

Baumaßnahme: Neu-, Um-, und Ausbau von Straßen

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung Ostpreußenplatz

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Nr.: Inhalt:

1.	BWVI – VM 1	3
2.	BWVI – VE 306.....	4
3.	BWVI – VI 2	4
4.	BWVI – ZF 112	7
5.	LIG – 451	7
6.	LSBG – S 2.....	8
7.	LSBG – S 4.....	8
8.	BIS – VD 52.....	9
9.	BIS – PK 37	10
10.	Feuerwehr Hamburg – WF 23.....	10
11.	Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung - LP	10
12.	Handelskammer Hamburg.....	11
13.	DB Rent	15
14.	Barrierefrei Leben e.V.	15
15.	SRH TS Stadtreinigung	16
16.	Hochbahn / Sachgebiet Angebotsplanung	16
17.	Hochbahn / FB – U-Bahn - Haltestellen	22
18.	P+R- Betriebsgesellschaft mbH	22
19.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH.....	23
20.	Kulturbehörde Denkmalschutzamt	25
21.	Hamburger Wasserwerke GmbH	25
22.	HSE	26
23.	Stromnetz Hamburg GmbH.....	26
24.	Colt Technology Services GmbH	27
25.	Vattenfall Wärme Hamburg GmbH.....	27
26.	JCDecaux	27
27.	Dataport	28
28.	Deutsche Telekom Technik GmbH	29

29.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	30
30.	W / MR 22.....	31
31.	W / MR 31.....	34
32.	W / SLL.....	34
33.	W / VS 314.....	34

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
1.	BWVI – VM 1 vom 20.10.2015	<p>BWVI – VM 1 bietet darum, wenn möglich, die folgenden Gesichtspunkte in das Verfahren einzubringen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hinsichtlich der Abwicklung des Busverkehrs führt die vorgelegte Planung zu betrieblichen Verschlechterungen im Busverkehr, die die Zielsetzung des Senats, den Busverkehr zu optimieren, zumindest beeinträchtigen. Insbesondere die vorgesehenen Busflächen ermöglichen keine reibungslosen Kehrfahrten der in Wandsbek Gartenstadt endenden Fahrten. Auf die Konsequenzen weist die Hamburger Hochbahn AG in ihrer Stellungnahme hin. Aus Sicht des Aufgabenträgers für den ÖPNV ist bereits in der Planung darauf hinzuwirken, dass der spätere bauliche Zustand eine reibungslose Abwicklung des ÖPNV ermöglicht und somit langjährig wirkende Kostenbelastungen für die Stadt durch unwirtschaftliche Betriebsabläufe vermeidet. 2. Des Weiteren spielt der Umsteigepunkt Wandsbek Gartenstadt in den mittelfristigen Planungen zur Schaffung attraktiver und angemessener Verkehrsverbindungen in die Groß-Siedlung Steilshoop eine wichtige Rolle. Es ist angedacht, die derzeit in Steilshoop endende Linie M7 über Bramfeld bis zur U-Bahn Wandsbek-Gartenstadt zu führen, um einen zusätzlichen Schnellbahnanschluss mit einer leistungsfähigen Busverbindung auf dem Niveau des Metrobusses herzustellen. Mit der vorgelegten Planung werden die räumlichen Kapazitäten zur Abwicklung des Busverkehrs nicht geschaffen. Die Planungen sollte deshalb die Voraussetzungen für die auch in der Öffentlichkeit häufig diskutierte Anbindung der Siedlung Steilshoop an das Schnellbahnnetz zu schaffen. Auf die Stellungnahme der Hochbahn wird hingewiesen. 3. Die Verlegung der Bushaltestelle der Linie 118 in die Lesserstraße könnte rechtswidrig sein. Durch die Verlegung der Haltestelle verlängern sich die Wege für Fußgänger um rd. 85 Meter, zudem ist eine Straße zu queren. Dies steht möglicherweise im Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung der Barrierefreiheit. Es wird dringend angeraten, diese Planungen mit der Genehmigungsbehörde nach PBefG abzustimmen. 	<p>Der Istzustand wurde minimal geändert bzw. optimiert. Der Busbetriebsablauf ist somit gleich geblieben.</p> <p>Durch die geplante Maßnahme wird vorab nur die Umgestaltung des Platzes berücksichtigt.</p> <p>Die Verlegung der Haltestelle wird nicht mehr realisiert.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
2.	BWVI – VE 306 vom 21.10.2015	da kurz- bzw. mittelfristig der Ostpreußenplatz durch den Bezirk umgestaltet wird (u. a. Einrichtung einer StadtRAD-Station), stimmen wir der Vergabe der Flurstücksteiffläche 39-1 nicht zu.	Zur Realisierung der Planung wird die Flurstücksteiffläche 39-1 nicht mehr benötigt.
3.	BWVI – VI 2 vom 20.10.2015	<p>zu der o.a. Planverschickung werden folgende BWVI/V-abgestimmte Anmerkungen abgegeben:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die im Erläuterungsbericht genannte Verkehrserhebung Knoten Lesserstraße/U-Bahnhof Wandsbek Gartenstadt liegt der BWVI/VE1 nicht vor. Üblicherweise werden Verkehrszählungen dort hochgerechnet und dann für weitere Nutzungen ins Archiv eingestellt. Wir bitten uns die Daten nachträglich zur Verfügung zu stellen. Am 31.03.2015 wurden bei VE1 geplante Erhebungen wegen sehr schlechten Wetterverhältnissen (Sturm) nicht durchgeführt. Somit kann auch diese genannte Zählung nicht als repräsentativ angesehen werden. 2. In der Hauptverkehrsstraße Lesserstraße sind bei einer Verkehrsbelastung von über 500 Kfz/h (werktägliche Spitzenstunde) getrennte Fuß- und Radverkehrsanlagen grundsätzlich erforderlich. Auch bei dieser Neuplanung und auch vor dem Hintergrund, das Hamburg Fahrradstadt werden soll, ist zu prüfen, ob der Radverkehr auf erforderlichen Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden müssen und in den Knotenbereichen mit sogenannten „Berliner Lösungen“ je Richtung möglich sind. Der linksabbiegende Radverkehr ist dann jeweils auf der Fahrbahn zu beachten. Für die zu betrachtenden Abschnitten werden in der Lesserstraße Schutz- bzw. Radfahrstreifen (je nach Verhältnissen) auf der Fahrbahn empfohlen. Es wird dringend eine gesamtplanerische Abstimmung zwischen Bezirk und BWVI/VI2 angeregt. 3. Aufgrund der hohen Konfliktdichte (Fußgänger, Radfahrer, publikumsintensive Randnutzungen) im Platzbereich wird ebenfalls eine Verlegung der Veloroute 6 zur Umfahrung der Platzfläche angestrebt, aus der ggf. auch Anpassungen der Planung des Knotens Lesserstraße / Ostpreußenplatz / Pillauer Straße notwendig werden, um den Radverkehr attraktiv zu führen. Hier ist dringend ebenfalls eine Abstimmung erforderlich, bei der auch im Hinblick auf die angestrebte Umsetzung aller Velorouten bis zum Ende der Legislaturperiode auch der gesamte Verlauf der Veloroute 6 noch einmal kritisch überprüft und diskutiert werden sollte. 	<p>Die beiden Knotenpunkte werden nicht mehr umgeplant. Somit ist die Erhebung nicht mehr relevant.</p> <p>Die BWVI wünscht eine Umplanung der Lesserstraße. Die Vorschläge sind gut und nachvollziehbar, jedoch liegt es nicht innerhalb des Planungsgebietes.</p> <p>Seit Anfang 2016 liegt ein mit der Fachbehörde abgestimmter Verlauf der Veloroute 6 vor. Der Verlauf gestaltet sich wie folgt: <u>S-Friedrichsberg in Richtung Osten:</u> Stormarner Straße – Eulenkamp – Tilsiter Straße – Am Stadtrand – Eckerkoppel – Friedrich-Ebert-Damm</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>4. Es ist sicherzustellen, dass die Kfz-Linksabbiegespur von der Lesserstraße zur Straße Ostpreußenplatz mit ausreichender Länge bemessen wird. Behinderungen des Geradeausverkehrs in nördlicher Richtung müssen ausgeschlossen werden. Ebenso ist auszuschließen, dass linksabbiegende Linienbusse aus nördlicher Richtung (von der Lesserstraße) in die östliche Tilsiter Straße den Geradeausverkehr behindern.</p> <p>5. Es sollen grundsätzlich getrennte Querungsanlagen (PLAST 10, Abbild 3.5.2.3 bzw. 3.5.2.33) zur Ausführung kommen, damit auch gehbehinderte Menschen die Fahrbahn, ohne auf die Radwegfurt ausweichen zu müssen, überqueren können.</p> <p>6. Bei einigen Standorten für die Bike+Ride-Anlagen ist aufgrund der großen Entfernung und fehlenden Sichtbeziehungen zum Schnellbahnhaltstelleneingang davon auszugehen, dass die Nutzerakzeptanz deutlich abnimmt. Dies betrifft insbesondere die Standorte westlich und nordöstlich der Platzfläche. Für die Einrichtung der B+R-Anlagen werden durch die BWVI nicht unerhebliche Summen investiert. Eine zu erwartende Unternutzung ist zwingend zu vermeiden. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass bei einer geringen Akzeptanz der Anlagen wieder vermehrt wild auf der Platzfläche geparkt wird. Im Übrigen sollte auf die Anlage von Fahrradboxen gemäß der Vorgaben des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (Drs. 20/14485) verzichtet werden. Aufgrund der Flächenknappheiten sollten flächeneffizientere Lösungen (Fahrradsammelschließanlagen) gefunden werden. Zu den Schwierigkeiten einer Umsetzung der Anlagen unter der Bahnunterführung sowie in der Böschung westlich der Platzfläche hat sich die P+R GmbH in ihrer Stellungnahme vom 14.09.2015 bereits geäußert. Es sollte daher auch ein Abstimmungsgespräch mit der P+R GmbH stattfinden, um zu einer für alle Seiten zufriedenstellenden Lösung zu kommen.</p> <p>7. Zu dem Standort von StadtRAD gibt es seitens VR (Radverkehrskordinatorin) keine Anmerkungen.</p>	<p><u>Farmsen in Richtung Westen:</u> Friedrich-Ebert-Damm – Eckerkoppel – Pillauer Straße – Ostpreußenplatz – Allensteiner Straße – Tilsiter Straße – Eulenkamp – Stormarner Straße</p> <p>Dieser Bereich bleibt unverändert. Zuordnung passt nicht</p> <p>Dies wird im Rahmen der Realisierungsmöglichkeiten in der Ausführungsplanung geprüft.</p> <p>Vor der 2. Verschickung wird diesbezüglich eine Abstimmung stattfinden.</p> <p>Die Anzahl und Lage, sowie Überdachungstypen der Bike+Ride Anlage wurde mit P+R GmbH (Frau Köster und Herrn Scheffler) abgestimmt. Die abgestimmte Planung ist im Lageplan dargestellt.</p> <p>Insgesamt 40 Fahrradstellplätze werden in einer Sammelschließanlage von Bike + Ride untergebracht, diese werden anstelle von Fahrradboxen aufgestellt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>8. Hinsichtlich der Abwicklung des Busverkehrs führt die vorgelegte Planung zu betrieblichen Verschlechterungen im Busverkehr, die die Zielsetzung des Senats, den Busverkehr zu optimieren, zumindest beeinträchtigen. Insbesondere die vorgesehenen Busflächen ermöglichen keine reibungslosen Kehrfahrten der in Wandsbek Gartenstadt endenden Fahrten. Auf die Konsequenzen weist die Hamburger Hochbahn AG in ihrer Stellungnahme hin. Aus Sicht des Aufgabenträgers für den ÖPNV ist bereits in der Planung darauf hinzuwirken, dass der spätere bauliche Zustand eine reibungslose Abwicklung des ÖPNV ermöglicht und somit langfristig wirkende Kostenbelastungen für die Stadt durch unwirtschaftliche Betriebsabläufe vermeidet.</p> <p>9. Des Weiteren spielt der Umsteigepunkt Wandsbek Gartenstadt in den mittelfristigen Planungen zur Schaffung attraktiver und angemessener Verkehrsverbindungen in die Groß-Siedlung Steilshoop eine wichtige Rolle. Es ist angedacht, die derzeit in Steilshoop endende Linie M7 über Bramfeld bis zur U-Bahn Wandsbek-Gartenstadt zu führen, um einen zusätzlichen Schnellbahnanschluss mit einer leistungsfähigen Busverbindung auf dem Niveau des Metrobusses herzustellen. Mit der vorgelegten Planung werden die räumlichen Kapazitäten zur Abwicklung des Busverkehrs nicht geschaffen. Die Planungen sollte deshalb die Voraussetzungen für die auch in der Öffentlichkeit häufig diskutierte Anbindung der Siedlung Steilshoop an das Schnellbahnnetz zu schaffen. Auf die Stellungnahme der Hochbahn wird hingewiesen.</p> <p>10. Die Verlegung der Bushaltestelle der Linie 118 in die Lesserstraße könnte rechtswidrig sein. Durch die Verlegung der Haltestelle verlängern sich die Wege für Fußgänger um rd. 85 Meter, zudem ist eine Straße zu queren. Dies steht möglicherweise im Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben zur Schaffung der Barrierefreiheit. Es wird dringend angeraten, diese Planungen mit der Genehmigungsbehörde nach PBefG abzustimmen.</p> <p>11. Wir bitten weiterhin, die beiliegende Stellungnahme der BWVI/ZF 112, Frau Schumacher-Grabbel in den weiteren Überlegungen zu berücksichtigen.</p> <p>12. Da noch erheblicher Klärungsbedarf zu vorstehenden Punkten besteht, wird eine Überarbeitung der vorliegenden Verkehrsplanung empfohlen. Es soll dringend ein gemeinschaftliches Abstimmungsgespräch mit allen Beteiligten erfolgen.</p>	<p>Die Planung wurde überarbeitet. Siehe Lageplan. Zuordnung passt nicht</p> <p>Durch die geplante Maßnahme wird vorab nur die Umgestaltung des Platzes berücksichtigt.</p> <p>Die Verlegung der Haltestelle wird nicht mehr realisiert.</p> <p>Vor der 2. Verschickung fanden div. Abstimmungen statt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
4.	BWVI – ZF 112 vom 08.10.2015	<p>Bei dem neben dem Friseursalon liegenden Parkplatz handelt es sich um eine Fläche des Verwaltungsvermögens/BWVI/Schnellbahnbau, die mit der Grundstücksfläche des Ladens an den Ladenbesitzer vermietet wurde!</p> <p>Eine anderweitige Nutzung würde nur möglich werden, wenn die (Frei-)Fläche des Kundenparkplatzes entsprechend der Kündigungsfrist von 3 Monaten gekündigt wird und neu an B+R, StadtRAD etc. vermietet wird, da Flächen der Verwaltungsvermögen nicht der Gebührenfreiheitsverordnung unterliegen und gem. VV Nr. 6.5 zu § 64 LHO an Stellen außerhalb der Verwaltung der FHH zum marktüblichen Preis vermietet/verpachtet werden müssen.</p> <p>Hinzukommt, dass es sich bei dem VwV nicht um gewidmete Verkehrsfläche handelt. Entsprechend würde durch das Aufstellen der Fahrradständer eine private Verkehrsfläche gem. § 25 HWG entstehen.</p> <p>Da ich für das VwV/BWVI/Schnellbahnbau bisher nicht in die Planungen einbezogen worden bin, bitte ich um Übersendung der Pläne!</p> <p>Falls die Gebäudeflächen von Nr. 4-8 ebenfalls in die Planungen einbezogen sein sollten: die komplette Fläche kann frühestens zum 30.09.2017 gekündigt werden.</p>	<p>Eine Kündigung muss nach Durchführung der 2. Verschickung in die Wege geleitet werden.</p> <p>Die betroffene Fläche wird nicht mehr benötigt.</p>
5.	LIG – 451 vom 01.10.2015	<p>aus Sicht des LIG bestehen gegen die vg. Planung keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Allerdings sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob die in Ziffer 5.1.1 des Erläuterungsberichts genannten Flächen des öffentlich genutzten Privatgrundes durch die FHH erworben werden müssen.</p> <p>Sollte dies der Fall sein, würden dadurch Grunderwerbskosten entstehen, die noch zu ermitteln wären.</p>	<p>Ein Grunderwerb ist nicht vorgesehen</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
6.	LSBG – S 2	keine Stellungnahme	
7.	LSBG – S 4	<p>die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.</p> <p>Für die Umgestaltung der Ostpreußenplatzes habe ich Ihnen abweichend von der eingereichten Entwurfsplanung einen ÖB-Planungsentwurf (siehe Anlage Lageplan) beigefügt. Danach würden nachfolgende Arbeiten an der ÖB erforderlich werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückbau von 8 Stück GM 2,6m inkl. Kugelleuchten - Neubau von 10 Stück GM 4,0m bzw. 5,0m inkl. Aufsatzleuchten <p>Die Änderungen zum eingereichten Planungsentwurf ergeben sich wegen der zu gering vorgesehenen Lichtpunktabstände, der unzureichenden Beleuchtung an den Busständen und die erforderlichen Mindestabständen zu Bäumen (Plast 6, Abschnitt 6, Blatt 8, mind. 8,0m). Bei den Mindestabständen wurde in Ausnahmefällen schon 5,0m zugelassen. Weiterhin wird als Anlage ein Datenblatt der Leuchte beigefügt, mit der die ÖB geplant wurde.</p> <p>Weitere ÖB-Lichtpunkte sind von der o.g. Maßnahme gemäß den uns vorliegenden Unterlagen offensichtlich nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden. (siehe nachfolgende Hinweise).</p>	<p>Die südlich des Ostpreußenplatzes und am Anfang der Allensteinerstraße befinden sich 4 Peitschenleuchten. Eine Peitschenleuchte muss aufgrund der neuen Bordsteinführung versetzt werden. Die vorhandene Peitschenleuchte im Ostpreußenstieg wird durch 3 Mastleuchten ersetzt, um eine ausreichende Beleuchtung der zukünftigen Fahrradabstellanlagen im Ostpreußenstieg zu gewährleisten.</p> <p>Im Bereich des nördlichen Ostpreußenplatzes und westlich des Ostpreußenstieges, befinden sich derzeit 8 Kugelleuchten. In diesem Bereich sind zukünftig insgesamt 18 Mastleuchten vorgesehen.</p> <p>Entlang den Rändern des "teppichartigen" Platzes sind die Mastleuchten gleichmäßig verteilt. Diese Verteilung dient der gestalterischen Rahmung und gleichmäßigen Ausleuchtung des Platzes. Dies kann teilweise, insbesondere in der Nähe der Baumreihe im südlichen Bereich des "Teppichs" zu Abweichungen gegenüber den Vorgaben der PLAST 6 führen.</p> <p>Die genaue Lage und Anzahl der Leuchten wird in der weiteren Entwurfsplanung, mit der Festlegung des Leuchtentyps und -Mittel ausgearbeitet werden.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
8.	BIS – VD 52 vom 01.10.2015	<p>Neu-, Um- und Ausgestaltung von Straßen Umgestaltung Ostpreußenplatz Stellungnahme VD 52 1. Verschickung W/MR 21-07 Proj.-Nr.: 80-046 vom 22.09.2015</p> <p>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizei-kommissariats 37 stimmt VD 52 aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht der Planung zur 1. Verschickung vom 22.09.2015 grundsätzlich zu und bittet, folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Für die durch Lichtzeichen geregelten Bereiche kann erst nach Vorliegen aller signaltechnischen Unterlagen inkl. LZA-Lagepläne eine abschließende straßenverkehrsbehördliche Anordnung erteilt werden.</p> <p>Ggf. in den Lageplänen eingetragene Verkehrszeichen und Einrichtungen in Bezug auf die Wegweisung sind durch VD 513 (Herrn Webs) zu prüfen und anzuordnen.</p> <p>Verkehrszeichen zur Radwegbenutzungspflicht, Verkehrseinrichtungen gem. § 43 (1) StVO (wie z.B. Parkscheinautomaten, Absperrpfosten, Schranken, Bügel, Fußgängerschutzgitter pp) und die dem ruhenden Verkehr dienenden Verkehrszeichen werden nach Prüfung durch das zuständige PK 37 angeordnet.</p> <p>Zum LP Zeichnungs-Nr.: 08-046/04-01: Am Knoten Lesserstraße / Pillauer Straße / Ostpreußenplatz kann auf die Radwegefurten im Zuge der Lesserstraße verzichtet werden, bauliche Radwege sind nicht vorhanden, eine Servicelösung ist nicht ausgeschildert. Die Radwegestummel auf der Seite Ostpreußenplatz sollten zurück gebaut werden.</p> <p>Zum LP Zeichnungs-Nr.: 08-046/04-02: Die Bordkante Lesserstraße / Pillauer Straße rückt weiter in die Nebenfläche, der Fahrstreifen-verlauf wird dadurch begradigt. Auf das VZ 605-14 kann verzichtet werden. Es ist geplant, den Busverkehr nach links in die Pillauer Straße zu führen. Wir bitten zu prüfen, auch für den IV-Verkehr das Abbiegen nach links zuzulassen, durch die baulichen Veränderungen dürfte dies möglich sein.</p>	Wird berücksichtigt

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
9.	BIS – PK 37	Siehe Stellungnahme VD 52	
10.	Feuerwehr Hamburg – WF 23 vom 12.10.2015	<p>die Belange der Feuerwehr gründen sich auf die HBauO sowie ggf. Sonderbauvorschriften. Die eingereichten Unterlagen können in diesem Planungsstadium nicht in Hinblick auf die Belange der Feuerwehr geprüft werden.</p> <p>Aus diesem Grunde werden hier lediglich allgemeine Anforderungen benannt. Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren können sich weitergehende Anforderungen ergeben.</p>	Bei der 2. Verschickung wird WF23 mitbeteiligt
11.	Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung - LP vom 16.10.2015	<p>1. Planverschickung Umgestaltung Ostpreußenplatz /Stellungnahme von LP</p> <p>Das Landesplanungsamt begrüßt die Umgestaltung des Ostpreußenplatzes vor der U-Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt. Der Platz wird dadurch funktional und optisch deutlich attraktiver und seiner Funktion als „Umsteigeort“ auch durch die Ergänzung mit einem Switch-Point und der zusätzlichen Fahrradstellplätze wesentlich gerechter.</p> <p>Kritisch wird die Verlegung der Bushaltestelle für die Linie 118 an die Lesserstraße gesehen. Der Fußweg vom U-Bahnhof zur Bushaltestelle verlängert sich von jetzt 77 m auf dann ca. 122 m, zusätzlich muss eine Straße mit Ampelschaltung überquert werden. Die Auffindbarkeit der Haltestelle von der U-Bahn aus scheint ebenfalls schwierig, weil sie nicht sichtbar sein wird. Der Fußweg entlang der Lesserstraße ist auch für Radfahrer freigegeben. Auch unter diesem Aspekt sollte geprüft werden, ob an der geplanten Stelle tatsächlich genug Platz für einen Fahrgastunterstand sowie die wartenden Fahrgäste vorhanden ist. Vergleicht man den verkehrstechnischen Lageplan mit der Realität, scheint der Unterstand fast im Vorgarten zu stehen.</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob am nördlichen Rand des Überliegerplatzes, neben dem bereits heute dort stattfindenden Ausstieg aus der Linie 118, auch die Haltestelle für den Einstieg liegen könnte. Damit wäre die Erreichbarkeit der Haltestelle deutlich verbessert und es könnten die Kosten für den vorgesehenen Umbau des Einmündungsbereiches Lesserstraße / Tilsiter Straße vermieden werden.</p>	Die Haltestelle wird nicht mehr verlegt.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
12.	Handelskammer Hamburg vom 19.10.2015	<p>Umgestaltung Ostpreußenplatz</p> <p>Ihr Schreiben vom 22.09.2015</p> <p>der Ostpreußenplatz ist der zentrale Ort der in den 1920er Jahren entstandenen Wandsbeker Gartenstadt. Nachdem der U-Bahnhof in den Jahren 2013-2014 grundlegend saniert wurde, ist nunmehr eine Runderneuerung der öffentlichen Flächen vor dem Bahnhof geplant. Der Ostpreußenplatz ist vor allem ein Verkehrsknotenpunkt des MIV und ÖPNV. Mit Ausnahme der Südseite befinden sich rund um den Platz herum insgesamt 16 Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe; mit Zahlreichen wurden direkte Gespräche geführt. Dies trifft in Abstimmung mit der Handwerkskammer Hamburg auch für deren zwei Unternehmen zu.</p> <p><u>ÖPNV/Taxen</u></p> <p>Die Haltestellen der Linien M8, 118 und 166 nehmen einen nicht unerheblichen Raum innerhalb des Platz in Anspruch. In absehbarer Zeit ist zu erwarten, dass eine weitere Metrobuslinie von Bramfeld kommend hier ihren Endpunkt haben wird. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass es in unregelmäßigen Abständen immer wieder zu Buseinsätzen im Schienenersatzverkehr (SEV) kommt (Betriebsstörungen, Gleisbauarbeiten). Hier ist in der Regel mit einem hohen Fahrgastaufkommen zu rechnen. Der Ein- und Ausstieg erfolgt dann auch zukünftig im westlichen Anschluss an die Ausstiegshaltestelle der Linie 118.</p> <p>Nach der vorliegenden Planung sind in diesem Bereich zwischen der geplanten Baumreihe Fahrradbügel, u.a. auch für das Stadtrad-System vorgesehen, die einen direkten Fahrgastwechsel allerdings unmöglich machen. Auf Parkieranlagen für Fahrräder muss an dieser Stelle deshalb grundsätzlich verzichtet werden. Eine Reduzierung von Fahrradstellplätzen an dieser Stelle ist angesichts der großen Zahl von 244 geplanten Stellplätzen hinnehmbar.</p> <p>Die geplante Verlegung der Abfahrtshaltestelle der Linie 118 in die Lesserstraße erfordert zukünftig das Wenden der Busse auf dem Ostpreußenplatz. Wir haben starke Zweifel, dass dies ohne große Probleme möglich sein wird, vor allem vor dem Hintergrund der oben erwähnten Schienenersatzverkehre und der geplanten Endhaltestelle einer weiteren Buslinie. Die Hochbahn wird dies in Ihrer Stellungnahme im Detail ausführen.</p>	<p>Im Bereich des Ausstieges der Bushaltestelle 118 wird in der überarbeiteten Planung auf Fahrradbügel zwischen den Bäumen verzichtet. Die Lage der 23 Stadtrad Stellplätze wurde mit DB Rent (Herr Matthes) abgestimmt und befindet sich nun im westlichen Bereich der Baumreihe.</p> <p>Die Haltestelle wird nicht mehr verlegt</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>Der Taxenposten umfasst derzeit insgesamt 10 Stellplätze, 5 davon als Anschlussposten auf dem Bereich der Bus-Überliegeplätze. Aus Platzgründen sollen nunmehr alle Taxen auf der Südseite halten; dazu soll der derzeitige Hauptposten verbreitert werden. Somit können sich dort zukünftig insgesamt acht Taxen in Doppelreihe aufstellen. Der Verlust von zwei Stellplätzen ist aus unserer Sicht hinnehmbar.</p> <p><u>Parkplätze</u></p> <p>Gerade die U-Bahnhaltestelle Wandsbek-Gartenstadt mit den Linien U 1 und U 3 erzeugen einen nicht unerheblichen Parkdruck auf das gesamte Quartier. Da die wenigen vorhanden Stellplätze auf dem Platz nicht ausreichen, werden die umliegenden Wohnstraßen insbesondere Montags bis Freitags in erheblichem Maße durch umsteigende Pendler belastet, mit der Folge, dass für Kunden der örtlichen Wirtschaft kaum regulärer Parkraum zur Verfügung steht.</p> <p>Insofern begrüßen wir es, dass auf der Westseite des Platzes statt bisher 6 Stellplätzen (vor Haus 10-12) nunmehr insgesamt 11 Plätze (vor Haus 18-20) angelegt werden sollen. Je mehr Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeboten werden, umso geringer ist die Gefahr, dass die für den ÖPNV (Busse und Taxen) reservierten Flächen zum Halten und Parken durch andere Verkehrsteilnehmer missbraucht werden.</p> <p>Um Dauerparker möglichst auszuschließen, schlagen wir eine Kurzzeitparkzone mit Parkscheibenregelung oder besser mit einem Parkscheinautomaten vor. Uns ist bewusst, dass dieses System natürlich nur dann richtig funktionieren kann, wenn eine regelmäßige Überwachung durchgeführt wird.</p> <p>Die Zahl von nunmehr noch fünf Stellplätzen für die Switch-Punkt-Mietfahrzeuge am Ostpreußenstieg halten wir für ausreichend. Eine größere Zahl könnte nur zu Lasten der dringend benötigten Parkmöglichkeiten für die ortsansässigen Betriebe ermöglicht werden.</p> <p><u>Zufahrtstraße zum Ostpreußenstieg</u></p> <p>Die Zufahrt über den Platz zum Umspannwerke der Hochbahn dient heute auch der Erschließung der umliegenden Betriebe für Kunden und Lieferanten. In Haus 10 ist bereits seit Jahrzehnten eine Fahrschule ansässig; lediglich der Inhaber wechselte zweimal. Gerade dieses Unternehmen ist ohne Halte- und Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld an diesem Standort nicht überlebens-</p>	<p>In der überarbeiteten Planung sind weiterhin 11 PKW-Stellplätze vorgesehen.</p> <p>Eine Parkraumbewirtschaftung ist nicht vorgesehen.</p> <p>Switch-Point entfällt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>fähig.</p> <p>Zukünftig soll es in dem Platzabschnitt keine öffentlichen Halte- und Parkmöglichkeiten mehr geben. Die bereits erwähnten 11 Stellplätze werden bei ungenügender Überwachung überwiegend von Dauerparkern belegt werden. Die Fahrbahn vor den Läden von Haus 10-16 wird deshalb auch zukünftig dringend zum Halten von Kraftfahrzeugen u.a. der Fahrschule benötigt. Neben der Fahrschule ist in Haus Nr. 14 am 1.10.2015 außerdem ein ambulanter Pflegedienst eingezogen, der ebenfalls Kraftfahrzeuge einsetzt.</p> <p>Damit auch die freie Zufahrt zu den Mietwagen und dem Umspannwerk im Ostpreußenstieg gewährleistet wird, muss die Fahrbahnbreite zwingend von 4 m auf mindestens 5 m verbreitert werden. Außerdem muss der Fahrbahnbereich zwischen der Fahrschule in Haus Nr. 10 und der Ladenzeile Ostpreußenplatz 4-8 komplett zum Wenden von Kraftfahrzeugen erhalten bleiben. Es ist weder den Fahrschülern noch den Mietwagenkunden zuzumuten, die gesamte Strecke rückwärts aus der Anliegerstraße zu fahren, dies auch vor dem Hintergrund des Fußgänger- und Busverkehrs auf dem Ostpreußenplatz. Deshalb muss auf die Abpollerung in Höhe der Hausecke Nr. 10 grundsätzlich verzichtet werden.</p> <p>Auf der Fläche neben dem Friseurgeschäft ist am Bahndamm eine Fahrradstation mit abschließbaren Mietboxen geplant. Die Fläche befindet sich im Verwaltungsvermögen der BWVI und ist als Parkplatz an den Friseur vermietet, der darauf besteht, diese Parkmöglichkeit zu behalten.</p> <p><u>Platzgestaltung</u></p> <p>Ziel der Planung ist es auch, die Aufenthaltsqualität auf dem Ostpreußenplatz zu erhöhen. Die ist grundsätzlich zu begrüßen, ebenso wie die farbliche Gestaltung der Pflasterung, die damit den Farbton der überwiegend rotbraunen Ziegelfassaden aufgreift.</p> <p>Neben einer großen Raseninsel mit Rundsitzbank mitten auf dem Platz, ist auch vor Haus Nr. 16 eine solche in kleinerer Ausführung angedacht. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Anlieger vor Ort ist nicht auszuschließen, dass sich auch hier vor den Läden bestimmte gesellschaftliche (Rand-)Gruppen etablieren, die den Kundenverkehr beeinträchtigen und außerdem zu einer</p>	<p>Am Ostpreußenstieg wurden neue Parkmöglichkeiten realisiert.</p> <p>Das Wenden mit einem Standard-Pkw (gem. PLAST 6 bzw. FGSV-Richtlinien) ist im Bereich des Ostpreußenstieges möglich.</p> <p>Ein anderer Standort für die Fahrradabstellanlagen ist nicht möglich.</p> <p>Die Aufweitung des Platzes bis zu westlichen Platzseite ist erwünscht. Die Gestaltung mit Raseninseln erfolgt daher über die Platzmitte hinaus.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>unerwünschten „Vermüllung“ beitragen. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollte sich deshalb ausschließlich auf die Platzmitte konzentrieren; dort ist durch die höhere Fußgängerfrequenz auch eine bessere soziale Kontrolle möglich. Statt der Raseninsel wird mindestens ein weiterer Baum vorgeschlagen.</p> <p>Die beiden Laufachsen der Fußgänger zwischen Bahnhof und Bushaltestelle Li. 118 bzw. Bahnhof und Allensteiner Str./Braunsberger Weg müssen von jeglichen Einbauten auf dem Platz freigehalten werden.</p> <p>Die Abstände der Fahrradbügel vor den Läden (Haus-Nr. 10-16) müssen vergrößert werden, so dass Fußgänger ungehindert dazwischen hindurch gehen können. Durch den Verzicht auf die kleine Raseninsel vor Haus Nr. 16 könnten dort zum Ausgleich weitere Fahrradbügel installiert werden.</p> <p>Die im Gestaltungsplan eingezeichnete Fläche für eine möglich Außengastronomie des Imbisses (Haus Nr. 4) liegt fälschlicherweise vor dem Blumengeschäft in Haus Nr. 6. Sie muss also um einige Meter in Richtung Bahnhofsgelände verschoben werden. Die beiden dort vor dem Imbiss eingeplanten Bäume könnten im Tausch Richtung Westen verlegt werden.</p> <p>Der heutige Kiosk soll ja eventuell eine gastronomische Nutzung erhalten. Die gewünschte Außenterrasse wäre dann aber nicht, wie im Gestaltungsplan fälschlicherweise eingezeichnet, vor dem heutigen Eingang des Gebäudes vorgesehen, sondern auf der Westseite.</p> <p>Starke Zweifel haben wir schließlich an der Sinnhaftigkeit der beiden eingeplanten Spielinseln auf dem Ostpreußenplatz, dies vor dem Hintergrund, dass es sich in erster Linie um einen stark frequentierten Verkehrsplatz handelt.</p> <p><u>Bauarbeiten</u></p> <p>Vor Beginn der Umgestaltung des Ostpreußenplatzes halten wir es für unabdingbar, dass die ortsansässigen Betriebe möglichst frühzeitig über die anstehenden Baumaßnahmen und die möglichen Behinderungen informiert werden.</p>	<p>Die Querungsmöglichkeiten sind gegeben.</p> <p>Die Lage der Gastronomischen Nutzung ist beispielhaft eingetragen und wird im Zuge der konkretern Planung noch angepasst.</p> <p>Die Lage der Außengastronomie des Kioskes wurde im Gestaltungsplan auf die Nordseite verschoben.</p> <p>Der Platz soll eine höhere Aufenthaltsqualität erhalten. Die Spielinseln dienen dem kurzzeitigen Spiel.</p> <p>Wird in der Ausführung berücksichtigt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
13.	DB Rent vom 15.10.2015	<p>Ich finde die Platzierung auf dem Platz sehr gut und habe grundsätzlich keine Bedenken. Jedoch fehlt das Terminal und das wäre in der vorgesehenen Fläche nicht mehr zu platzieren, da das auf den Plänen (die aber keine Maße enthalten) sehr eng aussieht.</p> <p>Mein Vorschlag ist, die Station noch einen Abstand zwischen den Bäumen weiterzuziehen (auf dem Plan nach rechts) und dort das Terminal und noch 2 bis 4 Abstellplätze unterzubringen.</p> <p>Da dann die Zahl von 25 überschritten wird und es ja eine L-Station werden würde, könnte man aus diesem Grund und auch zur Auflockerung der restlichen Bereiche, jeweils einen Abstellpoller pro Paket wegnehmen. Damit würde man 6 Anschlussmöglichkeiten für die Räder entfernen und würde in dem neuen Paket 4 neue schaffen, so dass man insgesamt 22 Plätze hätte. Hierzu auch noch eine kurze Skizze auf dem Plan.</p>	Die Station wurde verlegt. Der Standort des Terminals wurde ebenfalls angepasst. Die Planung sieht aktuell 23 Fahrradstellplätze vor. Die Planung mit Anzahl, Lage der Station mit Terminals wurde mit DB Rent (Herr Matthes) abgestimmt.
14.	Barrierefrei Leben e.V. vom 08.10.2015	<p>Bei den Querungen im Bereich der Lesserstr., der Tilsiter Str. und der Pillauer Str. sollten doppelte Querungen nach PLAST 10 (Abschn. 3, Bl. 10) vorgesehen werden.</p> <p>Einrichtung von Behindertenparkplätzen wird ausdrücklich begrüßt, wobei die angrenzenden Flächen frei von Einbauten bleiben müssen. Im Bereich der Behindertenparkplätze ist es wichtig, dass die Borde abgesenkt werden (PLAST 6 Abschn. 3 Bl. 13).</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
15.	SRH TS Stadtreinigung 24.09.2015	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Umgestaltung des Ostpreußenplatzes und des Bereiches Lesserstraße / Tilsiter Straße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
16.	Hochbahn / Sachgebiet Angebotsplanung vom 20.10.2015	<p>Gz. W/MR 21-07 Proj.-Nr.: 80-046</p> <p>Umgestaltung Ostpreußenplatz</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir haben ihre erstverschickte Planung zum o.g. Thema erhalten und intern abgestimmt. Auf dieser Grundlage nehmen wir in Abstimmung mit dem HVV folgendermaßen Stellung:</p> <p>Konzeption Busverkehr</p> <p>Bei der Überplanung des Ostpreußenplatzes wurde ein neues Konzept für die Abwicklung des Busverkehrs auf dem Ostpreußenplatz entwickelt. Dieses Konzept bereitet leider in der betrieblichen Abwicklung erhebliche Probleme, die wir Ihnen gerne erläutern möchten:</p> <p>Die Buskehre U Wandsbek Gartenstadt auf dem Ostpreußenplatz ist ein wichtiger Nahverkehrsknoten zwischen den U-Bahn-Linien 1 (Norderstedt Mitte - Ohlstedt/Großhansdorf) und 3 (Barmbek - Wandsbek Gartenstadt) sowie den Buslinien 8 (U Wandsbek Markt – S Poppenbüttel), 118 (U Fuhlsbüttel - U Wandsbek Gartenstadt) und 166 (U/S Barmbek – U Wandsbek Gartenstadt). Im Busverkehr ist die Haltestelle Endpunkt der Linien 118 und 166.</p> <p>Neben den durchlaufenden Fahrten auf der Linie 8 beginnen und enden hier auch etliche Fahrten insbesondere in Relation zur Wandsbeker Straße (Otto-Versand). Aus dieser verkehrlichen Bedeutung ergibt sich ein vielfältiger Be-</p>	Die Planung wird gem. Abstimmung vom 17.11.2015 überarbeitet. Die Hochbahn wird bei der 2. Verschickung um eine Stellungnahme gebeten.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>etriebsablauf an der Haltestelle U Wandsbek Gartenstadt.</p> <p>Hierfür stehen derzeit zwei Zwischenhaltestellen in der Lesserstraße sowie jeweils eine Ankunfts- und eine Starthaltestelle auf dem Ostpreußenplatz bzw. in der Allensteiner Straße zur Verfügung.</p> <p>Alle Haltestellen sind jeweils für einen Gelenkbus ausgelegt. Für betriebliche Zwecke befinden sich auf dem Ostpreußenplatz 4 Bereitstellungsplätze. Davon ist einer auch für Gelenkbusse geeignet. Neben dem regelmäßigen Busverkehr werden auf dem Ostpreußenplatz auch geplante und ungeplante Schienenersatzverkehre abgewickelt.</p> <p>Seit Jahren erfreut sich der öffentliche Nahverkehr in Hamburg einer wachsenden Nachfrage. Neben klassischen Maßnahmen der Angebotsplanung, Einsatz größerer Fahrzeuge, Verdichtung des Fahrplans, wird diese Entwicklung auch genutzt, um das Liniennetz zu erweitern und damit die Erschließungs- und Verbindungsqualität im Busverkehr zu verbessern. Für den Raum Wandsbek/Bramfeld/Steilshoop wird derzeit eine Verlängerung der MetroBus-Linie 7 vom bisherigen Endpunkt Borcherting in Steilshoop über Bramfeld (Bustrasse Leeschenblick) nach U Wandsbek-Gartenstadt diskutiert. Ziel ist es, insbesondere unseren Kunden im Raum Steilshoop eine zusätzliche attraktive Busverbindung zur U1 und in Richtung Wandsbek Markt anzubieten. Die MetroBus-Linie 7 wird derzeit mit Gelenkbussen betrieben. Auch auf der MetroBus-Linie 8 kann mittelfristig der Einsatz von Gelenkbussen aufgrund der steigenden Nachfrage erforderlich werden. Für eine Umsetzung dieser Überlegungen ist zu erwarten, dass weitere Flächen für den Busverkehr am Ostpreußenplatz erforderlich werden. Ebenso erwarten wir, dass sich – unabhängig von den hierfür noch zu erarbeitenden Betriebskonzepten – auch der Anteil der Gelenkbusse auf den am Ostpreußenplatz beginnenden und endenden Fahrten erhöht.</p> <p>Auf dem Ostpreußenplatz verkehrt an der Haltestelle U Wandsbek Gartenstadt u.a. die StadtBus-Linie 118, die derzeit mit 12-m-Bussen betrieben wird. Die Abfahrt dieser Linie soll gemäß Planung aus der Allensteiner Straße in die Lesserstraße verlegt werden. Dazu ist eine 180°-Wende auf dem Ostpreußenplatz erforderlich. Die hierfür notwendigen Fahrkurven haben wir theoretisch ermittelt. Dabei zeigt sich, dass die Kehrfahrten ein erhebliches Geschick erfordern. Die Fahrkurven bieten nur wenig Spielräume und sind nicht selbsterklärend. Bleibt ein Bus an dieser Stelle stecken, so ist die Kehrfahrt für die folgenden Busse blockiert. Die Fahrzeuge stauen sich mit den entsprechenden</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Folgewirkungen schnell bis in den Kreuzungsbereich zurück.</p> <p>Das tägliche Verkehrsgeschehen einer Großstadt stellt hohe Anforderungen an unser Fahrpersonal. Um die Belastungen der Busfahrerinnen und Fahrer zu begrenzen, streben wir hinsichtlich der Infrastrukturplanung Fahrwege an, die gut befahrbar sind, selbsterklärend und keine hohen Anforderungen an das fahrerische Können stellen. Zurzeit finden täglich bis zu 100 Abfahrten der Linie 118 an der Haltestelle U Wandsbek Gartenstadt statt. Die künftig erforderlichen Wendefahrten sollten unser Fahrpersonal nicht unnötig belasten. Diese Bedingung erfüllen die vorgesehenen Fahrbewegungen leider nicht.</p> <p>Wie bereits erwähnt, wächst seit Jahren die Nachfrage im Hamburger ÖPNV. Zu den Linien, die davon profitieren, gehört auch die Linie 118. Als besonders wirtschaftliche Reaktion auf Nachfragessteigerungen bietet sich der Einsatz von Gelenkbussen an. Um auch langfristig wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu entwickeln, empfehlen wir deshalb, die Anlagen für die Linie 118 schon jetzt so auszulegen, dass ein späterer Gelenkbuseinsatz möglich ist. Diese Bedingung wurde in dem vorliegenden Entwurf grundsätzlich berücksichtigt. Für die Gestaltung der Kehrfahrt ergibt sich jedoch ein besonderes Problem.</p> <p>Auf Grund unterschiedlicher Pausenregelungen folgt der Betrieb auf der Linie 118 an der Haltestelle U Wandsbek Gartenstadt nicht dem Prinzip „first in – first out“, sondern es kommt regelmäßig zu betrieblichen Überholungen. Diese betrieblichen Überholungen erfordern, dass die Wendefahrt sowohl aus der äußeren als auch aus der mittleren Busfahrspur durchgeführt werden kann. Für 12-m-Solobusse ist diese Voraussetzung erfüllt. Gelenkbusse können nur aus der äußeren Spur kehren. Eine betriebliche Überholung ist nicht möglich. Selbstverständlich können solche Restriktionen in der Dienst- und Umlaufplanung berücksichtigt werden. Sie führen aber dann zu unwirtschaftlichen Betriebsweisen, die den Ausgleichsbedarf aus Mitteln der Freien und Hansestadt Hamburg erhöhen. Das geschilderte Problem wird zudem verschärft, wenn die wenigen für Gelenkbus geeigneten Plätze auch für (Zwischen-)Betriebe der MetroBus-Linie 8 (bzw. 7) benötigt werden.</p> <p>Für die Durchführung der vorgesehenen Wendefahrt ist die Nutzung von Flächen neben der Fahrbahn erforderlich. Diese Flächen münden direkt in die Taxenvorfahrt. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist zu befürchten, dass Teile der für das Wenden erforderlichen Flächen für die Bereitstellung von Taxen, für die Durchführung von Liefertätigkeit oder zum Parken genutzt werden, so dass</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>das Wenden der Busse nicht mehr möglich ist. Die Busse können dann zwar noch über die Allensteiner Straße die Busvorfahrt verlassen. An der Haltestelle in der Lesserstraße wartende Fahrgäste könnten dann jedoch nicht mehr aufgenommen werden.</p> <p>An der Haltestelle U Wandsbek Gartenstadt der Linie 118 steigen täglich rd. 1.800 Fahrgäste ein (HVV-Zählung Mo.-Fr., März 2014). In der Spitze wurden 49 Einsteiger/Fahrt registriert. Diese Haltestelle soll in die Lesserstraße vor Haus Nr. 193 verlegt werden. Damit verlängert sich der Gehweg zwischen der U-Bahn-Haltestelle und der Einstiegshaltestelle um 40 auf rd. 125 Meter. Neben dem höheren Zeitbedarf für den verlängerten Gehweg, verzögert sich das Umsteigen durch zusätzliche Wartezeiten an der signalisierten Querungsstelle über die Zufahrt zum Ostpreußenplatz. Neben den genannten Nachteilen schränkt diese Lösung auch die Verkehrssicherheit der umsteigenden Fahrgäste ein. Im täglichen Verkehrsgeschehen kann immer wieder beobachtet werden, dass Fußgänger z.B. angesichts eines wartenden Busses in Stress geraten, Gefährdungen missachten, und unter Vernachlässigung der eigenen Sicherheit bei Rot die Fahrbahn queren. Nach eingehender Prüfung kommen wir dem Ergebnis, dass das vorgelegte Konzept zur Abwicklung des Betriebs der Linie 118 keine Gewähr für eine stabile, flexible, wirtschaftliche und attraktive Betriebsabwicklung bietet. Die veränderte Umsteigesituation verschlechtert die Qualität unseres intermodalen Verkehrssystems aus Bus und Bahn erheblich. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir dringend, diese Konzeption nicht weiter zu verfolgen. Im Augenblick entwickeln wir einen Alternativvorschlag, der die erläuterten Nachteile vermeidet. Diesen werden wir Ihnen in Kürze zu-leiten.</p> <p>switchh</p> <p>Ein weiterer Bestandteil der Planung ist die Herstellung eines neuen switchh-Punktes an der Haltestelle Wandsbek Gartenstadt. In der verschickten Planung wurde die Anzahl der für switchh vorgesehenen Stellplätze von ursprünglich 9 geplanten Stellplätzen auf nunmehr 5 Plätze reduziert. Für einen auskömmlichen Betrieb eines switchh-Punktes sind jedoch unbedingt mindestens 8 Stellplätze erforderlich. Außerdem ist die erforderliche Erreichbarkeit und Sichtbarkeit des switchh-Punktes in der verschickten Planung nicht gegeben. Da essentielle Voraussetzungen für die Gestaltung eines switchh-Punktes nicht vorhanden sind, müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir unter den gegebenen Um-</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>ständen keinen switchh-Punkt an der U-Bahn- Haltestelle Wandsbek Gartenstadt einrichten können. Wir bitten dringend, unsere bereits im Vorwege zur Verfügung gestellten Vorzugvarianten 1 und 2, wobei die Variante 1 priorisiert wird, bei der weiteren Planbearbeitung zu beachten.</p> <p>Detailplanung</p> <p>Auch wenn wir dringend empfehlen, die Planung grundsätzlich zu überdenken, möchten wir Ihnen zu einzelnen Planungsdetails noch folgende Hinweise geben, die selbstverständlich auch bei einer Neukonzeption der Planung grundsätzlich beachtet werden sollten:</p> <p>Planungsgrenze</p> <p>Die Planungsgrenze ist so festgelegt, dass die vorhandenen Haltestellen in der Lesserstraße nicht Bestandteil dieser Planung sind. Beide Richtungshaltestelle sind in Wabensteinpflaster ausgeführt, das unseres Erachtens sanierungsbedürftig ist. Wie bereits erläutert, verzeichnen wir seit Jahren eine steigende Nachfrage insbesondere in Relation zur Wandsbeker Straße. Dieser Entwicklung haben wir in den letzten Jahren durch eine kontinuierliche Ausweitung des Angebots Rechnung getragen. Dieses führt insbesondere während der Spitzen zu einer Zunahme der Ankünfte und Abfahrten an den Haltestellen. Auch für die derzeit diskutierte Verlängerung der Linie 7 ist eine Erweiterung der Haltestellen erforderlich. Wir schlagen deshalb vor, beide Richtungshaltestellen in die Planung mit einzubeziehen und als Doppelhaltestellen für jeweils einen Solo- und einen Gelenkbus auszubilden. Die erforderliche Haltestellennutzlänge beträgt dann $12+1+19=32$ m.</p> <p>Busvorfahrt Ostpreußenplatz</p> <p>Um eine zweckwidrige Nutzung der Busvorfahrt durch andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Lieferverkehre, zu vermeiden, sollte die Fläche als Sonderfahrbahn „BUS“ markiert werden.</p> <p>Wendefläche Bus</p> <p>Um den Bewegungsraum der Busse zu erweitern, schlagen wir vor, die Zufahrt des Taxenstandes gradlinig zu verlängern. Dieses ermöglicht einerseits, die Wendefläche der Busse zu erweitern, andererseits kann die Taxenaufstellung zu verändert werden, dass auch aus der zweiten Taxenreihe aus der Taxenfläche ausgefahren werden kann. Um eine zweckwidrige Nutzung dieser Sonderflä-</p>	<p>Die Änderung der Bushaltestellen ist weiterhin nicht Bestandteil der Planung.</p> <p>Wird in späteren Planungsprozess mit der Polizei abgestimmt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>chen durch andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Lieferverkehre, zu vermeiden, sollte die Fläche als Sonderfahrbahn „BUS“ und „Taxi“ markiert werden.</p> <p>Neue Haltestelle in der Lesserstraße</p> <p>An der Starthaltestelle der Linie 118 in der Verlängerung der Allensteiner Straße befinden sich derzeit ein 8 m breiter Fahrgastunterstand mit zwei Werbeträgern sowie eine Dynamische Fahrgastinformation. Wir möchten Sie bitten, für diese Elemente Standorte an der neuen Haltestelle in der Lesserstraße vorzusehen. Der in der Planung vorgesehene Haltepunkt ist nur für den Einsatz von 12-m-Solobussen geeignet. Auf Grund der Lage der Baumscheibe müssen Gelenkbusse einen anderen Haltepunkt anfahren. Wir bitten deshalb die Grenzmarkierung entsprechend 4 Meter in Richtung Ostpreußenplatz zu verlängern.</p> <p>Hinsichtlich des Erläuterungsberichtes bitten wir, folgende Textänderungen vorzunehmen:</p> <p>Erläuterungsbericht, Kapitel 2.2.3 ÖPNV, S. 6</p> <p>Die Linie 118 kommt aus der Pillauer Straße und fährt über den Ostpreußenplatz Richtung Allensteiner Straße. Sie hält an der Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt, die sich am nördlichen Fahrbahnrand der Fahrbahn Ostpreußenplatz befindet. Die Abfahrt befindet sich am südwestlichen Ende des Ostpreußenplatzes, an den die Allensteiner Straße grenzt. Hier steht ein Fahrgastunterstand, der täglich von rd. 1.800 Fahrgästen genutzt wird. Die Linie 118 verkehrt tagsüber alle 10 Minuten und zu den Stoßzeiten alle 5 min.</p> <p>Für die Linie 166 ist die Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt eine Endstation. Die Busse der Linie 166 halten an der Lesserstraße und am Ostpreußenplatz. Nach einer Kehrfahrt über Allensteiner Straße, Tilsiter Straße und Lesserstraße fahren sie zum Einstieg an die Haltestelle in der Lesserstraße (östliche Fahrbahnseite – vor Ladenzeile). Die Linie 166 fährt nur zu den Stoßzeiten alle 10 min.</p> <p>Neben dem Regelverkehr werden die Haltestellen und Busverkehrsflächen am Ostpreußenplatz regelmäßig für die Abwicklung von geplanten Schienenersatzverkehren und von Busnotverkehren genutzt.</p> <p>Im Interesse eines attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Personennah-</p>	<p>Bushaltestelle Linie 118 wird nicht mehr verlegt.</p> <p>Bushaltestelle Linie 118 wird nicht mehr verlegt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>Hamburger Hochbahn AG Bereich Projektbau / Bahnanlagen vom 20.06.2016</p>	<p>verkehrs in Hamburg bitten wir Sie, unsere Einwände und Anregungen zu prüfen und möglichst umzusetzen. Wie bereits erwähnt sind wir dabei, insbesondere für die Abwicklung des Busverkehrs ein alternatives Konzept zu entwickeln. Dieses wollen wir Ihnen baldmöglichst vorstellen. Im Übrigen bitten wir Sie, die Stellungnahme unserer Abteilung Bahnanlagen zu den dargestellten Anlagen unter der U-Bahn-Brücke Lesserstraße zu beachten.</p> <p>aus unserer Sicht ist eine gemeinsame Nutzung des "Ostpreußenstiags" HOCHBAHN-Verkehr und Fußgänger/Radfahrer, akzeptabel. Wie Sie schon anmerken sollte darauf hingewiesen werden, dass die HOCHBAHN jederzeit zur Sicherstellung des U-Bahn-Betriebes einen freien Zugang / Fahrweg zum Unterwerk benötigt.</p> <p>Die Fahrradabstellanlage sollte entsprechend angelegt und die Bewirtschaftung entsprechend organisiert werden.</p>	<p>Unter der Brücke sind keine Überdachungen der Fahrradabstellanlagen mehr vorgesehen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
17.	<p>Hochbahn / FB – U-Bahn - Haltestellen vom 18.02.2016</p>	<p>Zurzeit ist die Einrichtung eines Switchh-Punktes an der Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt nicht vorgesehen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
18.	<p>P+R- Betriebsgesellschaft mbH vom 14.09.2015</p>	<p>Umsetzung B+R-Entwicklungskonzept am Ostpreußenplatz</p> <p>Stellungnahme zur vorliegenden Planung</p> <p>Nach Prüfung bei uns im Hause möchten wir Ihnen mitteilen, dass eine Fahrradsammelschließanlage unter Berücksichtigung der seitens der HOCHBAHN gemachten Auflagen nicht darstellbar ist. Die seitens der HOCHBAHN geforderte konstruktive Abfangung der Böschung wird das vorhandene Investitionsvolumen um ein Vielfaches übersteigen. Die Einstufung als bauliche Anlage nach BOStrab einschließlich der damit zusammenhängenden Pflichten in der Überwachung und Unterhaltung ist zudem nicht Gegenstand der bisherigen Betriebskostenkalkulation. Aufgrund dieser Umstände müssen wir Abstand vom geplanten Standort in der Böschung nehmen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund haben wir anschließend die gesamte B+R-Planung -</p>	<p>Der Standort wurde angepasst, sodass nur ein minimaler Eingriff in die Böschung erforderlich ist. (Ortstermin am 17.02.17 mit Fr. Meyer und Hr. Scheffler)</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>auch vor dem Hintergrund der im Konzept verabschiedeten Vorgaben - nochmals überprüft.</p> <p>Insbesondere die Lage der B+R-Anlagen zum Haltestelleneingang beeinflusst wesentlich die Attraktivität von B+R. Erfahrungsgemäß werden Fahrradstellplätze, die eine Entfernung zur Haltestelle von mehr als 50 m aufweisen oder nicht eindeutig dem Zugangsbereich der Haltestelle zuzuordnen sind, wenig bis gar nicht angenommen. Dies betrifft vor allem den vorgegebenen Standort an der Veloroute. Folglich werden dann vermehrt wieder Laternenmasten, Schildermasten oder sonstige Einbauten auf dem Ostpreußenplatz als Fahrradstellplätze genutzt.</p> <p>Aus diesem Grund möchten wir nochmals anregen, die Anordnung von B+R-Stellplätzen nur in unmittelbarer Nähe des Platzes bzw. direkt auf dem Ostpreußenplatz (z.B. in den westlichen Randbereichen) vorzusehen, um so dem nicht gewollten Wildparken auf diesem Platz vorzubeugen.</p> <p>Die ihrerseits geforderte Überdachung der B+R-Stellplätze unterhalb der Brücke zur Fernhaltung von Taubenkot kann nur durch eine Konstruktion an das Widerlager der Brücke erfolgen und verursacht damit hohe Investitions- und Folgekosten. Dies wird unsererseits abgelehnt. Für eine freistehende Überdachung der B+R-Stellplätze fehlt der Platz für die erforderlichen Fundamente. Das Fundament des Brückenbauwerkes reicht bis ca. 1m in den Gehweg, so dass sich bei fachgerechter Herstellung der Überdachung ein Mindestabstand von 1,5 m zur Brückenkonstruktion ergeben würde. Damit ist jedoch kein Durchgang mehr gewährleistet.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, unsere Hinweise bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Gerne sind wir bereit, gemeinsam mit Ihrem Haus eine ansprechende und funktional ausgerichtete Planung zu erarbeiten.</p>	<p>Die Anordnung und Anzahl der Fahrradstellplätze und überdachten Fahrradstellplätze, sowie der Sammelschließanlage wurde mit B+R (Herr Scheffler/Frau Köster) abgestimmt.</p> <p>Unter der Brücke sind keine Überdachungen der Fahrradabstellanlagen mehr vorgesehen.</p>
19.	Hamburger Verkehrsverbund GmbH vom 28.09.2015	<p>Basierend auf den Ergebnissen unserer gemeinsamen Ortsbegehung am 16. April 2014 haben wir unsere Anmerkungen zusammengestellt, die Sie in der Anlage als Word-Dokument finden (ungefähre Differenzierung unserer Anmerkungen in Grün: Planung greift Handlungsbedarf auf; Blau: unklar, ob Handlungsbedarf aufgegriffen wird, Rot: Handlungsbedarf wird nicht aufgegriffen / sonstiger Hinweis).</p> <p>Grundsätzlich haben wir den Eindruck, dass die vorstellte Planung geeignet ist, den Ostpreußenplatz deutlich attraktiver zu machen. Neben verschiedenen</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>kleineren Handlungsbedarfen (s.o.) sehen wir zu folgenden Stichworten Handlungs- und/oder Klärungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgang mit Problem „wilder Toilette“ (-> Trinkergruppe, Passanten, Fahrgäste, Taxifahrer), - Unterbringung von Fahrradabstellanlagen auch in entfernten Randbereichen des Haltestellenumfeldes bei Konkurrenz „Geländer“ am Fahrbahnrand, - Versperrte Wegeverbindung Ausstiegshaltestelle -> Haltestelleneingang (Fahrradabstellplätze als Barriere), - Gestaltung der großen Verkehrsfläche mit Überliegerplatz, Fahrbahnen, Stellplätzen und Taxenstände. - Gestaltung der Rundbänke: <p>1) Sollte die Rasenflächen auf Platzniveau sein, empfehlen wir eine Durchlässigkeit unter den Bänken. So können sich dort keine Kleinmüll-Verwehungen bilden (inkl. Laub).</p> <p>2) Sollte die Rasenflächen erhöht sein, empfehlen wir, dasselbe Niveau der Sitzflächen zu wahren. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass bei niedrigerem Niveau hinter den Sitzflächen (im Innenbereich) Kleinmüll (inkl. Kippen) durch Reinigungskräfte nur schwer entfernt werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zigarettenkippen: Wir empfehlen, sich bei SRH und HHA dafür einzusetzen, dass insbesondere an den Wartebereichen Bushaltestelle und vor den Eingang zur U-Bahn-Haltestelle sowie im Bereich der Rundbänke Papierkörbe mit Zigarettenaschern aufgestellt werden. <p>Vermisst haben wir Hinweise zum Verlauf der Veloroute 6 und hierfür geplante Maßnahmen im Haltestellenumfeld.</p> <p>Uns ist bewusst, dass Maßnahmen zu einzelnen Handlungsbedarfen zum jetzigen Planungsstand (noch) nicht aufgezeigt werden können. Dies betrifft z.B. die Wegeleitung, die Taubenabwehr unter der Brücke, den Umgang mit dem Geländer am Fahrbahnrand oder auch Details der Ausführung (s.o.).</p> <p>Zum Thema Busverkehr erhalten Sie von der HHA bzw. HVV-Busverkehr noch eine gesonderte Rückmeldung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - In der weiteren Planung werden geeignete Maßnahmen die das Abstellen von Fahrrädern am Geländer verhindert geprüft werden. - Wurde in der vorliegenden Planung berücksichtigt. - Die Rasenfläche ist erhöht. - Die Rasenfläche ist erhöht und steigt zu Mitte hin leicht an. - Wird in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>In diesem Sommer haben wir eine Befragung von ca. 1.200 Kunden/Passanten in sechs Haltestellenumfeldern durchgeführt, u.a. auch im Umfeld Wandsbek-Gartenstadt. Anbei finden zu Ihrer Information hierzu zwei Auswertungsergebnisse: eine Kurzfassung der Ergebnisse im Entwurf mit u.a. Steckbrief der Haltestelle Wandsbek-Gartenstadt sowie eine Auflistung der Stichworte, die Passanten bei offenen Fragen zum Haltestellenumfeld Wandsbek-Gartenstadt genannt haben. Beigefügt finden Sie außerdem zur Information die letzten beiden DSQH-Berichte mit Hinweisen auf aktuelle Handlungsbedarfe.</p>	
20.	<p>Kulturbehörde Denkmalschutzamt vom 02.10.2015</p>	<p>das Denkmalschutzamt begrüßt die geplante Aufwertung des Platzes, insbesondere unter Einbeziehung des denkmalgeschützten Kiosks.</p> <p>Zu Ihren Planungen zur Platzgestaltung: Das Denkmalschutzamt stimmt im Grundsatz zu, aber ich bitte für den unmittelbaren Bereich des Kiosks um eine kleine Änderung. Der Bereich unter dem Vordach und eine Reihe rings um den Kiosk herum sollte in traditionellem Pflaster (vermutlich graue Betonplatten oder etwas Ähnliches Abzustimmendes) ausgeführt werden, da es sich um den unmittelbaren Denkmalbereich handelt. Ansonsten kann die andere Pflasterung den Kiosk gerne so umschließen wie geplant. Ich hänge zur Verdeutlichung ein historisches Bild an, welches das Ausmaß der von mir angesprochenen Pflasterung für den Bereich vor dem Kiosk zeigt. An den Seiten und hinter dem Kiosk reicht eine Reihe anderer Platten.</p>	<p>Wurde in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Die genaue Abstimmung erfolgt in der weiteren Planung.</p>
21.	<p>Hamburger Wasserwerke GmbH vom 22.10.2015</p>	<p>Für HWW:</p> <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>


Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<p>auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden nur Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen.</p> <p>In der Planung wurde eine Trinkwasserleitung DN 100 übersehen, die parallel zu den Häusern 12-18 verläuft, mit einem Abstand von ca. 19,2. Der Endhydrant dieser Leitung würde in der großen angehobenen Rasenfläche mit Sitzringen liegen. Sollte die Busfläche (Flur 39) Grundinstandgesetzt werden (Bewertung, Beton), muss die 600 GG Transportleitung neuverlegt werden. Die Vorlaufzeit hierfür beträgt ca. 18 Monate, wir benötigen Detailpläne</p>	<p>In der weiteren Planung muss geprüft werden, ob der Hydrant eventuell verlegt werden muss.</p>
22.	<p>HSE Vorl. Stgln. vom 22.10.2015</p>	<p>im Bereich der geplanten Baumaßnahme Ostpreußenplatz sind Schmutz- und Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p> <p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind.</p> <p>Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Pütter 7888 32000 zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Allgemeine Hinweise:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
23.	<p>Stromnetz Hamburg GmbH</p>	<p>in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der Hamburg Netz GmbH. Beachten Sie bitte</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	vom 25.09.2015 vom 16.11.2015	Seite 2 dieser Auskunft. Mit diesem Schreiben erhalten Sie Planauszüge aus denen die Lage der Versorgungsanlagen im Verantwortungsbereich der Hamburg Netz GmbH im o. a. Bereich ersichtlich ist. Bei einer Bauausführung sind durch die ausführende Firma aktuelle Planauszüge rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern. Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Kabelanlagen bestehen grundsätzlich keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben. Bitte beachten Sie, dass sich im Bereich der Baumaßnahme zwei 110kV – Kabel befinden. Sofern die Umgestaltungsmaßnahmen tiefe Eingriffe über 1,0 m in das Erdreich vorsehen, sind diese Punkte im Vorwege hinsichtlich möglicher Kollisionen zu prüfen. Anpassungen an 110kV – Kabelanlagen beinhalten einen Vorlauf von mindestens 12 Monaten.	
24.	Colt Technology Services GmbH vom 25.09.2015	hiermit teilen wir Ihnen mit, dass die Colt Technology Services GmbH im genannten Bereich keine Anlagen unterhält.	Wird zur Kenntnis genommen.
25.	Vattenfall Wärme Hamburg GmbH vom 24.09.2015	in dem angegebenen Bereich haben wir keine Fernwärme liegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
26.	JCDecaux vom 22.10.2015	Folgendes bitten wir in der weiteren Planung zu berücksichtigen: Neue Haltestelle in der Lesserstraße (FGU12305_1), Lageplan : 2015-09-21 Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte mit Werbeträger (4000x1550) und einem Abstand zur Bordsteinkante von 1,50 m ein. Der Abstand WT/Bordstein von ca. 1,5 m entspricht den Vorgaben der HHA. Darüber hinaus bitten wir um Beachtung der Stellungnahme der HHA (4m FGU statt 8 m FGU ist voraussichtlich zu wenig).	Die Haltestelle wird nicht mehr verlegt.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
28.	Deutsche Telekom Technik GmbH vom 09.10.2015	<p>im angegebenen Bereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH.</p> <p>Die Lage ist in den zugesandten Lageplänen skizziert. Karten in CAD-Form können wir nicht erstellen.</p> <p>Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflächen, die genaue Lage und Deckung ist ggf. durch Aufgrabungen festzustellen.</p> <p>Es sind z.Zt. keine Arbeiten an unserem Netz geplant.</p> <p>Erfahrungsgemäß halten unsere Anlagen, außerhalb der Kabelschächte, einem Bodendruck von 200 kN/m² stand.</p> <p>Im Gehweg befindliche Kleinschächte entsprechen in der Regel Brückenklasse 12 und sind nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt.</p> <p>Wir bitten Sie daher, die Anlagen der Telekom Deutschland GmbH während der Bauphase entsprechend von unzulässigen Lasten (Baufahrzeuge, Krahn etc.) freizuhalten bzw. geeignet zu sichern.</p> <p>Grundsätzlich erwarten wir von Ihnen, dass die Arbeiten so durchgeführt werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung unserer Anlagen kommt.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
29.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH vom 28.09.2015	<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.</p> <p>Sollte eine Umverlegung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an PlanungNe3Hamburg@kabeldeutschland.de, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unseren Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
30.	W / MR 22 vom 29.09.2015	<p>Bezirksamt Wandsbek – Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Neu-/ Um- und Ausbau der Straßen Fachamt Management des öffentlichen Raumes Umgestaltung Ostpreußenplatz</p> <p>Platzausstattung</p> <p>Auf der Platzmitte des Ostpreußenplatzes befinden sich eine kreisrunde erhöhte Rasenfläche mit umlaufender Sitzbank und ebenfalls kreisrunde farbige Spielflächen aus Tartan mit Spielgeräten. wer pflegt/ unterhält???</p> <p>3.2.2 ÖPNV</p> <p>.....</p> <p>3.2.5 Fußgänger- und Radverkehr</p> <p>Durch die Reduzierung des Überliegerplatzes stehen dem Fußgänger deutlich mehr Flächen zur Verfügung, die den gewünschten Vorplatzcharakter stärken und die Aufenthaltsqualität fördern.</p> <p>Die Planung sieht –angelehnt an die Empfehlungen des B&R-Entwicklungskonzeptes- die Unterbringung von insgesamt 244 Fahrradstellplätzen (ohne StadtRad) vor. Die Stellplätze befinden sich räumlich verteilt um den Ostpreußenplatz. Es sind Fahrradbügel (1 Bügel = 2 Fahrradstellplätze) vorgesehen, die im Abstand von 1 Meter aufgestellt werden. Eine Möglichkeit für abschließbare Mietboxen wird am Ostpreußensteg und nördlich des Bahndamms für insgesamt 46 Fahrräder angeboten. Der Bereich unterhalb der Brücke in der Lesserstraße wird durch überdachte Doppelstockanlagen aufgewertet.</p> <p>Die Räder sind höhenversetzt in einem Radabstand von 400 - 500 mm zueinander angeordnet (Hoch-/Tiefeinstellung). Damit soll vermieden werden, dass sich die Lenker berühren. In den 2 Doppelstockanlagen können insgesamt 88 Fahrradstellplätze untergebracht werden. Weitere 16 überdachte Fahrradstellplätze mit 8 Fahrradbügeln werden in der Grünanlage nordöstlich der Bahnanlage, durch die auch die Velo-Route 6 führt, am Zaun entlang untergebracht werden. wer baut und unterhält die Gebäude???</p> <p>Am südlichen Rand des Platzes wird eine StadtRad-Station für 24 Fahrräder hergestellt.</p> <p>.....</p>	<p>Es laufen diesbezüglich Abstimmungsgespräche zwischen der Straßenunterhaltung und der Unterhaltungsabteilung Stadtgrün.</p> <p>Der Bau und die Unterhaltung der Abstellanlagen erfolgt durch B+R. Die vorbereitenden Bodenarbeiten werden im Zuge der Straßenbauarbeiten nach Angabe und mit Kostenübernahme von B+R durchgeführt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	<p>3.2.11 Entwässerung</p> <p>Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in das vorhandene Mischwassersielnetz.</p> <p>Die Entwässerung der öffentlichen Platzfläche erfolgt über ein Gefälle von min. 2% der Oberflächenbeläge. Das anfallende Oberflächenwasser wird über Rinnen hin zu Straßenabläufen in das öffentliche Siel abgeleitet. Je nach Ergebnisse der Trummenuntersuchung könnte ggf. das anfallende Oberflächenwasser –soweit wie möglich- über geeignete Rückhalteinlagen gereinigt, und verzögert an die weitere Vorflut abgegeben werden.</p> <p><i>nur Ausnahme!!! Standard 3%</i></p> <p><i>was heißt das???</i></p> <p><u>Wurzelbereich ? :</u></p> 	<p>In der Planung ist keine Regenrückhalteinlage vorgesehen.</p> <p>Wurzelschutzmaßnahmen werden in der Ausführungsplanung vorgesehen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	 <p data-bbox="571 805 806 837"><u>Hochbahngelände?</u></p>	<p data-bbox="1523 837 2027 901">Die Flächen sind nicht mehr für Abstellanlagen vorgesehen</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
31.	W / MR 31 vom 21.10.2015	<p>anbei die Stellungnahme von MR31 zur 1. Verschickung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weder Anzahl noch Standort der Fahrradstellplätze im Eingangsbereich zum U-Bahnwanderweg entsprechen der Vorabstimmung zwischen MR20 und MR30. Hier ist eine Reduzierung und Anpassung erforderlich. - Für die Linde im Nordosten des Platzes fehlt die Darstellung zur Größe und Ausgestaltung der Baumscheibe. - Die Spielflächen befinden auf gewidmeter Tiefbaufläche. Hier ist die Zuständigkeit für Unterhaltung und Verkehrssicherung zu klären bzw. durch den Tiefbau sicher zu stellen. - MR 31 geht davon aus, dass bei den Neupflanzungen von Bäumen ein nachhaltig gesicherter Baumstandort mit ausreichendem durchwurzelbarem Raum und -in befestigten Flächen- mit überbaubaren Substraten hergestellt wird. 	<p>Fahradabstellplätze sind in dem Bereich nicht mehr vorgesehen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Größe der Baumscheibe bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Weiterhin ist eine offene Baumscheibe geplant. - Es laufen diesbezüglich Abstimmungsgespräche zwischen der Straßenunterhaltung und der Unterhaltungsabteilung Stadtgrün. <p>- Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
32.	W / SLL vom 12.10.2015	<p>die vorliegende Planung, und Einbeziehung der Bevölkerung wird vom Grundsatz her begrüßt.</p> <p>Der Wunsch nach vielen Radabstellplätzen ist verständlich. In diesem Fall führt er jedoch dazu, dass beim zweiten haltenden Bus der direkte Fußweg zwischen den Bäumen durch Radabstellanlagen verstellt wird. Der Fußgänger auf dem Weg zur U-Bahn wird sich so an den abgestellten Rädern vorbeischlängeln müssen. Es wird daher vorgeschlagen an den auf dem Plan markierten Stellen jeweils auf (mindestens) einen Bügel zu verzichten, um auch den Nutzern des ÖPNV einen angemessenen Zutritt vom Bus aus auf dem Platz zu ermöglichen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Im Ausstieg Bereich der Endhaltestelle des 118 Busses sind keine Fahrradstellplätze mehr zwischen den Bäumen geplant.
33.	W / VS 314 vom 28.09.2015	<p>Das Vorhaben ist nach den öffentlich-rechtlichen Vorschriften auszuführen. Insbesondere sind zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) - Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG) 	<p>Wird berücksichtigt</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWiG) - Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II.1.2-2 (LAGA TR Boden) <p><u>Hinweise</u></p> <p>Es liegen keine Eintragungen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor.</p> <p><u>Durchführung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV) - Unsere Böden sind unverzichtbarer Bestandteil intakter Lebensräume und von daher besonders schützenswert. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden. <p>Die folgenden Vorsorgemaßnahmen berücksichtigen dieses Schutzbedürfnis</p> <p>a. Der Versiegelungsgrad von Freiflächen ist auf das geringste mögliche Maß zu reduzieren.</p> <p>b. Stellplatzflächen sind in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen. Die Wasserdurchlässigkeit ist nur durch die Verwendung geeigneter Beläge (Rasengittersteine, Sickerfugen- oder haufwerksporige Steine) und Unterbaumaterialien gewährleistet. Für die dauerhafte Funktionsfähigkeit sind Pflegemaßnahmen (Reinigung) vorzusehen. Als wasserdurchlässig wird ein Oberflächenaufbau bezeichnet, der einen wirksamen Durchlässigkeitsbeiwert von > 5*10⁻⁴ m/s aufweist.</p> <p>c. Bodenverdichtungen der nach Fertigstellung nicht versiegelten Restflächen sind während der Bauphase zu vermeiden.</p> <p>(§ 1 und § 7 BBodSchG, § 1a Abs. 2 Baugesetzbuch)</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		<ul style="list-style-type: none"> - Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zustellen, zwischen zulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches). - Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist – sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft 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"). <p>Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (Geruch, Verfärbung, Konsistenz) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist <u>während der Dienstzeiten</u> das FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.) <u>außerhalb der Dienstzeiten</u> das Referat Schadensmanagement der BSU (Tel: 42840-2300) selbst oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle unverzüglich zu benachrichtigen. (§1 HambBodSchG) 	