

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg, den 14.10.2016  
Geschäftsbereich Stadtstraßen

Planung - S2 -

## **Grundinstandsetzung Halenreihe/ Waldweg/ Kattjahren Halenreihe von Buckhorn bis Farmsener Landstraße**

**„Abwägung der zur  
Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 22.12.2015  
eingegangenen Stellungnahmen“**

### **Externer Verteiler**

#### **INHALT:**

1. BIS-VD 51 .....	1
2. BIS-VD 52 .....	1
3. BIS-F042 .....	3
4. BSW-LP 14.....	4
5. BUE-U1 .....	4
6. BUE-U2 .....	4
7. LIG - Planungsbegleitung/Vertrieb/Ankauf .....	4
8. Finanzbehörde - Bezirksverwaltung.....	5
9. Handelskammer - GV/2 .....	5
10. Hamburger Wasserwerke .....	5
11. Hamburger Stadtentwässerung G11.....	6
12. Stadtreinigung Hamburg TS 2 .....	7
13. Behörde für Kultur .....	7
14. Bezirksamt Hamburg Wandsbek Fachamt MR .....	7
15. Bezirks-Seniorenbeirat .....	11
16. Verein Barrierefrei Leben e.V. ....	11
17. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für beh. Menschen .....	11
18. Blinden und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. ....	11
19. HVV .....	13
20. P+R Betriebsgesellschaft Hamburg e.V.....	13
21. Hamburger Hochbahn AG .....	14
22. VHH.....	16
23. PK 35 .....	16
24. Feuerwehr Hamburg.....	16
25. JCDecaux.....	17

## ABWÄGUNGSVERMERK

### 1. BIS-VD 51

Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen in obiger Angelegenheit hinsichtlich etwaiger

Wegweisungsanpassungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass

die vorgelegten Unterlagen keinerlei oder unzureichende Aussagen zu etwaigen Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung (einschl. Parkleitsystem und Ortstafeln) enthalten. Es wird gebeten, die Planungsunterlagen - insbesondere Lagepläne - diesbezüglich zu konkretisieren und den Vorgang erneut zur Prüfung vorzulegen! Die Abgabe einer verbindlichen Stellungnahme ist erst nach Vorlage detaillierter Unterlagen möglich.

Geänderte oder ergänzte Unterlagen sind zeitgerecht vor der Schlussverschickung zur erneuten Prüfung und verkehrsrechtlichen Anordnung bei VD 513 vorzulegen. Planungsunterlagen sind - sofern noch nicht geschehen - in digitaler Form (PDF-Format ohne Schreibeerschutz) nach hier zu übermitteln.

Zur Beachtung:

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung. Für die übrigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind Stellungnahmen der jeweils zuständigen Dienststellen (Verkehrsdirektion/VD511, VD52 oder örtliche Straßenverkehrsbehörde/PK) einzuholen. Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung werden ausschließlich von VD 513 angeordnet.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

### 2. BIS-VD 52

Wir stimmen der vorgelegten Planung grundsätzlich zu. Sie ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde geeignet, die heute noch vorhandenen Defizite in der Verkehrsabwicklung auf diesem Streckenabschnitt auszugleichen. Die Anlage eines Radfahrstreifens am östlichen Fahrbahnrand wird ausdrücklich begrüßt. Wünschenswert wäre eine weitere Radverkehrsanlage am westlichen Fahrbahnrand, die jedoch nur unter erheblichen Eingriffen in das Straßenbegleitgrün hätte realisiert werden können. Insofern wird die aufgetragene Variante mit der Führung des Radfahrers im Mischverkehr in Fahrtrichtung Süden seitens der Straßenverkehrsbehörde mitgetragen.

Hinsichtlich der gewünschten Servicelösung auf den westlichen Nebenflächen wird die zuständige örtliche Straßenverkehrsbehörde nach Herstellung der Flächen eine Entscheidung treffen.

Zu den Änderungen an der wegweisenden Beschilderung und den Standorten wird VD 513 eine gesonderte Stellungnahme abgeben.

Allgemein ist noch anzumerken, dass der gesamte Bereich besser ausgeleuchtet werden könnte, denn die teilweise sehr großen Bäume schlucken auch unbelaubt viel Licht. Gerade aus kriminalpräventiver Sicht sollten jedoch dunkle (Angst-)Räume vermieden werden, insofern bedeutet mehr Licht nicht nur mehr Verkehrssicherheit, sondern es erhöht auch

das allgemeine Sicherheitsgefühl der in diesem Abschnitt aufhältlichen Personen. Im aktuellen Zustand wirkt die Beleuchtung des SV Walddörfer gegenüber der öffentlichen Beleuchtung sehr dominierend, was weiterhin zu Ablenkungen der rechtseinbiegenden Fahrzeugführer aus dem Waldweg Süd führen könnte.

***Eine bessere öffentliche Beleuchtung ist durch zusätzliche, größere und hellere Leuchten auf der gesamten Länge der Halenreie vorgesehen.***

Zu den Plänen im Einzelnen:

15-11563-04-01: Auf dem Bahnhofsvorplatz befindet sich zwar eine Radabstellanlage, aber keine Radverkehrsanlage, daher stellt sich hier die Frage der Notwendigkeit einer Ableitung in den Radfahrstreifen und insbesondere des baulichen Radwegstummels.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

15-11563-04-02: Wenn das Linksabbiegen - trotz der Signalisierung - aus den Kattjahren weiterhin untersagt bleiben soll, sollte die geplante Mittelinsel das Rechtsabbiegegebot durch eine entsprechende Gestaltung unterstützen.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

Die Signalisierung des Linksabbiegers von der Halenreie in den Kattjahren allein durch ein Signal am Auslegermast erscheint aus unserer Sicht zu wenig. Diese Art der Signalisierung führt fast an allen bislang realisierten Stellen zum „Unterdurchfahren“; daher sollte das heute vorhandene Signal auf der Mittelinsel beibehalten werden. Eine weitergehende Einschätzung des Knotens kann erst nach Vorliegen der signaltechnischen Planungsunterlagen erfolgen.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

Einmündung Waldweg Süd; die neue Verkehrsführung trägt zwar zur Klarheit der Verkehrssituation bei, aber schon heute ist – trotz Rechtsabbiegegebot – ein häufiges (verbotswidriges) Linksabbiegen festzustellen. Dieses sollte durch den Einbau eines „Fahrbahntrenners“ in der Halenreie wirkungsvoll unterbunden werden.

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

Ebenso wird die heute dort befindliche Sprunginsel vermisst (Ausleuchtung!), die im provisorischen Zustand extra für die dort stattfindenden Fußgängerquerungen hergestellt wurde – auch auf Wunsch des Ausschusses.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

15-11563-04-03: Zur Signalanlage kann erst nach Vorliegen der signaltechnischen Planungsunterlagen abschließend Stellung genommen werden; ansonsten keine Anmerkungen.

***Wird zur Kenntnis genommen***

15-11563-04-04: Zur Signalanlage kann erst nach Vorliegen der signaltechnischen Planungsunterlagen abschließend Stellung genommen werden.

***Wird zur Kenntnis genommen***

Die Radwegaufleitung im Volksdorfer Damm (Rtg. Norden) sollte anders gestaltet werden, da es im weiteren Verlauf keine Radverkehrsanlage in der Nebenfläche gibt und diese teilweise zu schmal ist, um eine durchgängige Servicelösung anzubieten. Die Führung ist so anzulegen, dass der Radfahrer im Mischverkehr weitergeführt wird.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

15-11563-04-05: Der Bereich der neuen Bushaltestelle (inkl. Fahrbahn) sollte gut ausgeleuchtet sein, damit in Richtung Grünzug Teichwiesen die Fahrbahn überquerende Fußgänger gut wahrgenommen werden können.

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

***Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.***

### **3. BIS-F042**

mit unserem Schreiben vom 11.06.2015 ist Ihnen zu Ihrem Antrag eine Stellungnahme mit Lageplan zugegangen .

Diese Auswertung entspricht dem Stand mit Datum der Ausfertigung. Die Entscheidung durch die zuständige Behörde unterliegt keiner Befristung oder Gültigkeitsdauer. Die Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) behält sich grundsätzlich vor, aufgrund neuer Informationen ihre Entscheidung zur Einstufung der Verdachtsflächen jederzeit anzupassen.

Durch einen neuen Sach- und Kenntnisstand, neue technische Möglichkeiten oder neue Bewertungsrichtlinien hat sich zwischenzeitlich eine Änderung in der Einstufung der Verdachtsflächen in Abänderung zur vorherigen Stellungnahme ergeben.

Mit diesem Schreiben senden wir Ihnen die überarbeitete Stellungnahme und den Lageplan zu, der den aktuellen Stand der Einstufung von Verdachtsflächen innerhalb Ihrer ursprünglichen Antragsfläche darstellt.

Wir verweisen erneut auf die Anforderungen, die sich aus der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung - KampfmittelVO) sowie weiteren Gesetzen und Verordnungen ergeben.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

#### 4. **BSW-LP 14**

Die Maßnahme wird im Grundsatz zur Kenntnis genommen.

Auf der Grundlage der geltenden Baumschutzverordnung Hamburgs (17. September 1948) wird durch Ihre Maßnahme Baumbestand gefällt, der die Schutzbestimmungen betrifft. Ihre geplante Maßnahme muss deren Erhalt garantieren bzw. die Fällung entsprechend der gesetzlichen Schutzdefinition begründet werden. Die geschützten Bäume sind insbesondere:

Blatt 2

Tilla/Linden aus den Jahren 1920, -51, -35, -27, -09, -11 mit Stammdurchmessern zwischen 1.52 und 2.58 m

Blatt 3

Tilla/Linden aus den Jahren 1911, -35, -25, 35, -40, 51 mit Stammdurchmessern 1.52 bis 2.70 m

Blatt 4

Quercus/Eiche aus dem Jahr 1994 mit einem Stammdurchmesser von 0.87 m

Blatt 5

Tilla/Linden aus den Jahren 1935, -38, -39 mit Stammdurchmessern von 1.64 bis 1.82

Siehe hierzu den Anhang aus dem Hamburger Straßenbaumkataster.

Ihre Maßnahme wird im Hinblick auf die o.g. Begründet abgelehnt.

***Wird zur Kenntnis genommen.***

***Die hier angegebenen Stammdurchmesser sind die Stammumfänge.***

#### 5. **BUE-U1**

Bisher keine Stellungnahme

#### 6. **BUE-U2**

Im Bereich der o.g. Maßnahme sind keine altlastverdächtigen Flächen/Altlasten etc. bei der BUE-U2- registriert.

Gegen die o.g. Maßnahme bestehen aus Sicht Bodenschutz / Altlasten seitens der BUE-U2- keine Bedenken.

***Wird zur Kenntnis genommen.***

#### 7. **LIG - Planungsbegleitung/Vertrieb/Ankauf**

in Ziffer 5.1 des Erläuterungsberichts der vg. Maßnahme ist davon die Rede, dass für die Umsetzung der Planung Grunderwerb erforderlich ist.

Um eine entsprechende Kostenschätzung vornehmen zu können, wird deshalb zu gegebener Zeit um Übersendung eines Grunderwerbsplans mit Größenangabe gebeten.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

## 8. Finanzbehörde - Bezirksverwaltung

### Beitragsrechtliche Bewertung

Die Erschließungsanlage Halenreie ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).

### Erhebung Wegebaubeiträge

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden für die Verbesserung und Erweiterung der Nebenflächen sowie für den Erwerb und die Freilegung der Flächen für die Erweiterung (Grunderwerb) Ausbaubeiträge nach § 51 Hamburgisches Wegegesetz erhoben.

### Eigenanteil der FHH

Die o.g. Erschließungsanlage ist eine Haupterschließungsstraße.

Der Eigenanteil der FHH am beitragsfähigen Ausbauaufwand beträgt für die Fahrbahn 60 %, für die Nebenflächen und Parkflächen 40 % sowie für den Erwerb und die Freilegung der Flächen und für die übrigen Einrichtungen 50 %.

### **Wird bei der Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.**

Der Waldweg ist aufgrund der planerischen Ausweisung zurzeit keine Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erweiterung und Verbesserung der Nebenflächen im Waldweg werden zurzeit keine Beiträge erhoben.

**Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.**

**Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.**

### Informationsbedarf

Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.

### **Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

## 9. Handelskammer - GV/2

Keine Stellungnahme

## 10. Hamburger Wasserwerke

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
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 781951) zu melden
- Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem

Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610

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

In dem Bereich der Farmsener Landstraße/Buckhorn liegt eine Transportleitung DN 500.

Wenn die verschiedenen Ausbaustufen eingebracht werden, ist ein schonendes Verdichtungsgerät auszuwählen.

Wenn im Zusammenhang mit den Arbeiten Schäden an unseren Anlagen entstehen, so müssen wir den Verursachern für die Schäden haftbar machen.

***Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt***

## **11. Hamburger Stadtentwässerung G11**

im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Halenreie sind Schmutz- und Regenwassersiele 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.

Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Bettac 7888 39100 zu verständigen

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

Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen:

- 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 Herr Bettac 7888 39100 anzupassen.

Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2017 vorgesehen

In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.

***Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt***

## **12. Stadtreinigung Hamburg TS 2**

Keine Stellungnahme

## **13. Behörde für Kultur**

Keine Stellungnahme

## **14. Bezirksamt Hamburg Wandsbek Fachamt MR**

Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens des Bezirksamtes Wandsbek positiv aufgenommen.

Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen: Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens des Bezirksamtes Wandsbek positiv aufgenommen.

Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen:

## **W / MR 21**

### *2 vorhandener Zustand*

#### 2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die Beschreibung der vorhandenen Situation ist unstrukturiert und unvollständig (z.B. nicht bemutzungspflichtige Radwege sind vorhanden).

**Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.**

### *3 Geplanter Zustand*

#### 3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die Auf-, bzw. Ableitung des Radverkehrs ist zu überarbeiten, siehe Anlage 1, Blatt Nr. 1 und 4.

Bei Stat 0+080, westl. Nebenfläche, sind Fahrradabstellbügel vorzusehen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Die Aufteilung der jeweiligen Parkstände im Längsparkstreifen ist nicht erforderlich (Bewirtschaftung der Parkstände ist nicht vorgesehen).

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

#### 3:2.3 Ruhender Verkehr

In der Planung werden barrierefreie Parkstände vermisst. W/MR schlägt 2 barrierefreie Parkstände südlich der Einmündung Kattjahren, siehe Anlage 1, Blatt Nr. 1 +2 einzurichten.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Gemäß Stellungnahme Barrierefrei Leben wird aber ein barrierefreier Parkstand bei etwas Stat 0+100 eingerichtet und ein weiterer wie in der Anlage vorgesehen am Knoten Kattjahren.**

Auf Grund des hohen Unterhaltungsaufwandes der Parkflächen ggü. Haus Nummer 2 und 4 (Flurstück 6331 und 117, siehe Anlage 3.) bitten wir diese in die Planung mit einzubeziehen.

**Die Flächen werden in der Bauzeit als Lagerfläche genutzt und nach Abschluss der Maßnahme verbessert neu hergestellt.**

#### 3.2.4 Straßenbegleitgrün

siehe Anlage 2

#### 3.2 .9 Barrierefreiheit

Siehe 3.2.3

#### 3.2.10 Oberflächenentwässerung

Die gesamte Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich der Alster. Da die Alster als Vorranggewässer gemäß EG-WRRL zu betrachten ist, muss bei Neuanlage oder wie hier bei einer Grundinstandsetzung darauf geachtet werden, dass entsprechende Maßnahmen zur Gewässergüteverbesserung getroffen werden. Es ist, wo möglich, die Wasserqualität des der Alster zufließenden Wasser -und somit die Wasserqualität der Alster selber- zu verbessern.

Die genannten Zahlen zur Verkehrsbelastung weisen darauf hin, dass eine Reinigung der Straßenabwässer zwingend erforderlich wird.

Die im Planungsraum liegenden Regensiele leiten ihr Abwasser in die Gussau ab, die als Gewässertyp 22 mit 11 Punkten eingestuft ist. Es besteht eine besondere Schutzbedürftigkeit, da die Gussau im Naturschutzgebiet verläuft.

Im Zuge der Planung sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht, die Regensiele zu verlegen und mit an den Bodenfilter Halenreie anzuschließen, um vorhandene Reinigungskapazitäten zu nutzen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Anmerkung:

Generell finde ich es verwunderlich, dass in Zeiten von RISA, WRRL, Rundschreiben Straßenbautechnik RST 2/12 und „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ Planungen verschickt werden, bei denen auf dem Vorwege nicht durchgehend geprüft wird, wo das anfallende Niederschlagswasser verbleibt. Es sollte inzwischen Standard sein, dass bereits in der 1. Verschickung zumindest eine Ermittlung nach DWA M 153 enthalten ist, aus der hervorgeht, ob und in welchem Umfang eine Reinigung der Straßenabwässer erforderlich ist, und hier ersten Vorschlägen zur Reinigung/Rückhaltung gemacht werden.

**Wird zur Kenntnis genommen.**

#### *4 Planungsrechtliche Grundlagen*

Baustufenpläne stellen keine planungsrechtliche Grundlage dar.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Übersichtsplan :

Im Übersichtsplan ist der "Große Halenreienteich" kenntlich zu machen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Verkehrstechnische Lagepläne:

Die Radverkehrsführung im Volksdorfer Damm, nördlich der Maßnahme, muss dieser Planung angepasst werden. Gegenwärtig sind beide Gehwege für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Der Volksdorfer Damm wird in einem Folgeprojekt bearbeitet.**

## **Anlage 2, W/MR 31**

### Blatt 1

Die Ableitung des Radweges vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn ist deutlich früher anzusetzen, damit der 2. Baum in der Reihe wie dargestellt erhalten werden kann.

***Eine Ableitung ist nicht mehr geplant.***

Eine geplante Baumpflanzung lässt sich an der vorgesehenen Stelle wegen eines überständigen Baumes auf dem Volksdorfer Markt nicht realisieren. Der Standort ist zu verschieben.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

Um den eklatanten Baumverlust durch die Maßnahme ansatzweise auszugleichen, sind zusätzliche Baumstandorte unter Verlust einzelner Parkstände zu schaffen.

Die Versetzung der Leuchten an den Gehwegrand ist auf ganzer Planungslänge nur an einigen wenigen Stellen wie dargestellt möglich. Größtenteils werden die Leuchten unter Bäume verschoben. Ein Rückschnitt der Baumkronen ist allerdings nicht immer vertretbar. Außerdem sind Wurzelschaden zu erwarten. Die Standorte der Leuchten sind mit MR 31 vor Ort abzustimmen. Dies gilt auch für die folgenden Planblätter.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Die Standorte der Beleuchtung werden im Rahmen der weiteren Planung gemeinsam abgestimmt.***

### Blatt 2

Um die Eiche an der Spitze des Volksdorfer Marktes zu schützen, ist die Wegeführung so zu verändern, dass ein ausreichender Abstand zum Stammfuß des Baumes erreicht wird. Dies hat den Verlust eines Parkstandes zur Folge.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

Um den Baumverlust an Ort und Stelle ausgleichen zu können, sind nur Pflanzungen auf dem Grundstück der Hausnrn. 32/34 (SV Walddörfer) möglich. Ein entsprechend breiter Streifen ist anzukaufen und dem Straßenflurstück zuzuschlagen.

Die Linde vor Hausnr. 40 ist nicht zu erhalten und muss gefällt werden. Somit kann der Gehweg parallel zu Radfahrstreifen geführt werden, um den größtmöglichen Abstand zu der vorhandenen Eiche zu schaffen. Zu dem entsteht ein Grünstreifen zwischen Gehweg und Grundstücksgrenze, in dem weitere Baumpflanzungen möglich sind.

***Die Planung des Radfahrstreifens wurde für diesen Abschnitt geändert.***

### Blatt 3

Die Baumfällung auf Höhe der Station 0+500 ist zu vermeiden. Die Gehwegeführung ist anzupassen.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

Auf der gleichen Höhe (Westseite) kann ein Baum nicht erhalten werden. Dieser ist an gleicher Stelle zu ersetzen.

Die Linden im Waldweg sind zu erhalten.

**Siehe Blatt 5.**

Blatt 4

Die Eiche an der Bushaltestelle (Ostseite) steht mit dem Stammfuß direkt an der Bordkante.

Der Baum ist unbedingt erhaltenswert. Aus- und Einbau der Bordkante würde den Baum massiv schädigen. Die neue Bordkante ist mindestens in einem Abstand von 0,75 m zur alten Kante zu setzen.

**Wird berücksichtigt**

Blatt 5

Die Linden im Waldweg sind zu erhalten.

**Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßnahme „Grundinstandsetzung Halenreihe“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreihe“ bearbeitet.**

**Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreihe“.**

## **15. Bezirks-Seniorenbeirat**

Keine Stellungnahme

## **16. Verein Barrierefrei Leben e.V.**

nach Durchsicht der Unterlagen, möchten wir anmerken, dass in der Halenreihe (im Bereich Stat. 0+100, Blatt 1) gem. PLAST 6 mindestens ein Behindertenstellplatz vorgesehen werden sollte.

Ansonsten bestehen keine Einwendungen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

## **17. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für beh. Menschen**

Keine Stellungnahme

## **18. Blinden und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.**

*Grundsätzlich*

Die sogenannte "Servicelösung" wird von uns aus Gründen der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer abgelehnt. Wir können nicht erkennen, worin hier überhaupt der Service für wen besteht - diese Lösung ist keine Lösung gegen die Konflikte zwischen Fußgängern (insbesondere blinden) Fußgängern und Radfahrern! Gerade im Bereich einer Bushaltestelle ergeben sich verschärfte Konflikte beim Ausstieg. Der Erläuterungsbericht erwähnt zudem ausdrücklich diverse soziale und kirchliche Einrichtungen im Umfeld, von daher verbietet sich diese "Lösung" erst recht.

**Die Herstellung einer gesonderten Radverkehrslösung ist wegen des Baumbestands nicht möglich. Siehe Erläuterungsbericht.**

Es werden getrennte Querungen dargestellt, jedoch im Erläuterungsbericht nicht erwähnt. Die Bordhöhen sind zwingend nach PLAST-10 mit 6 cm und 0 cm auszuführen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

*Blatt 1 Halenreie mit Kreisverkehr Farmsener Landstraße*

Bei der Ableitung der Radfahrer auf die Straße fehlt der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg.

**Eine Ableitung ist nicht mehr geplant.**

*Blatt 2 Halenreie mit Kattjahren und südlicher Waldweg*

Die Bodenindikatoren an der Einmündung Kattjahren sind in Ordnung, jedoch sind die Rippen am nördlichen Sperrfeld an den Bordverlauf anzupassen.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Die Bodenindikatoren an der Bushaltestelle im Waldweg sind in Ordnung, die Lage mittig zum Wartehäuschen jedoch ungewöhnlich – ist das so gewollt?

**Dies ist leider ein Fehler im Plan. Das zugehörige Symbol für die Haltestelle neben den Bodenindikatoren wurde nicht gedruckt.**

An der Querung der Rechtsabbiegespur Waldweg ist der Abstand zwischen Auffindestreifen und Richtungsfeld auf 1 m zu vergrößern. Die bisher üblichen 25 cm reichen nicht zur sicheren Unterscheidung zwischen gesicherter und ungesicherter Querung aus.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Das Richtungsfeld ist zudem über die gesamte Querungsbreite auszuführen, da man es von Süden kommend zu leicht überlaufen könnte.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

*Blatt 3 Halenreie mit nördlichem Waldweg*

An der Querung des Waldweges stehen die LSA-Masten außermittig, dadurch ergibt sich ein nur sehr schmaler Bereich für die Blindenquerung. Zudem ist der abgesenkte kreuzungszugewandte Bereich nicht abgesichert. Hier ist die Nullabsenkung an den äußeren Rand der Furt zu verschieben und das Richtungsfeld bis dahin zu verbreitern.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

*Blatt 4 Halenreie – Volksdorfer Damm mit Buckhorn und Rögenweg*

Die Bodenindikatoren an der Kreuzung Buckhorn und an den Bushaltestellen sind in Ordnung.

Die Querung Rögenweg liegt im Kurvenbereich, hier ist ein rechtwinkliges Ausrichten am Bord nicht möglich. Es werden Richtungsfelder benötigt.

**Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.**

Im Bereich der Aufleitung des Radweges ist ein Trennstreifen zu ergänzen.

**Eine Aufleitung ist nicht mehr geplant.**

*Blatt 5 nördlicher und südlicher Waldweg*

Die Bodenindikatoren an der Bushaltestelle sind in Ordnung.

Ist im Bereich des westlichen Waldweges eine Querungsmöglichkeit vorhanden, so dass beide Fahrtrichtungen sicher und barrierefrei erreicht werden können?

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

***Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.***

## **19. HVV**

Keine Stellungnahme

## **20. P+R Betriebsgesellschaft Hamburg e.V.**

Ausgehend von den festgestellten Defiziten im Bestand hat die P + R-Betriebsgesellschaft mbH unter Einbeziehung sachkundiger Gutachter im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein B+R-Entwicklungskonzept für die FHH erarbeitet. Dieses Konzept soll nach Auffassung des Senats die Grundlage für den Ausbau von B+R-Angeboten in der FHH bilden. In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 erfolgt die Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 13. Februar 2013. Ziel des Konzeptes ist es, dass vorhandene B+R-Angebot zu analysieren und die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an B+R-Anlagen zu beschreiben. Darüber hinaus wird mit dem B+R-Konzept ein zukunftsfähiges Realisierungs- und Betreiberkonzept vorgelegt.

Die P + R GmbH hat den Auftrag das B+R-Entwicklungskonzept an 133 Schnellbahnhaltestellen bis zum Jahr 2025 umzusetzen. Mit der BWVI wurde eine erste Umsetzungsstufe für die Jahre 2015/2016 abgestimmt, da nicht an allen Haltestellen parallel geplant und gebaut werden kann.

Die im Planungsraum enthaltene U-Bahnhaltestelle Volksdorf ist nicht Bestandteil der ersten Umsetzungsstufe.

Das im B+R-Entwicklungskonzept beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet eine Übernahme der Fahrradstellflächen durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH mittels Sondernutzungsgenehmigungen durch die jeweiligen Bezirke. Die zukünftig von der P + R-Betriebsgesellschaft mbH unterhaltenen und betriebenen Fahrradabstellanlagen würden sich im Nahbereich der Haltestelle Volksdorf, in einem Aktionsradius um die Haltestelle von 50 bis ca. max. 100 Metern befinden. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.

Im Planungsraum der überreichten Lagepläne 15-11563-04-02 bis -05 befinden sich keine Schnellbahnhaltestellen, so dass zu diesen Planunterlagen keine Stellungnahme von uns abgegeben wird.

Im Lageplan 15-11563-04-01 ist der Übergangsbereich zur Farmsener Landstraße enthalten. In der Farmsener Landstraße sind Fahrradabstellanlagen vorhanden. Aus der vorgelegten Planung gehen keine Veränderungen an den vorhandenen Fahrradabstellanlagen hervor, so dass unsererseits keine Einwände gegen die Planung bestehen.

Auf Basis des B+R-Entwicklungskonzeptes wurde ein hoher prioritärer Handlungsbedarf für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld festgestellt. Allerdings befinden sich die vorhandenen und auszubauenden Anlagen im Bereich der Straßen Farmsener Landstraße und Claus-Ferck-Straße.

Der von Ihnen geplante Ausbaubereich in der Straße Halenreie liegt außerhalb des vorher genannten Aktionsradius für Bike+Ride-Anlagen, so dass eine Ergänzung der Planungsinhalte im Bereich Halenreie unsererseits nicht in Betracht kommt.

Sollten im Rahmen der Planungsfortführung doch noch Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld betroffen sein, bitten wir um Vorschläge für dessen Ersatz und erneute Beteiligung.

***Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.***

## 21. Hamburger Hochbahn AG

zu Blatt 1:

Schrägparkplätze: Es wurden keine Rückstoßbereiche für die westlich angeordneten Schrägparkplätze eingeplant, auch sind die Parktaschen rd. 1,0 m kürzer als aktuell vorhanden.

Wir stellen uns die Frage, ob Gefährdungen für den Busverkehr ausgeschlossen werden können oder ob rückwärts ausparkende Pkw ggf. die Gegenfahrbahn mit nutzen? In diesem Fall entstünden gefährliche Situationen für die voll besetzten Busse nach Abfahrt von der Haltestelle Volksdorf, die zu Notbremsungen gezwungen wären, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Wir bitten um Erläuterung bzw. Nachweis der Schleppkurven für ausparkende Pkw.

***Gemäß PLAST wird ein Zwischen- oder Sicherheitsstreifen von 0,75 m vorgesehen.***

zu Blatt 2:

Wir bitten in Fahrtrichtung Norden den Innenbogen in Höhe Einmündung Kattjahren flacher auszugestalten. Das ermöglicht dem Bus, die Geradeausfahrt mit nur einer kleinen Lenkbewegung durchzuführen. Da die Buslinien 174 und 24 in Volksdorf ihre Linienfahrt aufnehmen, ist in der Regel mit voller Besetzung und damit auch mit stehenden Fahrgästen zu rechnen. Lenk- und Schwenkbewegungen wirken sich besonders auf diese, nicht sitzenden Fahrgäste aus. Wird der Bogen aufgeweitet, fällt die Lenkbewegung geringer aus, der Fahrkomfort erhöht sich und die Gefahr von Unfällen oder Stürzen wird herabgesetzt.

***Ein größerer Bogenradius oder Geradeausfahrt lässt sich wegen des Baumbestandes im Zusammenhang mit der Herstellung des Radfahrstreifen nicht realisieren.***

Busbucht im Waldweg Süd:

Allgemein: Die Bucht ist für den Halt eines Solobusses mit 12,0 m Länge ausgelegt. Da wir in Hamburg auf allen Buslinien enorme Fahrgastzuwächse verzeichnen, müssen immer mehr Linien auf den Gelenkbuseinsatz umgerüstet werden. Werden Haltestellen neu geplant oder saniert, ist aus diesem Grunde als Bemessungsfahrzeug ein Gelenkbusse mit 19,0 m Länge zugrunde zu legen. Wir bitten dies bei den von der Planung betroffenen Haltestellen zu berücksichtigen und diese anzupassen. Soweit dem Planungsstand zu entnehmen ist, weist die Busbucht im Waldweg (und auch die im Volksdorfer Damm auf

Blatt 4) eine leichte Krümmung im Bordverlauf auf. Es lässt sich nicht erkennen, ob zu Beginn und Ende der Buchten damit ggf. der Übergangstein des Kassler Bordes gemeint ist. Wir bitten um Erläuterung bzw. Detaildarstellung.

Generell muss der (Gelenk-)Bus in voller Länge an einer geraden Kante halten können. Da auch immer mehr 3- und 4-Türer eingesetzt werden, bei denen sich die letzte Tür im Heckbereich des Fahrzeuges befindet, sind die Busbuchten entsprechend auszugestalten. In Hamburg ist die Bevorrechtigung des ÖPNV auf der Straße erklärtes, politisches Ziel. Die Abwicklung an Haltestellen soll beschleunigt und die Zuverlässigkeit und Verstetigung des Bustaktes gestützt werden. Gerade die MetroBus-Linie 24 sorgte in dieser Hinsicht immer wieder in den politischen Gremien für Diskussionen, und es wurden unsererseits diverse Maßnahmen ergriffen, um die Situation zu verbessern, Takte zu verdichten sowie Anschlüsse an U-Bahn und S-Bahn sicherzustellen. Aus diesem Grunde sind wir auch über den Wegfall der Busspur sehr verwundert (dazu mehr weiter unten).

Leider zeigt die Erfahrung, dass Busse vom IV immer öfter nicht aus Buchten "herausgelassen" werden. Aus diesem Grunde und um den politischen Zielen der FHH zu entsprechen, werden, wenn keine Gründe dagegen sprechen, Haltestellen als Haltestellen am Fahrbahnrand geplant. In diesem Fall kann die Bucht im Waldweg Süd einfach in Fahrtrichtung offen gestaltet werden, in den Rechtsabbieger über gehen und so bis an den Knoten herangeführt werden (siehe folgende Skizze). Wählt man in Höhe der Busbucht einen überbreiten Fahrbahnquerschnitt, könnten Pkws während der Haltestellenaufenthaltszeit des Busses (rd. 20 sec) "überholen". Der Vorteil für den Bus ist dabei, dass sich nun der IV in die Spur des Busses einordnen muss und der Bus nach dem Fahrgastwechsel in seiner Spur weiter fahren kann.

Haltestellenausstattung: Der Haltestellenmast sollte an der bisherigen Position belassen werden. Um den Gehwegbereich (Servicelösung) nicht einzuengen, ist auch die Position an der rückwärtigen Grundstücksgrenze (wie bisher) sinnvoll. Der Leitstreifen könnte, wie üblich, vom Mast zum Bord geführt werden (und nicht aus dem Unterstand heraus).

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

zu Blatt 2 und 3:

Wie oben bereits erwähnt, entfällt zu unserem Erstaunen die Busspur für die von Süden in den Waldweg Süd einbiegende Linienbusse.

Als Grund wird im Erläuterungstext u.a. die Unfallhäufung durch illegal links abbiegende Pkws angeführt. Art und Anzahl der Unfälle, die diesen Planungsschritt begründen, kann nur die Polizei beurteilen.

Aus Sicht der HOCHBAHN bedeutet die wegfallende Busspur sowohl wirtschaftlich als auch qualitativ Nachteile und kann nicht befürwortet werden. Alleine durch die längere Umfahrt über den Waldweg Nord entstehen uns jährlich Zusatzkosten von über 10.000 EUR. Auch muss sich die M 24 künftig in den nicht unerheblichen Rückstau vor der LSA mit entsprechenden Zeitverlusten anstellen. Für die Fahrgäste bedeutet dies einen deutlichen Komfortverlust in Zeit und Zuverlässigkeit.

Um die genannten Nachteile abzumildern, muss daher an der LSA Halenreie / Waldweg Nord zum links Abbiegen die Möglichkeit zur Busbeeinflussung eingerichtet werden. Lange Wartezeiten, wie sie heute an der LSA vorkommen, sind für den Busbetrieb nicht zu akzeptieren.

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

***Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.***

zu Blatt 4:

Allgemeine Anmerkungen s.o. zu Haltestellenplanung (Bemessungsfahrzeug 19,0 m Gelenkbus, gerade Bordkante).

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. An der Haltestelle Rögenweg in Richtung Ohlstedt, lässt sich aber wegen der Lage an der Einmündung und Baum-schutzgründen kein Sonderbord in der erforderlichen Länge (19+3 = 22 m) für das Bemessungsfahrzeug herstellen.***

Zur Förderung des ÖPNV ist es sinnvoll, die Haltestelle Richtung Volksdorf in nach Hinten offener Bauweise herzustellen. Der Bus kann bei Rückstau vor der LSA bereits in die Busbucht einfahren und den Fahrgastwechsel durchführen. Das spart Zeit und fördert die Qualität des ÖPNV-Systems.

***Wird berücksichtigt***

zu Blatt 5:

Wir bitten, einen Fahrgastunterstand mit Werbeträger (4000x1550) und 80er Seitenschei-be einzuplanen.

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

***Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.***

Bitte beachten Sie dazu auch die Stellungnahme der Firma JCDecaux.

***Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.***

## 22. VHH

Siehe Stellungnahme Hamburger Hochbahn

## 23. PK 35

Siehe Stellungnahme VD 52

## 24. Feuerwehr Hamburg

Keine Stellungnahme

## 25. JCDecaux

FGU12308, Hst. Halenreie, Waldweg (Blatt 5)

Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes, zum neuen Standort nahe Rügeneck sind wir einverstanden.

Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger (4000x1550), und mit eine 800 Seitenscheibe ein.

Der vorgeschlagene neue Standort befindet sich im freien Dreieck des Grün-/Baumbestandes, und somit u.U. im Wurzelbereich.

Um zu prüfen, ob das Einbringen der zwei Streifenfundamente für einen 4,0 x 1,55 m-FGU möglich ist, soll eine Probegrabung erfolgen.

Darüber hinaus bitten wir um Beachtung der Stellungnahme der HHA.

Bei Umlegung von Leitungstrassen bitte den zukünftigen Standort des FGU's berücksichtigen!

***Der in der 1. Verschickung überplante Abschnitt im Waldweg Süd ist nicht mehr Teil der Baumaßname „Grundinstandsetzung Halenreie“ und wird im Rahmen der Maßnahme „Grundinstandsetzung Waldweg - Von Berner Weg bis Halenreie“ bearbeitet.***

***Damit sind auch die Verlegung der Haltestelle im Waldweg Nord und zugehörige Planungen nicht mehr Gegenstand der Maßnahme „Grundinstandsetzung Halenreie“.***