

Verkehrsplanung - 1. Verschickung vom 26.04.2022; 2. Verschickung vom 24.07.2023

Maßnahme - EMR, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Mansteinstraße – von Eppendorfer Weg bis Bismarckstraße

Abwägung eingegangener externer Stellungnahmen bis 27.05.2022

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende									
AR									
AR 212									
VE2, VE3, VI2, VI3, KMR, VM1, VM2									
BVM/Amt V	23.05.2022	<p>1) Gehwegbreiten: Die im Erläuterungsbericht gezeichneten Querschnitt und unter Punkt 3.3.4 genannte Breite der Fußverkehrsanlage findet sich im Lageplan nicht wieder. Dort sind nur untermaßige Gehwege der Breite 1,90 m und 2,03 m eingezeichnet. Zur Zusammensetzung der Regelbreiten und freizuhaltenden Gehbahn ist insbesondere Punkt 6.1.6.1. der ReStra zu beachten. Die BVM bittet darum, zu prüfen, inwieweit der effektiv nutzbare Gehweg ggf. durch den Einsatz von wasserdurchlässigen, wurzelschonende TTE-Platten (oder anderem geeigneten Belag) im Bereich der Baumscheiben auf mindestens 2,65 m verbreitert werden kann.</p> <p>2) Barrierefreie Querungen für Fußgänger: Wie im Erläuterungsbericht erwähnt, ist in einer 30er-Zone stets mit einer Querung durch Fußgänger zu rechnen. Von den Behindertenverbänden werden barrierefreie Querungsstellen für den Fußverkehr im Abstand von mindestens 150 m gefordert. In der vorliegenden Planung wird das barrierefreie Queren jedoch durch die Anordnung der Parkstände erschwert. Es wird daher angeregt, auf Höhe der westlichen Bushaltestelle eine weitere, gut einsehbare, barrierefreie Querungsmöglichkeit vorzusehen, sowie eine weitere Querungsmöglichkeit, ggf. östlich der bereits in der Planung vorgesehenen Querungshilfe, zu prüfen.</p> <p>3) Zugänglichkeit zu Fahrradbügel: Die vorgesehenen Fahrradbügel befinden sich zwischen Gehweg und Parkständen und sind demnach nur über die Gehwege erreichbar. Dies birgt die Gefahr, Gehwegradeln und die damit verbundenen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu fördern. Es wird angeregt, fahrbahnseitig in regelmäßigen Abständen Zufahrten zu den Fahrradbügel vorzusehen (deren Freihaltung baulich gesichert wird), ggf. in Kombination mit den Querungshilfen für den Fußverkehr, oder die Positionierung der Fahrradbügel neben der Fahrbahn (zu Lasten von Kfz-Parkständen).</p> <p>4) Sitzgelegenheiten: Zur Förderung des Fußverkehrs, insb. mobilitätseingeschränkter älterer Menschen sowie zur Förderung nachbarschaftlicher Begegnungen wird angeregt zu prüfen, ob im Bereich der Nebenfläche an mehreren Stellen Sitzgelegenheiten eingeplant werden können, die ggf. auch beklebter- und bespielbar sind. Der im Erläuterungsbericht genannte Bedarf von 205 Fahrradplätzen (zuzüglich der Plätze in den aktuell vorhandenen Fahrradhäuschen bzw. den später umzusetzenden neuen Sammelschließanlagen / Fahrradkleingaragen) wird mit den geplanten 240 Bügel bzw. bei Doppelbelegung pro Bügel 480 Fahrradabstellmöglichkeiten weit übertraffen. Das Weglassen einiger Fahrradbügel zugunsten von Sitzgelegenheiten wird demnach für vertretbar gehalten.</p> <p>5) Parkstände: Die Schrägparkstände stellen eine Herausforderung für den Bus- und Radverkehr dar. Aus dem Lageplan ist nicht erkennbar, ob die in der vorgesehene Regeltiefe von 4,55 m eingehalten wird. Es ist zu befürchten, dass lange Pkw regelhaft in den Fahrbahnraum hineinragen und beim Rückwärtsausparken den Busverkehr behindern und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden beeinträchtigen. Es wird angeregt zu prüfen, ob statt Schrägparken Längsparken vorgesehen werden kann, und die Verschwenkung der Fahrbahn über breitere Gehwege realisiert werden kann.</p> <p>6) Sichtdreiecke an Grundstückseinfahrten: Sichtdreiecke an Grundstückseinfahrten sind in der Planung nicht eingezeichnet / freigehalten. Es wird darum gebeten zu prüfen, ob hier nachgebessert werden kann.</p> <p>7) Stellplätze für Lastenräder und Switch: - Bitte um Prüfung, ob die vorgesehenen 8 Stellplätze für Lastenräder dem tatsächlichen Bedarf vor Ort entsprechen oder eine Erhöhung sinnvoll wäre. - Aufgrund der hohen Siedlungsdichte und sozialen Struktur sollte geprüft werden, ob weitere Switch-Stellplätze eingerichtet werden können.</p> <p>8) Beleuchtung: Bei der Überprüfung, ob die Standorte der Lichtmasten in Zukunft zu halten sind, sollte geprüft werden, ob aufgrund der Verschattung durch schützenswerte Baumkronen eine zusätzliche Gehwegbeleuchtung notwendig ist.</p> <p>9) Fahrradhäuschen: Die BVM bittet um Erläuterung, wie mit den im Plan eingezeichneten Fahrradhäuschen umgegangen wird. Vor Hausnummer 8 wird für sie z. B. Raum freigehalten, indem dort keine Fahrradbügel eingezeichnet werden, gleichzeitig überschneiden sie sich jedoch mit den dortigen Parkständen. Grundsätzlich gilt, dass Fahrradhäuschen genau wie Fahrradbügel von der Fahrbahn aus zugänglich sein müssen.</p>	Gehwegbreiten werden überprüft	x					
			Querungsmöglichkeit in der Mitte des Planungsbereichs ist vorgesehen	x					
			Zugänglichkeit der Fahrradbügel wird bei weiterer Planung berücksichtigt	x					
			Sitzgelegenheiten werden bei der Planung berücksichtigt	x					
			im Planungsgebiet herrscht Parkdruck, daher sind Schrägparkplätze erforderlich	x			Die Schrägparkstände wurden im Zuge der 2. Verschickung überplant und es kommen ausschließlich Längsparkstände zur Anwendung.	x	
			Sichtdreiecke werden eingehalten	x					
							Die Anzahl der Lastenradstellplätze wurde auf 34 erhöht. Da die Anzahl der Parkstände stark reduziert wurde, erscheinen rd. 10 % Switch-Plätze angemessen.		
			wird zur Kenntnis genommen						
			die jetzigen Orte der Fahrradhäuschen werden nach Entfall der Sondernutzung mit Fahrradparken belegt. Prototyp Fahrradhäuser ist in der Entwicklung				Potenzialfläche "Fahrrad-Kleingarage" wurde in den Plan eingezeichnet. Da vor dem Fahrradhäuschen kein PKW-Parkplatz ist, kann von der Fahrbahn aus, dass Fahrradhäuschen erreicht werden.	x	

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
		10) Bushaltestellen: Gemäß ReStra soll für die Planung von Bushaltestellen der Leitfaden „Barrierefreier Neu- und Ausbau von Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ des HVV beachtet werden. Dies ist insbesondere bezüglich geforderter Abstände, Flächen und baulicher Merkmale sicherzustellen. Die Ausführung der Bushaltestellen im Planungsgebiet wird dahingehend sehr begrüßt. Darüber hinaus möchten wir ergänzend darum bitten, zu prüfen, ob weitere Elemente des Leitfadens umgesetzt werden können.	wird zur Kenntnis genommen					
		11) Busverkehr / Hinweis Wir bitten darum die Hinweise der Hochbahn bezüglich der Variante 3 zu würdigen und ggf. zur weiteren Abstimmung auf die Hochbahn zuzugehen.	wird zur Kenntnis genommen					
Behörde für Wirtschaft und Innovation								
BWI-WF2								
BWI-IT								
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer								
S2								
Hamburger Verkehrsanlagen								
Beleuchtungs- und LSA Planung	11.05.2022	Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30-40m vorzusehen sind. Eine detaillierte Planung für die Beleuchtung werden wir im Zuge der Schlussverschickung erstellen. Hinweis: Wir haben die Baumreihe als Richtlinie genommen, um die öffentliche Beleuchtung auszurichten. Dabei ist aufgefallen, dass der Bordstein des Längsparkbereichs bei Lp9 und Lp10neu zu nah an den zu stellenden Masten ist. Hinweis zu den Schutzabständen: - Schutzabstand (lichte Maßangaben) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangaben) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangaben) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des	detaillierte Planung der neuen Beleuchtung wird im Zuge der Schlussverschickung erstellt		28.07.2023	Nach erster Einschätzung ist für die 2. Verschickung „BR - E34 Mansteinstraße – von Eppendorfer Weg bis Bismarckstraße“ keine Lichtsignalanlage von der Planung betroffen. Sollten sich in der weiteren Planungsphase Änderungen an Lichtsignalanlagen ergeben, bitten wir um frühzeitige Einbeziehung durch die Verkehrsplanung. Um evtl. Umsetzungstermine nicht zu gefährden, bitte ich, Bautermin mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt abzustimmen. Wir benötigen bis spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bautermin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen. Grundlage für alles Weitere ist dann eine formelle Beauftragung.	Es sind keine Lichtsignalanlagen betroffen	
	31.05.2022	Die Maßnahme FR Mansteinstraße beeinflusst eine Furt der Lichtsignalanlage Kn 512 (Eppendorfer Weg / Mansteinstraße). Nach den Planungen der Erstverschickung werden hier nur die Masten der Furt über die Mansteinstraße versetzt. Schaltschrank und Steuergerät sind nach dem derzeitigen Stand der Planung nicht betroffen. Sollte es notwendig werden, die zu versetzende Furt mit einer neuen Leerrohrquerung zu versehen, empfehlen wir die Leerrohrquerung im Zuge des zentralen Bauvorhabens für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern. Zur Erstellung eines Leerrohrplanes benötigen wir seitens des Projektes einen LSA-Lageplan vom Endzustand. Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.	LSA liegt im Planungsabschnitt des LSBG. Da noch nicht klar ist, wie die Planung zur Umsaltung Eppendorfer Weg aussieht, wird der Knoten Mansteinstraße/ Eppendorfer Weg von der Planung ausgenommen	x				
Behörde für Inneres und Sport								
VD 51								
VD 52/ PK23	07.06.2022	Erläuterungsbericht 3.3.4 Fußverkehr Der Gehweg im Planungsgebiet ist an keiner Stelle 2,65m. Gem. Lagerplan sind die Breiten 1,9m bzw. 2m. Eine Aussage zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes auch im Hinblick auf einen möglichen Ausbau zur T-30 Zone in der Bundesstraße fehlt.	Gehwegbreiten werden überprüft					
		Lageplan Die Anbindung im Norden bei Station 0+000 ist in einem Planungsstadium. Diese muss bis zur Schlussverschickung einen anordnungsfähigen Zustand aufweisen. Die Stellplätze für Lastenräder bei Station 0+020, 0+180 und 0+260 bitte mit abgesentem Bord. Der Kreisverkehr mit FGÜ Bismarckstr/mansteinstraße im Bestand ist ein Problem. Gem. VwV-SVO gibt es in T-30 Zonen keine FGÜ und keine Markierungen sowie keine Beschilderungen. Somit kann das Z 274 erst bei Station 0+360 aufgestellt werden.	Die Anbindung im Norden liegt im Planungsabschnitt des LSB. Da noch nicht klar ist, wie die Planung zur Umsaltung Eppendorfer Weg aussieht, wird der Knoten Mansteinstraße/ Eppendorfer Weg von der Planung ausgenommen. Kreisverkehr liegt außerhalb der Planungsgrenze				Wurde in der Planung berücksichtigt.	x
F 04								

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen				
Andere Behörden und Ämter												
BSW-WSB 2 BWFGB - SKbM	04.05.2022	<p>Beitragsrechtlich Bewertung Die Erschließungsanlage Mansteinstraße und Eppendorfer Weg sind eindeutig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlagen Mansteinstraße und Eppendorfer Weg werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p> <p>Planungsrechtliche Bewertung Die Erschließungsanlagen Mansteinstraße und Eppendorfer Weg sind im Durchführungsplan D133 ausgewiesen und liegen im Gebiet des Baustufenplans Eimsbüttel-Hoheluft-West.</p>	wird zur Kenntnis genommen									
BKM - Denkmalschutz	05.05.2022	<p>vielen Dank, aber seitens des Denkmalschutzamtes wird die Planung in der verschickten Form abgelehnt. Die Denkmalbelange sind leider nicht ausreichend in die Planung eingeflossen. Aus diesem Grund habe ich nochmals als Anlage die Vorzugsvariante aus einer vorherigen Besprechung angehängt. Seitens Denkmalschutzamt und Radverkehr wurde die Variante 3A deutlich hervorgehoben, die zwar einen Verlust an PKW-Stellplätzen bedeutet, aber Bordsteine in Lage behält, Radfahrstreifen bietet und zwischen Baumscheiben ausreichend Fahrradlinien vorsieht.</p> <p>Seitens des Denkmalschutzamtes wird hinsichtlich der verschickten Planung allerdings begrüßt, dass das Fahrradparken im öffentlichen Raum deutlich verbessert werden wird und auch die städtebaulich negativ wirksamen Fahrradhäuser im öffentlichen Raum durch neue, verträglichere Modelle abgelöst werden sollen. Wo und wie werden diese denn stehen?</p> <p>Ich weise nochmals darauf hin, dass es sich bei der Mansteinstraße um eine symmetrisch angelegte Allee handelt, dies sollte aus denkmalfachlicher Sicht auch so bleiben. Die Planung sieht jetzt nicht nur die Aufgabe dieser Symmetrie vor, sondern sogar noch ein mehrfaches Verschwenken, was als besonders kritisch eingeschätzt wird.</p> <p>Zudem muss das Bord, insbesondere auf der Südwestseite mit den Baudenkmalern, durchlaufen und dies auch in einer durchgehenden Höhe wie im Bestand. Das Bord ist in der verschickten Planung zwar theoretisch dargestellt, aber ein Erhalt ist alleine durch die Anpassung der Nebenflächen überhaupt nicht lagegleich möglich. Ein mehrfaches Verschwenken einer z.T. neuen Bordlinie ist nicht möglich.</p> <p>Eine Vergrößerung der Baumscheiben ist zwar denkmalfachlich denkbar, diese Vergrößerung muss aber in quadratischer/ rechteckiger Form und möglichst gleichförmig erfolgen. Bislang ergeben sich vollkommen unterschiedliche Formen von Baumscheiben, was der Situation nicht angemessen ist.</p> <p>S.11 2.11 und S. 20 3.3.8 ggf. notwendige Nachpflanzungen sind aus Denkmalschutzgründen in der vorhandenen Flucht der Baumreihe und in einem regelmäßigen Abstand vorzusehen.</p> <p>S.11 2.12 Hier die Korrektur des Denkmalumfanges: Mansteinstraße 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41: Etagenhausesemble mit Vorgärten und historischen Einfriedungen, alleartige Bepflanzung (durchlaufende Linie der Straßenbäume). Aus Denkmalschutzgründen sind die Vorgartenzonen als grüne Freiflächen zu erhalten. Fahrradparken kann deshalb kaum oder gar nicht untergebracht werden.</p> <p>S.16 3.2.3 Es ist uns nicht verständlich, wie die Bordsteinkante erhalten werden kann, sie verläuft ja scheinbar in unterschiedlichen Niveaus, teilweise in der gepflasterten Fläche, teilweise in den Baumscheiben. Dies ist aus denkmalfachlicher Sicht nicht ausreichend.</p> <p>S.18 3.3.3.1 Die Parkscheinautomaten werden anderer Stelle aufgestellt als im Plan dargestellt (bspw. nicht vor Nr. 7, sondern bei Nr.17: kein Baudenkmal), diese Standorte sind mit dem Denkmalschutzamt abgesprochen.</p> <p>3.3.3.3 Wird seitens des Denkmalschutzamtes begrüßt</p>	<p>Abstimmung mit MR und BKM zur Rückmeldung BKM und Anpassung der Anmerkungen in der 2. Verschickung</p> <p>Prototyp Fahrradhäuser ist in der Entwicklung, siehe auch Kommentar BVM vom 23.05.22</p> <p>unterschiedliche Formen ergeben sich aus der Vorgabe das Parken vor den Baumscheiben zu vermeiden</p> <p>Nachpflanzungen sind derzeit nicht vorgesehen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p>		28.08.2023	<p>Seitens des Denkmalschutzamtes hätten wir allerdings nach dem langwierigen und dennoch konstruktiven vorangegangenen Prozess begrüßt, wenn noch ein Zwischenstand informell besprochen worden wäre. Wir waren nach dem Termin im Bezirksamt vor einigen Monaten davon ausgegangen, die Sache wäre nahezu geklärt. Leider stellt sich das aus unserer Sicht in der verschickten Variante nun nicht so dar und wir werden ihr nur unter Anpassungen zustimmen können. In diesem Fall ist bei uns bereits die Leiterin des Denkmalschutzamtes mit involviert.</p> <p>Begrüßen tun wir die mittige (nicht verschwenkte) Lage der Fahrbahn und mit den straßenparallel parkenden PKW, sodass zwischen den Baumscheiben ausreichend Raum für das Fahrradabstellen geschaffen wird. Die von uns immer geforderte durchlaufende Linie des historischen Bordsteins wird nun allerdings in großen Teilen durch Aufpflasterungen erneut visuell aufgelöst. Darüber hinaus wird für die Aufpflasterungen keine einheitliche Form verwendet, sondern es gibt unterschiedlich lange trapezförmige Aufpflasterungen, im Bereich der Querungen städtebaulich besonders störende sichelförmige. Teilweise sind sie sogar noch mit Möblierung und Beleuchtung belegt. Dies wird von Seiten des Denkmalschutzamtes klar abgelehnt. Es muss weiterhin alles dafür getan werden, dass möglichst wenige und unauffällige Einbauten in die alte Fahrbahn (hier ja immer der zukünftige Parkstreifen) erfolgen. Insbesondere im Bereich der Querungen müssen die Aufpflasterungen deutlich reduziert und in anderer Form vorgesehen werden (dies betrifft nicht die kleine Mittelinsel selbst). Zusätzlich wird abgelehnt, dass aufgrund von Bestandsüberfahrten diese Aufpflasterungen sogar noch verlängert werden. Es erschließt sich zudem nicht, warum dies zwingend erforderlich ist, zumal sich im Vergleich zur Bestandsituation die Finsehbarkeit ja sogar verbessert.</p> <p>Einzel aufgeführt: - Frage: Können die Fahrradbügel auch quer zur Fahrbahn stehen? Oder was ist der Grund der Schrägaufstellung? Sollte es möglich sein, dann bitte quer zur Fahrbahn aufstellen, da durch die Schrägstellung insgesamt eine größere visuelle Barriere entsteht - Die Netzstationen bitte so übernehmen wie sie genehmigt sind. Z.T. sind dort im Plan noch Fahrradbügel eingezeichnet (wie vor Nr. 10). - Die Parkscheinautomaten für das Bewohnerparken müssen gemäß der heute bestehenden Standorte umgesetzt werden (sie wurden damals extra gemeinsam begangen). So steht ein Automat bspw. nicht vor der Mansteinstraße 7 wie im Plan dargestellt, sondern vor Nr. 17. Bei Nr. 7 bitte stattdessen einen weiteren Bügel vorsehen. Bitte auch hinsichtlich der anderen Automaten genauso überprüfen. - Die neu verorteten Beleuchtungen (sind sie zusätzlich für die Querungen vorgesehen und zwingend notwendig?) müssen in der Flucht der bestehenden Leuchten vorgesehen werden. In keinem Fall können sie auf die historische Fahrbahn, also vor den historischen Bordstein rücken. - Die sichelförmigen Aufpflasterungen bei den Querungen können so nicht vorgesehen werden und werden abgelehnt. Kann das Ziel auch anders erreicht werden? Wenn zwingend erforderlich, dann nur kurze trapezförmige vorsehen; keine Verlängerung für die Überfahrten. - Die Aufpflasterungen für die Bushaltestellen selbst werden seitens des Denkmalschutzamtes mitgetragen, sofern keine anderen Möglichkeiten bestehen - Die Bankstandorte werden v.a. in ihrer Anzahl, aber auch der Lage nach in Frage gestellt. Auf der Südseite sind sie zudem bei Nr. 13/ 15 und Nr. 7 gerade dort geplant, wo</p>	<p>Die Planung wurde überarbeitet und mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt.</p> <p>An (Bestandsüberfahrten) müssen Sichtdreiecke eingehalten werden. Hierfür muss dann ggf. die Haltelinie vorgezogen werden.</p> <p>Durch Schrägaufstellung kann eine Gehwegbreite von 2,5 m gewährleistet werden und deutlich mehr Fahrradbügel realisiert werden.</p> <p>Der Standort der Netzstation und der Parkscheinautomat wurde angepasst.</p> <p>Der Standort der Netzstation und der Parkscheinautomat wurde angepasst.</p> <p>Im Planungsabschnitt wurde die Beleuchtung ausserhalb der Bestandsfahrbahn verortet.</p> <p>Die Geometrie im Bereich der Querungstellen wurde mit DKM abgestimmt und vereinheitlicht.</p> <p>Die Standorte der Bänke wurde entsprechend der Abstimmung mit DKM in den Bereichen der Querungstellen angeordnet.</p>	x				
BUKEA-W1	12.05.2022	<p>Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes (BUKEA/W13) bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken: Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).</p>	wird zur Kenntnis genommen									
BüMT-Netz RD	29.04.2022	nicht betroffen										
LIG - 451/3	29.04.2022	nicht betroffen										

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
Hamburger Stadtentwässerung								
HSE G12	23.05.2022	<p>Für HSE: Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Mansteinstraße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen Im Kreuzungsbereich Mansteinstraße/Bismarckstraße sind Überflutungsschwerpunkte bekannt. Daher begrüßen wir Maßnahmen, die das Regenwasser zurückhalten. Bei der Vergrößerung der Grünflächen empfehlen wir Möglichkeiten dahingehend zu prüfen. Bei Fragen dazu, wenden sie sich bitte an Frau Linnea Fölster 7888 82020</p>	wird zur Kenntnis genommen		25.07.2023	<p>Für HSE: Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen. • Grundsätzlich sind die am R- oder M-Siel vorhandenen Trummananschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummananschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Die Neuherstellung einzelner Trummananschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen.</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu.</p>	wird zur Kenntnis genommen	
		<p>Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen 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. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</p> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p>	wird zur Kenntnis genommen		25.07.2023	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen 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. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</p> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p> <p>Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p>	wird zur Kenntnis genommen	

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
		<p>Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 3 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten Sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 5 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden. Herr Janz Tel. 040/788834113 oder 015112115845</p> <p>Anmerkungen: Sollte es nicht zur einer Neulegung der Trinkwasserleitung kommen, dann müssten während der Straßenbaumaßnahme diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma. Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.</p>				<p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Es besteht kein Handlungsbedarf. Es gibt keine Bedenken, soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.</p> <p>Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 5 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten Sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 3 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden.</p> <p>Anmerkungen: Es müssten während des Straßenbau diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen.</p> <p>Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.</p> <p>Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Herr Janz Tel.040/788834113 oder 015112115845</p>		
	01.06.2022	<p>HWW hat ihre Leitungen überprüft und aus Gründen der Versorgungssicherheit ist es notwendig die Leitungen in dem Bereich zu erneuern.</p> <p>Eine zeitliche Abstimmung ist erforderlich, bitte setzen sie sich daher bitte mit Frau Sobottka 040/7888 81120 oder Isabell.Sobottka@hamburgwasser.de in Verbindung.</p>	<p>Abstimmung bzgl. Leitungserneuerung mit HWW erfolgt.</p> <p>Mit Mail vom 10.01.2023 wurde erklärt, dass durch HWW kein weiterer Handlungsbedarf mehr besteht.</p>					
Landesbetrieb Verkehr								
Parkraumbewirtschaftung								

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
Stadtreinigung Hamburg								
TS2	10.05.2022	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat den Umbau der Mansteinstraße zwischen Bismarckstraße und Eppendorfer Weg zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.	wird zur Kenntnis genommen					
Handelskammer Hamburg								
Handwerks-kammer Hamburg	25.05.2022	Gemäß den vorliegenden Planungsunterlagen soll in der Mansteinstraße eine Tempo 30 Zone eingeführt werden. In der Mansteinstraße sind derzeit zehn Handwerksbetriebe ansässig. Bislang sind in der Mansteinstraße 155 Parkplätze vorhanden. Durch die Baumaßnahme würden 51 Parkplätze entfallen. Für ansässige Betriebe ist es wichtig, dass ihre Kunden in der Nähe des Betriebes einen Parkplatz finden können. Zusätzlich zu den Kundenparkplätzen wird der Parkraum von Handwerksbetrieben benötigt, um Firmenfahrzeuge für die Dauer der Auftrags erledigung in der Nähe der Kunden abzustellen. Wie im Erläuterungsbericht bereits ausgeführt, ist der <i>"vorhandene Parkdruck [...] sehr hoch"</i> (S.9). Seitens der Handwerkskammer sehen wir den Verlust der Stellplätze daher kritisch und regen an, weitere Möglichkeiten für den Erhalt zusätzlicher Stellplätze zu prüfen. Nicht zuletzt weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass die ansässigen Betriebe frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden müssen.	wird zur Kenntnis genommen					
Bezirksamt Eimsbüttel								
ES/L					28.08.2023	Danke für die Unterlagen – SL begrüßt die Planungen und hat keine weiteren Anmerkungen.	wird zur Kenntnis genommen	
E/WBZ2								
E/MR 215								
E/MR 235	16.05.2022	Grundsätzlich bestehen seitens E/MR 23 keine Bedenken ggü. der vorgelegten Planung. Im Zuge der Maßnahme wird zur weiteren Minimierung von Mischwasserüberläufen empfohlen, dass Straßenabwasser mittels einer Straßenentwässerungsleitung vom Mischwassersiel zu trennen und gesondert, nach erfolgter Reinigung, in den Isebekkanal einzuleiten. Für eine Einleitung in den Isebekkanal ist eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig für die eine Prüfung der Behandlungsbedürftigkeit des Straßenabwassers und ggf. das Vorsehen einer Reinigungsanlage erforderlich ist.	im Planungsgebiet erfolgt keine Grundinstandsetzung, daher wird keine SEA vorgesehen					
E/MR 22								
E/MR 10								
E/MR 128								
E/MR 240, E/MR 20, E/MRL								
E/VS 314		Als Flächen werden Grundstücke geführt, bei denen sich der Altlastverdacht nach Durchführung von Recherchen und/oder Untersuchungen nicht bestätigt hat bzw. aus bodenschutzrechtlicher Sicht kein weiterer Handlungsbedarf besteht. Für die im Plangebiet gelegenen Flächen werden nachfolgend daher nur die Adresse und der ursprüngliche Ausgangsverdacht (Spezifizierung) sowie die Einstufung im Kataster aufgelistet. Weitere Informationen können bei Bedarf in unserer Dienststelle eingesehen bzw. als Altlastenauskunft angefragt werden. Hinweise für die Planung: 1. Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist - sofern ein Wiedereinbau nicht möglich sein sollte - entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWg) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung ist die Ersatzbaustoffverordnung vom 09.07.2021 zu berücksichtigen (siehe auch Hinweise im Internet unter www.abfall.hamburg.de , Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg"). 2. Im Zuge der Baumaßnahmen ist besonders im Umfeld der o.g. Flächen verstärkt auf Bodenverunreinigungen zu achten. Sofern im Zuge der Baumaßnahmen auffällige Kontaminationen (verdächtige Gerüche, Verfärbungen etc.) an Gebäudeteilen (Mauerwerk / Fundamente) oder dem anfallendem Bodenhaushub angetroffen werden, ist das Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Technischer Umweltschutz – E / VS 31 - (Tel.: 42801-3360, E-Mail: umweltschutz@eimsbuettel.hamburg.de) oder außerhalb der Dienstzeit die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft – Schadensmanagement/Sofortmaßnahmen (Tel.: 42840-2300) zu benachrichtigen (§1 HambBodSchG).	wird zur Kenntnis genommen					

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	
Bezirksversammlung	30.06.2022	<p>Sachverhalt: Der Mansteinstraße kommt in vielerlei Hinsicht eine besondere Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr zu, während auf ihr zusätzlich eine Buslinie verläuft, die eine wichtige Zubringerfunktion zum U-Bahnnetz aufweist. Die Mansteinstraße zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße ist derzeit nicht Teil des Veloroutennetzes, verbindet jedoch de facto den Eppendorfer Weg als Teil der Veloroute 13 und die Veloroute 3, die ab dem Kreisverkehr Mansteinstraße/Bismarckstraße in Richtung Grindelviertel verläuft. Die Mansteinstraße ist wichtiger Zubringer für viele Schulen und soziale Einrichtungen südlich des Isebekkanals wie beispielsweise: - Nahe der Kreuzung Mansteinstraße/Bismarckstraße liegt die Grundschule "Schule An der Isebek" - An der Kreuzung Bogenstraße/Kaiser-Friedrich-Ufer befindet sich das Gemeinsame Oberstufenhaus von Helene-Lange-Gymnasium und des Käifu - Die Ida-Ehre-Schule hat ihren Sitz in der Bogenstraße 34 - Das Emilie-Wüstenfeld-Gymnasium hat einen Standort gegenüber der Ida-Ehre-Schule - Das Helene-Lange-Gymnasium hat seinen Sitz in der Bogenstraße 32 - Die Evangelische Kita liegt in der Bogenstraße 26 - Ein Waldorf-Kindergarten hat seinen Sitz in der Bogenstraße 45 - Die Kita Pünktchenklops in der Bogenstraße 56 Nördlich der Mansteinstraße werden das Gymnasium Hoheluft in der Christian-Förster-Straße sowie die Grundschule Hoheluft in der Wrangelstraße erschlossen. Bedingt durch die hohe Dichte an Schulen und Kindertagesstätten besteht ein besonders hoher Bedarf an die Verkehrssicherheit. Die Mansteinstraße weist keine Fahrradinfrastruktur auf. In Hoheluft-West wohnen nach aktuellem Stand 1.681 Menschen unter 18 Jahren, die potentiell diese besagten Einrichtungen täglich besuchen und sicher erreichen sollen (Statistik Nord: 67). Außerdem wohnen in Hoheluft-West 1.861 Menschen über 65 Jahren, die in Zukunft mehr als heute darauf angewiesen sein werden, sich sicher und komfortabel auf barrierefreien Wegen fortzubewegen (ebd.).</p> <p>Da die Mansteinstraße von Bäumen gesäumt ist, die als ortsprägend und erhaltenswert anzusehen sind. Zudem steht die Bordsteinkante unter Denkmalschutz. Daher ist eine Verbreiterung der Fahrbahn ausgeschlossen. Mit der vorhandenen Fahrbahnbreite ist jedoch künftig kein Radfahrstreifen in einer Breite realisierbar, der in dem Fall dass einzelne Radfahrende durch Kfz überholt werden, die Einhaltung des Überholabstands von 1,5 m sicherstellt. Somit ist die mit der 1. Verschickung vorgeschlagene Variante einer Tempo 30 Zone begrüßenswert.</p> <p>Verkehrssicherheit durch Tempo 30 Damit Tempo 30 Zonen tatsächlich sicherer sind als Tempo-50-Straßen müssen die Straßen-räume so gestaltet sein, dass die Pkw-Fahrenden jederzeit mit querenden Fußgänger*innen rechnen müssen. Der Charakter, der von der Planung aus der 1. Verschickung ausgeht, ist jedoch ein anderer. Die Fahrbahn wird flankiert von parkenden Autos. Es gibt zwischen den angrenzenden Knoten lediglich eine Quermöglichkeit, die überdies mangelhaft einsehbar ist. Auf diese Weise besteht die Gefahr, dass der Tempo-30 Charakter bei den Autofahrenden nicht erzeugt wird.</p> <p>Barrierefreiheit durch ausreichend breite Gehwege und komfortable Querungen Die Mansteinstraße weist eine wichtige Verbindungsfunktion auf, da durch sie Menschen von Hoheluft zu Fuß ins Grindelviertel und zu den dortigen Geschäften, Gastronomie, Universitätseinrichtungen sowie dem Abaton Kino gelangen. Jogger*innen dient sie als Zuwegung zur beliebten Laufstrecke entlang der Alster oder dem Isebekkanal. Der Bedarf an Gehwegen in der durch Regelwerke ausgegebenen Breiten wird dadurch verstärkt, dass sämtliche parallel verlaufenden Straßen Hoheluft-Wests von der Mansteinstraße bis einschließlich der Hoheluftchaussee ebenfalls Gehwege aufweisen, die sogar das absolute Mindestmaß von 2,0 m unterschreiten. Zur Stärkung dieser wichtigen Relation für Zu Fußgehende schlagen wir die Aufweitung des Gehwegs auf der östlichen Straßenseite vor. Zudem soll es Zu Fußgehenden einfacher gemacht werden, die Straßenseite zu wechseln und die Bushaltestellen zu erreichen.</p>							
			wird zur Kenntnis genommen						

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
		<p>Müllabstellbereiche Es kommt vor, dass Müllbehälter für die Müllabfuhr in einer Weise bereitgestellt werden, die den Gehweg einengt. Dies soll verhindert werden, indem in ausreichender Zahl Bereiche ausgewiesen werden, die als Sammelbereiche für Müllbehälter dienen. Dies soll mit der Stadtreinigung abgestimmt werden.</p> <p>Kopfsteinpflaster sinnvoll nutzen Im Erläuterungsbericht wird erklärt, dass die Kulturbehörde darauf besteht, dass aktuell unter einer Asphaltdeckschicht befindliche Kopfsteinpflaster zu erhalten. Doch um mindestens einen Teil davon zu zeigen, könnte dieser genutzt werden.</p> <p>Berücksichtigung der Jugendbeteiligung des Klimaschutzkonzeptes Der zweite Platz der Jugendbeteiligung des Eimsbütteler Klimaschutzkonzeptes wurde durch ein Team mit der Idee gewonnen, den Grünzug für Insekten zu stärken. Dieser Gedanke sollte sich auch in der Mansteinstraße wiederfinden. Dies soll mit dem hohen Bedarf nach weiteren Sitzmöglichkeiten verbunden werden, um insb. älteren Zufußgehenden die Möglichkeit zu geben, sich auf langen Fußwegen zu erholen. Möglicherweise geschieht dies in Form einer neuen Grünfläche an der Kreuzung zum Eppendorfer Weg.</p> <p>Umsetzung des Schwammstadtgedankens Der Klimawandel schreitet schneller voran als befürchtet. Damit einhergehen extremere Starkregenereignisse. Durch das Gefälle der Mansteinstraße, hat diese eine potentiell starke Zuflussfunktion zum erst vor kurzem erneuertem sogenannten Innenstadtentlastungssiel in der Bismarckstraße. Hieraus erwächst ein Anknüpfungspunkt zum Beitrag aus oben erwähnter Jugendbeteiligung: Durch eine Erhöhung der unversiegelten Fläche zwischen Gehweg und Fahrbahn kann das Innenstadtentlastungssiel verschont bleiben. Es sollte geprüft werden, inwiefern das Wasser der Gehwege direkt vor Ort versickern kann.</p>						
		<p>Das Klimaschutzkonzept in die Planung einfließen lassen Am 27. Januar 2022 hat die Bezirksversammlung Eimsbüttel ein Klimaschutzkonzept verabschiedet, das folgende für die Überarbeitung der vorliegenden Planung relevante Maßnahmen enthält: E02: Radverkehrsförderung auf Bezirksebene E04: Fußverkehrsförderung E08: Schulisches Mobilitätsmanagement (ggf. auch Kitas einbeziehen)</p>	wird zur Kenntnis genommen					
		<p>Petition: Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, eine Überarbeitung der 1. Verschickung der Teilbaumaßnahme Mansteinstraße zu veranlassen: Konkret sollen folgende Nachjustierungen veranlasst werden:</p>						
		1. Aufwertung der Fußgängerquerung vor Hausnummer 25 durch eine Vergrößerung der benachbarten Baumscheiben und eine bessere Einsehbarkeit durch Freihalten der näheren Umgebung von Stadtraummöblierung und KFZ-Stellflächen;	Sichtdreiecke werden geprüft					
		2. Prüfung von zwei weiteren Querungsmöglichkeiten bei der Bushaltestelle Mansteinstraße und vor Hausnummer 13. In diesem Zuge Prüfung der besseren Erreichbarkeit der Bushaltestellen;	wird überprüft					
		3. Aufweitung der Gehwege auf der Ostseite auf regelhaft 3,50 m zwischen den Baumstandorten. Wo bei dieser Gehwegbreite nicht ausreichend Platz für KFZ-Stellplätze und Fahrradbügel ist, sollen diese zwischen den Bäumen im Wechsel eingeplant werden.	Gehwegbreiten werden überprüft					
		4. Prüfung von Aufweitungsmöglichkeiten für die Gehwege auf der Westseite, insbesondere um zu vermeiden, dass an Fahrradbügel abgestellte Fahrräder in den Gehweg hineinragen;						
		5. Falls die Planungen zum Eppendorfer Weg dem nicht entgegenstehen, städtebauliche Aufwertung des Kreuzungsbereichs Mansteinstraße/Eppendorfer Weg durch teilweise Entseigerung der Nebenflächen zum Anlegen einer kleinen Grünfläche mit Baumstandorten und Sitzgelegenheiten wie beispielsweise an der Ecke Weidenstieg/Bismarckstraße;	wird zur Kenntnis genommen					
		6. Vermeidung der Anordnung von einzelnen Längs- und Schrägparkständen im Wechsel. Stattdessen eine Anordnung von größeren Blöcken mit Längs- oder Schrägparken. Die dadurch nicht mehr zum Parken von KFZ nutzbaren Flächen zwischen Bäumen und Fahrbahn sollen entweder den Baumscheiben zugeschlagen werden oder für Drei- und Lastenfahrradstellbügel auf Fahrhahnniveau genutzt werden;	wird zur Kenntnis genommen					
		7. Prüfung der Nutzung des bestehenden Kopfsteinpflasters auf den Flächen für KFZ-Stellplätze;	wird überprüft					
		8. Ausweisung von 3 Prozent der Parkstände als Behindertenstellplätze gemäß ReStra;	wird überprüft				Die Planung wurde so angepasst, dass zwei Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt wurden	x
		9. Einrichtung einer Ladezone je Straßenseite;	wird überprüft					
		10. Prüfung einer möglichen Erhöhung der Anzahl der Ladesäulen;	wird überprüft					
		11. Prüfung einer Ausweitung der Stellplätze für geteilte Mobilitätsangebote durch das Ausweiten der bestehenden Switch-Station;	wird überprüft					

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	
		12. Ausweisen einer zentralen Abstellzone je Straßenseite für e-Scooter, beispielsweise vor den Hausnummern 1-3 und 40-48;	wird zur Kenntnis genommen						
		13. Schaffen von 5 neuen Sitzgelegenheiten;	Sitzgelegenheiten werden bei weiterer Planung berücksichtigt, siehe auch Kommentar BVM vom 23.05.22						
		14. Bei den Baumscheiben und der neuen Grünfläche soll eine insektenfreundliche Bepflanzung vorgesehen werden und geprüft werden, wie die lokale Versickerung von anfallendem Oberflächenwasser verbessert werden kann;	wird überprüft						
		15. Für die Haushalte, bei denen die Entsorgung des Hausmülls noch über rosa Müllsäcke erfolgt, sollen in Zusammenarbeit mit der Stadtreinigung Flächen für Müllcontainer im öffentlichen Raum eingeplant werden.	wird zur Kenntnis genommen. Ist jedoch aufgrund des Baumbestands und des Wurzelwerks nicht möglich.						
Verkehr									
HVV und Hochbahn	23.05.2022	<p>1. Bushaltestellen:</p> <p>Die Bushaltestellen haben keine Bemaßung, sodass wir nicht prüfen können, ob die benötigte Nutzlänge von 19 Metern eingehalten wurde. Falls dies nicht der Fall ist (augenscheinlich an der Hst. Bismarckstraße und Mansteinstraße Ri. Süden), bitten wir um eine Verlängerung der Haltestellen auf 19 Meter, unter der Maßgabe, dass keine Tür vor einem Baum steht. Die Lagen der Türen an unseren Bustypen erhalten Sie anbei.</p>	Bemaßung Bushaltestellen wird ergänzt			<p>Wie bereits in den vorangegangenen Stellungnahmen hingewiesen, benötigen Busse systembedingt insbesondere in Kurvenfahrten einen erweiterten Bereich zum Ausschwenken. Dementsprechend sind diese Bereiche besonders freizuhalten, da der benötigte Überhang vorne bis zu einem Meter beträgt. Ein Beispiel für diese Problematik haben wir im Bezirk Hamburg-Nord am KVP Kleekamp/Hummelsbüttler Kirchenweg. Dieser Kreisverkehr kann auf Grund eines Lichtmastes an der westlichen Ausfahrt nicht regelhaft durch Befahrung der Kreisfahrbahn genutzt werden, sodass direkt links über die Mittelinsel abgelenkt werden muss. In der vorliegenden Planung haben wir eine ähnliche Situation in den Umfahrungen der Mittelinsel. Im Lageplan 1 betrifft die die Stellplätze für Lastenräder im Nordosten der Mittelinsel, die hier ein Hindernis darstellen und daher entfallen müssen. Im Lageplan 2 ist in gleicher Fahrtrichtung der Standort des ÖB-Mastes problematisch dieser müsste entweder weiter in Richtung Nebenfläche (Mindestabstand 1,00 m) oder, auch mit mindestens einem Meter Abstand zur Fahrbahn, in Richtung Westen verschoben werden. Weiterhin ist bei sämtlichen Abstellanlagen für Fahr- und Lastenräder abzusichern, dass ein ausreichender Abstand von mindestens 50 cm zur Fahrbahn eingehalten wird. Dies gilt insbesondere für Radbügel, bei denen ein Rad so abgestellt werden könnte, dass Fahrradteile auf die Fahrbahn ragen oder Abstellmöglichkeiten auf Fahrbahnhinselein.</p> <p>Weiterhin ist an der Haltestelle Bismarckstraße in Fahrtrichtung Westen (Lageplan 2) nachzuweisen, dass eine Person mit Kinderwagen an der Tür 3 eines Gelenkbusses diesen problemlos auf Höhe des hinteren Baumes verlassen kann.</p>	<p>Der Kreisverkehr liegt außerhalb der Planungsgrenze.</p> <p>Die Lichtmaststandorte und die Lastenradparkplätze wurden angepasst und die Schleppkurven geprüft.</p> <p>Die Baumscheibe wird begehbar ausgeführt. Ein Aussteigen wurde geprüft.</p>		
		<p>2. Verschwenkungen:</p> <p>Wir bitten um eine Schleppkurvenprüfung an den Verschwenkungen innerhalb des Verkehrsraums für zwei entgegenkommende Busse (Gelenkbus/Gelenkbus). Hier ist eine behinderungsfreie Begegnung zweier Busse vorzusehen.</p>	Schleppkurvenüberprüfung: Begegnungsfall Gelenkbus/ Gelenkbus bei 30 km/h ist möglich (siehe Schleppkurven)			<p>Bislang umfasst der hvv switch Punkt 4 Stellplätze. Da der Platz sehr gut angenommen wird, sollten sich über einen Ausweichplatz für die Bauzeit Gedanken gemacht werden. Es sollte geprüft werden, welche Optionen zur Verfügung stehen, um in der Nähe einen Ersatzplatz zu schaffen. Vorschläge Ihrerseits werden wir gerne prüfen.</p> <p>Zudem möchten wir kurz auf einen Fehler in der Parkstandsanzahl (Seite 19 – Tabelle „Erläuterungsbericht zur 2ten Verschickung“) hinweisen. Die Parkstände für Sharingfahrzeuge belaufen sich auf 4 und nicht wie in der Tabelle aufgeführt auf 3.</p> <p>Ergänzend zu Ihrer Planung sind folgende Einbauten zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Platzbeschilderung – am Anfang ggf. auch am Ende des Platzes stehen Beschilderungen. Diese sollten jedoch nicht im Baumwurzelbereich stehen. Der Platz müsste entsprechend positioniert werden. - 2 Ladesäulen – Der Platz soll in Zukunft mit Ladestationen ausgestattet werden. Diese sind in der vorliegenden Planung nicht eingeplant. Vor der Ladesäule sind 70 cm, dahinter 1 m freier Platz erforderlich (ggf. sind geplante andere Einbauten entsprechend umzuplanen) 	<p>Da die Anzahl der Parkstände stark reduziert wurde, erscheinen rd. 10 % Switch-Plätze angemessen.</p> <p>Wurde angepasst.</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wurde angepasst.</p>		
Switchh P+R					31.08.2023	<p>Quartiersparken</p> <p>Die Übernahme des Betriebs der bestehenden Hamburger Fahrradhäuschen durch die P + R GmbH ist zu diesem Zeitpunkt (August 2023) nicht festgelegt. Daher steht auch noch nicht fest, wie mit den bestehenden Fahrradhäuschen in Zukunft umgegangen wird. Es wird aus den verschickten Unterlagen nicht vollumfänglich ersichtlich, wie mit den Fahrradhäuschen während der Bauzeit umgegangen wird bzw. ob ein Abbruch erfolgen soll. Auf den Flächen der bestehenden Fahrradhäuschen vor den Hausnummern 5, 8 und 30 sind beispielsweise Fahrradbügel geplant.</p> <p>Aus Sicht der P + R GmbH und der bisher durchgeführten Abstimmungen im Zuge der AG Bündnis Rad- und Fußverkehr sollten die im Plangebiet bestehenden Fahrradhäuschen nach der Maßnahme wieder aufgebaut und im vorhandenen privaten Betrieb weitergeführt werden, bis zu einem späteren Zeitpunkt Klarheit zum weiteren Umgang mit den Bestandsanlagen herrscht.</p> <p>Die auf den Plänen weitere eingetragene Potentialfläche für eine Fahrradkleingarage (Höhe Hausnummer 21) soll zunächst mit 3 Fahrradbügeln umgesetzt werden. Dieses Vorgehen wird grundsätzlich begrüßt; zu einem späteren Zeitpunkt könnte die Fläche in einer regelhaften Umsetzung für Fahrradkleingaragen weiter genutzt werden.</p>	<p>Bestehende Fahrradhäuschen werden bis zum Ende der Vertragslaufzeit weiter geführt und während der Bauphase berücksichtigt.</p> <p>Nach Vertragslaufzeitende der bestehenden Fahrradhäuser und endgültigen Beschlüssen zu aktuellen Prototypen werden diese Flächen wie im LP dargestellt angepasst.</p>		

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
Sonstiges								
ADFC Hamburg	27.05.2022	<p>2.1 Sicherheitsrisiko Schrägparkplätze Auf einer derart stark frequentierten Fahrradrouten halten wir Schrägparkplätze für ein Sicherheitsrisiko. Die Sicht beim Rückwärtsausparken ist stark eingeschränkt. Hinzu kommt, dass hier keine Rückstoßstreifen vorgesehen werden, d.h. Radverkehr fährt nah hinter den parkenden Autos entlang, so dass wenig oder keine Zeit zum Reagieren bleibt. Da es sich bei dieser Straße um eine wichtige Schulstrecke mit Bündelungsfunktion handelt, die zudem (für die geplante Tempo-30-Zone) noch recht stark durch Kfz-Verkehr belastet ist, lehnen wir die Schrägparkplätze ab. In der Abwägung überwiegen hier aus unserer Sicht Sicherheitsinteressen über die Anzahl der Parkplätze. Zudem sollte berücksichtigt werden, dass durch die kürzliche Einrichtung des Bewohnerparkens mittel- bis langfristig mit einem Rückgang der Parkraumnachfrage zu rechnen ist.</p>	wird zur Kenntnis genommen					
		<p>2.2 Straßenquerschnitt Denkmalschutz Aus unserer Sicht wäre es möglich, einen Straßenquerschnitt herzustellen, welches die historischen Bordkanten weitgehend respektiert. In der jetzigen Planung werden die historischen Bordkanten ganz überwiegend durch parkende Fahrzeuge zugestellt und sind damit unsichtbar. Bei etwa 11 m Breite zwischen den Bordsteinen ergibt sich ausreichend Breite und Flexibilität, um die Fahrbahn von 6,5 m Breite (besser schmaler, s. Abschnitt 2.3) und Längsparkstände von 2,1 m Breite zwischen den historischen Bordkanten anzuordnen, dass diese nicht zugestellt werden. Die Fahrbahn kann dabei weiter abschnittsweise verschwenkt werden, um einen verkehrsberuhigenden Effekt zu erzielen.</p>	Die Planung wird in Abstimmung mit dem Denkmalschutz angepasst.					
		<p>2.3 Schmalere Fahrbahn Die für den Busbegegnungsverkehr gewählte Fahrbahnbreite von 6,5 m entspricht der einer Hauptverkehrsstraße. Dementsprechend wird der gewünschte Verkehrsberuhigungseffekt einer Tempo-30-Zone konterkariert. Breitere Fahrbahnen führen in der Regel zu höheren Fahrgeschwindigkeiten. Daher schlagen die Regelwerke für Tempo-30-Zonen mit Begegnungsverkehr eine Fahrbahnbreite von 5,5 m vor. Für den Busverkehr wäre eine Fahrbahnbreite von 6,0 m akzeptabel (vgl. RAST 06).</p>	wird zur Kenntnis genommen.					
		<p>2.4 Bauliche Ausgestaltung der Gassen Wir schlagen vor, die Gassen in ca. 0,5 m Breite in Pflaster herzustellen. Dadurch versprechen wir uns drei deutliche Verbesserungen im Gegensatz zu Planung: 1) Durch den Belagswechsel zwischen (Kern)fahrbahn und Gosse wird die Fahrbahn optisch verschmälert. Durch die optische Verschmälерung ergibt sich ein verkehrsberuhigender Effekt. Eine (optisch) schmalere Fahrbahn führt zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die neue Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingehalten wird - ganz ohne Kontrollen. Die Notwendigkeit zur optischen Verschmälерung ergibt sich aus der für den Busbegegnungsverkehr gewählten Fahrbahnbreite von 6,5 m (bzw. 6,0 m, s. Abschnitt 2.3). 2) Durch den Belagswechsel wird ein optischer Sicherheitstrennstreifen geschaffen, der in Tempo-30-Zonen i.d.R. nicht markiert werden darf. Der Radverkehr wird dadurch angehalten, nicht in der unmittelbaren Gefahrenzone der Parkplätze (Rückstoß- oder Türöffnungsbereich) zu fahren. Außerdem fährt der Radverkehr so weiter in Fahrstreifenmitte, was enge Überholmanöver durch Kfz verringert. Somit wird die Verkehrssicherheit erhöht und vor allem dem starken Schülerverkehr Rechnung getragen. 3) Für die Pflastersteine der Gosse könnten die unter der Asphaltdecke noch vorhandenen historischen Pflastersteine genutzt werden, die dadurch gut zur Geltung kommen würden, da sie freiliegen und nicht unter parkenden Autos verschwinden.</p>	Die aktuell gefahrene Geschwindigkeit beträgt nicht mehr als 30 km/h, Verschwenke sollen zusätzlich zur Verkehrsberuhigung dienen wird zur Kenntnis genommen.					
		<p>2.5 Gehwege Die Gehwege werden in der Planung kaum verbreitert. Wir schlagen vor, durch einen veränderten Straßenquerschnitt (s. Abschnitt 2.2) mehr Raum in den Nebenflächen zu schaffen, der für breitere Gehwege genutzt werden kann.</p>	Gehwegbreiten werden überprüft					
		<p>2.6 Querungsmöglichkeiten In der jetzigen Planung sind kaum Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Zwar ist es richtig, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich überall die Fahrbahn gequert werden kann, dafür ist es aber erforderlich, ein Mindestmaß an Platz und Übersicht zu gewährleisten. Wir schlagen daher weitere (inoffizielle) Querungsmöglichkeiten vor, auch zu Lasten von Parkplätzen. Denn das Queren zwischen parkenden Autos ist gerade für Jüngere und Ältere eine Herausforderung.</p>	Querungsmöglichkeit in der Mitte des Planungsbereichs ist vorgesehen.					

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
		<p>2.7 Fahrradparken Wir begrüßen die Ausweitung des Fahrradparkens. Allerdings müssen die Fahrradstellplätze von der Fahrbahn aus einfach und direkt erreichbar sein. In der jetzigen Planung ist dies nicht gegeben, da sich fast sämtliche Fahrradbügel hinter einer durchgängig geschlossenen Reihe von Kfz-Parkplätzen befinden. Der Radverkehr muss dadurch weite Um- und Fußwege in Kauf nehmen, um die Fahrradstellplätze zu erreichen. So werden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr provoziert. Selbst wenn das Rad geschoben wird, ergeben sich auf den eher schmalen Gehwegen regelmäßig Behinderungen. Die Fahrradstellplätze sollen daher direkt von der Fahrbahn über abgesenkte Borde auf kurzem Wege erreichbar sein, um die beschriebenen Konflikte zu vermeiden und die Nutzung des Rades zu fördern.</p>	Zugänglichkeit der Fahrradbügel wird bei weiterer Planung berücksichtigt.					
		<p>2.8 Grün Wir begrüßen die Vergrößerung der Baumscheiben und wünschen uns, dass diese noch großzügiger erfolgen, so dass noch mehr Wasser vor Ort versickern kann. Mehr Grün verbessert außerdem das Mikroklima.</p>	Die Bäume bekommen den max. zulässigen Platz, eine durchlässige Oberfläche wird in der weiteren Planungsphase diskutiert					
Fuss e.V.	02.06.2022	<p>Wir begrüßen grundsätzlich die durchgehenden Gehwegbreiten von 2,65m, da diese einen Fortschritt gegenüber der derzeitigen Situation darstellt. Wir bemängeln jedoch, dass in einem so urbanen Raum eine mögliche komfortable Fußgänger-mobilität auf einer Gehwegbreite von 3,10m dem ruhenden Autoverkehr geopfert wird. Daher bevorzugen wir trotz eines immer wieder als Argument angeführten Parkdrucks von Autofahrenden, eine Parallelparkierung der Kfz-Stellplätze zur Fahrbahn. Die Aufstellung von so einer hohen Zahl an Kfz, in Form von Stehzeugen im öffentlichen Raum, ist aus heutiger Sicht nicht zukunftsweisend und stellt eine Beeinträchtigung der urbanen, städtebaulichen Qualität dar.</p> <p>Schrägparken der Kfz: Eine Schrägparkierung gefährdet den Verkehr auf der Fahrbahn, insbesondere Radfahrende; dadurch wird eine Teil der Radfahrende auf die Gehwege ausweichen, was zu Konflikten mit Zufußgehenden führt. Wir empfehlen auch aus diesem Grund eine Parallelparkierung zur Fahrbahn.</p> <p>Die Erreichbarkeit der Fahrradbügel ist durch die Parkstände für Kfz blockiert. Radfahrende werden über den Gehweg fahren, um die Bügel zu erreichen und somit die Fußgänger-mobilität qualitativ und sicherheitstechnisch einschränken. Das ist planerisch nicht zu Ende gedacht und nicht mehr zeitgemäß. Parkstände für Radfahrende müssen an der Fahrbahn platziert werden, auch wenn dies eine zahlenmäßige Verringerung von Kfz-Parkständen mit sich bringt.</p> <p>Querungsmöglichkeit für Zufußgehende zwischen den Hs.-Nr. 28 und 25: Die Querungsmöglichkeit wird vom FUSSE e.V. grundsätzlich begrüßt, doch durch zu dicht angeordneten Parkstände (insbesondere auf der Südseite) ist die Einsicht der Autofahrenden sehr eingeschränkt. Der Übergang ist zudem zu schmal geplant. Durch das Weglassen der Kfz-Parkstände wäre die Fußgängersicherheit erheblich höher und der <u>Querungskomfort</u> <u>erhöht</u>.</p> <p>Statt der 3 Kfz-Parkstände für ruhenden Verkehr empfehlen wir hier die Aufstellung von jeweils einer Sitzbank: Einmal vor der Hs.-Nr. 28 und vor der Hs.-Nr. 25.</p> <p>Eine Anordnung von Tempo 30 in diesem Straßenabschnitt würde die akustischen und abgastech-nischen Emissionen reduzieren und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Auf die Gesamtfahrzeit der dort verkehrenden Busse des HVV hätte das in einer gesamtheitlichen Betrachtung keinerlei Auswirkungen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Neuordnung des Straßenraums, ist auch auf eine ausreichende Ausleuchtung der Gehwege zu achten.</p> <p>FAZIT: Durch das Beibehalten der hohen Kfz-Stellplatz-Anzahl zum Straßenrand, wird der Straßenraum nicht den aktuellen Bedürfnissen eines öffentlichen nachhaltigen Raumes gerecht. Die Kfz-Stehzeuge nehmen einen überproportionalen Anteil des Platzes in Anspruch und sind nicht, wie sonst üblich, mit einem „Parkdruck“ zu rechtfertigen. Durch eine Verringerung der Kfz-Parkplätze würde man die Gehwegbreiten und somit den Gehkomfort optimieren, die Erreichbarkeit der Fahrradbügel von der Fahrbahn gewährleisten und eine optische Aufwertung des Straßenzuges bewirken, da das „Blech“</p>	<p>Breiterer Gehweg ist aufgrund vorhandener und schützenswerter Bäume nicht umsetzbar</p> <p>im Planungsgebiet herrscht Parkdruck, daher wurden Schrägparkplätze geplant.</p> <p>Zugänglichkeit der Fahrradbügel wird bei weiterer Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Sichtdreiecke werden geprüft</p> <p>die Anordnung von Sitzgelegenheiten wird geprüft</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>der Parkdruck besteht, die Seitenräume sind durch vorhanden Bäume beschränkt Kommentar wird zur Kenntnis genommen</p>			<p>Guten Tag, wir begrüßen die Änderungen in der Planung und sehen eine Verbesserung gegenüber der 1. Verschickung. Mit freundlichen Grüßen Sonja Tesch Martin Rosentreter.</p>	wird zur Kenntnis genommen.	

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
Bezirkssenorenbeirat Wall GmbH Niederlassung Hamburg	12.05.2022	<p>Planausschnitt 1.</p> <p>StIA16030, Eppendorfer Weg, Ecke Mansteinstraße Wir bitten den von uns im Planausschnitt eingezeichneten Standort zu berücksichtigen, bzw. anpassen.</p> <p>FGU16047, Hst. Mansteinstraße, Mansteinstraße vor Hausnr. 46, Fahrtrichtung Gärtnerstraße Mit der Versetzung/Anpassung wie im Plan da gestellt, sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher zum Abfahrtsbereich ein. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe rechts</p> <p>FGU16048, Hst. Mansteinstraße, Mansteinstraße vor Hausnr. 41, Fahrtrichtung Bogenstraße Mit der Versetzung/Anpassung wie im Plan da gestellt, sind wir einverstanden. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe rechts</p> <p>Planausschnitt 2.</p> <p>FGU16298, Hst. Bismarckstraße, Mansteinstraße ggü. Hausnr. 3, Fahrtrichtung Gärtnerstraße Mit der Versetzung/Anpassung wie im Plan da gestellt, sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher zum Abfahrtsbereich ein. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben</p>	<p>Planungsanmerkungen werden für weitere Planung geprüft und ggfls. übernommen</p>	x	25.07.2023	<p>Blatt 1.</p> <p>StIA16030, Eppendorfer Weg, Ecke Mansteinstraße Wir bitten den von uns im Planausschnitt eingezeichneten Standort zu berücksichtigen, bzw. anpassen.</p> <p>FGU16047, Hst. Mansteinstraße, Mansteinstraße vor Hausnr. 46, Fahrtrichtung Gärtnerstraße Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe rechts</p> <p>FGU16048, Hst. Mansteinstraße, Mansteinstraße vor Hausnr. 35, Fahrtrichtung Bogenstraße Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe rechts</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</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 Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>		25.07.2023	<p>Blatt 2.</p> <p>FGU16298, Hst. Bismarckstraße, Mansteinstraße ggü. Hausnr. 3, Fahrtrichtung Gärtnerstraße Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Dach/Bordsteinkante 2,00 m Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger 4000 x 1550 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben</p> <p>Wir machen darauf aufmerksam, dass die von Ihnen eingeplanten Standorte innerhalb des Kronenbereichs liegen, deshalb kann durch evtl. Wurzelbereiche das Einbringen der Fundamente voraussichtlich nicht möglich sein. Grundsätzlich gilt hier laut Grünamt immer die Regel: außerhalb des Kronenbereichs.</p> <p>Wir bitten um Beachtung, dass - im Falle einer vorübergehenden Demontage im Bauverlauf – wir mittlerweile eine Vorlaufzeit von mindestens 16 Wochen benötigen!</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</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 Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</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 Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.</p>		
Stirer DSM								
Leitungsträger								
1&1 Versatel	27.04.2022	nicht betroffen						
BT (Germany) GmbH & Co. oHG	27.04.2022	nicht betroffen						
Dataport / HPA	27.04.2022	Soweit wir erkennen können sind wir nur mit Schachtregulierungen und ggf. geringen Anpassungen betroffen. Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme. (Siehe mitgeschickte Pläne)	wird zur Kenntnis genommen					
EWE-Netz	27.04.2022	nicht betroffen						
GasLINE	26.04.2022	<u>Auskünfte sind einzuholen über: https://portal.bil-leitungsauskunft.de</u>	Leitungsauskunft liegt bereits vor					
Gasnetz Hamburg GmbH	28.04.2022	<p>Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH. (Siehe mitgeschickte Anlagen)</p> <p>Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung bitten wir um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).</p>	wird zur Kenntnis genommen					
GLH Auffanggesellschaft + MTI Teleport	26.04.2022	nicht betroffen						
GTT/i-21/interoute Germany	27.04.2022	nicht betroffen						
Hanse Werk Natur GmbH	02.05.2022	nicht betroffen						
ImmoMediaNet GmbH & Co. KG	27.04.2022	nicht betroffen						

Verteiler	Datum	Stellungnahme 1. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen	Datum	Stellungnahme 2. VS	Tiefbau/Planung	im Plan anpassen
Stromnetz Hamburg	24.05.2022	Die Stromnetz Hamburg betreibt im Bereich Mittel- und Niederspannungsleitungen, sowie diverse Netzstationen, die z. T. auch im öffentlichen Raum stehen. Der komplette Leitungsbestand ist sanierungswürdig. Aus diesem Grund planen wir unseren gesamten Leitungsbestand im kommenden Jahr 2023 beidseitig in der vorhandenen Trasse zu sanieren. Es kann sein, dass neue Straßenquerungen dafür erforderlich sind, die wir per Trassenanweisung im Bezirk anweisen würden. Bitte teilen sie uns bis 30.06.2022 mit, ob und wann es eine Trassenplanung aller Leitungsträger gibt und ob weitere Sanierungswünsche anderer Leitungsträger bei Ihnen vorliegen. Darüber hinaus benötigen wir dann Informationen, über mögliche Konfliktpunkte oder Anpassungen der Trassenlage, die durch Planungen Ihrerseits oder mit Veränderungen der Grundstücksgrenzen einhergehen. Falls bereits eine Kampfmitellabfrage für den Bereich angefragt wurde sind wir Ihnen sehr dankbar, wenn uns diese zur Verfügung gestellt wird.	Abstimmung bzgl. Leitungserneuerung bis Ende Juli mitteilen ob und wann es eine Trassenplanung aller Leitungsträger gibt und andere Sanierungswünsche vorliegen sowie Nennung möglicher Konfliktpunkte				Umfängliche Leitungsarbeiten von Stromnetz wurden in der Mansteinstraße in 2023/2024 durchgeführt.	
Telekom	11.05.2022	im Bereich Ihrer Maßnahme befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom, deren ungefähre Lage aus dem angefügten Plan ersichtlich sind. Leider können wir Ihnen aus technischen Gründen keine DWG-Dateien zur Verfügung stellen. Normalerweise liegen unsere Trassen in den Nebenflächen in einer Tiefe von 60 cm (Straße 100 cm). Zurzeit sind keine Arbeiten an unserem Netz geplant.	wird zur Kenntnis genommen					
Verizon GmbH	27.04.2022	nicht betroffen						
Vodafone	03.05.2022	die Vodafone liegt mit Ihrer Kabelanlage komplett im gesamten Straßenverlauf der Mansteinstr. In der KKAAnl. der DTAG. Falls während der Baumaßnahme Konflikte auftreten, bitte kurzfristig melden.	wird zur Kenntnis genommen					
Wilhelm.Tel GmbH / willy.tel GmbH	27.04.2022	Versorgungsleitungen sind im Planungsgebiet vorhanden	wird zur Kenntnis genommen					