

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Wandsbeker Allee zwischen Tiroler Straße und Wandsegrünzug

Stand: 09.08.2017

Abwägung der Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 13.04.2016

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Behörde für Innovation und Sport				
1	BIS - VD – 513/ Herr Webs		k.A.	- Die Unterlagen wurden am 09.06.2017 genehmigt.
2	BIS - VD 520 (für VD 51 und VD 52) in Abstimmung mit PK 37	17.05.2016	<p>Stimmt aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht grundsätzlich der Planung zur 1. Verschickung zu.</p> <p>a. Erst nach Vorlage aller signaltechnischen Unterlagen inkl. LZA-Lagepläne kann eine abschließende straßenverkehrsbehördliche Anordnung erteilt werden.</p> <p>b. 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><u>Zu LP 14/12030-02-01, Blatt 1:</u></p> <p>c. Auf die Hinweisschilder für die abbiegenden Radfahrer kann verzichtet werden.</p> <p>d. Das VZ 101 auf der Westseite Wandsbeker Allee Rtg. Wandsbek dürfte nach der EMS-Maßnahme nicht mehr erforderlich sein.</p> <p>e. Im Bereich der beiden Überfahrten Walddörferstraße Höhe 295 sollte durch eine entsprechende Markierung nur die Fahrbeziehung rechts rein – rechts raus zulässig sein.</p>	<p>- Die Unterlagen wurden am 09.08.2017 genehmigt.</p> <p>- Hinweisbeschilderung wird aufgehoben.</p> <p>- VZ wird aufgehoben.</p> <p>- Die Markierung zwischen den Fahrbeziehungen wird durchgezogen.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>f. Am Beginn der Schutzstreifen Walddörferstraße (Ost und West) sowie am Beginn des Radfahrstreifen Nordschleswiger Straße sollten Piktogramme markiert werden.</p> <p>g. Für die Linksabbiegefahrstreifen der Nordschleswiger Straße und Wandsbeker Allee sind im Lageplan keine Signale dargestellt.</p> <p>h. Die Aufstelltaschen für die indirekt links abbiegenden Radfahrer der Nordschleswiger Straße und Wandsbeker Allee sind mit gesonderten Radfahrsignalen auszustatten.</p> <p>i. In einer Grobabstimmung mit der Unfallkommission aus dem Jahre 2014 wurden zwei Varianten vorgelegt. Hier wurde der Radverkehr in der Walddörferstraße noch nicht auf einen Radfahrstreifen abgeleitet.</p> <p>In der jetzigen Planung ergibt sich durch die geplante Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen in Knotenmitte ein erheblicher Versatz zwischen den Fahrbeziehungen in Ost / West Richtung. Insbesondere in der Ost-West-Fahrtrichtung sieht die Straßenverkehrsbehörde verkehrsgefährdende Fahrmanöver des geradeaus Fahrenden, der an einem „auf seinem Fahrweg“ entgegenkommenden Linksabbieger nur durch eine Lenkbewegung nach rechts vorbeifahren kann. Diese Fahrbewegungen muss aber auch ein geradeaus fahrender Radfahrer erkennen und ebenfalls vollziehen, um eine seitliche Kollision zu vermeiden.</p> <p>Erschwerend kommt hinzu, dass nicht klar erkennbar ist, wie weit der Linksabbieger in die Knotenmitte einfährt und dementsprechend eine mehr oder weniger starke Lenkbewegung des geradeaus Fahrenden auslöst.</p> <p>Dieser Führung kann nicht zugestimmt werden, es wird um eine Überplanung gebeten.</p>	<p>- Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>- LSA wird angepasst. Für indirekt linksabbiegende Radfahrer wird ein Radfahrersignal aufgestellt.</p> <p>- Der Knoten Nordschleswiger Straße / Walddörfer Straße / Wandsbeker Allee wurde überarbeitet. Um den Versatz zwischen der Ost-West-Fahrtrichtung zu verringern, wurde der geplante Radfahrstreifen von der Walddörfer Straße Ost kommend aufgehoben. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt.</p>



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>Zu LP 14/12030-02-03, Blatt 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> j. An der neu geplanten FLZA sind Anzahl und Ausrichtung der Signalgeber zu überprüfen. k. Die Radwegfurt ist entsprechend der RMS zu markieren. <p>Zu LP 14/12030-02-04, Blatt 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> l. Die Markierung Wandsbeker Allee (Nord) zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur ist in Breitstrich auszuführen. m. Die Schraffen der Sperrfläche sind falsch herum dargestellt. n. Wandsbeker Allee Nord soll ein VZ 233-20 versetzt werden, um welches VZ handelt es sich? die Nr. ist nicht bekannt. o. Mit Inbetriebnahme der neu geplanten FLZA ist im Planungsbereich eine gegenläufige Nutzung der Nebenflächen durch den Radverkehr nicht mehr erforderlich, die entsprechenden Verkehrszeichen sind aus dem Lageplan zu entfernen. p. In der Kattunbleiche (West) sind die VZ 209-10 und 209-20 durch ein rechtsseitig aufzustellendes VZ 209-31 zu ersetzen. q. Die Erforderlichkeit der Beschilderung des Parkstreifens mit VZ 286 bzw. 314 StVO wird z.Zt. vom PK 37 nicht gesehen, die Beschilderung kann entfallen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. - Wird übernommen. - Wird korrigiert. - Wurde geprüft, es handelt sich um das VZ 283-20. - Wird übernommen. - Wird übernommen. - Wird übernommen.
	BIS - F 042 -		k.A.	-
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
4	BSW - LP 14 -	10.05.2016	<ul style="list-style-type: none"> a. Für eine sachgemäße Abwägung müssen Details zu den fallenden Bäumen bezüglich Baumart, Alter, Stammdurchmesser und auch die Ersatzstandorte außerhalb des Maßnahmenggebietes sowie die als Ersatz gewählte Baumart für Neupflanzungen aufgeführt werden. <p>Zur Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> b. Die geplanten Baumfällungen sind bezogen auf die Baumschutzverordnung (Wert, Alter, Stammumfang) 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. - Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>in der Erläuterung nicht ausreichend begründet/abgewogen und nicht anzustreben, da die vorhandene Allee so nicht gefördert wird.</p> <p>c. Die Fällung der Bäume (nördliche Bushaltestelle und an der Wandse) sind aufgrund des hohen Alters (1961 und 1968) und des breiten Stammdurchmessers (2,26 m und 2,18 m) nicht gewünscht.</p> <p>d. Hinsichtlich der Neupflanzung sollte eine Abstimmung mit der zuständigen Bezirksdienststelle geführt werden. Es soll ein Konzept erstellt werden, wo Standort und Baumart festgelegt sind.</p> <p>e. Der Baum an der Bushaltestelle mit dem Durchmesser von 1,25 aus dem Jahr 1979 könnte durch eine andere Radverkehrsführung erhalten bleiben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Anpassung der nördlichen Bushaltestelle und Bordführung ist es möglich den vorhandenen Baum zu erhalten. An der Wandse kann die geplante FLZA an keinen anderen Standort zugewiesen werden, sodass die Bäume gefällt werden. - Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. - Der Hinweis wurde geprüft, der Baum wird erhalten. Hierfür wird die Radverkehrsführung angepasst.
5	BUE - U 1 -		k.A.	-
6	BUE - U 2 -		k.A.	-
Sonstige				
7	Finanzbehörde - Bezirksverwaltung		k.A.	-
8	Handelskammer - Infrastruktur		k.A.	-
9	Handwerkskammer Hamburg		k.A.	-
10	Hamburger Stadtentwässerung – G11		k.A.	-
11	Stadtreinigung Hamburg – TS 2		k.A.	-



12	Bezirksamt Wandsbek	19.05.2016	<p><u>Planungsrechtliche Grundlagen</u></p> <p>a. Der Bebauungsplan Wandsbek 80 ist bereits rechtskräftig.</p> <p><u>3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage</u></p> <p>b. Die Beschreibung des Fußgängertunnels, der auch als Notausstieg für die U-Bahn dient, ist hier nicht enthalten.</p> <p><u>3.5 Fußgänger- und Radverkehr</u></p> <p>c. In der Wandsbeker Allee gilt Radwegbenutzungspflicht. In dem Abschnitt zwischen Wandse-Wanderweg und Kattunbleiche sind die Radwege (beidseitig) als Zweirichtungsradwege ausgewiesen.</p> <p><u>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</u></p> <p><u>5.1.9 Entwässerung</u></p> <p>d. Die Baumaßnahme liegt im Gewässereinzugsbereich der Wandse. Da die Wandse als Vorranggewässer gemäß EG-WRRRL eingestuft ist, muss bei Neuanlage oder wie hier bei einem Vollausbau darauf geachtet werden, dass entsprechende Maßnahmen zur Gewässergüteverbesserung getroffen werden. Es ist, wo möglich, die Wasserqualität des der Wandse zufließenden Wassers - und somit die Wasserqualität der Wandse selber- zu verbessern. Für die vorliegende Planung bedeutet dies, dass gemäß DWA-M 153 und Rundschreiben Straßenbau-technik vom 10.02.2012 die Notwendigkeit und Art der Vorreinigung zu prüfen ist.</p> <p>e. Für diese Baumaßnahme gibt es Gedanken, das Straßenabwasser in das Mischwassersiel einzuleiten und die jetzigen Regensiele für die privaten Anschlüsse zu nutzen. Hierzu muss noch eine Abstimmung mit Hamburg Wasser erfolgen, die abzuwarten ist. Sollte der Anschluss an das Mischsiel nicht möglich sein, werden für eine Stellungnahme Pläne benötigt, in die die Bestandsleitungen sowie die neue Entwässerung eingetragen sind.</p> <p>f. Die Einleitung von Niederschlagswasser aus dem überplanten Gebiet wäre auf 17l/s*ha zu drosseln. Sollte dieses vor Ort nicht möglich sein, ist zu prüfen,</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- Die Ergänzung wird im Erläuterungsbericht eingearbeitet.</p> <p>- Die Radverkehrsführung ist im Abschnitt 3.1.2 Nebenflächen erläutert.</p> <p>- Dies wurde geprüft. Das Straßenwasser wird entweder über die neu geplanten Straßenentwässerungsleitungen oder Mischwassersiele aufgefangen und in die Reinigungsanlagen gefördert. Siehe hierzu auch Kapitel 5.19.</p> <p>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
----	---------------------	------------	---	---



		<p>ob in unmittelbarer Nähe Flächen für die Rückhaltung genutzt werden können.</p> <p><u>7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme</u></p> <p><u>7.1 Auswirkung aus Immissionen</u></p> <p>a. -entfällt- Diese Feststellung werten wir in dem Sinne, dass die Baumaßnahme keinen erheblichen Eingriff gemäß 16. BImSchV darstellt.</p> <p>Weitere Anmerkungen siehe Abschnitt Lagepläne. <u>LP Blatt 1</u></p> <p>b. Trassierung Walddörferstraße entsprechend Anlage 1a sowohl für den Individual- als auch für den Radverkehr optimieren.</p> <p>c. Die Ausrundung der 2,55 m breiten Mittelinsel ist nur mit einem geraden Bordstein möglich (2x R=1m + 0,55 m Gerade).</p> <p>Straßenbegleitgrün:</p> <p>d. Die Bushaltestelle auf der Westseite ist Richtung Knoten zu verschieben, um die Platane südlich der Busbucht zu erhalten. Der Fällung der Platane nördlich der Busbucht wird zugestimmt. Eine Ersatzpflanzung ist an dieser Stelle wegen des Überhangs der Bäume auf dem Friedhof nicht sinnvoll. (Anlage 1-Straßenbegleitgrün, bzw. 1c).</p> <p>e. Die straßenbildprägende Platane vor der Aral-Tankstelle ist unbedingt zu erhalten. Vorstellbar sind ähnliche Maßnahmen wie vor, z. B. Verschieben der Busbucht Richtung Knoten oder Verlegen der Haltestelle hinter die Tankstellenausfahrt Richtung Eulenkamp. (Anlage 2-Straßenbegleitgrün, bzw. 1b).</p> <p>f. Die Neupflanzung nördlich der Tankstellenausfahrt ist wegen des Überhangs von Bäumen auf Privatgrund nicht sinnvoll. (Anlage 2-Straßenbegleitgrün).</p> <p>g. Die Neupflanzung des Baumes in der Walddörferstraße ist nicht sinnvoll, weil der Standort unter der Krone einer vorhandenen Platane liegt. Ein Alternativstand-</p>	<p>- Die Annahme ist richtig.</p> <p>- Der Knoten Walddörfer Straße / Nordschleswiger Straße / Wandsbeker Allee wurde sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr angepasst. Siehe hierzu Erläuterungsbericht sowie Lagepläne. Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>- Die Platane kann auch durch Verschiebung der Bushaltestelle aufrechterhalten werden. Die Ersatzpflanzung wird aufgehoben.</p> <p>- Die Platane kann auch durch Verschiebung der Bushaltestelle aufrechterhalten werden.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	--



		<p>ort ist an dieser Stelle nicht vorhanden.</p> <p>h. Der vorhandene Radweg auf der Südseite der Wald-dörferstraße wird aufgehoben und dem Gehweg zugeschlagen. Hier sollte eine Gehwegebreite von 2 m ausreichend sein. Die restliche Fläche ist als Grünfläche anzulegen.</p> <p>i. Der Plattenstreifen entlang der Längsparkstände ist auf eine Plattenbreite zu begrenzen. Der Rest ist als Grünfläche anzulegen.</p> <p>j. Die Betonkübel sind zu entfernen. Die beiden vorhandenen Bäume in den Kübeln sind großzügiger mit Betonquadern einzufassen.</p> <p><u>LP Blatt 2</u></p> <p>k. Straßenbezeichnung „Kirchhofstraße“ zur besseren Orientierung ergänzen</p> <p>Straßenbegleitgrün:</p> <p>l. Gegenüber der Kirchhofstraße ist der Längsparkstand durch 2 Baumstandorte zu unterbrechen, um den Alleecharakter der Straße zu unterstreichen.</p> <p>m. Die Kastanie auf der Ostseite wächst mit ihrem Stammfuß gegen den Bordstein. Eine Erneuerung des Bordsteins an gleicher Stelle ist ohne massive Baumschädigungen nicht möglich. Der Baum ist unbedingt erhaltenswert. Der neue Bordstein ist 50 cm in die Fahrbahn versetzt zu planen.</p> <p>n. Die Platane südlich der Kirchhofstraße wächst mit ihrem Stammfuß gegen den Bordstein. Eine Erneuerung des Bordsteins an gleicher Stelle ist ohne massive Baumschädigungen nicht möglich. Der Baum ist unbedingt erhaltenswert. Auf den Längsparkstand ist zu verzichten. Die Grünfläche ist zu erweitern.</p> <p><u>LP Blatt 3</u></p> <p>o. Straßenbezeichnung „Lengerckestieg“ zur besseren Orientierung ergänzen</p> <p>Straßenbegleitgrün:</p> <p>p. Die Platane nördlich des Lengerckestiegs wächst mit</p>	<p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Straßennamen werden eingefügt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Eine Verschiebung des Bordes um 50 cm ist aufgrund der damit verbundenen Beeinträchtigung der Spurenführung nicht möglich. Während der Baumaßnahme wird die Baumaßnahme durch ein Baumsachverständiger begleitet. Eine geringfügige Anpassung der Bordsteinführung muss vor Ort festgelegt werden.</p> <p>- Der Stellplatz entfällt.</p> <p>- s.o.</p> <p>- Dem Hinweis wird gefolgt.</p>
--	--	--	--



		<p>ihrem Stammfuß gegen den Bordstein. Eine Erneuerung des Bordsteins an gleicher Stelle ist ohne massive Baumschädigungen nicht möglich. Der Baum ist unbedingt erhaltenswert. Auf einen Parkstand ist zu verzichten. Die Grünfläche ist zu erweitern. Der Längsparkstreifen auf der Westseite ist durch Baumstandorte zu unterbrechen, um den Alleecharakter der Straße zu unterstreichen. Eine Leuchte ist zu versetzen.</p> <p>q. Der neue Fußgängerüberweg zur Verbindung des Wandsegrünzugs ist nach Süden auf die Brücke zu verlegen, um die Fällungen 2 erhaltenswerter Bäume zu vermeiden.</p> <p>r. Im gesamten Planungsbereich sind in den Geh- und Radwegeflächen Aufwürfe durch Baumwurzeln festzustellen. Die Wurzeln sollten deutlich überbaut werden, indem diese Flächen 15 cm höher als der Bestand geplant werden.</p> <p><u>LP Blatt 4</u></p> <p>s. Der Fußgängertunnel kann u. E. für den Durchgangsverkehr geschlossen werden und lediglich als U-Bahnnotausstieg genutzt werden. Die östliche Treppenanlage könnte geschlossen und der Radweg näher an die Fahrbahn verlegt werden. Der westliche Ausstieg würde analog des Notausstiegs an der Ecke Wandsbeker Allee/Wandsbeker Marktstraße ausgebildet werden.</p> <p>t. Nachrichtliche Darstellung B-Plan Wandsbek 80. Die Bezeichnung der künftigen Grenzen lautet: „Straßenbegrenzungslinie gemäß Bebauungsplan Wandsbek 80“.</p> <p>Straßenbegleitgrün:</p> <p>u. Bei der Bestandslinde am Treppenabgang (Ost) zum Tunnel –sofern dieser bestehen bleiben sollte- kann der Plattenbelag aufgrund der Baumwurzeln nicht direkt an den Stammfuß herangeführt und muss in Glensanda hergestellt werden.</p> <p>v. Vor dem Neubau Wandsbeker Allee / Kattunbleiche ist ein Baumstandort zu planen. (Anlage 9-Straßenbegleitgrün).</p>	<p>- Siehe Stellungnahme 12.e.</p> <p>- Allgemein ist eine Erhöhung der Nebenflächen geplant.</p> <p>- Wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---



13	ADFC Hamburg (Bezirk Wandsbek)	30.05.2016	<p>Die Radverkehrsführung soll am Knoten Walddörfer Straße / Wandsbeker Allee / Nordschleswiger Straße überarbeitet werden.</p> <p><u>Blatt 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none">a. Rückbau des Freien Rechtsabbiegers ist erwünscht.b. Radfahrer von Ost nach West: Fahrspur des Radfahrers unklar. Die „Einfahrschleuse“, zur Wartetasche für den indirekten Linksabbieger, sollte entfallen. Das Ende der Einfädelspur ist zu kurz und sollte mehr in die Fahrbahn geführt werden.c. Nord-Westseite: Aufstelltasche für indirekten Linksabbieger wirkt zu klein. Die Radfahrstreifen und MIV-Haltelinien sollten einen größeren Abstand zu einander haben.d. Nord-Ostseite: Aufstelltasche für indirekten Linksabbieger wirkt zu klein und liegt im Bereich des Gehwegs. Die so abbiegenden sollen nach der zweiten Querung diesen Schutzstreifen-Schlenker fahren?e. Südseite: Die Furt-Markierung über die Wandsbeker Allee für die indirekt Linksabbiegenden (ursprünglich aus Nordschleswiger Straße kommend) ist missverständlich. Sie könnten mit einem Geradeausstreifen für Radfahrer aus Walddörferstraße (West) verwechselt werden. Um deren Fahrlinie zu verdeutlichen, könnte der Schutzstreifenbeginn in der Walddörferstraße (Ost) y-förmig beginnen.f. Allgemein zu den indirekten Linksabbieger: Die Fahrbahnmarkierung ist nicht übersichtlich und kaum intuitiv nutzbar. Bitte um Prüfung, ob die Aufstelltaschen für indirekt nach links Abbiegende vor die Geradeausspur der jeweiligen Querrichtung markiert werden können. So würde es z. B. Fuhsbüttler Straße / Hellbrookstraße gemacht. Dies bringt den Radfahrer in Sichtfeld der Autofahrer und erlaubt es, Furten zu markieren, die sowohl für Geradeausfahrer als auch für indirekt Abbiegende Sinn ergeben.g. Süd-Ostseite: Der kurze Schutzstreifen am südlichen Fahrbahnrand sollte min. 1,5 m breit sein und der danebenliegende Fahrstreifen entsprechend schmaler.	<ul style="list-style-type: none">- Wird zur Kenntnis genommen.- Wird berücksichtigt. - Wird übernommen. - Der Radfahrer wird fürs Linksabbiegen in die Aufstelltasche vor dem Bord geführt. - Der Schutzstreifen wurde aufgehoben. Der Radfahrer wird im Mischverkehr geführt. - Die Radverkehrsführung wurde am Knoten angepasst. Siehe Erläuterungsbericht. - s.o.
----	--------------------------------	------------	--	---



		<p>Auto- und Radfahrer müssen und werden sich hier arrangieren. Bei lediglich Mindestmaß von 1,25 ist das aber schwieriger als bei 1,5 m. Dieser Schutzstreifen sollte entweder bis zur Planungsgrenze geführt werden oder die Planung sollte mit den weiteren Planungen zur Walddörferstraße (als bezirklicher Veloroute) abgestimmt werden.</p> <p>h. Ost-Seite: Wir würden es begrüßen, wenn von den 3,25 m breiten Geradeaus-KFZ-Fahrstreifen (Richtung West) ca. 20 cm Breite dem Geradeaus-Radfahrstreifen zugeschlagen werden. Grund hierfür: Hinter dem Knoten verjüngt sich die KFZ-Fahrspur ohnehin auf 3,0 m. Ein breiterer Radfahrstreifen könnte den Abstand zum KFZ vergrößern.</p> <p>i. Ableitung auf Westseite (südliches Ende): Die Führung ist grundsätzlich gut und bewährt. Allerdings sollte die linke Begrenzung bis zu dem Punkt mit durchgezogenem Breitstrich erfolgen, an dem sich der Radfahrer geradeaus und nach rechts trennt. Andernfalls werden nach rechts abbiegende KFZ-Fahrer sich auch bei einer Warteschlange vor der Ampel nach rechts orientieren und den Radstreifen blockieren. Ein weiteres Piktogramm wäre hilfreich.</p> <p><u>Blatt 2-4:</u></p> <p>j. Der Radweg weist heute Schäden durch Baumwurzeln auf. Ein erneuter Hochbauradweg ist erfahrungsgemäß bereits nach fünf Jahren in einem deutlich schlechteren Zustand als die parallel verlaufende Fahrbahn und wird trotzdem über Jahre nicht gepflegt. Weitere Nachteile sind die mangelhafte Reinigung und Schneeräumung. Insbesondere sind jedoch die Radfahrer in den Nebenflächen nicht so gut im Blick der Autofahrer, was die Konfliktgefahr am Knoten erhöht und den Sicherheitseffekt reduziert, den man eigentlich durch „Safety by numbers“ (d.h. viele sichtbare Radfahrer erhöhen die Aufmerksamkeit für Radfahrer beim Autofahrer) erreichen könnte. Daher ist auch im Streckenabschnitt ein Radfahrstreifen gewünscht.</p>	<p>- Der geplante Radfahrstreife in der Walddörfer Straße ist aufgehoben.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Ein Radfahrstreifen über die gesamte Strecke müsste auf Kosten der Bäume hergestellt werden. Da die Wandsbeker Allee den Allee-Charakter weiterhin aufweisen soll, soll auch weiterhin ein Radweg geplant sein.</p>
--	--	---	--



			<p>Blatt 4:</p> <p>k. Positive Zustimmung für den zusätzlichen Fußgänger- und Radfahrersignal.</p> <p>l. Auf eine gute Ampelschaltung ist zu achten, dafür kommen verschiedene Varianten in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Sofortgrün(bis zu ca. 8 s nach einer Grünanforderung sollte das Signal kommen) o Automatische Grünschaltung im Zusammenhang mit den Schaltungen Kattunbleiche und Walddörferstraße o Grünanforderungsmöglichkeit bereits z.B. 20 m vor der LSA im Verlauf des Wandsewanderwegs (beidseitig) <p>m. Für Radfahrer aus Richtung Wandsbek sollte es zum Linksabbiegen an der Kattunbleiche eine Aufstelltasche geben. Die Fahrt zur nördlichen Furt, Überquerung an der Ampel, unregelmäßige Einfahrt in den dann Ost-Seite bereits fließenden Verkehr ist viel weniger sicher.</p> <p>n. Es fehlt eine Aussage zum ruhenden Verkehr. Es sollten mehr Fahrradlehnbügel geplant werden.</p>	<p>- Die LSA-Planung in Abstimmung mit der VD 52.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p>
14	Behörde für Kultur		k.A.	-
15	Bezirks-Seniorenbeirat		k.A.	-
16	Verein Barrierefrei Leben e.V.		<p>a. Bei insges. 53 Stellplätzen sollten 2 Behindertenparkplätze vorgesehen werden</p> <p>b. Im Bereich folgender Gehwegüberfahrten ist lt. Planzeichen als Oberflächenmaterial Großpflaster vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Walddörfer Straße, Höhe Hausnummer 63 - Einmündung Wandsbeker Allee/Kirchhofstraße - Einmündung Wandsbeker Allee/Lengerckestieg <p>c. Die Verwendung von Großpflaster ist für mobilitätsbehinderte Menschen sehr ungünstig, da diese auf ebene und kleinfugige Bodenbeläge angewiesen sind.</p>	<p>- Aufgrund der erforderlichen Breiten und der Erreichbarkeit der Behindertenparkplätze konnte im Planungsbiet ein Standort berücksichtigt werden.</p> <p>Alle geplanten Überfahrten werden mit Wabensteinen hergestellt. Im techn. Lageplan ist dies nicht zu erkennen.</p>



17	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.		k.A.	-
18	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburger e.V.		k.A.	-
19	HVV		k.A.	-
20	HHA AG	20.05.2016	<p>a. In den Planungen werden die beiden Richtungshaltestellen "Wandsbeker Allee" weiterhin als Busbuchten ausgebildet. Als Standardlösung für Haltestellen werden nach der PLAST jedoch Haltestellen am Fahrbahnrand empfohlen. Aufgrund einiger Vorteile von Haltestellen am Fahrbahnrand, soll geprüft werden, ob das Einrichten von Haltestellen am Fahrbahnrand in der Wandsbeker Allee möglich ist.</p> <p><u>LP Blatt 1:</u></p> <p>b. Die Haltestellenmasten (VZ224) sind in beiden Fahrtrichtungen zusammen mit den Einstiegsfeldern, Aufgangstreifen und Fahrgastunterständen so in Fahrtrichtung nach vorn zu verschieben, dass sich der Haltestellenmast am Anfangspunkt der Nutzlänge der Haltestelle befindet. Der Haltestellenmast ist maßgebend für die Halteposition des Busses.</p> <p>c. Das Sonderbord sollte optimalerweise über die gesamte Nutzlänge der Haltestelle hergestellt werden.</p>	<p>- Aufgrund der hohen Verkehrsstärke und dem starkem Rückstau in den Hauptverkehrszeiten ist hier keine Bushaltestelle am Fahrbahnrand realisierbar.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p>
21	HHA Fachbereich Ingenieurbauwerke BIB 14		k.A.	-
22	PK 37		siehe Zeile 2	siehe Zeile 2
23	VHH - Betriebshof Bergedorf	26.04.2016	Wir betreiben dort keinen Linienverkehr, sind somit nicht betroffen.	-
24	Werbeträger JC Decaux Deutschland	20.05.2016	<p>a. FGU12022_1, Hst. Wandsbeker Alle, Fahrtrichtung Strassburger Straße</p> <p>Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind JCDecaux grundsätzlich einverstanden, es sind aber folgende Dinge zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die FGU sollte näher am Abfahrtsbereich stehen. • Folgende Abstandmaße sind zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU/Bordsteinkante ca. 1,50 m • Die FGU mit Werbeträger 4000x1550 und einer 0,8 m Seitenscheibe einplanen. 	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.



			<p>b. <u>FGU12546, Hst. Wandsbeker Alle, Fahrtrichtung Wandsbeker Chaussee</u></p> <p>Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind JCDecaux grundsätzlich einverstanden, es sind aber folgende Dinge zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die FGU sollte näher am Abfahrtsbereich stehen. • Folgende Abstandmaße sind zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> - FGU/H-Mast 1,50 m - FGU Rückwand/Bordsteinkante ca. 2,75 m • Die FGU mit Werbeträger 4000x1550 und einer 2x0,8 m Seitenscheibe einplanen. • Zwischen FGU-Rückwand und dem angrenzenden Zaun (Friedhof) 50 cm Abstand für Servicearbeiten einplanen. <p>c. <u>SIA zu FGU12052</u></p> <p>- Mit der SIA Versetzung sind JCDecaux einverstanden.</p> <p>d. Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation				
25	BWVI - R/V		k.A.	-
26	BWVI - VE 2		k.A.	-
27	BWVI – VE 3		k.A.	-
28	BWVI - VI 2	20.05.2016	<p>a. Die im Bereich B B-Planentwurfs Wandsbek 79 geforderte Aufweitung von 1.50 m ist behördlich abgestimmt (AKI) und kann in die Straßenbegrenzungslinie mit aufgenommen werden. Der Bebauungsplanentwurf Wandsbek 79 und die parallele Flächennutzungsplan-Änderung F 02/13 werden in der Zeit vom 18. April bis einschließlich 19. Mai 2016 öffentlich ausgelegt. Es ist vorgesehen den B-Plan bis zur Umsetzung der Baumaßnahme fertig zu stellen.</p> <p>Auszug aus Begründungstext zum B-Planentwurf Wandsbek 79</p> <p>5.2 Straßenverkehrsflächen</p> <p>Das Plangebiet wird über die Lengerckestraße, die Kirchhofstraße und den Lengerckestieg verkehrlich erschlossen, wo-</p>	- Wird übernommen.



		<p>bei die Anbindungen der Kirchhofstraße und des Lengerckestiegs an die Wandsbeker Allee (Ring 2) bereits im Bestand ausschließlich als Ausfahrten fungieren. Die Straßenverkehrsflächen der Wandsbeker Allee wird um 1,50 m zu Lasten der Parkanlage/öffentlichen Grünfläche erweitert, damit Gehweg und Radweg künftig so hergestellt werden können, dass sie den heutigen Anforderungen entsprechen und ausreichend Abstand von den vorhandenen Straßenbäumen gehalten werden kann.</p> <p>a. Unter Ziffer 1.2 ist folgender Text aufgeführt: „Die Asphaltfahrbahn ist geprägt von Einsackungen, Netzzissen, Zergliederungen durch Aufgrabungen sowie Aus- und Abbrüchen.“ Bitte Fachbegriffe verwenden und den Erläuterungsbericht noch einmal kritisch durchsehen.</p> <p>b. Unter Ziffer 4.4 wird eine Regenwasserbehandlungsanlage aufgeführt, unter Ziffer 5.1.9 Entwässerung wird diese Anlage nicht mehr erwähnt. Ist die Anlage erforderlich und wird diese im Zusammenhang mit der Maßnahme hergestellt? Wer trägt die Kosten?</p> <p>c. Unter Ziffer 6.2 Wirtschaftlichkeit steht folgender Satz: „Es wurde geprüft, ob durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen, welche teilweise durchgeführt wurden, kostengünstige Alternativen bestehen. Diese Alternativen brachten jedoch nicht den gewünschten Erfolg.“ Was soll dieser Satz aussagen?</p> <p>d. Die grob geschätzten Baukosten werden mit 2.500.000,-€ (Brutto) angeben. Bitte überprüfen, ob diese Summe vor dem Hintergrund einer Grundinstandsetzung und der Entwässerung noch aktuell ist.</p> <p>e. Die Walddorferstraße ist keine Hauptverkehrsstraße. Bitte um Begründung warum hier welche Arbeiten im Zusammenhang mit der Grundinstandsetzung der Wandsbeker Chaussee durchgeführt werden sollen.</p> <p>f. Unter Ziffer 5.1.3 gehen wir davon aus, dass die im Zuge der Maßnahme betroffenen Bushaltestellen bar-</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>- Unter 4.4 werden die möglichen Varianten erläutert. Unter 5.1.9 jedoch die geplante Variante, daher werden die Regenwasserbehandlungsanlagen nicht erwähnt.</p> <p>- Wird überarbeitet.</p> <p>- Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.</p> <p>- Die GI wird nur in der Wandsbeker Allee ausgeführt. In der Walddorferstraße wird vor allem die Radverkehrsführung bis zum Knoten angepasst, sodass hier eine Deckensanierung vorgesehen ist.</p> <p>- Die Annahme ist richtig.</p>
--	--	---	--



			<p>rirefrei hergestellt werden.</p> <p>g. Unter Ziffer 6.3 bitte folgenden Text übernehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen.• Die investiven Mittel stehen im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßen und Wege und die konsumtiven Mittel in der Produktgruppe 269.02 zur Verfügung.• PSP investiv:(siehe PiB oder Datenpool)• Ortsprodukt: 1-269.02.01.004.001 – 214 Durchführung investiver Baumaßnahmen• Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen, Arbeitspaket Erhaltungsmanagement Straßen Hamburg. <p>h. Im Knotenbereich Wandsbeker Allee/ Walddörfer Straße sind die geplanten Markierungen zu überarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dickstrich 3/3 m außerhalb des inneren Knotenbereiches einplanen.• Unplausible Darstellung eines Radwegfurtansatzes im inneren Knotenbereich bearbeiten.• Die Linienführung Wandsbeker Allee (Nord) zwischen den beiden zuführenden Geradeausfahrstreifen muss dringend verbessert werden.• An der Nordschleswiger Straße erscheint der Radfahrstreifen auf Höhe der Busbucht einschließlich Wasserlauf und Markierung mit 1,60 m. Die Breite sollte mindestens 1,60 exkl. Markierung und Wasserlauf betragen. <p>i. Die (weiterhin) vorgesehene Radverkehrsführung auf baulichen Radwegen im Streckenbereich der Wandsbeker Allee erscheint grundsätzlich angemessen. Es ist bautechnisch zu gewährleisten, dass die erneuerten Radwege durch Baumwurzeleinfluss nicht erneut beschädigt werden.</p> <p>j. Am Knoten Wandsbeker Allee / Walddörferstraße</p>	<p>- Die Änderungen und Ergänzungen werden in den Erläuterungsbericht eingearbeitet.</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Wird berücksichtigt</p> <p>- Wird berücksichtigt.</p> <p>- Es erfolgt eine Erhöhung der Nebenflächen.</p> <p>- Wurde berücksichtigt.</p>
--	--	--	---	--



			<p>sollte die nördliche Radverkehrsfurt näher an den Knoten herangerückt werden, damit der Radverkehr geradlinig den Knoten passieren und ohne Versatz in die Walddörfer Straße (West) einfahren kann.</p> <p>k. Am Knoten Wandsbeker Allee / Walddörferstraße sollten die Aufstellflächen für indirekt links abbiegenden Radverkehr in den drei relevanten Knotenecken einheitlich in der Fahrlinie des querenden Radverkehrs positioniert, gestaltet und markiert werden. Ein Auffahren auf die Nebenflächen ist nicht sinnvoll, auch wenn dies im Vorfeld der Planung so besprochen wurde – die gewählte Darstellung ist nicht regelwerkskonform. Es gibt in Hamburg bereits Beispiele für eine stringendere Planung des indirekt links abbiegenden Radverkehrs (z. B. Bereich Mühlendamm / Güntherstraße). Das Schild „Radfahrer so einordnen“ wird schon seit Jahren nicht mehr angewendet, da die Funktionsweise der Aufstellflächen mittlerweile bekannt ist. Es ist zudem falsch: Fußgängersignale gelten nicht für den Radverkehr, allenfalls dienen diese zur Orientierung.</p> <p>l. In den Lageplänen sollten die Straßennamen aller Straßen eingetragen werden.</p> <p>m. Etwa mittig zwischen Kattunbleiche und Lengerckestieg quert die Freizeitroute 3 (Wandse-Route). Dies ist im Lageplan leider nicht erkennbar. An dieser Stelle gibt es bislang nur eine unkomfortable Unterführung mit Treppen. Die geplante ebenerdige Quermöglichkeit per Lichtsignalanlage sollte im direkten Bezug zur Freizeitroute positioniert werden. Leider sind die Anschlusswege im Lageplan nicht verzeichnet. Zudem fehlen die Haltlinien für den Kfz-Verkehr. Die Breite der Radverkehrsfurt muss für Zweirichtungsverkehr ausgelegt werden (3,00 m).</p> <p>n. Am Knoten Kattunbleiche / Wandsbeker Allee ist gem. Plan die Beibehaltung der Radverkehrsfurten in Ost-West-Richtung in bisheriger Lage vorgesehen. Hierbei landet der Radverkehr automatisch auf den Gehwegen der Kattunbleiche. Diese Gestaltung entspricht nicht den aktuellen Anforderungen und wird</p>	<p>- Wurde berücksichtigt.</p> <p>- s.o.</p> <p>- Wird überarbeitet.</p> <p>- Wurde geprüft und sich gegen die „Berliner Lösung“ entschieden, da keine Vorteile zu der jetzigen Radführung zu sehen sind.</p>
--	--	--	--	---



			<p>daher abgelehnt. Eine zeitgemäße Radverkehrsführung beinhaltet eine „Berliner Lösung“ (auch zur Vermeidung von Konflikten mit wartendem Fußverkehr!) sowie die direkte Einleitung des (indirekt) links abbiegenden Radverkehrs in die Fahrbahn (Mischverkehr) der Kattunbleiche. Ggf. noch vorhandene Radwegstücke in der Kattunbleiche sollten aufgehoben und zurückgebaut werden.</p> <p>o. Je nach Erfordernis sollte die Anzahl der Fahrradbügel erhöht werden.</p>	- Wird berücksichtigt
29	BWVI - VM1 (Radverkehr)		k.A.	-
30	BWVI - VM1 (ÖPNV)		k.A.	-
31	BWVI – VM 3		k.A.	-
32	BWVI – VR1		k.A.	-
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer				
33	GF-PB (Projekt Busbeschleunigung)		k.A.	-
34	F 1		k.A.	-
35	LA / BK (KOST)		k.A.	-
36	S1 – Herr Haldenwanger		k.A.	-
37	S 3		k.A.	-
38	S 4 - LSA	11.05.2016	<p>Im Erläuterungsbericht sollte ergänzt werden:</p> <p>a. Die LSA-gesteuerten Knoten 132, 1380 und die zukünftige FLSA Wandsbeker Allee/ Wandsewanderweg befinden sich im Gebiet einer Hamburger Adaptiven Netzsteuerung (HANS). Sie werden verkehrabhängig gesteuert und sind zusätzlich mit einer Busbeschleunigung ausgestattet. Die jeweils nördliche und südliche Furt der LSA 132 und 1380 sind mit einer Blindensignalisierung ausgestattet.</p> <p>b. Bezüglich der Leistungsfähigkeit sieht S1 keine Einschränkungen, da sich die Fahrspurgeometrien an den LSA 132 und 1380 nicht ändern. Es wäre empfehlenswert, die Linksabbiegespur von der Nord-schleswiger Straße in die Waldörter Straße zu verlängern, da diese bereits heute in der Abendspitze regelmäßig überstaut ist und dem Geradeausverkehr in Richtung Wandsbek-Markt nur noch eine Fahrspur zur Verfügung steht. Dafür könnte die Rechtsabbie-</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>- Dem Hinweis wird nicht gefolgt, da bei Verlängerung bzw. Anpassung des Linksabbiegers Bäume gefährdet sind.</p>



			<p>gespur von der Nordschleswiger Straße in den Eulenkamp verkürzt werden.</p> <p>c. Diese Aufschaltung ist auch in der zu erstellenden verkehrstechnischen Unterlage zu berücksichtigen. In Abstimmung mit S1 Herrn Olaf Koch ist die Leistungsbeschreibung und die Beauftragung eines Ingenieurbüros abzustimmen. Die Umsetzung einer solchen verkehrsabhängigen Steuerung ist sehr aufwendig und zeitintensiv. Für die Umsetzung der Planung ist unbedingt ein entsprechender Vorlauf von ca. 5 Wochen nach Beauftragung des Ingenieurbüros zu berücksichtigen.</p>	<p>- Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
39	S 4 – ÖB	20.05.2016	<p>Es sind folgende Arbeiten an der öffentlichen Beleuchtung auszuführen:</p> <p>a. Umsetzen/erneuern von 9 Stück AM 9,5m inkl. Landfeldleuchte</p> <p>b. Umsetzen/erneuern von 2 Stück AM 12 m inkl. Kofferleuchten</p> <p>Weitere ÖB-Lichtpunkte sind von der Maßnahme nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenhöheniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden. In diesem Fall muss rechtzeitig Benachrichtigt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
40	G1 (Gewässer)	27.04.2016	<p>Stimmt im Grundsatz dem angedachten Lösungsvorschlag zu, bittet jedoch folgende textliche Ergänzungen zu berücksichtigen.</p> <p>a. Seite 10 (EZG Nord), letzter Satz: Hier muss es S-Siel heißen, nicht M-Siel (EZG Mitte), erster Satz ändern: Das im Nordabschnitt östlich verlaufende R-Siel schließt südlich des Lengerckestiegs an das westlich verlaufende R-Siel an. Zudem entwässern die westlichen Trummen an das R-Siel, gelegen in den westlichen Nebenflächen.</p> <p>b. Seite 16 4.4. Entwässerung nach dem ersten Absatz bitte ergänzen: mögliche Varianten</p> <p>c. Seite 21 Abschnitt Nord: am Schluss ergänzen: Die östlich der Wandsbeker Allee gelegenen Grundstücke schließen weiterhin an das vorhandene R-Siel (DN 400-DN 600)</p>	<p>Wird übernommen.</p>



			<p>in der östlichen Nebenfläche an und entwässern auch weiterhin in das Gewässer „Wandse“. Vor Einleitung sollte eine Drosselung vorgesehen werden, wobei der vorhandene Durchmesser des R-Siels (DN 600) als Speicherraum genutzt werden kann.</p> <p>d. Abschnitt Mitte: erster Absatz: In diesem Abschnitt wird ein neues M-Siel hergestellt, welches an das bestehende M-Siel im Lengerckestieg angeschlossen wird.</p> <p>e. Dritter Absatz: Gemäß Sielkataster existieren am M-Siel zwei Hausanschlüsse (kommend vom Betriebs-hof der Hamburger Hochbahn AG). Stellt sich bei der Überprüfung heraus, dass jene Anschlüsse nicht mehr im Betrieb sind, kann anstatt des (neuen) M-Siels eine Umwidmung zur SEA-Leitung vorgenommen werden.</p> <p>f. Abschnitt Süd: erster Absatz, zweiter Satz: Die vorhandenen west- und östlichen Trummen</p> <p>g. Zweiter Absatz, zweiter Satz (Seite 22, oben): Zwei Trummen, die momentan an das R-Siel angeschlossen sind (Bereich zwischen dem Gewässer „Wandse“ und der U-Bahnunterführung), sind an die neue SEA-Leitung entsprechend umzuschließen.</p>	
41	Hamburg Wasser	27.05.2016	<p>Hinsichtlich des zusätzlichen Anschlusses der Straßenflächen an das Mischwassersielsystem bestehen Vorbehalte, da sich durch das vergrößerte Einzugsgebiet eine Erhöhung der potentiellen Mischwasserüberläufe Hamburger Gewässer ergeben.</p> <p>Unter den im Weiteren genannten Rahmenbedingungen können die geplanten Straßenentwässerungsleitungen aber an die Mischwassersiele angeschlossen werden.</p> <p>a. Einzugsgebiet Süd (A=3900m²): Im Bestand entwässert die Straßenfläche über ein Mischwassersiel DN 250 mit Vorflut in das Mischwassersiel Kattunbleiche. In der östlichen Straßenhälfte ist eine Grabenverrohrung mit Vorflut in die Wandse vorhanden. Geplant haben Sie die Herstellung einer SEA als Ersatz für die Grabenverrohrung mit Vorflut in das MW-</p>	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.



			<p>Siel Kattunbleiche.</p> <p>Grundsätzlich würde die HSE die Variante mit nur einer Leitung in dieser Fläche bevorzugen. Das vorhandene M- Siel muss laut dem Konzept vom Ing.-Büro Neumann vergrößert werden. Die Straßen-trummen auf den beiden Straßenseiten könnten an das neue M- Siel angeschlossen werden, eine weitere SEA- Leitung wäre dann nicht erforderlich.</p> <p>Durch den Anschluss zusätzlicher Flächen am MW- Siel erhöhen sich die potentiellen Überlaufmengen bei Starkregen. Um den Anschluss der Straßenfläche zu kompensieren, ist im Rahmen der Maßnahme das Oberflächenwasser von zwei Grundstücken (Wand- boker Allee 53-55, Flurstück 3729 sowie Grundstück Olympia Stützpunkt Judo, Flurstücke 3830; 3833) di- rekt an die Wandse anzuschließen. Alternativ müsste sonst eine SEA-Leitung (u. einer dezentralen RW- Behandlung) mit Vorflut in die Wandse hergestellt werden.</p> <p>b. Für die Einzugsgebiete Nord und Mitte ist keine dire- kte Flächenkompensation möglich. Daraus resultiert ein Einfluss auf die Mischwasserüberläufe in den Kuhmühlenteich im Bezirksamtsbereich Hamburg Nord. Mit der Wasserwirtschaft des Bezirksamtes hat es hierzu eine Vorabstimmung gegeben, die geringfü- gige Erhöhung der rechnerischen Überläufe kann wasserwirtschaftlich voraussichtlich toleriert werden. Die schriftliche Bestätigung hierzu steht aber noch aus. Vorbehaltlich dieser Bestätigung nachfolgende Stellungnahme:</p> <p>c. Einzugsgebiet Nord (A=9000m²):</p> <p>In der Walddörfer Straße muss eine MW- Sielhaltung DN 250 auf der Länge von 25 m auf die Nenngröße DN 400 vergrößert werden.</p> <p>Das westliche gelegene Regenwassersiel DN 250- DN 300 wird aufgehoben (Anschlüsse privater Grund- stücke sind hier nicht vorhanden) und durch eine neue Straßenentwässerungsleitung (mit 150 l/s) mit Vorflut an das Mischwassersiel Lengerckestieg er- setzt. Alle Trummen sind an diese SEA-Leitung anzu-</p>	
--	--	--	---	--



			<p>schließen. Der Anschlusspunkt der SEA an das MW-Siel ist mit der HSE noch abzustimmen.</p> <p>Das Regenwassersiel auf der östlichen Straßenseite bleibt zur Grundstücksentwässerung bestehen.</p> <p>d. Einzugsgebiet Mitte (A=3400m²):</p> <p>In diesem Bereich sind ein Mischwassersiel auf der Ostseite der Straße und ein Regenwassersiel auf der Westseite der Straße vorhanden.</p> <p>Das Regenwassersiel muss erhalten bleiben. Die Straßenentwässerung sollte künftig über eine neue Straßenentwässerungsleitung (mit 50 l/s) mit Vorflut an das Mischwassersiel Lengerckestieg erfolgen.</p> <p>Das Mischwassersiel Wandsbeker Alle kann in diesem Abschnitt im Zuge der Maßnahme aufgehoben werden.</p> <p><i>Nachrichtlich:</i></p> <p>Zur mittelfristigen Flächenkompensation ist in diesem Bereich die Oberflächenentwässerung der Grundstücke direkt an die Wandse anzuschließen (z. Bsp. bei der baulichen Umsetzung des Bebauungsplanes Wandsbek 97)</p>	
--	--	--	---	--