

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen, Fachbereich Planung – S2

Hamburg, den 10.07.2023

Baumaßnahme: Veloroute 14

Teilbaumaßnahme: Spanische Furt/Graf-Johann-Weg

Abwägungsvermerk

Abwägung der Bedenken und Anregungen aus den Stellungnahmen
zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 17.12.2019

Interner Verteiler

Inhalt:

1. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 3	1
2. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 33	2
3. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 24	2
4. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 128 (Baustellenkoordination)	3
5. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – SL	3
6. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR Fachamt Verbraucherschutz	3
7. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – Bezirksversammlung	4
8. BIS – VD 513	8
9. BIS – VD 520	8
10. BIS – F 042	8
11. BIS – PK 24	8
12. Behörde für Kultur und Medien (BKM), Denkmalschutzamt	11
13. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), LP 14	11
14. BUKEA – W1 (ehemals U1)	11
15. BUKEA – W 2	12
16. BUKEA – N 1	12
17. Finanzbehörde (FB), Anliegerbeiträge – 634	12
18. LIG, Liegenschafterschließungen – 451/3	12
19. Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFG) - SkbM ..	12
20. Stadtreinigung Hamburg (SRH)	12
21. Landesbetrieb Verkehr (LBV)	13
22. Hamburger Verkehrsverbund (HVV)	13
23. Hochbahn (HHA)	13
24. Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA)	15
25. Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) und LSA	16
26. Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)	17
27. Handelskammer Hamburg – Infrastruktur	21

28. Bezirksseniorenbeirat	21
29. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg.....	21
30. Wall GmbH	21
31. Leitungsträger.....	23

Vorbemerkung:

Der betrachtete Abschnitt vom Knoten Holsteiner Chaussee / Eidelstedter Weg und Spanische Furt bis Lerchenkamp wird aus der zuvor erstverschickten Maßnahme herausgelöst, separat betrachtet und teilschlussverschickt. Es wurden Stellungnahmen für die Gesamtmaßnahme eingeholt und auch hier der Vollständigkeit wegen mit aufgeführt. Die Stellungnahmen oder Teile der Stellungnahmen, die nicht der vorliegenden Teilschlussverschickung des Knotens Holsteiner Chaussee / Eidelstedter Weg und Spanische Furt bis Lerchenkamp entsprechen, sind grau dargestellt. Die Abwägungen zu den abgegebenen Stellungnahmen beziehen sich lediglich auf den Abschnitt des Knoten Holsteiner Chaussee / Eidelstedter Weg und Spanische Furt bis Lerchenkamp.

1. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 3

Stellungnahme vom 29.01.2020

19/12608-04-01 Holsteiner Chaussee/Spanische Furt

Fällung 1 Linde

Planung 1 Straßenbaumpflanzung

19/12608-04-02 Spanische Furt/Lerchenkamp

LSBG-S2: Aufgrund der Verlegung der Bushaltestellen in nördliche Richtung hinter den Knoten und in die Spanische Furt, sind drei Baumfällungen notwendig. Es können innerhalb des Planungsbereichs zwei Neupflanzungen vorgesehen werden.

19/12608-04-03 Graf-Johann-Weg/Graf-Ernst-Weg

19/12608-04-04 Graf-Johann-Weg

3 Fällungen

Planung 6 Straßenbaumpflanzung

19/12608-04-05 Heidlohstraße/Graf-Johann-Weg/Wählingsweg

4 Fällungen

Planung 6 Straßenbaumpflanzung

Bei den beiden zur Fällung vorgesehenen Linden handelt es sich um am Standort etablierte Bäume welche unbedingt erhalten werden sollen.

Standort H259-61

Standort H259-5 unbedingt erhaltenswerter Altbaum mit einem Alter von fast 100 Jahren und einem Stammumfang von über 230 cm. Der Verlust dieses Straßenbaumes wird von MR3 abgelehnt. Derartige Baumindividuen sind Schutz und Erhaltenswürdig.

Der neugeplante Standort vor Hausnr. 64 sollte etwas nach Westen Richtung Hausnr. 66 verschoben werden um eine versetzte Alleepflanzung einzuhalten.

19/12608-04-06 Heidlohstraße/Vogt-Kock-Straße Heidlohstraße 24 bis 20

3 Fällungen

Planung 4 Straßenbaumpflanzung

Die Fällung der vorhandenen südlichen straßenbegleitenden Alleebäume wird von MR3 abgelehnt. Es handelt sich um wertvolle am Standort etablierte Straßenbäume.

19/12608-04-07 Heidlohstraße Eimerskamp bis Frohmestraße

11 Fällungen

Planung 11 Straßenbaumpflanzung

Die Fällung der vorhandenen südlichen straßenbegleitenden Alleebäume wird von MR3 abgelehnt. Es handelt sich um wertvolle am Standort etablierte Straßenbäume mit einer hohen Lebenserwartung am Standort.

2. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 33

Stellungnahme vom 29.01.2020

Heidlohstraße

Der Anschluss und Übergang (Kreuzung Heidlohstraße / Röthmoorweg / Vogt-Kock-Weg und Heidlohstraße bis km +416,534) an den 2019 neu hergestellten Straßenabschnitt Überführung Heidlohstraße ist nicht gelöst.

Terminierung der Planung und Bauausführung

Anfang bis Ende 2021 erfolgt die bauliche Umsetzung der Instandsetzung Vogt-Kock-Weg zusammen mit der baulichen Umsetzung der Park- und Kleingartenanlage BAB7 Deckel Schnelsen, die bereits ab Mai 2020 beginnt und voraussichtlich bis Ende Herbst 2021 erfolgt. Die Terminierung der Bauausführung der Veloroute 14 im Abschnitt Heidlohstraße ist mit diesen Baumaßnahmen abzustimmen und zu koordinieren. Die Überschneidung der Umsetzung der Veloroute 14 im Abschnitt Heidlohstraße im Jahr 2021 mit den Baumaßnahmen Vogt-Kock-Weg und Park- und Kleingartenanlage BAB7 Deckel Schnelsen ist zu vermeiden, um Konflikte und Probleme in den Bauausführungen sowie in der Verkehrsführung zu vermeiden.

LSBG-S2: Es gibt keine Überschneidungen mit den Bauzeiten der oben angeführten Planungen.

3. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 24

Stellungnahme vom 29.01.2020

MR24 begrüßt die Planung zum Umbau der Veloroute 14 und nimmt wie folgt Stellung:

Die Integration der Spanischen Furt / des Graf-Johann-Weges in die Tempo 30 Zone wird begrüßt. Aufgrund des Wegfalls der Fahrbahneinengungen könnte sich jedoch der gegenteilige Effekt einstellen, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit aufgrund der durchgängig mind. 7 m breiten Fahrbahn künftig höher liegt als die angestrebten 30 km/h. Daher wird angeregt, zumindest die Fahrbahneinengung gegenüber der Kita Graf-Johann-Weg beizubehalten.

Die Planung der Heidlohstraße zwischen Graf-Johann-Weg und Röthmoorweg mit der Anlage von Radfahrstreifen wird ausdrücklich begrüßt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ergibt sich hier laut ERA der Belastungsbereich III, so dass von der Fahrbahn separate Radverkehrsanlagen vorzusehen sind. Diese Planung sollte jedoch bis zur Frohmestraße fortgeführt werden. Der hierdurch erforderliche Entfall des vorhandenen Baumbestands ist sicherlich bedauernd. Um eine zukunftsfähige und akzeptierte Lösung herzustellen, die tatsächlich einen Beitrag zur Erhöhung der Radverkehrsnutzung beitragen kann, ist dies jedoch unumgänglich. Warum im Bereich Röthmoorweg bis Haus Nr. 33 die Radfahrenden im Mischverkehr fahren sollen ist daher nicht nachvollziehbar. Die Begründung, dass dies zur Minderung des Baumverlusts geschehe, wird aufgrund des ohnehin im übrigen Planungsbereich erforderlichen Baumverlusts nicht nachvollzogen. Noch dazu ist es schwer vermittelbar, warum Radfahrende in einem Bereich im Mischverkehr fahren können und im anschließenden Bereich nicht, obwohl die Bedingungen (Verkehrsstärke, zulässige Höchstgeschwindigkeit) identisch sind. Darüber hinaus sollte es entlang von Velorouten keine Lücken im

Radverkehrsnetz geben. Um das Anlegen von Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen zu ermöglichen, sollte zudem auf das Anlegen von Parkbuchten in der südlichen Nebenfläche verzichtet werden. Da in diesem Bereich größtenteils auf Privatgrund geparkt wird ist dies vertretbar.

Der Kreuzungsbereich Sellhopsweg / Heidlohstraße / Frohmestraße ist nicht Bestandteil der Planung. Allerdings sollte der Radfahrstreifen bis zur Frohmestraße fortgeführt werden. Dies sollte auch in der vorliegenden Planung berücksichtigt werden, so dass auf eine Neupflanzung vor Heidlohstraße 1 verzichtet werden müsste.

4. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR 128 (Baustellenkoordination)

Stellungnahme vom 29.01.2020

Die Maßnahme Spanische Furt/ Heidlohstraße muss mit den Maßnahmen Holsteiner Chaussee (HW) und Vogt-Kock-Weg (BE) zeitlich und räumlich abgestimmt werden. Insbesondere die Umleitungsstrecke für die Holsteiner Chaussee über Spanische Furt/ GrafJohann-Weg oder Heidlohstraße sollte in der 2. Bau-phase der Holsteiner Chaussee nicht bebaut werden.

LSBG-S2: Bei einem Abstimmungstermin am 19.02.2020 wurde mit diversen Beteiligten die Bauzeiten der einzelnen Abschnitte mit umliegenden Planungen koordiniert.

5. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – SL

Stellungnahme vom 29.01.2020

Aus Sicht der Stadt- und Landschaftsplanung gibt es folgende Hinweise:

- Es sollten an allen signalisierten Kreuzungspunkten vorgezogene Haltelinien für linksabbiegende Radfahrer ergänzt werden
- Die Verkehrsplanung für linksabbiegende Radfahrer ist konsequenter zu gestalten um zügiges Abbiegen an jedem Kreuzungspunkt zu ermöglichen (vgl. Blatt 0/1 bzw. Blatt 0/5).

LSBG-S2: Die Planung wurde bzgl. des Radverkehrs entsprechend überarbeitet.

6. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – MR Fachamt Verbraucherschutz

Stellungnahme vom 28.01.2020

im Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten (Altlastenhinweiskataster) der Freien und Hansestadt Hamburg sind im direkten Planungsbereich des Bauvorhabens keine Altlasten oder altlastverdächtigen Flächen verzeichnet.

Hinweis:

Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH

Nr. 50 vom 27.06.2006 siehe auch Hinweise im Internet unter www.abfall.hamburg.de, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg"). Diese Regeln gelten nicht für Oberboden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.

Hinweis für zukünftige Planungen: Die Prüfung auf Altlasten oder altlastverdächtige Flächen im Planbereich sollte vor der Beauftragung von Boden- /Schadstoffuntersuchungen erfolgen, damit flächenbezogene, altlastenspezifische Untersuchungen bereits bei diesen Untersuchungen mit eingeplant werden können.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

7. Bezirksamt Hamburg-Eimsbüttel – Bezirksversammlung

Drucksache 21.-0779 vom 13.02.2020

Sachverhalt:

Der Hamburger Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) plant den Ausbau der Veloroute 14 im Abschnitt Spanische Furt – Graf-Johann-Weg – Heidlohstraße in Schnelsen. Die Fraktionen der Bezirksversammlung Eimsbüttel haben die 1. Planverschickung am 9. Januar erhalten. Eine Stellungnahme sollte ursprünglich bereits bis zum 31. Januar eingereicht werden.

Auf Antrag der GRÜNEN, CDU und SPD hat der Hauptausschuss am 16. Januar 2020 einen Antrag beschlossen (Drucksache 21-0630), der vier Punkte enthielt:

- Die Planungen sollten in der nächsten Sitzung des Regionalausschusses Lokstedt, Niendorf, Schnelsen vorgestellt werden.

LSBG-S2: Eine Vorstellung der Maßnahme im Regionalausschuss war für den 16. März 2020 vorgesehen. Aufgrund der Corona-Pandemie verzögerte sich die Vorstellung der Maßnahme auf den 08. Juni 2020.

- Es sollte eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt werden, zu welcher die folgenden Organisationen und Gruppierungen eingeladen werden sollten: der ADFC, die Jugendeinrichtung an der Spanischen Furt, die Grundschule Röthmoorweg, das Albertinenhaus, die Kita Kindsköpfe, das Forum Schnelsen und gegebenenfalls Vertreter bzw. Vertreterinnen der Julius-Leber-Schule und örtlicher Gewerbetreibender.

LSBG-S2: Eine öffentliche Informationsveranstaltung war für diese Maßnahme nicht vorgesehen. Es wurde davon ausgegangen, dass sich die interessierte Öffentlichkeit in dem Regionalausschuss über die Maßnahme informieren könne. In welcher Form die lokalen Institutionen zu dem Projekt informiert werden, wird rechtzeitig vor Baubeginn vom LSBG in Abstimmung mit der Kommunikationsabteilung festgelegt.

- Die Frist sollte bis zum 31. März 2020 verlängert werden, mindestens aber bis nach der Vorstellung im Ausschuss und der Informationsveranstaltung.

LSBG-S2: Eine Informationsveranstaltung für die interessierte Öffentlichkeit vor der Schlussverschickung erscheint nicht sinnvoll, da es im Zuge der Abwägungen der Stellungnahmen zur 1. Planverschickung zu grundlegenden Änderungen kommen kann.

- Die Planungsunterlagen sollten online zugänglich gemacht werden.

LSBG-S2: Die erste Verschickung steht seit Anfang Januar 2020 online unter <https://lsbg.hamburg.de/np-service/7521122/planungen/> (alphabetische Sortierung) für alle Interessierten zur Verfügung.

Wir stellen fest: Außer dem vierten Punkt ist keiner vollumfänglich umgesetzt worden. Der Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) in Drucksache 21-0747 ist zu entnehmen: Die Planungen sollen erst nach Eingang sämtlicher Stellungnahmen im Ausschuss vorgestellt werden; eine Informationsveranstaltung sei aufgrund der geringen baulichen Veränderungen nicht vorgesehen. Im Übrigen werde die Frist für Stellungnahmen lediglich auf den 21. Februar verlängert. Angesichts der Erfahrungen mit der Veloroute 3 in Nienendorf und im Kontrast zur Zentrumsplanung Schnelsen ist dieser Prozess an und für sich schon nicht hinnehmbar.

Dies vorausgeschickt, wird die Bezirksversammlung mit diesem Antrag auch inhaltlich Stellung nehmen zu den Planungen: Die Bezirksversammlung unterstützt die in der aktuellen Planung vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung durch Ausweitung der Tempo-30-Zone in die Spanische Furt sowie den Graf-Johann-Weg. Darüber hinaus stellt sich aber an vielen Stellen die Frage, ob die Standards für Velorouten (siehe <https://www.hamburg.de/bwvi/restra/>, Datei: *velorouten-grundlagen-schlussfassung.pdf*) wirklich eingehalten wurden. Angesichts der ansonsten leider sehr schlechten Situation für den Radverkehr in Schnelsen wäre es sehr zu begrüßen, wenn die einzige Veloroute auf dem Gebiet Schnelsens nicht nur ein Flickenteppich aus minimalen Lösungen wird. Gleichwohl begrüßt die Bezirksversammlung den Versuch möglichst wenig Straßenbäume zu fällen.

Die einzelnen Punkte der Stellungnahme werden im Petitum aufgeführt.

Beschluss:

Die Bezirksversammlung Eimsbüttel nimmt zur Planung der Veloroute auf dem Unterabschnitt Spanische Furt bis Heidlohstraße wie folgt Stellung und bittet die Vorsitzende der Bezirksversammlung dies der zuständigen Behörde und dem LSBG zu übermitteln:

1. Grundsätzlich: Sind die Standards für Velorouten eingehalten? Wenn nein, warum nicht?

LSBG-S2: Bei der Gestaltung der neuen Radverkehrsanlagen wurden alle Standards und Mindestmaße der ERA und die Vorgaben aus dem Veloroutenprogramm der Stadt Hamburg eingehalten. Das Planungsergebnis ist eine Abwägung vieler unterschiedlicher Belange, welche im Planungsgebiet ebenfalls ihre Berechtigung haben, wie beispielsweise Einschränkungen durch Grundstücksflächen, vorhandene Bäume, der Wunsch nach Stellplätzen, ÖPNV-Routen sowie Vorgaben der zuständigen PKs.

2. Die Aufstellung von Fahrradbügel an geeigneten Standorten sollte geprüft werden.

LSBG-S2: Standorte für Fahrradbügel wurden sorgfältig geprüft und es wurden an geeignet erscheinenden Standorten Bügel vorgesehen.

3. Knoten Holsteiner Chaussee/Spanische Furt/Eidelstedter Brook
 - a. Der Radfahrstreifen stadteinwärts wird empfindlich nahe der Busbucht aufgeleitet. Eine spätere Aufleitung analog zur Ableitung stadtauswärts ist zu prüfen. Die Breite des Gehwegs auf Höhe des Fahrgastunterstands beträgt nur

1,75 m. Eine Verbreiterung auf 2 m lichte Breite ist zu prüfen. Schließlich handelt es sich um eine viel genutzte Bushaltestelle für die Schülerinnen und Schüler der nahegelegenen Julius-Leber-Schule.

LSBG-S2: Die Hochbordführung bei der Aufleitung wurde überarbeitet, damit ein sicherer Übergang von Radfahrstreifen in die Nebenfläche gewährleistet werden kann. Die Verbreiterung der Nebenflächen ist aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht möglich.

- b. Der Gehweg stadtauswärts ist neben dem Fahrgastunterstand lediglich 1,40 m breit. Es ist zu prüfen, ob hier eine Verbreiterung auf 2 m lichte Breite möglich ist. Zur Begründung siehe Richtung stadteinwärts.

LSBG-S2: Durch die Verlegung der Haltestelle in Richtung Norden entfällt diese Engstelle.

4. Spanische Furt/Graf-Johann-Weg

- a. Die Ausweitung der Tempo-30-Zone wird begrüßt.
- b. Die Spanische Furt/der Graf-Johann-Weg ist eine Wohnstraße mit Metrobusverkehr. Angesichts der ohnehin geplanten Einrichtung als Tempo-30-Zone sollte die Ausweisung als Fahrradstraße geprüft werden. In dem Zuge könnten die Rechts-vor-Links-Situationen wegfallen und der Spanischen Furt/dem Graf-Johann-Weg eine Vorfahrt eingeräumt werden. Außerdem würde somit deutlich, dass Durchgangsverkehr lieber über die Heidlohstraße und Holsteiner Chaussee fahren sollte.

5. Knoten Heidlohstraße/Graf-Johann-Weg/Wählingsweg

- a. An diesem Knoten gibt es vier hauptsächliche Verkehrsbeziehungen: (a) Metrobuslinie 21 vom Graf-Johann-Weg in den Wählingsweg, (b) Heidlohstraße in beide Richtungen, (c) Metrobuslinie 21 von der Heidlohstraße in den Graf-Johann-Weg und (d) die Veloroute 14. Es gibt viele positive Erfahrungen mit Kreisverkehren zur Bewältigung von auch hohen Verkehrsmengen. Offenbar war ein Kreisverkehr aber nicht einmal Bestandteil der Variantendiskussion. Wieso nicht? Was spricht in diesem Fall gegen einen Kreisverkehr? Falls es keine guten Gründe gegen einen Kreisverkehr gibt, bitte in der Planung berücksichtigen. In jedem Fall bitte die Gründe für und wider einen Kreisverkehr darlegen.
- b. Im Falle eines signalisierten Knotens sollte die Ampelschaltung zugunsten der Veloroute 14 angepasst werden. Dabei sollten auch kürzere Wartezeiten für den Fußverkehr zur Querung der Heidlohstraße berücksichtigt werden.
- c. Der Schulweg der Grundschulkinder führt von der Spanischen Furt über den Graf-Johann-Weg und die Heidlohstraße zur Grundschule Röthmoorweg. Dieser Knoten ist dabei von essentieller Bedeutung für deren Sicherheit. Wurden vor diesem Hintergrund Radstreifen mit Mindestbreite 2 m und Gehwege mit mindestens 2 m lichter Breite in Betracht gezogen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum wurden sie nicht eingeplant? Könnte der nötige Platz über den Wegfall des Linksabbiegestreifens erreicht werden?
- d. Falls der Linksabbiegestreifen beibehalten wird, sollte er etwas verkürzt werden, damit eine Fahrradaufstellfläche vor der PKW-Haltelinie eingerichtet werden kann.

- e. An der Adresse Graf-Johann-Weg 3 befindet sich eine Einrichtung für betreutes Wohnen der Evangelischen Stiftung Alsterdorf. Entsprechend bewegen sich dort viele Seniorinnen und Senioren mit Rollator auf dem Gehweg fort. Angesichts dieser lokalen Situation, gekoppelt mit der nahen Grundschule Rothmoorweg, sollte eine Tempo-30-Strecke mindestens von diesem Knoten bis zur Grundschule angeordnet werden.

6. Heidlohstraße

- a. Der Knoten Heidlohstraße/Röthmoorweg/Vogt-Kock-Weg sollte in die Planungen aufgenommen werden.
 - Fuß- und Radverkehr von der Frohmestraße bzw. dem Deckel Richtung Süden zur Grundschule und dem Niendorfer Gehege muss aktuell sehr lange für Querungen warten. Dies gilt auch für den PKW-Verkehr aus den Straßen Vogt-Kock-Weg und Röthmoorweg. Angesichts dieser Tatsache wäre ein Kreisverkehr eine gute Option. Bitte prüfen und gegebenenfalls umsetzen. In jedem Fall über das Ergebnis der Prüfung berichten und die Gründe für und wider den Kreisverkehr darlegen.
 - Der Übergang von Schutzstreifen zu Mischverkehr ist sehr ungünstig. Es ist für den PKW-Verkehr nicht ersichtlich, dass der Radverkehr auf der Kreuzung einfädeln muss. So etwas sollte nicht in einem Kreuzungsbereich stattfinden.
- b. Eine Veloroute soll entsprechend der Standards der Stadt Hamburg in längeren Abschnitten stetig und kontinuierlich geführt werden. Der Wechsel von Schutzstreifen zu Mischverkehr zu Schutzstreifen innerhalb weniger hundert Meter ist vor diesem Hintergrund unverständlich. Da es sich um eine Tempo-50-Straße handelt, ist eine gemischte Führungsform auch unverantwortlich. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und zum Zwecke des Baumerhalts ist die gewählte Form aber verständlich. Allerdings sollte dann immerhin Tempo 30 angeordnet werden. Dann ist die Führung im Mischverkehr auch hinnehmbar. Entlang der Straße gibt es genügend konkrete Gründe für Tempo 30: Grundschule Röthmoorweg, Albertinenhaus, Radverkehr im Mischverkehr.
- c. Auf die Baumfällungen sollte verzichtet werden. Bei Tempo 30 sind keine Schutzstreifen vonnöten und somit sollten die Bäume erhalten bleiben können.
- d. Auf Höhe des Eimerskamp sollte eine Überquerungsstelle für Fußgängerinnen und Fußgänger eingerichtet werden.
- e. Zum Zwecke breiterer Gehwege sollte ein Rückbau von Parkplätzen geprüft werden.
- f. Am östlichen Planungsende sollte keine Ableitung notwendig sein, da ohnehin nur 1–2 Meter Hochbordradweg vorhanden sind. Bitte erläutern, welcher Verkehr dort herabgeleitet wird.
- g. Ebenfalls ist am östlichen Planungsende zwingend ein Rückbau von Parkplätzen erforderlich, da der Gehweg aufgrund eines vorspringenden Gebäudes weniger als 2 m breit ist. Hier sollte eine Verbreiterung auf mindestens 2m lichter Breite geprüft werden.

7. Gibt es Planungen bzw. Zeitvorstellungen, wann der östlich anschließende Knoten überplant wird?

LSBG-S2: Ein Umbau des Knotens Frohmestraße kann erst nach Fertigstellung diverser anderer Maßnahmen erfolgen, da er Teil der Umleitungsstrecken ist.

Im Rahmen des Veloroutenausbaus soll der Knoten Heidloh-/Frohmestraße über den (bereits fertiggestellten Knoten) Schleswiger Damm, Wendlohstraße bis Jägerdamm erfolgen.

8. BIS – VD 513

Keine Stellungnahme (siehe BIS – PK24)

9. BIS – VD 520

Keine Stellungnahme (siehe BIS – PK24)

10. BIS – F 042

Keine Stellungnahme

11. BIS – PK 24

Stellungnahme vom 30.01.2020

Zur genannten Verkehrsplanung nimmt das PK 24 im Einvernehmen mit der Zentralen Straßenverkehrsbehörde VD 51 u. VD 52 wie folgt Stellung:

Plan 19/12608-04-03 zu Punkt 3.2.2

Bei Einrichtung einer neuen Tempo-30-Zone ist für vorhandene FGÜ zu prüfen, ob die Kriterien für den Erhalt des FGÜ vorliegen. Da der FGÜ im Kurvenbereich liegt und die erforderlichen Verkehrsstärken nicht erreicht werden, ist der geplante FGÜ unter Zurückbau der Querungshilfe nicht zustimmungsfähig. Alternativ ist die Querungshilfe für Besucher der anliegenden Kita und Nutzer des Wanderwegs zu erhalten und der bestehende FGÜ zu entfernen.

Plan 19/12608-04-01 zu Punkt 3.2.3

1) In Richtung Norden auf der Holsteiner Chaussee:

a) Vor dem südlichen Arm Piktogramm im Radfahrerstreifen nicht mit zwei Richtungspfeilen, sondern ohne Richtungspfeile. Sonst dürfte er auch nicht direkt nach links abbiegen.

b) Im Rechtsabbieger kein Piktogramm Radfahrer, sonst wäre es ein gut ausgebauter Rechtsabbieger für Radfahrer und der Kraftfahrzeugverkehr dürfte nur geradeaus und links.

c) In der Aufstelltasche für indirekt linksabbiegende Radfahrer ist grundsätzlich bei einer Zweiphasigkeit der Lichtzeichenanlage keine Radfahrersignalisierung erforderlich. Aufgrund der Verkehrsbelastung wäre dies begründbar. Da die Veloroute 14 aber in Ost/Westbeziehung verläuft sieht VD52 eine solche Signalisierung als entbehrlich an.

Wenn auf die Signalisierung für Radfahrer verzichtet werden sollte, muss die Markierung der Haltlinie in eine gestrichelte Form geändert werden.

d) Haltlinie für Radfahrer ist zu nah an der Signalisierung. Schon derzeit erreichen uns Beschwerden von Radfahrern über Haltlinien, welche zu nah an Auslegersignalen sind. Das Grundsignal kann meist nicht soweit eingedreht werden, als dass dies optimal für Radfahrer und Individualverkehr wäre.

Vor dem Hintergrund der vorverlegten Haltlinien im Knoten werden hier grundsätzliche Bedenken in Sachen Schwenkbereiche HVV erhoben. Vor einer solchen Anordnung müsste der Nachweis für Schleppkurven (auch CapaCity L) erbracht werden. Dies gilt für alle Fahrbeziehungen, da es bei eventuellen Umleitungsverkehren des ÖPNV zu keiner kritischen Situation kommen darf.

2) In Richtung Süden auf der Holsteiner Chaussee:

a) Fahrstreifenbreiten:

Der abgeleitete Radfahrstreifen sollte im Standardmaß 225cm erstellt werden. Die hierfür erforderlichen Flächen können vom Fahrstreifen Richtung Norden genommen werden, welcher auch mit 325cm ausreichend dimensioniert ist.

b) Signale:

Wenn das Auslegersignal nicht über den Fahrstreifen hängt, kann es zu Problemen führen. Durch die Verschiebung des Linksabbiegefahrstreifens befindet sich K2b nicht mehr über dem Linksabbiegefahrstreifen. Eine Anpassung erfolgte in der Verschickung nicht.

Lösung 1: längerer Auslegermast

Lösung 2: Installation eines K2c am F6b

3) Einmündungsbereich Spanische Furt

a) So gerne wir ARAS in der Nebenrichtung markieren mögen. Hier sehen wir aufgrund der ÖPNV/Radfahrerproblematik lieber einen ausreichend dimensionierten Fahrstreifen für den linksabbiegenden Bus. Die Radfahrführung nach links und der linksabbiegende Bus, der dann auch die Radfahrführung (wegen der folgenden Bushaltestelle) queren muss bilden eine verkehrsunsichere Führung. Der Radfahrer gerät schnell aus dem Blickwinkel des Busfahrers. Das darf nicht passieren. Aus diesem Grund ist VD52 (Arbeitsrate Fahrrad und Arbeitsrate LZA) der Meinung einer gemeinsamen Fahrstreifenführung aus der Spanischen Furt.

In der Gegenrichtung wurde ein „Stückchen Radfahrerschutzstreifen“ markiert. Dieser führt zum Gefühl eines geschützten Bereichs für Radfahrer. Rechtsabbiegende Busse, sowie linksabbiegender Individualverkehr würde aber diesen Schutzstreifen regelmäßig überfahren. Eine gemeinsame Führung würde die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gegenseitig fördern und nicht noch ein eventuelles Überholen der Radfahrer fördern. Die dahinter folgende Verbindung beider Fahrstreifen in einer Engstelle stellt so markiert eine Gefahrenstelle dar. Aus diesem Grund bitte keinen Schutzstreifenstummel markieren.

LSBG-S2: Die Radverkehrsführung im Knoten wurde überarbeitet. Der Radfahrstreifen in Mittellage entfällt und wurde in Form einer „Protected Bikelane“ an den Fahrbahnrand verlegt. Dafür wurde die Bushaltestelle aufgeteilt und zum einen in nördliche Richtung hinter den Knoten verschoben und zum anderen in die Spani-

sche Furt verlegt. Der Schutzstreifenstummel wurde entfernt, damit kann der Fahrstreifen aus der Spanischen Furt heraus mit 3,0 m hergestellt werden, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des 1,5 m breiten Schutzstreifens und ARAS.

Plan 19/12608-04-05 zu Punkt 3.2.3

1) Heidlohstraße West

a) Die Aufleitung der Radfahrführung führt zu einem falschen Eindruck beim Autofahrer, wenn die Markierung des Schutzstreifens auf der Fahrbahn auch dort aufhört. Die Markierung sollte noch verlängert werden und evtl. mit einem Piktogramm auslaufen.

2) Graf-Johann-Weg

a) Die Haltlinien sollten auf der Altposition verbleiben. Die Metrobuslinie 21 hat dort ihre Führung.

3) Heidlohstraße Ost

a) Piktogramm im Rechtsabbieger macht daraus einen Fahrradrechtsabbieger. Bitte ohne Piktogramm.

b) Bei der Öffnung des Radfahrstreifens keine Pfeilmarkierungen. Die Unterbrochene Linie zeigt die rechtliche Möglichkeit des direkten Linksabbiegens.

c) Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen in beiden Richtungen ohne R-Signalisierung ausreichend. Hier bitte auch die Haltlinie ändern.

d) Aufgrund der Vierstrichführung Radfahrer-/Fußgängerfurt sollte über eine Rotmarkierung der Radfurt gesprochen werden. Oder ob diese bei Auffälligkeiten nachmarkiert werden sollte.

Stellungnahme vom 15.04.2020 aufgrund der erneuten Überprüfung der Planung infolge der Drucksache 21-0779 der Bezirksversammlung Eimsbüttel (vgl. Abschnitt 7)

Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Graf-Johann-Weg/Heidlohstraße

Aus Sicht des PK 24 bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Einrichtung eines Kreisverkehrs, wenn die entsprechenden Planungsgrundsätze für Kreisverkehre, die Rechtsvorschriften und Regelwerke beachtet werden.

Nach hier vorliegenden Erkenntnissen muss jedoch zunächst durch die Planer einer Prüfverfahren durchgeführt werden, ob eine Umwandlung überhaupt möglich ist. Diese liegt der Verkehrsdirektion 52 jedoch nicht vor.

Angemerkt wird auch, dass ein Minikreis aus hiesiger Sicht nicht befürwortet wird, da die Mittelinsel durch Schwerlastverkehr, Busse und LKW überfahren werden muss. Erfahrungsgemäß ist dies mit einer wesentlichen Lärmbelästigung für die Anwohner verbunden. Das würde bei den Anwohnern gerade nach Fertigstellung des Deckels Schnelsen auf wenig Verständnis stoßen.

Spanische Furt/Graf-Johann-Weg als Fahrradstraße widmen

Abschnittsweise stehen im Straßenzug Spanische Furt/Graf-Johann-Weg Längsparkbuchten in den Nebenflächen zur Verfügung. Zudem ist das Parken in Längsaufstellung am Fahrbahnrand größtenteils gestattet. Im gesamten Bereich besteht ein hoher Parkdruck.

Diese Parkmöglichkeiten würden beim Einrichten einer Fahrradstraße entfallen und den bereits bestehenden Parkdruck in den umliegenden Wohnstraßen nochmals erhöhen.

Da im Verlauf die Fahrbahnbreite abschnittsweise auf ca. 3,50 begrenzt ist sind Engstellen vorprogrammiert und auch das hohe Verkehrsaufkommen wird die Sicherheit gefährden und zu Konflikten führen.

Aktuell ist der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart und wird dies auch nach hiesiger Einschätzung nicht durch eine Umwidmung werden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde die bereits hohe Verkehrsbelastung im Bereich der Heidlohstraße/Wählingsallee durch den Ausweichverkehr noch verstärken.

Aus den vorgenannten Gründen wird die Umwidmung zur einer Fahrradstraße abgelehnt.

Geschwindigkeitsbegrenzung 30 in Heidlohstraße

Es bestehen aus Sicht des PK 24 keine Bedenken gegen die Anordnung einer Tempo-30 Strecke bzw. Zone, zumal sich im Bereich eine Kindertagesstätte und ein Seniorenheim befindet und die Heidlohstraße als An- und Abmarschweg zur Grundschule Röthmoorweg und der Julius-Leber-Schule dient.

12. Behörde für Kultur und Medien (BKM), Denkmalschutzamt

Keine Stellungnahme

13. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), LP 14

Keine Stellungnahme

14. BUKEA – W1 (ehemals U1)

Stellungnahme vom 23.01.2020

nach Prüfung der Unterlagen zu o.g. Maßnahme nimmt BUE W1 (Wasserwirtschaft) wie folgt Stellung:

Das Plangebiet liegt größtenteils in der Schutzzone III des ausgewiesenen Wasserschutzgebietes (WSG) Eidelstedt-Stellingen: <https://www.hamburg.de/wasserschutzgebiete/8330052/start/>)

Zu beachten sind hier die Vorgaben der Wasserschutzgebietsverordnung, die im Internet unter folgendem Link zur Verfügung steht: <https://www.hamburg.de/contentblob/8331116/f08b543671ff2ddc13f5eee96ab00560/data/d-verordnung-wsg-eidelstedt-stellingen.pdf>. Sie enthält Verbote, Nutzungseinschränkungen und Duldungspflichten. So ist z.B. der Einbau von Recyclingstoffen im WSG ausgeschlossen.

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 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 und BUE W1/W2 abzustimmen.

Beispielsweise wird derzeit das in Regensielen gesammelte und stark belastete Niederschlagswasser der Holsteiner Chaussee ungereinigt und ohne Rückhalt in den Brookgraben eingeleitet, der im Bereich Deepenbrook/Deepenkamp die Schutzzone II des WSG durchfließt. Dies entspricht nicht dem Wasserhaushaltsgesetz und bedarf einer dem Stand der Technik angepassten Lösung.

LSBG-S2: In Abstimmung mit der BUKEA und dem Bezirksamt Eimsbüttel Abteilung Wasserwirtschaft wurden Möglichkeiten zur Reinigung des Oberflächenwassers geprüft. Diese werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die geplante Rückhaltung und Reinigung des Oberflächenwassers in der Holsteiner Chaussee ist dem Lageplan zu entnehmen.

15. BUKEA – W 2

Keine Stellungnahme

16. BUKEA – N 1

Keine Stellungnahme

17. Finanzbehörde (FB), Anliegerbeiträge – 634

Stellungnahme vom 02.01.2020

Die Abteilung Anliegerbeiträge der Finanzbehörde Hamburg meldet Fehlanzeige.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

18. LIG, Liegenschafterschließungen – 451/3

Keine Stellungnahme

19. Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB) - SkbM

Keine Stellungnahme

20. Stadtreinigung Hamburg (SRH)

Stellungnahme vom 23.01.2020

Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 1. Verschickung zum Umbau des Straßenzuges Spanische Furt bis Heidlohstraße zur Veloroute 14 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.

Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme - hier der Depotcontainer-Standort Graf-Johann-Weg 38 mit 5 Container - müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.

Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

21. Landesbetrieb Verkehr (LBV)

Stellungnahme vom 04.02.2020

aus Sicht der Abteilung Transport- und Genehmigungs-Management des LBV spricht der Planung nichts entgegen.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

22. Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Keine Stellungnahme

23. Hochbahn (HHA)

Stellungnahme vom 15.04.2020 aufgrund der erneuten Überprüfung der Planung infolge der Drucksache 21-0779 der Bezirksversammlung Eimsbüttel (vgl. Abschnitt 7)

Einführung einer Tempo-30-Zone:

Im Erläuterungsbericht schreiben Sie, dass die geplante Einführung einer Tempo-30-Zone dem schon vorhandenen Busverkehr gerecht wird. Dies sehen wir jedoch entschieden anders. Die Metrobuslinie 21 ist eine wichtige tangentielle Buslinie und ist eine der 10 nachgefragtesten Buslinien Hamburgs. Sie aktuell aus dem Busbeschleunigungsprogramm A zurückgestellt worden. Gerade deshalb ist es umso wichtiger, dass im Rahmen von anderen aktuellen Bauprogramm diese Buslinie eine Verbesserung und keine Verschlechterung erfährt. Eine Nichtberücksichtigung des ÖPNV bei etwaigen Straßenverkehrsplanungen können wir gerade in der aktuellen politischen Lage nicht nachvollziehen. Eine Einführung einer Tempo-30-Zone mit all ihren daraus resultierenden, verkehrseinschränkenden Maßnahmen, passen nicht zu einem dichten Bustaktung und werden von uns abgelehnt.

Gerade um hier eine Vereinheitlichung in Hamburg zu schaffen, haben im vierten Quartal des Jahres 2019 die Verkehrsunternehmen, der HVV und die BWVI ein Strategienetz „Hamburg-Takt 2030“ entwickelt, in dem alle Straßen aufgeführt

werden, die für die Voraussetzungen für den Ausbau des ÖPNV auf der Straße bei Sicherstellung der notwendigen Betriebsstabilität- und -qualität von großer Bedeutung sind. Dieses Prioritätsnetz basiert auf den im Zielnetz von MetroBus- und XpressBus-Linien sowie in der Summe während der Hauptverkehrszeit mindestens alle 5 Minuten befahrenen Strecken. Klare Aussage dieses Prioritätsnetz ist, dass hier keine neuen Tempo-30-Strecken eingerichtet werden sollen. Dafür stimmen die Beteiligten im übrigen Hamburger Straßennetz die Einführung von Tempo-30-Strecken generell zu, wenn die Beschränkungen in Länge und Zeit auf das zwingend notwendige Maß begrenzt wird und sofern ein Ausgleich der Fahrzeitverluste für die Busse erfolgt. Anschließend heißt es weitere, dass eine Anordnung von einer Tempo-30-Zone auf Strecken mit Busbetrieb zu vermeiden ist. Einzelausnahmen sollen in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Die Spanische Furt/Der Graf-Johann-Weg befindet sich in diesem Prioritätsnetz, so dass wir die Einführung einer Tempo-30-Zone hier begründet ablehnen.

Zum Untersuchungsbericht von Schlothauer & Wauer:

Folgender, grundlegender Gedankenfehler ist bei den Berechnungen unseres Ermessens nicht enthalten (Dies hat Ihnen Herr Dahmen in der Stellungnahme zur 1. Verschickung bereits mitgeteilt, anbei nochmals von uns erläutert):

Nur weil die mittlere Geschwindigkeit hier je Abschnitt unter 30 km/h liegt, heißt dies nicht, dass die Fahrzeuge hier zu keiner Zeit eine Geschwindigkeit von über 30 km/h erreichen. Es ist sogar davon auszugehen, dass in Teilen der Abschnitte schneller als 30 km/h gefahren wird, so dass sich die mittlere Geschwindigkeit je Abschnitt tatsächlich bei Einführung von Tempo 30 reduzieren würde. Dies ist zwingend zu berücksichtigen. Stattdessen wird in der Untersuchung die theoretische Fahrzeit bei 30 km/h mit der tatsächlichen Reisezeit bei 50 km/h verglichen. Diese Werte können nicht direkt miteinander verglichen werden. Hier muss zunächst auch die tatsächliche Reisezeit mit 30 km/h berechnet werden. Beschleunigungsverhalten, die Auslastung der Fahrzeuge, die enge Streckenführung und vor allem Behinderungen auf freier Strecke führen auch bei einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h dazu, dass diese Geschwindigkeit hier teils unterschritten werden muss. Gerade bei den vorhandenen Engstellen sind Wartezeiten bei entgegenkommenden Fahrzeugen höher, da dieser mehr Zeit benötigen, diesen Abschnitt zu räumen. Im Gesamten liegt eine tatsächliche Reisezeit hier höher als die angenommene theoretische Fahrzeit. Außerdem führt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit dazu, dass die Streuung der Fahrzeit sich vergrößert. Bei Fahrten ohne größere Einflüsse ist die Reisegeschwindigkeit zwar nur geringfügig länger, sobald die Einflüsse aber zunehmen, ist die tatsächliche Reisegeschwindigkeit um einiges mehr höher. Daraus ergibt sich eine längere Fahrzeit im Fahrplan, da dieser Umstand bei der Fahrzeitgestaltung berücksichtigt werden muss. Deshalb verlängert sich die Fahrzeit hier nicht unerheblich, falls die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt wird. Aus diesen Gründen lehnen wir eine Tempo-30-Zone hier weiterhin strikt ab.

Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Graf-Johann-Weg/Heidlohstraße

Auch das Thema Kreisverkehre wurde aktuell mit der BWVI zentral besprochen, da auch hier in der letzten Zeit bei einigen Planungen häufig die Belange des Busverkehrs aus Sicht der Verkehrsunternehmen häufig zu wenig berücksichtigt wurden. Dazu haben die Verkehrsunternehmen ein Positionspapier verfasst, in

dem deutlich wird, warum wir Kreisverkehre grundsätzlich kritisch sehen. Die Gründe sind u.a. folgende:

Neben zusätzlichen Wartezeiten für den Busverkehr (Abwarten von bevorrechtigten Fußgängern an Fußgängerüberwegen sowie Abwarten von große Lücken im Verkehrsfluss, da unsere Busse sowohl länger als PKWs sind, als auch langsamer Anfahren) verursachen die mehrfachen Richtungswechsel beim Durchfahren des Kreisverkehrs Querschleunigungen, welche den Fahrkomfort verringern und das Sturzrisiko erhöhen, weshalb hier wiederum die Geschwindigkeit beim Durchfahren stark verringert werden muss. Deshalb sind zusätzliche Kreisverkehre gerade entlang von dicht befahrenen MetroBus-Linien nicht im Sinne von Verkehrsbetrieben und HVV. Außerdem sehen wir hier bei der Dimensionierung von Kreisverkehren große Probleme, da Kreisverkehr gerade mit Mindestmaßen unseres Ermessens nicht für dichten Busverkehr geeignet sind. Deshalb lehnen wir einen Kreisverkehr an diesen Stellen ab.

Thema Fahrradstraße

Die Aussage, dass sich der ÖPNV trotz wichtiger MetroBus-Linie hier unterordnen müsste, empfinden wir irritierend in den Zeiten, wo parallel im Rahmen des Hamburg-Takts durch den Senat der Stadt der ÖPNV als wichtige Säule im gesamten Hamburger Verkehr gesehen wird. Außerdem wird auch in den Regelwerken beschrieben, dass Fahrradstraße und dichter Busverkehr sich prinzipiell ausschließen. Die hier nochmals zitierte unabhängige Studie bildet aus unserer Sicht hier (siehe oben) hier nicht die komplette Realität ab.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Heidlohstraße

Die Heidlohstraße ist eine wichtige ÖPNV-Verbindung zwischen Schnelsen und Eidelstedt und wird im Westabschnitt zwischen Holsteiner Chaussee und Wählingsweg von den Linien 183, 283 und 284 und im Ostabschnitt zwischen Wählingsweg und Vogt-Kock-Weg von den Linien 21 und 603 befahren. Zur nachhaltigen Umsetzung des Hamburg-Taktes mit attraktiven Reisezeiten ist es erforderlich, die Leistungsfähigkeit der von Bussen befahrenen Straßen – vor allem dieser Verbindungskorridore – aufrecht zu erhalten. Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf dem Westabschnitt (Länge ca. 600m) bedeutet einen Fahrzeitverlust von etwa einer Minute pro Fahrt. Bei derzeit täglich 96 Fahrten summiert sich das auf einen Zeitverlust in Höhe von rund 1,5 Stunden pro Tag und wird von uns abgelehnt. Auf dem Ostabschnitt verkehrt die Metrobuslinie 21, deren Linienweg Teil des Prioritätsnetzes Hamburg-Takt 2030 ist. Hier ist eine Förderung des ÖPNV durch Beeinflussung der LSA 1552 und 1374 zielführend (wie in unserer Stellungnahme dargelegt), eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit konterkariert das explizit ausgesprochene Ziel des Hamburg-Taktes und wird von uns abgelehnt.

24. Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA)

Stellungnahme vom 28.01.2020

Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.

- Demontage von drei AM 6,0m.
- Demontage von sechs AM 7,5m.

- Demontage von drei AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig.
- Demontage von zwei AM 11,8m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig.
- Demontage von einem AM 6,0m mit Tiefstrahler (FGÜ).
- Umstellen von drei AM 7,5m mit Langfeldleuchte 1x36W.
- Neu stellen von zwei AM 6,0m mit Langfeldleuchte 1x36W.
- Neu stellen von vier AM 7,5m mit Langfeldleuchte 1x36W.
- Neu stellen von acht AM 9,5m mit Kofferleuchte 1x42W LED.
- Neu stellen von zwei AM 11,8m mit Kofferleuchte 1x150W.
- Neu stellen von zwei AM 6,0m mit FGÜ Leuchte 1x72W LED.
- Am einem AM 9,5m, auswechseln der Langfeldleuchte gegen eine Kofferleuchte 1x42W LED.

Hinweis zu den Schutzabständen:

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m
- Schutzbestand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußweg des Beleuchtungsmastes: 0,25m
- Schutzabstand (lichte Maßangabe= zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m

Hinweis zu Bodenhöheniveau:

Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden. Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

25. Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) und LSA

Stellungnahme vom 07.02.2020

hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zur 1. Verschickung: „Veloroute 14 – Spanische Furt bis Heidlohstraße“, welche sich nur auf Lichtsignalanlagen bezieht.

Unsere Planung wurde auf der Basis der uns per E-Mail am 18.12.2019 zur Verfügung gestellten Unterlagen erzeugt.

LSA Knoten 1171 (Holsteiner Chaussee/ Eidelstedter Brook)

- Der Standort kann wohl beibehalten werden, jedoch ist zu klären, ob ein KVS daneben gestellt werden kann. Der Schaltschrankstandort kann beibehalten werden, rechts neben dem Schaltschrank ist Platz für einen weiteren Schrank.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

LSA Knoten 1552 (Heidlohstraße/ Wählingsweg)

- Wegen des Umbaus der Nebenfläche bleibt am jetzigen Schaltschrankstandort nicht mehr ausreichend Verkehrsfläche, hier ist ein neuer Standort notwendig. Die neue Schaltschrankkombination muss einen neuen Standort bekommen, ein Vorschlag hierzu befindet sich im Anhang.

Gemäß den Verschickungsunterlagen sind die Umbauten der Knoten im Jahr 2021 vorgesehen. Ich bitte Sie, falls vorhanden uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen.

Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen.

Hinweis: Bauphasen im Sinne des Kostenstabilen Bauens sind in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Bauzwischenzustände sind daher frühzeitig als Grundlage für die weitere Planung anzuzeigen.

Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Mittelinsel 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 Mittelinsel zu empfehlen.

Um Ihren Baetermin nicht zu gefährden benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten Verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine Kostenübernahmeerklärung.

26. Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)

Stellungnahme vom 24.01.2020

gemeinsam mit der Hochbahn, die im Planungsgebiet die Linien 183, 283 und 603 betreibt, nehmen wir wie folgt Stellung:

Allgemein

Im Erläuterungsbericht auf S. 11 wird dargelegt, dass die Verkehrsqualität für Radfahrende, zu Fuß gehende und den MIV verbessert werden soll. Der ÖPNV soll berücksichtigt werden. Vor der Hintergrund, dass hier die hochbelastete Metrobuslinie 21 verkehrt und der Ankündigung des ersten Bürgermeisters zur Angebotsausweitung im ÖPNV ist eine Berücksichtigung nicht ausreichend, Verbesserungen sind erforderlich.

Die auf S. 13 beschriebenen ausgiebigen Abstimmungsprozesse haben nicht im Beisein der VHH stattgefunden und die Entscheidung, hier eine 30-Zone einzuführen findet weiterhin nicht unsere Zustimmung.

Der genannte Untersuchungsbericht zur Prüfung der Temporeduktion wurde uns auch erst auf unseren Wunsch hin zur Verfügung gestellt. Dessen Fazit, dass die Geschwindigkeitsreduktion ohne Fahrzeitverluste realisiert werden kann, teilen wir nicht. Dies begründen wir wie folgt:

Es wurde je Fahrtrichtung eine Ist-Fahrtzeit (Reisezeit) ermittelt, die sich aus

A) einer theoretischen Fahrzeit (inklusive Beschleunigungs- und Bremsvorgänge;
B) fahrdynamischer Verlustzeit (nicht näher definierte Streckeneinflüsse; und
C) Verlustzeit durch Behinderungen (z.B. Gegenverkehr, der abgewartet werden muß; zusammensetzt.

Die Haltestellenaufenthaltsdauer wird nicht mitbetrachtet und ist herausgerechnet worden.

Es ergibt sich Richtung Eidelstedter Brook (stadteinwärts) eine ermittelte Reisezeit von $A+B+C: 90,8s+29,9s+7,0s = 127,7s$

Es ergibt sich Richtung Heidlohstraße (stadtauswärts) eine ermittelte Reisezeit von $A+B+C: 97,9s+21,1s+13,1s = 132,1s$

So wie es für uns aus der Untersuchung zu entnehmen ist, werden nun diese Werte (jeweils bestehend aus den drei oben genannten Komponenten) mit der theoretischen Idealfahrzeit bei 30 km/h ohne störende Einflüsse (123,5s stadteinwärts und 129,9s stadtauswärts) verglichen. Man kommt in der Untersuchung zu dem Schluss, dass der ÖPNV bereits heute langsamer sei und es deshalb keine Auswirkungen zu erwarten seien.

Und hier liegt nach unserem Ermessen die Unschärfe. Es werden die ermittelten Ist-Fahrzeiten mit Werten unter Idealbedingungen verglichen, die sich so in der Realität sicher nicht einstellen werden. Es werden weiterhin Verlustzeiten auftreten,

- weil weiterhin am Fahrbahnrand geparkt werden darf und somit weiterhin Gegenverkehr abgewartet werden muß .
- weil bei Einführung der Vorfahrtregel Rechts-vor-Links ein Bus vor jeder Einmündung fast bis zum Stillstand abgebremst werden muß, um das Fahrzeug sicher und ohne Gefährdung der Fahrgäste jederzeit anhalten zu können, wenn ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug von rechts kommt, also eine im Vergleich zu heute neu hinzukommende Behinderung. Von daher ist die Annahme, dass Rechts-vor-Links - weil während der Untersuchung nie ein Auto von rechts kam - zu keinen Verzögerungen führe nach unserer Erfahrung nicht aufrecht zu halten.

Wenn man mit dem geplanten Umbau die Annahme trifft, dass die Verlustzeiten C auf 0 zurückgingen und sich durch die verbesserte Verkehrsführung die Verlustzeiten B halbierten, dann erhalten wir folgende Werte:

Es ergäbe sich Richtung Eidelstedter Brook (stadteinwärts) eine Reisezeit von $A+B+C: 123,5+(29,9s/2)+0s = 138,45s$

Es ergibt sich Richtung Heidlohstraße (stadtauswärts) eine Reisezeit von $A+B+C: 129,9s+(21,1s/2)+0s = 140,45s$

Hiernach wäre die Reisezeit Richtung Eidelstedter Brook zukünftig 138,45s statt 127,7s heute und in Richtung Heidlohstraße 140,45s statt heute 132,1s.

Nach dieser Annahme werden wir somit sehr wohl langsamer werden.

Zu Punkt 3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Für den Knoten 1171 Holsteiner Chaussee / Spanische Furt bitten wir um die Ausrüstung mit einer Busbeeinflussung, für den Knoten 1552 Heidlohstraße / Graf-Johann-Weg um Aufrechterhaltung der bereits vorhandenen LSA-B in mindestens der heutigen Güte.

Blatt 1

Wir nehmen mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Haltestelle der 21 in Richtung Heidlohstraße nicht in die Spanische Furt zwischen die Bäume gelegt werden kann. An den nun vorgesehenen Orten befinden sich Grundstückszufahrten im Bereich der Haltestellen. Dies ist unglücklich und sollte grundsätzlich vermieden werden, aber hier ist es wohl leider nicht anders lösbar.

Die Markierung für die Fahrradstreifen im Bereich der Bushaltestellen bitten wir durchgehend gestrichelt vorzusehen

Den Einfahrbereich in die Haltestelle in Fahrtrichtung Süden sollte auch im Bereich der Fußgängerfurt schon einen geraden Bordstein besitzen. Dies ermöglicht ein leichteres, gerades Einfahren in die Haltestelle.

Der Rechtabbiegehaltebalken in Richtung Spanische Furt muss u. E. nicht zurückgelegt werden

LSBG-S2: Die ursprüngliche Haltestelle wird aufgeteilt und zum einen in nördlicher Richtung hinter den Knoten und zum anderen in die Spanische Furt verlegt.

Blatt 3

Wir begrüßen, dass die Nasen zu Gunsten eines FGÜ entfernt werden. Im Bereich der Kita sehen wir kein Problem bei der Einführung einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf einer Länge von etwa 300m.

Blatt 4

Auch hier begrüßen wir den Entfall der Nasen. An der Einmündung Vörn Brook bestehen keine Bedenken zur Einführung von Rechts-vor-Links, da der Bus bei der Anfahrt der unmittelbar nachfolgenden Haltestelle abgebremst werden muß.

Die Markierungen „BUS“ können in dem Bereich aufgebracht werden, wo sich der stehende Bus in der Haltestelle befindet. Die Grenzmarkierung gehört direkt davor und direkt dahinter

Die Versetzung des FGÜ an der Haltestelle in Richtung Norden ist ggf. kritisch, da er sich unter einer Baumkrone befindet. Hierzu ist seitens des Straßenbaulastträgers die Stellungnahme des [REDACTED] einzuholen.

Blatt 6

Der Linienweg der heutigen Buslinien verläuft aus dem Vogt-Kock-Weg nach Westen in die Heidlohstraße, in der Gegenrichtung ist derzeit kein Linienverkehr. Die Ausfahrt aus dem Vogt-Kock-Weg nach Westen ist sehr beengt und kann nur unter Mitanspruchnahme des Gegenverkehrs erfolgen. Wir regen deshalb an, die F-LSA 1374 mit einer LSA-B auszurüsten und den Haltebalken in der Heidlohstraße in Fahrtrichtung Osten noch vor die Einmündung des Röthmoorweges zu legen, damit Busse ungehindert in die Heidlohstraße einfahren können.

Stellungnahme vom 15.04.2020 aufgrund der erneuten Überprüfung der Planung infolge der Drucksache 21-0779 der Bezirksversammlung Eimsbüttel (vgl. Abschnitt 7)

vielen Dank für Ihre Anfrage und Anmerkungen. Da sich seit Abgabe unserer Stellungnahme die Rahmenbedingungen nicht verändert haben, hat die gemeinsame Stellungnahme von HOCHBAHN und VHH vom 24.01.2020 weiterhin Bestand, auch und insbesondere unsere Ausführungen zu der in Ihrer Mail genannten unabhängigen Studie. Der Vollständigkeit halber finden Sie die Stellungnahme im Anhang.

Zu den Einzelthemen:

Einrichten eines KVP am Knoten Graf-Johann-Weg / Heidlohstraße

Der Knoten wird von den Buslinien 21, 183, 283, 284 und 603 rund 345 mal werktäglich befahren. Grundsätzlich stehen wir der Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen auf ÖPNV-Linienwegen kritisch gegenüber, dies haben die Verkehrsunternehmen auch in einem Positionspapier zusammengestellt. Gründe für unsere kritische bis ablehnende Haltung sind u.a.:

- Zusätzliche Wartezeiten vor Einfahrt in den Kreislauf wegen vorrangigem Fußgängerverkehr und dem abwarten ausreichend großer Lücken im Verkehrsfluß, die ein gefahrloses Einfahren des Busses in den KVP gestatten
- Wechselnde Querschleunigungen im Bus durch erforderlichen Richtungswechsel bei der Durchfahrt führen zu erhöhtem Sturzrisiko für Fahrgäste sowie einem merklichen Komfortverlust
- Im Vergleich zu beeinflussten LSA bedeuten KVP auch einen Verlust an Fahrzeit.

Vor allem auf dicht befahrenen Streckenabschnitten wie hier vorliegend sind KVP nicht im Sinne eines leistungsfähigen und komfortablen ÖPNV, zumal die LSA 1552 bereits heute schon beeinflusst ist. Zusätzlich stellt sich uns die Frage, welcher Art und vor allem Größe der Kreisverkehr sein soll, um vor dem Hintergrund des zur Verfügung stehenden Raumes und der hohen Fahrtenzahl mit überwiegend Abbiegevorgängen eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs ohne Zeitverluste gewährleisten zu können. Von daher lehnen wir hier einen Kreisverkehr ab.

Spanische Furt / Graf-Johann-Weg als Fahrradstraße widmen

Die Metrobuslinie 21 ist eine sehr nachfragestarke Tangentialverbindung für den gesamten Hamburger Westen und Teil des Maßnahmenpaketes A der Busbeschleunigung, wenn auch derzeit zurückgestellt. Derzeit wird der vom ersten Bürgermeister verkündete Hamburg-Takt 2030 stufenweise eingeführt und es wurde zusammen mit den Verkehrsunternehmen ein Prioritätsnetz festgelegt, auf dem keine neuen Tempo 30-Strecken eingerichtet werden sollen. Der Linienweg durch die Spanische Furt /Graf-Johann-Weg ist Bestandteil dieses Prioritätsnetzes. Von daher stimmen wir einer Umwidmung des Straßenzuges zur Fahrradstraße nicht zu. Da es sich hierbei weiterhin um eine höchst grundsätzliche Fragestellung mit weitreichenden Auswirkungen handelt, haben wir diese mit Bitte um Klärung an die BWVI gegeben.

Unsere Erwiderung zur genannten unabhängigen Studie ist in unserer Stellungnahme vom 24.01.2020 enthalten und wird an dieser Stelle bekräftigt.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Heidlohstraße

Die Heidlohstraße ist eine wichtige ÖPNV-Verbindung zwischen Schnelsen und Eidelstedt und wird von den bereits genannten Buslinien befahren, der Westabschnitt zwischen Holsteiner Chaussee und Wählingsweg von den Linien 183, 283 und 284, der Ostabschnitt zwischen Wählingsweg und Vogt-Kock-Weg von den Linien 21 und 603.

Zur nachhaltigen Umsetzung des Hamburg-Taktes mit attraktiven Reisezeiten ist es erforderlich, die Leistungsfähigkeit der von Bussen befahrenen Straßen – vor allem dieser Verbindungskorridore – aufrecht zu erhalten. Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit auf dem Westabschnitt (Länge ca. 600m) bedeutet einen Fahrzeitverlust von etwa einer Minute pro Fahrt. Bei derzeit täglich 96 Fahrten summiert sich das auf einen Zeitverlust in Höhe von rund 1,5 Stunden pro Tag und wird von uns abgelehnt.

Auf dem Ostabschnitt verkehrt die Metrobuslinie 21, deren Linienweg Teil des Prioritätsnetzes Hamburg-Takt 2030 ist. Hier ist eine Förderung des ÖPNV durch die am Knoten 1552 (Heidlohstraße/Wählingsweg) vorhandene Beeinflussung der LSA und den wie in unserer Stellungnahme angeregte Anpassung des Knotens / der LSA Heidlohstraße/Röthmoorweg (1374) zielführend. Eine Reduktion der zul. Höchstgeschwindigkeit konterkariert das explizit ausgesprochene Ziel des Hamburg-Taktes und wird von uns abgelehnt.

27. Handelskammer Hamburg – Infrastruktur

Keine Stellungnahme

28. Bezirksseniorenbeirat

Keine Stellungnahme

29. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg

Keine Stellungnahme

30. Wall GmbH

Stellungnahme vom 30.01.2020

zu der oben genannten 1. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:

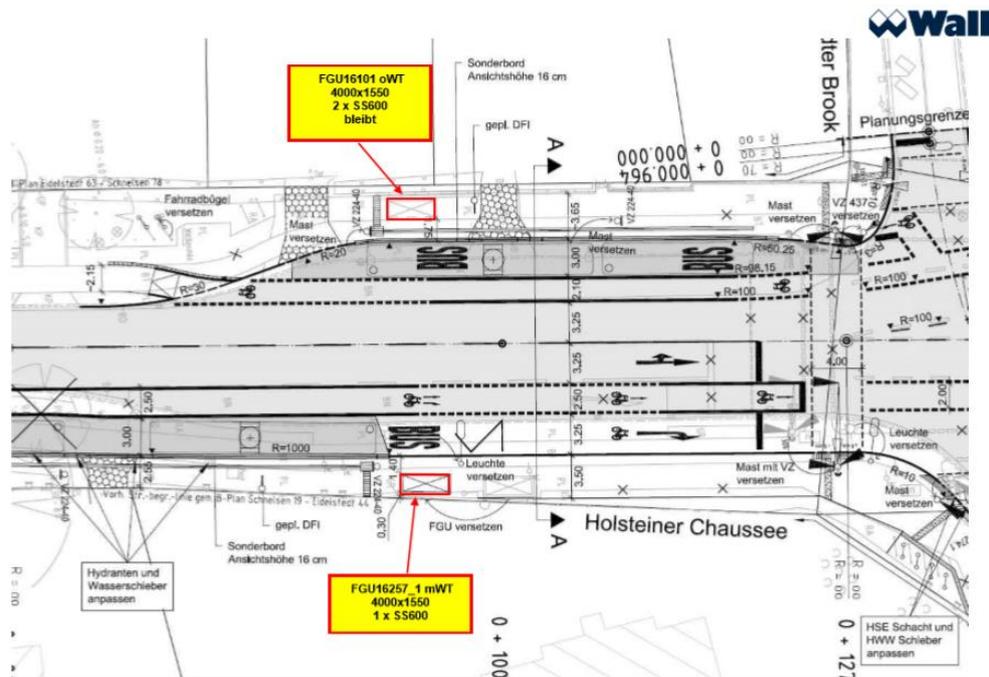
Blatt 1.

1. FGU16101, Hst. Eidelstedter Brook, Holsteiner Chaussee vor Haus. Nr. 157, Fahrtrichtung Kieler Straße

Der FGU 4000 x 1550 ohne Werbung mit 2 x 0,6 m Seitenscheiben bleibt laut Planung stehen.

2. FGU16257, Hst. Eidelstedter Brook, Holsteiner Chaussee ggü. Haus. Nr. 159, Fahrtrichtung Spanische Furt

Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger 4000x1550 und 1 x 0,6 m Seitenscheibe ein.



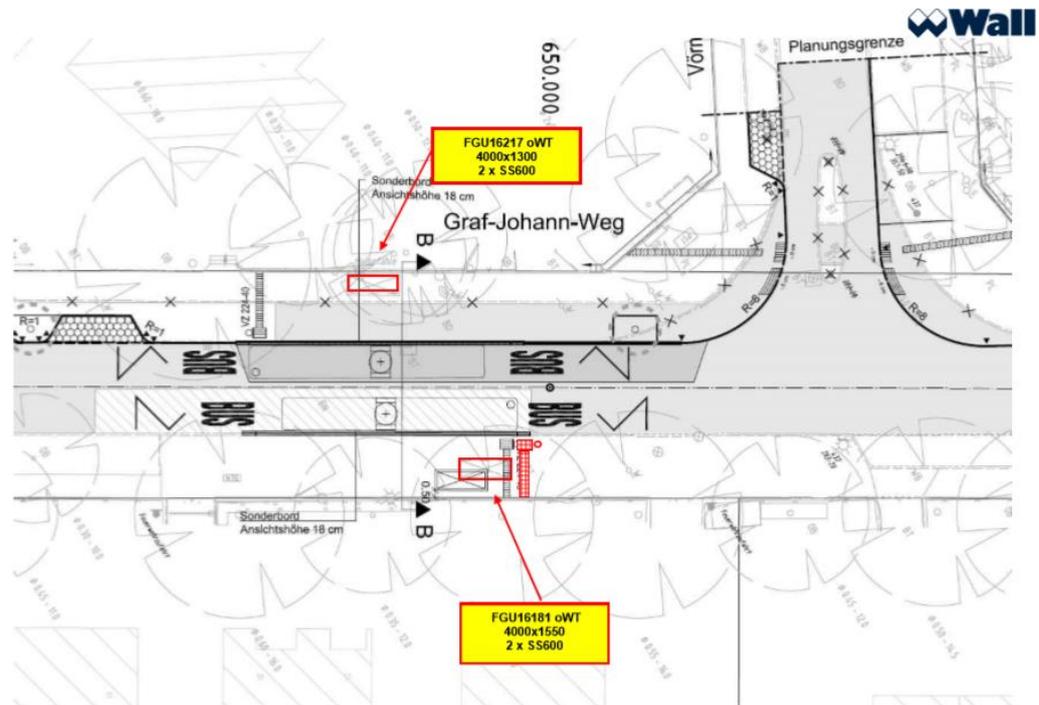
LSBG-S2: Die ursprüngliche Haltestelle (FGU16257) wird aufgeteilt und zum einen in nördlicher Richtung hinter den Knoten und zum anderen in die Spanische Furt verlegt.

Blatt 4.

1. FGU16217, Hst. Spanische Furt, Graf-Johann-Weg vor Haus. Nr. 1, Fahrtrichtung Holsteiner Chaussee
Der FGU 4000 x 1300 ohne Werbung mit 2 x 0,6 m Seitenscheiben bleibt laut Planung stehen.
2. FGU16181, Hst. Spanische Furt, Graf-Johann-Weg vor Haus. Nr. 51, Fahrtrichtung Heidlohstraße
Mit der geplanten Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir nicht einverstanden. Aufgrund der hohen Investitionskosten bitten wir auf die Versetzung zu verzichten, und die Halteposition um ca. 1,00 m in die Fahrtrichtung zu verschieben. Auch geben wir zu bedenken, dass die Wurzeln der angrenzenden Bäume evtl. ein Einbringen der Streifenfundamente unmöglich machen könnten. Darüber hinaus bitten wir am neuen Standort folgende Abstandsmaße einzuplanen:

- FGU/H-Mast 1,50 m

Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte ohne Werbeträger 4000x1550 und 2 x 0,8 m Seitenscheiben ein.



Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 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.

LSBG-S2: Der Leitungstrassenplan wird der Wall GmbH im Verlauf der weiteren Planung zur Verfügung gestellt.

31. Leitungsträger

Im Folgenden sind jene Leitungsträger aufgelistet, die sich auf die 1. Verschickung zurückgemeldet haben.

Hamburg Wasser (HSE/HWW/servTEC/Hamburg Energie)

Stellungnahme vom 14.01.2020

als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, servTEC und HAMBURG ENERGIE.

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.

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 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
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de zur Verfügung
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem

Netzbetrieb Mitte, Lederstraße 72 Tel: 7888-34990

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.

Während der Bauphase müssen einige Regulierungsarbeiten vorgenommen werden. Die Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma,

Ihr Ansprechpartner ist [REDACTED]

Es gibt zwei Planmaßnahmen der HWW A 17/0031 Eidelstedter Brook und A 17/0047 Heidlohstraße Bauzeit Mai 2022 bis Dezember 2022 ihr Ansprechpartner ist [REDACTED]

W 16/3203 Bauzeit Mai 2020 bis November 2021, Ihr Ansprechpartner [REDACTED]

Im Gebiet Ihrer Planung Spanische Furt befinden sich Werksanlagen des Wasserwerkes Stellingen. Die Lage der Werksanlagen entnehmen Sie bitte aus den beigefügten Zeichnungen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass sich im unmittelbaren Bereich der dargestellten Rohrleitungen und Kabel auch Schächte und Tunnelbauwerke o.ä. befinden können, die in den Planauszügen nicht abgebildet sind.

Vor Beginn Ihrer Aufgrabung ist es deshalb unbedingt erforderlich, dass Sie sich mit unserem Wasserwerk in Verbindung setzen.

Wasserwerk Stellingen; Tel. 7888 42025

Von unserem Wasserwerk erhalten Sie die notwendige Einweisung zu den Wasserversorgungsanlagen sowie Angaben zum Mindestabstand.

LSBG-S2: Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Für HAMBURG ENERGIE:

Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Vorl. Stellungnahme HSE

im Bereich der geplanten Baumaßnahme Spanische Furt 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.

Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten.

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 [REDACTED] zu verständigen

Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.

LSBG-S2: Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Für HSE:

Es gibt eine Planmaßnahme der HSE S 17/0114 Holsteiner Chaussee Bauzeit März bis Juni 2020, ihr Ansprechpartner ist [REDACTED]

Es gibt eine Baumaßnahme S 12/110 Heidlohstraße Bauzeit Juli 2017 bis Dezember 2019, die noch nicht ins GIS übertragen wurde bei Fragen dazu ist Ihr Ansprechpartner [REDACTED]

Die geplanten Standorte der LSA- und Beleuchtungsmasten sind hinsichtlich der vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele zu überprüfen und ggf. soweit anzupassen, sodass keine zusätzlichen Lasten auf die Siele abgetragen werden (evtl. statischer Nachweis) und der Betrieb und das Instandsetzen der Sielanlagen uneingeschränkt gewährleistet ist.

Die neu geplanten Baumstandorte sind ebenfalls hinsichtlich der vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele zu überprüfen und ggf. entsprechend der geforderten Mindestabstände (3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles) zu verschieben.

Anmerkung zum Lageplan 19/12608-04-01; "Anpassung am Schmutzwasserschacht (D 15,83, S 11,78)": Zur Prüfung, ob Anpassungen am vorgenannten Schacht mögliche Konflikte beheben können, werden detailliertere Informationen und Unterlagen benötigt.

Anmerkung zum Lageplan 19/12608-04-03

In Höhe von Stat. 0 + 450.000 fehlt ein Einsteigeschacht

Anmerkung zum Lageplan 19/12608-04-04

Nördlich der Einmündung "Vörn Brook" fehlt ein Einsteigeschacht

Anmerkung zum Lageplan 19/12608-04-05

Nordwestlich der Einmündung "Wählingsweg/Heidlohstraße" fehlt ein Einsteigeschacht

Anmerkung zum Lageplan 19/12608-04-07

Nordöstlich der Einmündung "Eimerskamp/Heidlohstraße" fehlt ein Einsteigeschacht

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.
- 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 [REDACTED] anzupassen.

LSBG-S2: Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Für servTEC:

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] | [REDACTED] gerne zur Verfügung.

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.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Stromnetz Hamburg

Stellungnahme vom 28.01.2020

vielen Dank für die Vorstellung Ihrer Baumaßnahme.

Für das von Ihnen geplante Bauvorhaben planen wir kurzfristig keine Baumaßnahmen.

Wir möchten Sie zudem darüber informieren, dass der Bereich Ihres geplanten Bauvorhabens von zwei Hochspannungsfreileitungen überspannt wird. Beachten Sie daher unbedingt die beigefügten "Richtlinie für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen im Hamburger Raum - Stromnetz Hamburg GmbH".

Falls Sie Fragen oder Anmerkungen haben sollten, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

LSBG-S2: Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Verfasst:

██
██
██