zu</p>	<p>Die Größe der Aufstellflächen ergibt sich aus der ausgewogenen Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen.</p> <p>Im weiteren Planungsverlauf wird in Abstimmung mit der P&amp;R-Betriebsgesellschaft geprüft, ob Rundbügel statt Flachstahlbügel zum Einsatz kommen können.</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
40. 40.1	<p><b>Fuss e.V. Hamburg Fachverband Fußverkehr</b></p> <p>(...) <b>Vorbemerkung:</b> Durch die zwanghafte Beibehaltung der Verkehrsflächen für den MIV, haben die Bereiche für den Fuß- und Radverkehr leider wieder die abwertende Bezeichnung "Nebenflächen" verdient. Wie kann es sein, dass in einem so stark von Fußgängerverkehr dominierten Bereich Gehwege nur 2,00m Breite haben? Die Querschnitte unter 5.1 belegen in beeindruckender Weise, wie viel Straßenraum dem MIV anteilig zugestanden wird.</p> <p>Die verschwenkten Radwegführungen auf der Südseite der August-Kroogmann-Straße zwischen Am Luisenhof und Berner Heerweg entstehen unkomfortable und gefährliche Querungen für Zufußgehende! Der Zweirichtungsradsverkehr auf der Nordseite ist für Fußgänger*innen noch unübersichtlicher und damit auch gefährlicher. Hier gibt es viele Menschen, die aus der U-Bahn kommen und zu den Bushaltestellen queren müssen - vielleicht auch sehr eilig, um den Bus noch zu bekommen. Diese wechselseitige Rad- und Gegwegführung behindert Fußgänger und Radfahrer zugleich und stellt einen Unfallschwerpunkt dar.</p>	<p>Gemäß ReStra beträgt die Regelbreite von Nebenflächen 2.65m, wovon 1.80m Verkehrsraumbreite (reine Gehwegbreite) zugeordnet sind. Überwiegend sind die Gehwege breiter als 2.00m geplant, die engste Stelle beträgt 1.95m (südlich Rahlstedter Weg).</p> <p>Leichte Verschwenke, vor allem in Kreuzungsbereichen zugunsten von mehr Aufstellfläche für Fußgänger, sind unausweichlich. Überwiegend wurde jedoch ein geradliniger Verlauf der Radwege berücksichtigt. Beim geplanten Zweirichtungsradsweg wird dem Wunsch aus dem Partizipationsverfahren nachgekommen, um Falschfahrern vorzubeugen. Des Weiteren wird mit dem Zweirichtungsradweg eine zentrale Schulwegverbindung gestärkt. Gemäß Abstimmung mit VD52 und PK38 wird zur Verbesserung der Sicherheit eine Mittellinie zur Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehrs auf dem Radweg ergänzt sowie entsprechende Verkehrs- bzw. Richtungszeichen an Konfliktpunkten aufgestellt. An querenden Überfahrten wird zudem ein Rampenstein gem. ReStra vorgesehen.</p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

<b>Nr.</b>	<b>Töb / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	<b>Abwägung</b>
	<p>Fußgängerfurten erscheinen uns bei dem Fußverkehrsaufkommen über Am Luisenhof und die Augustkrogmannstraße mit nur vier Metern unterdimensioniert. Sie sollten mindestens 5 bis 6 Meter haben, da sich die Fußgängerströme in der Mitte der Fahrbahn begegnen und dann jeweils auf rechnerisch 2,00m Breiten aneinander vorbei gehen müssen. Das ist trotz allen vielleicht erfüllten Planungsvorgaben nicht zeitgemäß und praxisnah.</p> <p>Die Aufstellflächen im Querungsbereich des U-Bahn-Ausgangs über den Mittelstreifen Augustkrogmann-Straße erscheinen uns unzureichend. Diese noch nicht einmal 4,00m breiten Aufstellflächen vor der Ampel könne aus unserer Sicht die kreuzenden Bus- und U-Bahnfahrgäste, neben dem sonstigen Fußverkehr nicht aufnehmen und lassen diese zusätzlich mit den Radfahrenden in Konflikt geraten.</p> <p>Der gesamte Kreuzungsbereich hat für Verkehrsteilnehmende, die nicht im Auto sitzen, keinerlei Qualitäten. Die im Freiraumkonzept vorgesehenen Nachpflanzungen sollten mit Bänken oder anderen Stadtmöbeln ergänzt werden, so dass man dort trotz des Verkehrslärmes kurzfristig verweilen und sich begegnen kann.</p> <p>Die Aufstellung neuer Sitzmöglichkeiten begrüßen wir.</p> <p>Ergänzend zum Pkt. 5.9 möchten wir um eine gute Ausleuchtung aller Gehwegflächen bitten, denn diese werden von den bestehenden Peitschenleuchten über der Fahrbahn nicht ausreichend mitbeleuchtet.</p> <p>Insgesamt finden wir keine wirkliche Verbesserung für den Fußverkehr. Vor allem wäre uns eine konfliktfreie Führung von Rad- und Fußverkehr wichtig.</p> <p>Zusätzlich möchten wir noch anfügen, dass wir den Plan sehr unübersichtlich finden. Vor allem vermischen wir Querschnittdarstellungen im Erläuterungsbericht. Bei den Querschnittbeschreibungen werden die Gehweg-, Rad- und Grünflächen nicht getrennt aufgeführt, sondern mit dem abwertenden Begriff "Nebenflächen" zusammen gefasst. Auch</p>	<p>Eine Verbreiterung der Fußgängerfurten ist nach Abwägung und Prüfung aller Belange nicht vorgesehen.</p> <p>Aufstellflächen an Kreuzungen sind mindestens 4.0m breit geplant und an der schmalsten Stelle mindestens 1.80m tief (Verschwenkbereiche angrenzende Radwege), regelhaft jedoch mindestens 2.50m tief, um Platz für Rollstuhlfahrer zu bieten.</p> <p>Es wurden (weitere) Sitzmöglichkeiten im Kreuzungsbereich unter Berücksichtigung des Erhalts großzügiger Gehwege ergänzt.</p> <p>Straßenbegleitend sind seitens HHVA keine zusätzlichen Modelle neben den vorhandenen Straßenleuchten vorgesehen. Platzflächen und Gehwegabzweigungen werden mit niedrigeren Wegeleuchten ausgestattet.</p> <p>Im Rahmen der Schlussverschickung sind skizzenhafte Querschnitte im Erläuterungsbericht nicht vorgesehen. Diese werden in der Ausführungsplanung nachgeliefert. An dieser Stelle wird auf die vorhandene Visualisierung aus dem Beteiligungsverfahren verwiesen, welche</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	wundert uns, dass dort "Straße" steht, wenn die Fahrbahn gemeint ist. Zur Straße gehören die Flächen für alle Verkehrsteilnehmer*innen. (...)	nach wie vor als Veranschaulichung der vorliegenden Planung dienen kann: <a href="http://www.via-bus.de/beteiligungsprozess-farmsen">www.via-bus.de/beteiligungsprozess-farmsen</a>
41.	LBV-SH	
41.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
42.	Landkreis Stormarn	
42.1	Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.	
43.	Wall GmbH	
43.1	<p><b>(...) Planausschnitt 1.</b></p> <p>1. FGU12455 Hst. U Farmsen, August-Krogmann-Straße, vor Hausnr. 16, Fahrtrichtung stadtauswärts Mit der Versetzung wie im Plan dargestellt sind wir grundsätzlich einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU ohne bzw. mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit zwei bzw. eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m</p> <p>2. FGU12456 Hst. U Farmsen, August-Krogmann-Straße, vor Hausnr. 16, Fahrtrichtung stadtauswärts Mit der Versetzung wie im Plan dargestellt sind wir grundsätzlich einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU ohne bzw. mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit zwei bzw. eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m Haltestelle Bereich noch in der Klärung.</p> <p>3. Ein neuer Fahrgastunterstand August-Krogmann-Straße auf Verkehrsteiler, Fahrtrichtung Am Luisenof Bitte planen Sie hier einen FGU ohne bzw. mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit zwei bzw. eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m Standort Klärung für Uhr-Ströher</p> <p><b>Planausschnitt 2.</b></p> <p>1. Ein neuer Fahrgastunterstand August-Krogmann-Straße auf Verkehrsteiler, Fahrtrichtung</p>	Die Anmerkungen wurden berücksichtigt. Alle Fahrgastunterstände mit Ausnahme der neuen Haltestelle in der nordöstlichen August-Krogmann-Straße erhalten jeweils eine Seitenwand mit Werbeträger.



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Berner Heerweg Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m</p> <p>2. SIA12008 August-Krogmann-Straße nach Am Luisehof, Fahrtrichtung Berner Heerweg Mit der Versetzung sind wir einverstanden.</p> <p><b>Planausschnitt 3.</b></p> <p>1. FGU12457 Hst. U Farmsen, August-Krogmann-Straße, vor Hausnr. 5, Fahrtrichtung stadtauswärts Mit der Versetzung wie im Plan dargestellt sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m</p> <p>2. FGU12458 Hst. U Farmsen, August-Krogmann-Straße, vor Hausnr. 5, Fahrtrichtung stadtauswärts Mit der Versetzung wie im Plan dargestellt sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit eine 80er Seitenscheibe H-Mast/WT ca. 1,50 m</p> <p>3. Zwei neue Fahrgastunterstände August-Krogmann-Straße, Nähe Hausnr. 2, Fahrtrichtung Am Luisehof Bitte planen Sie hier 2 x FGU ohne Werbeträger ein 4000 x 1550 mm mit zwei 80er Seitenscheiben</p> <p><b>Planausschnitt 4:</b> SIA12011 Rahlstedter Weg nach Berner Heerweg, Fahrtrichtung Am Pulverhof Mit der Versetzung sind wir einverstanden.</p> <p><b>Planausschnitt 5:</b> Standort Vorschlag für eine SIA Wir bitten den von uns im Planausschnitt eingezeichneten Standort für unsere SIA zu berücksichtigen.</p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim</p>	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden. (...)</p> <p>ANLAGEN</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>FGU12455; 12456; 1xFGU neu.pdf</i></li> <li>2. <i>SIA12008, 1xFGU neu.pdf</i></li> <li>3. <i>FGU12457; 12458; 2xFGU neu.pdf</i></li> <li>4. <i>SIA12011.pdf</i></li> <li>5. <i>SIA Standortvorschlag.pdf</i></li> </ol>	
<p><b>44.</b> 44.1</p>	<p><b>Ströer Media Deutschland GmbH</b></p> <p>Die Firma Ströer ist mit folgenden Werbeträgern von Ihrer Planung betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uhr Berner Heerweg/Rahlstedter Weg, geplante Versetzung in Ordnung</li> <li>• Litfaßsäule westl. Bahnhofsvorplatz, geplante Versetzung in Ordnung</li> <li>• City-Light-Säule Berner Heerweg, Wiese zur Eissporthalle, bleibt unverändert</li> <li>• Litfaßsäule August-Krogmann-Straße / Berner Heerweg Versetzung auf die Ostseite des Berner Heerwegs in Ordnung</li> </ul> <p>Uhr August-Krogmann-Straße/Am Luisenhof, Versetzung aufgrund der Abstandsregelung zu den Anlagen der Firma Wall (20 Meter) ungünstig, besser wäre Beibehaltung des bisherigen Standortes, die Platzverhältnisse scheinen es zuzulassen, im äußersten Notfall ist die geplante Versetzung im gegenseitigen Einvernehmen Ströer/Wall möglich</p> <p>Ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen bedanken, dass bereits alle Werbeträger inkl. Versetzung in Ihrer Planung berücksichtigt sind.</p>	<p>Die Anmerkungen wurden berücksichtigt. Die Litfaßsäule auf der Platzfläche wurde weiter in den Platz hineingerückt, um die Sichtbeziehungen für zu Fuß Gehende und Radfahrer nicht zu behindern. (Rücklauf HVV Barrierefreiheit)</p>
<p><b>45.</b> 45.1</p>	<p><b>Dataport Niederlassung Hamburg</b></p> <p>(...) Für eine mögliche geplante Erweiterung der Infrastruktur durch den zuständigen Fachbereich Realisierung Linientechnik bei Dataport haben wir Ihre Anfrage dorthin zur endgültigen Prüfung und endgültigen Stellungnahme weitergeleitet. Erfolgt innerhalb von 4 Werktagen von dort keine</p>	<p>Die Abstimmung erfolgt im Rahmen der Leitungstrassenplanung.</p>




# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Nachricht, so wenden Sie sich bitte an Herrn Ludwig oder an Herrn Steenhus unter der Rufnummer 040/428 46 - 4814 bzw. - 2569.</p> <p>Bitte beachten Sie ggf. die beiliegende Anlage. Ihre Anfrage wird unter der BEA-Nr. 2023-12396 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an. (...)</p>	
<b>46.</b>	<p><b>EXA Infrastructure German GmbH</b></p> <p>(...) durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich keine Anlagen von i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH / EXA Infrastructure Germany GmbH betroffen.</p> <p><b>Allgemeiner Hinweis:</b> Wir bitten Sie, künftige Plananfragen für die Firma i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH / EXA Infrastructure Germany GmbH nur noch an oben genannte Adresse zu richten. Wegen der ständigen Erweiterung unseres Netzes und der daraus resultierenden fortlaufenden Aktualisierung der Bestandspläne, wird die Gültigkeit unserer Antwort auf 3 Monate begrenzt. (...)</p>	
<b>47.</b>	<p><b>enercity Contracting Nord GmbH</b></p> <p>(...) in dem von Ihnen angefragten Gebiet sind keine erdverlegten Trassen der enercity Contracting Nord GmbH verlegt. (...)</p>	
<b>48.</b>	<p><b>PleDoc GmbH</b></p> <p>(...) 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 nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</li><li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li><li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li><li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li></ul>	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> </ul>  <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p><b>Achtung:</b> Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. (...)</p>	
<b>49.</b>	<b>WSV</b>	
49.1	(...) ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BüMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird. (...)	
<b>50.</b>	<b>ImmoMediaNet GmbH &amp; Co.KG</b>	
50.1	(...) in dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt. (...)	
<b>51.</b>	<b>Hamburger Energiewerke GmbH</b>	
51.1	(...) in dem angefragten Bereich sind keine Fernwärmeleitungen vorhanden oder geplant. Somit gibt es von unserer Seite keine Einwände. (...)	
<b>52.</b>	<b>GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH</b>	
52.1	(...) die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im den Bereich der It. Ihrem Schreiben mit Aktenzeichen 13414 vom 24.10.2023 (Planabstimmung). Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

<b>Nr.</b>	<b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	<b>Abwägung</b>
	keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken. (...)	
<b>53.</b>	<b>Vodafone GmbH</b>	
53.1	<p>(...) Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind. Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.</p> <p>ANLAGE: <i>Hamburg_U-Farmsen_VDG.pdf</i></p> <p>Weiterführende Dokumente:</p> <p>Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH Zeichenerklärung Vodafone GmbH Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH (...)</p>	- wird zur Kenntnis genommen
<b>54.</b>	<b>Deutsche Telekom Technik GmbH</b>	
54.1	(...) Aufgrund Ihrer Planung sind bei uns umfangreiche Arbeiten erforderlich.	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

<b>Nr.</b>	<b>TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	<b>Abwägung</b>
	<p>Unser Kabelschacht 0+045.00 (14983) vor der August-Krogmann-Str. 25 liegt im Bereich der zukünftigen taktilen Leitelemente. Hier bitten wir die Führung der taktilen Leitelemente so anzupassen, dass diese um dem Schachtdeckel herumläuft. Ansonsten könnten wir aber auch aufklebbare taktile Leitelemente auf den Schachtdeckel kleben.</p> <p>Auf der Ostseite der August-Krogmann-Str., wo die Bushaltestelle (MB 27, Linie 168, NB 617) erneuert wird, würden wir unsere Trasse im Bereich der Busfahrbahn aufgeben und die Nebenfläche (4 Rohre) verlegen.</p> <p>Im Bereich der Bushaltestelle (Linie 167, MB 26, Linie 567) 0+205.00 bis 0+290.00 würden wir unsere Trasse in nördliche Richtung verlegen und die Schächte abbrechen.</p> <p>Im Bereich des Abschnittes August-Krogmann-Str. 3 bis zur Kreuzung Berner Heerweg würden wir den Kabelschacht 0.235.00 (10382) gegen einen kleineren austauschen und eine neue Trasse mit 9 Rohren dort legen.</p> <p>Die Schächte 0+250.00 (11806) und 0+305.00 (14029) würden wir abbrechen.</p> <p>Für die Ausführung der Arbeiten benötigen wir ca. 8 Wochen. Bitte planen Sie für uns ein Zeitfenster ein. (...)</p>	<p>Die Ausgestaltung der taktilen Leitelemente im Bereich von Schachtdeckeln wird in der Ausführungsplanung genauer abgestimmt.</p> <p>- wird in Leitungstrassenplan berücksichtigt</p> <p>- wird in Leitungstrassenplan berücksichtigt</p> <p>- wird in Leitungstrassenplan berücksichtigt</p> <p>- wird in Leitungstrassenplan berücksichtigt</p> <p>- wird zur Kenntnis genommen</p>
<b>55.</b>	<b>Hamburg Wasser</b>	
55.1	<p>(...) als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation sowie eine Stellungnahme der HWW und HSE.</p> <p><b>Für HWW:</b></p> <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand</p>	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merksblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): 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.</p> <p>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten. Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.</p> <p>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahmen ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.</p> <p>Im Bereich der Straßenbaumaßnahme liegen Hauptleitungen von zentraler Bedeutung für die Trinkwasserversorgung von Hamburg. Baumaßnahmen an diesen Leitungen oder auch temporäre Außerbetriebnahmen müssen längerfristig koordiniert werden.</p> <p>Die Vorlaufzeit kann die üblichen Vorlaufzeiten für Baumaßnahmen deutlich übertreffen.</p> <p>Anmerkungen: Im Bereich August-Krogmann-Straße 2-12 wird die Versorgungsleitung DN 150 GG 1040 erneuert. Die Durchführung der geplanten Baumaßnahme soll in dem Zeitraum April bis Juni 2024 von Hamburg Wasser durchgeführt werden. Ihr Ansprechpartner für das Bauprojekt ist Herr Meyer 040 7888 81182.</p>	<p>Die erforderlichen Abstände werden im weiteren Planungsverlauf geprüft.</p> <p>- wird in Leitungsstrassenplan berücksichtigt</p>

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>HWW – Straßenkappen sind im Zuge des Straßenbaus durch neue zu ersetzen. Vorlaufzeit Materialbestellung 1-2 Wochen.</p> <p>Eventl. Regulierungsarbeiten sowie anfallende Instandsetzungsarbeiten führen wir gerne im Zuge der Baumaßnahme mit einem Vorlauf von 2-3 Wochen aus.</p> <p>Kontaktaten des zuständigen Netzbezirks: Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, 22359 Hamburg, Tel: 040 7888 33210/211/213</p> <p><b>Für HSE:</b></p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): Im Bereich der geplanten Baumaßnahme MB26 Farmsen sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Eine Untersuchung der vorhandenen Trummen und Trummenleitungen erfolgt im Rahmen dieser Untersuchung nicht. <b>Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten.</b></p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Frau Anger 7888 39000 zu verständigen. Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. 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></ul> <p>Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben</p>	



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	Töb / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</p> <ul style="list-style-type: none"><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 entfernt.</li><li>• Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</li><li>• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Frau Anger 7888 39000 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> <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. 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 Maßstab 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</p>	

# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen. (...)</p> <p>ANLAGEN <i>Am Luisenhof_HWW.pdf, Legende Trinkwasser.pdf</i> <i>Am Luisenhof_HSE.pdf, Legende Abwasser.pdf</i> <i>FM Merkblatt zum Schutz Erdverlegter Wasserleitungen.pdf</i></p>	
56.1	<p><b>56. Gasnetz Hamburg GmbH</b></p> <p>(...) Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. 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.</p> <p>Aufgrund ihrer geplanten Baumaßnahme werden wir eine Instandsetzung in dem Bereich vorziehen und bitten hier um Berücksichtigung, Koordinierung und Trassenzuweisung in ihren Verfahren. Einen Leitungsplan mit den notwendigen Instandsetzungsbereich haben wir der Stellungnahme beigefügt. 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). Sie finden Informationen über den Umgang mit unseren Gasversorgungsanlagen auf unserer Homepage unter dem unten genannten Link.</p> <p><b>Zusätzliche Hinweise:</b> 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</p>	Die erforderlichen Abstände werden im weiteren Planungsverlauf geprüft.



# ABWÄGUNGSVERMERK

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>stellen wir Ihnen nach einer Anfrage über unsere Homepage zur Verfügung: <a href="http://www.gasnetz-hamburg.de">www.gasnetz-hamburg.de</a> (...)</p> <p>ANLAGEN <i>August-Krogmann-Straße 2-14 Netzberechnung.pdf</i> <i>Merklblatt_GNH.pdf</i> <i>Planauskunft_408235.pdf</i></p>	
<b>57.</b>	<b>Stromnetz Hamburg GmbH</b>	Detailliertere Planunterlagen folgen mit der Ausführungsplanung.
57.1	<p>(...) Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme 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></p> <p>In Ihrem angefragten Bereich befinden sich Nieder- und Mittelspannungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH.</p> <p><b>Nieder- &amp; Mittelspannung:</b> Bitte wenden Sie sich für eine Abstimmung der Arbeiten an uns. Eine Einladung zu einer Leitungsbesprechung wäre hier aufgrund der zeitnah stattfindenden Baumaßnahme sinnvoll.</p> <p><b>Zusätzliche Informationen:</b> Damit wir im Störfall die elektrische Versorgung so schnell wie möglich wieder herstellen können ist ein freier Zugang zu den Leitungstrassen der Stromnetz Hamburg GmbH notwendig. Deshalb können wir der Überbauung unserer Anlagen durch Leitungen bzw. Schächte nicht zustimmen. Wir weisen Sie darauf hin, dass eine Bepflanzung unserer genehmigten Leitungstrassen in öffentlichen Wegen unzulässig ist, weil die Zugänglichkeit unserer Leitungen aus betrieblichen Gründen jederzeit gewährleistet sein muss (s. insbesondere auch Ziff. 5 der DIN 1998). Gegen eine rechtswidrige Beeinträchtigung unserer Leitungsrechte besteht ein Beseitigungs- und Unterlassungsanspruch. Baumpflanzungen sind in einem Mindestabstand von 2,50 m zu unseren Trassen vorzunehmen. Wegen der aus unserer Sicht drohenden Beeinträchtigung machen wir hiermit vorbeugend einen Unterlassungsanspruch dahingehend</p>	Die Zugänglichkeit von Leitungen wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

## ABWÄGUNGSVERMERK

Anlage 3

PSP – 13414 Busoptimierung Metrobuslinie 26 U Farmsen

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>geltend, keine Bepflanzung im Bereich unserer Leitungstrassen vorzunehmen. Schadensersatzansprüche bleiben vorbehalten. Wenn weitere Planungstätigkeiten in Form von Vorplanungen- / Entwurfsplanungen gewünscht werden, ist diese Information unverzüglich an das E-Mail-Postfach: Bauprojektkoordination@stromnetz-hamburg.de zu richten. Vorher wird die Stromnetz Hamburg keine Planungsleistungen erbringen.</p> <p>Die Richtlinien zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH sind bei der Durchführung des Bauvorhabens zu beachten. (...)</p> <p>ANLAGE <a href="#">6048-06.14_RL_Kabelschutz_2021.pdf</a></p>	
<b>58.</b>	<b>1&amp;1 Versatel GmbH</b>	
58.1	<p>(...) seitens der 1&amp;1 Versatel Deutschland GmbH bestehen keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. In dem angefragten Bericht nutzen wir nur angemietete Kabel der Dataport. Sollten sich Planänderungen ergeben, bitte melden. (...)</p> <p>ANLAGEN <a href="#">Karte_Anfrage_1058264_Rahmen_1_Default.pdf</a> <a href="#">Karte_Anfrage_1058264_Rahmen_2_Default.pdf</a> <a href="#">Karte_Anfrage_1058264_Rahmen_3_Default.pdf</a> <a href="#">Karte_Anfrage_1058264_Uebersichtsplan.pdf</a> <a href="#">Anlage_Nutzung_Richtlinie_zum_Schutz.pdf</a></p>	

Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (Grußformeln, allgemeine Einleitungen o.Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt.*