

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Schlussverschickung der Verkehrsplanung der Maßnahme

**6-/8-streifige Erweiterung der A 7  
Umgestaltung AS HH-Othmarschen**

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) und den Lageplänen (Anlage 2) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen. Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung der Verkehrsplanung erfolgte von der BIS/VD52 mit dem Schreiben vom 28.09.2018. Die vorliegende Planung wird hiermit

**schlussverschickt.**

Die Finanzierung der Baukosten erfolgt im Zusammenhang mit der 6-/8-streifigen Erweiterung der A 7 zwischen AS HH-Othmarschen und der Landesgrenze SH.

Für Planung, Entwurf und Bauausführung ist die DEGES - Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH verantwortlich. Der Straßenbaulastträger, vertreten durch den LSBG, ist an der Maßnahme beteiligt.

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für 2025 geplant.

gez. ■■■■■ Nocken

Baumaßnahme: A7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Umgestaltung AS HH-Othmarschen

## ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR SCHLUSSVERSCHICKUNG

### INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>2</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation...	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	2
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage</b> .....	<b>3</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	3
3.2	Rahmenbedingungen .....	5
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b> .....	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung</b> .....	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme</b> .....	<b>13</b>
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	13
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	13
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	13
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	13
7.5	Anlagevermögen.....	13
<b>8</b>	<b>Sonstiges</b> .....	<b>14</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Anschlussstelle (AS) HH-Othmarschen, mit den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten Behringstraße/AS HH-Othmarschen Ost und Walderseestraße/AS HH-Othmarschen West, befindet sich im Bezirk Altona, im Stadtteil Othmarschen. Sie wird horizontal durch die Hauptverkehrsstraßen Walderseestraße und Behringstraße gequert und schließt die A 7, als erste AS nördlich des Elbtunnels, an das nachgeordnete Netz der Freien- und Hansestadt Hamburg an.

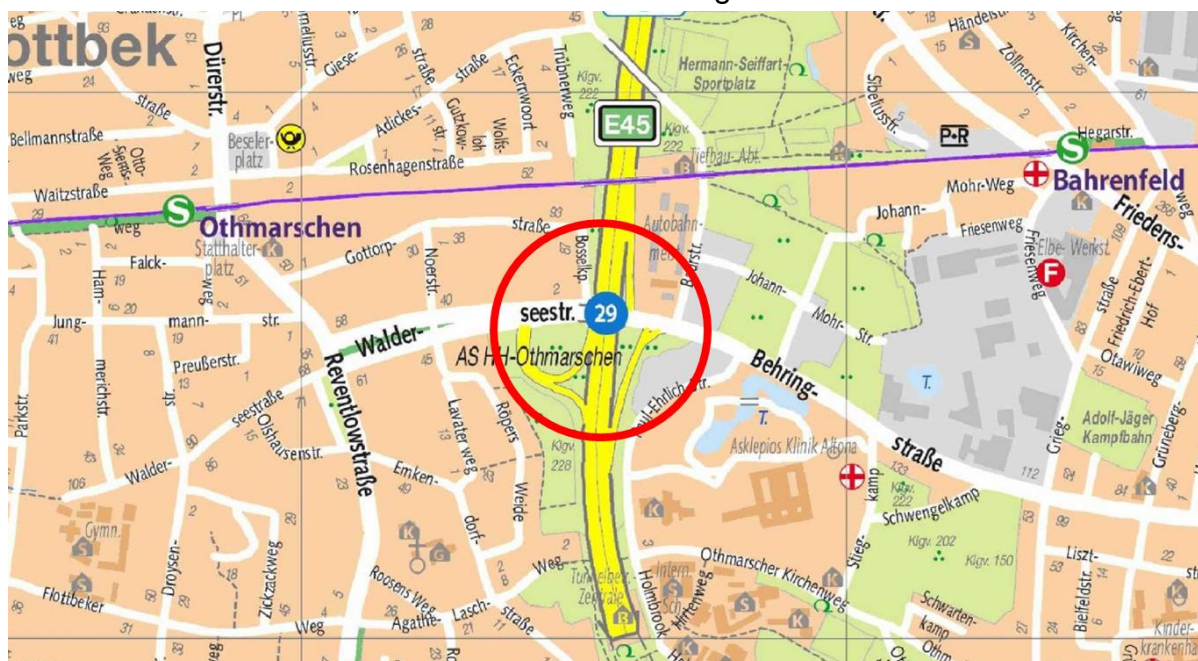


Abbildung 1: Übersichtskarte (Quelle: Stadtkarte von Hamburg, B 20 000, Hamburg 2014)

### 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Im Bauabschnitt Altona wird die A 7 zwischen der AS HH-Othmarschen bis südlich der AS HH-Volkspark von derzeit 6 Fahrstreifen auf 8 Fahrstreifen erweitert und aus Immissionsgründen teilweise eingehaust. Auf der Tunneldecke soll unter anderem eine übergeordnete Nord-Süd Radverkehrsverbindung entstehen, welche an der AS an das umliegende Netz bzw. an die weiterführenden Radverkehrsverbindungen, angeschlossen werden sollen. Die Querung dieser Radverkehrsverbindung über die AS, die gesicherte Führung der Fußgänger und Radfahrer im Bereich der AS sowie der Anschluss an das fertiggestellte Tunnelbauwerk sollen in der Planung besonders berücksichtigt werden.

### 1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Planung, Entwurf und Bauführung erfolgen durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Der Straßenbaulastträger, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), ist an der Maßnahme beteiligt.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Planung erfolgt innerhalb der Straßenbegrenzungslinie.

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Beschreibung des Bestandes

#### Kraftfahrzeugverkehr

Die Behringstraße/Walderseestraße verfügt über zwei 7,00 m breite zweistreifige Fahrbahnen, welche durch eine Mittelinsel mit einer Breite von ca. 2,00 m getrennt ist. Zwischen den Anschlussrampen wird der Querschnitt durch jeweils zwei 7,00 m breiten Abbiegefahrstreifen ergänzt. An dem westlichen und östlichen Knotenpunkt schließt jeweils eine Zu- und Abfahrtsrampe der A 7 an. Die Abfahrtsrampe 7.1 am westlichen Knotenpunkt fächert sich von einem zweistreifigen Querschnitt auf einen doppelten Linksabbieger und einen Rechtsabbiegefahrstreifen auf. Am östlichen Knotenpunkt teilt sich die Abfahrtsrampe 7.3 auf jeweils einen doppelten Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen auf. Die Zufahrtsrampe in Richtung Norden (Rampe 7.4) und Süden (Rampe 7.2) ist jeweils zweistreifig ausgebildet. Beide Knotenpunkte der AS sind lichtsignalgesteuert. Die Höchstgeschwindigkeit im Streckenverlauf der Behring- und Walderseestraße beträgt 50 km/h.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

Der Planungsbereich wird von der MetroBus-Linie 1, von den Stadtbus-Linien 150 und 250 sowie von den Nachtbus-Linien 601 und 611 befahren. Die MetroBus-Linie 1 verkehrt zwischen Rissen und dem Bahnhof Altona und quert die AS in Ost-West-Richtung. Die Stadtbus-Linie 150 verkehrt zwischen dem Bahnhof Altona und dem AIRBUS-Werk Finkenwerder. Die Stadtbuslinie 250 verknüpft die Endhaltestellen Fischbeker Heideweg und den Bahnhof Altona. Beide Stadtbus-Linien befahren den Elbtunnel, biegen demnach am östlichen Knotenpunkt von der A7 in Richtung Zentrum ab bzw. treten am westlichen Knotenpunkt als Linksabbieger in Richtung A7 Süd auf. Die Nachtbus-Linie 601 verkehrt auf der Strecke der MetroBus-Linie 1 und die Nachtbus-Linie 611 verkehrt auf der Strecke der Stadtbus-Linien 150 und 250. Zugehörige Haltestellen der aufgeführten Buslinien befinden sich nicht im Bereich der Planung. Des Weiteren bestehen keine Bussonderfahrstreifen. Alle Buslinien fahren im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

#### Fuß- und Radverkehr

Auf der Südseite der Walderseestraße/Behringstraße ist heute ein ca. 1,50 m breiter Radweg mit einem ca. 3,00 m breiten Gehweg vorhanden. Dieser knickt hinter dem Brückenbauwerk Behringstraße Richtung Süden ab und wird planfrei unter der Abfahrtsrampe der A 7 von Süden (Rampe 7.3) geführt. Hinter der Rampe wird der Geh- und Radweg wieder plangleich nördlich an die Behringstraße verschwenkt. Auf der Nordseite in Richtung Westen führt bis zu der Auffahrtsrampe der A 7 (Rampe 7.4) ein ca. 1,50 m breiter Radweg und ein ca. 2,00 m breiter Gehweg. Im Be-

reich des Brückenbauwerks weitet sich der Gehweg auf ca. 3,00 m auf. Hinter dem Brückenbauwerk wird der separate Geh- und Radweg zusammengefasst und als gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite ca. 2,00 m – 2,50 m), über einen Bereich von ca. 25,00 m, zwischen zwei Lärmschutzwänden geführt. Im Bosselkamp wird der Fußverkehr auf einem ca. 1,50 m breiten Gehweg und der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen (außerhalb des Planungsbereichs) werden die Fuß- und Radverkehre wieder auf separaten Verkehrsanlagen, parallel zur Walderseestraße, geführt.

### Barrierefreiheit

Bezüglich der Barrierefreiheit sind an den Lichtsignalanlagen der beiden Knotenpunkte der AS keine akustischen Signalgeber und Blindentaster installiert. Taktile Blindenleitsysteme wie Bodenindikatoren sind nicht vorhanden.

### Lichtsignalanlagen, Knotenpunkte

Die Verkehre der AS werden über die Lichtsignalanlagen (LSA) 1290 Walderseestraße/BAB Westrampe und 1291 Behringstraße/BAB Ostrampe geregelt. Am westlichen Knotenpunkt queren die Fußgänger und Radfahrer die Rechtsabbiegefahrstreifen von der Walderseestraße in Richtung A7 Süd und von der A7 Nord Richtung Behringstraße über einen Fußgängerüberweg.

### Verkehrsbelastung

Im Zusammenhang mit der geplanten 6-/8-streifigen Erweiterung der A7 von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH wurden Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2030 erstellt, welche der Planung der AS HH-Othmarschen zugrunde gelegt werden.

#### *Knotenpunkt Walderseestraße/AS West*

- Walderseestraße West: ca. 14.500 Kfz/Tag (4,1 % SV-Anteil)
- A7 Rampe SW: ca. 9.600 Kfz/Tag (3,5 % SV-Anteil)
- Walderseestraße Ost: ca. 16.200 Kfz/Tag (6,0 % SV-Anteil)

#### *Knotenpunkt Behringstraße/AS Ost*

- Behringstraße West: ca. 16.300 Kfz/Tag (3,7 % SV-Anteil)
- A7 Rampe SO: ca. 11.600 Kfz/Tag (6,0 % SV-Anteil)
- Behringstraße Ost: ca. 17.600 Kfz/Tag (5,2 % SV-Anteil)

### Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich befinden sich keine Anlagen des ruhenden Verkehrs.

### Portalfeuerwache

Auf der Fläche der Abfahrtsrampe aus Richtung A 7 Nord bzw. der Zufahrtsrampe in Richtung A 7 Süd, befindet sich die Portalfeuerwache Othmarschen. Die Erschließung der Portalfeuerwache erfolgt westlich des Brückenbauwerks in der Waldersee-straße Ost über eine Grundstückszufahrt. Die Portalfeuerwache übernimmt im Brandfall Einsatzfahrten sowohl für den Elbtunnel als auch für den Tunnel des BA-Altona. Des Weiteren werden von dieser Wache Rettungswageneinsätze für den Bezirk Altona durchgeführt.

### Öffentliche Beleuchtung

Es ist eine Straßenbeleuchtung mit Peitschenmasten und Großmasten vorhanden.

### Straßenbegleitgrün

Die Fahrbahn wird, vor allem im Bereich der Mittelinseln östlich und westlich der AS, als auch in den Nebenflächen, von Baumstreifen gesäumt. Zwischen den Knotenpunkten tritt ausschließlich in den südlichen Nebenflächen Straßenbegleitgrün auf.

### Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe (Trummen) in Regenwasserseiele.

### Versorgungsleitungen

Die im Planungsbereich vorhandenen Leitungen werden mit dem Neubau des Deckels BA-Altona überplant und neu berücksichtigt.

## 3.2 Rahmenbedingungen

### Abhängigkeiten zu weiteren Baumaßnahmen

Die Überplanung der AS HH-Othmarschen steht in unmittelbarer Beziehung zur Realisierung des Ausbaus der A7 durch die DEGES. Diese Maßnahme ist ursächlich für den Ausbau der AS HH-Othmarschen. Des Weiteren erfolgt parallel der Ausbau der nördlich gelegenen AS HH-Bahrenfeld. Diesbezüglich können gegenseitige Abhängigkeiten im Bauablauf entstehen. Weiterhin können sich gegenseitige Einflüsse von Umleitungsverkehren infolge von temporären Sperrungen bei gleichzeitiger Bauausführung einstellen.

Zusätzlich plant der Bezirk eine übergeordnete Radverkehrsverbindung, welche von der Elbe über die AS HH-Othmarschen über den geplanten A7 Deckel führen soll. Für diese Radverkehrsachse wird im Zuge der Planung der AS eine Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer am östlichen Knotenpunkt berücksichtigt.

### Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der im §13a Hamburgischen Wegegesetz benannten Kriterien nach dem Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfungen in Hamburg keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

### Bodengutachten

Ein Boden- und Baugrundgutachten liegt nicht vor.

### Grundwasser

Angaben zum Grundwasser sind Teil des Boden- und Baugrundgutachtens.

### Kampfmittel

Im Planungsbereich sind Bombenblindgängerverdachtsflächen vorhanden. Ein Sondierungskonzept wird im Auftrag der DEGES erstellt. Die Auflagen des Kampfmitteldienstes sind zu beachten.

## 4 Variantenuntersuchung

Aufgrund der Lage und der Funktion der AS HH-Othmarschen, lagen der Planung Zwangspunkte zugrunde. Hauptsächlich fanden im Vorfeld Überlegungen zur Führung und zum Anschluss des Fußgänger- und Radverkehrs (Fg/Rf), von der nördlichen Tunneldecke zur südöstlich anschließenden übergeordneten Radverkehrsverbindung, statt. Im Fokus standen dabei die Querungsvarianten der Fußgänger und Radfahrer über die Behringstraße.

### *Variante 1*

Als Hauptvariante wurde eine Querungsstelle zwischen den Knotenpunkten im Bereich des Brückenbauwerks, in direkter Linie zur übergeordneten Radverkehrsverbindung des Tunnels über die Behringstraße, untersucht. Diese Variante berücksichtigt eine Querung als separate F-LSA in direkter Verlängerung der aus Norden verlaufenden Radverkehrsverbindung der Tunneldecke. Sie befindet sich zwischen den Knotenpunkten der AS HH-Othmarschen, östlich der Ausfahrt der Portalfeuerwache Othmarschen (siehe Abbildung 2).

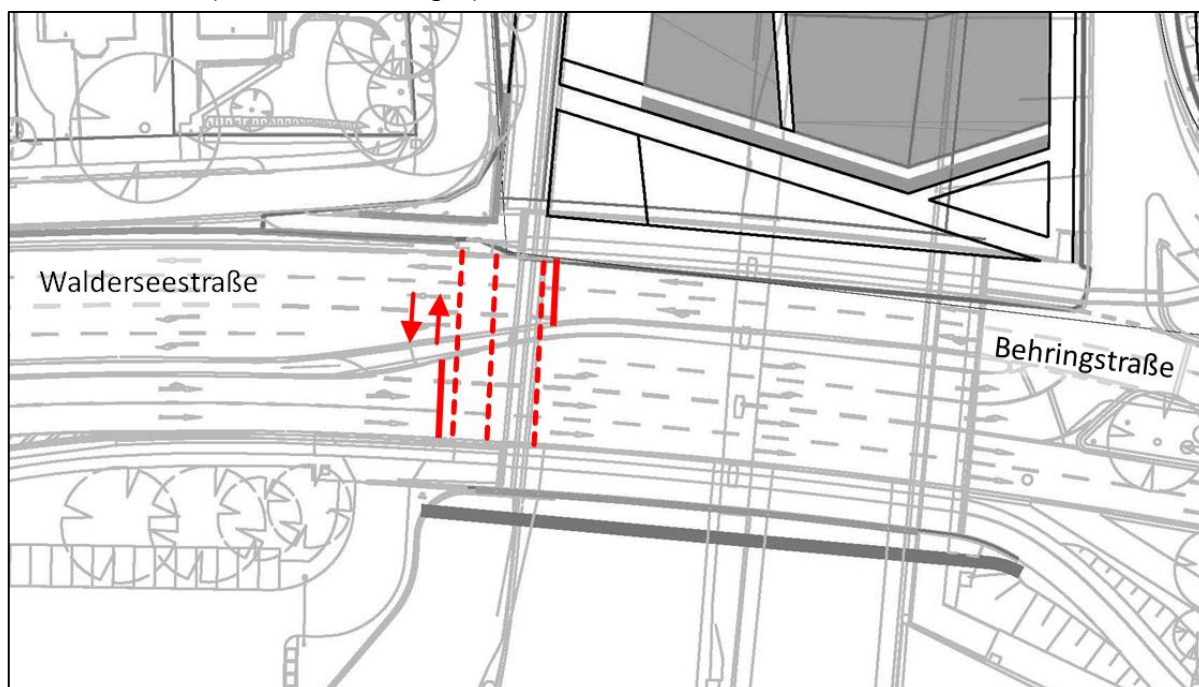


Abbildung 2: Variante 1

### Variante 2

Variante 2 sieht eine Querungsstelle über den östlichen Knotenpunkt vor. Mit Variante 2 wurden zusätzlich drei Untervarianten untersucht, welche sich in der Lage und Zusammensetzung der Querungsstelle unterscheiden.

#### Variante 2.1

Die Variante 2.1 sieht eine Querungsstelle über den östlichen Knotenpunkt der AS vor. Der Fußgänger- und Radverkehr wird dabei mit einer 3,00 m breiten Radfurt (Zweirichtungsfurt), als auch einer 4,00 m breiten Fußgänger-Furt, östlich des doppelten Linksabbiegers Richtung A7 Nord, über die Behringstraße geführt (siehe Abbildung 3).

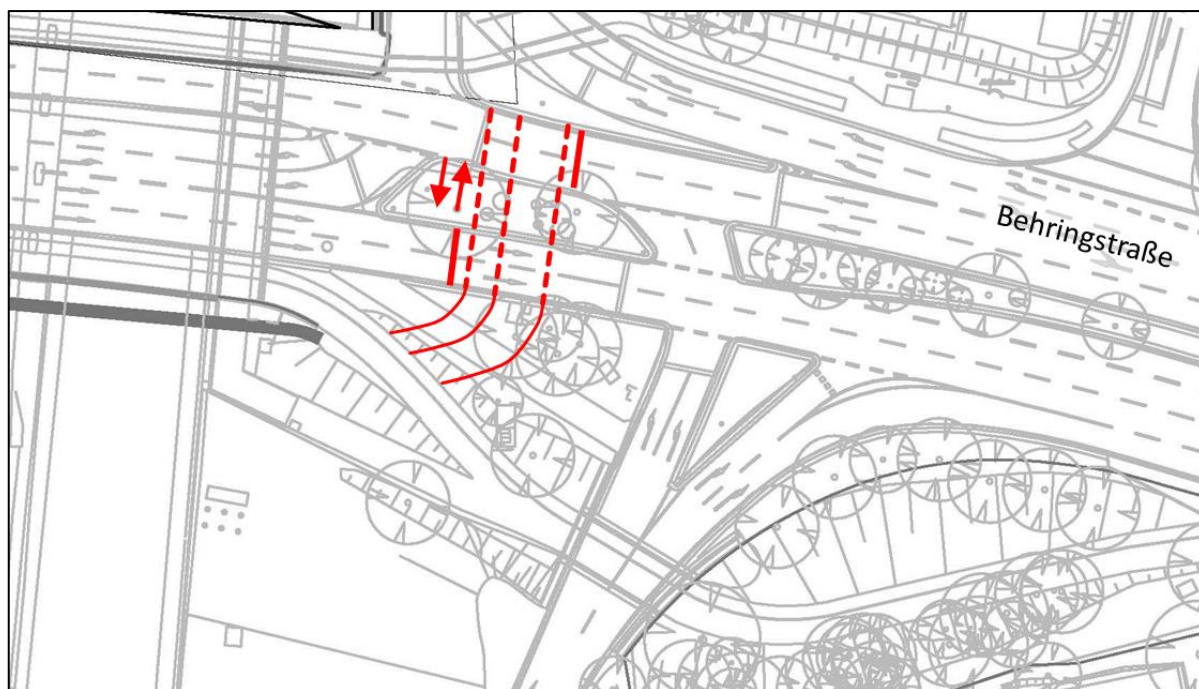


Abbildung 3: Variante 2.1

#### Variante 2.2

Die Variante 2.2 berücksichtigt eine Fußgänger-Furt in derselben Lage, wie in Variante 2.1. Die Radfurt wurde westlich der Fußgänger-Furt als diagonale Verbindung des Tunneldeckels zu den süd-östlichen Nebenflächen angeordnet (siehe Abbildung 4). Diese versetzte Lage der Rad-Furt ermöglicht dem Radverkehr eine direkte Querung der Behringstraße, ohne zusätzliche Wartezeiten auf Fahrbahnteilern im Knotenpunkt.





Abbildung 4: Variante 2.2

### Variante 2.3

Mit der Variante 2.3 wurde die diagonale Querung der Radfahrer aus der Variante 2.2 auf die Fußgänger-Furt übertragen. Dementsprechend können Fußgänger und Radfahrer gemeinsam über die Behringstraße geführt werden (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Variante 2.3

### Variante 3

Die Variante 3 sieht, unabhängig von den Querungsvarianten über die Behringstraße, die Führung der Fußgänger und Radfahrer über die südöstliche Abfahrtsrampe der A 7, direkt parallel und plangleich zur Behringstraße, vor (siehe Abbildung 6). Die bestehende Unterführung unter dieser Rampe würde entfallen. Weiterhin müssen

die rechtsabbiegenden Verkehre von der Rampe Richtung Zentrum signalisiert werden.

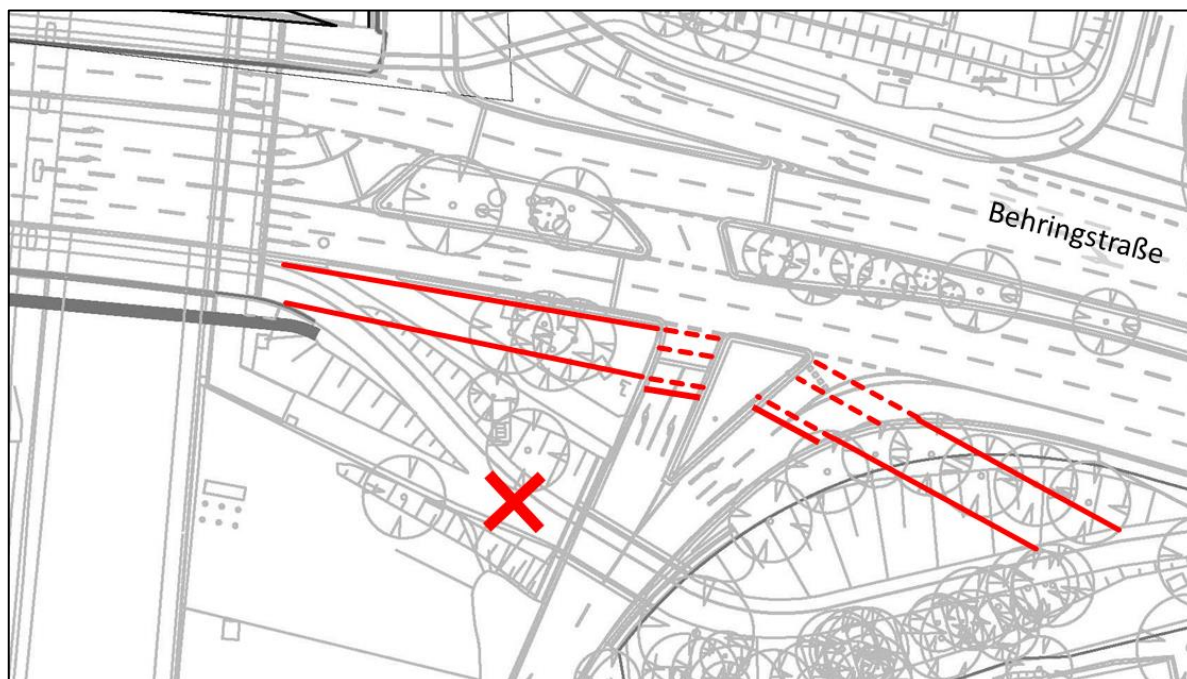


Abbildung 6: Variante 3

### *Variantenvergleich*

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und koordinierungstechnischer Abhängigkeiten mit den benachbarten Lichtsignalanlagen, ist die Realisierung der Variante 1 aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Ebenso beeinflussen die Abhängigkeiten zur angrenzenden Ausfahrt der Portalfeuerwache die Abwicklung der AS HH-Othmarschen und damit direkt den Verkehrsablauf im Elbtunnel. Die Variante 1 wurde daher verworfen.

Die Variante 2.1 stellte gegenüber den Varianten 2.2 und 2.3 die größten Vorteile heraus. Eine zusätzliche Querung der Radfahrer westlich der südöstlichen Abfahrtsrampe stellt sich, im Hinblick auf die Linienführung der Radfahrer im Zuge des Tunneldeckels zur neuen Nord-Süd-Radverkehrsverbindung, gegenüber der Variante 2.1, als vorteilhafter heraus. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Variante 2.2 jedoch schlechter zu bewerten, da für die Freigabe der westlichen Rad-Furt die Freigabe der Haupttrichtung verkürzt werden muss. Zusätzlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fußgänger die westliche Rad-Furt zum Queren nutzen, welches unsichere Verkehrssituationen zur Folge hätte. Die Variante 2.3 hat einen sehr großen Einfluss auf die Freigabezeiten des Knotenpunkts. In der Abendspitzenstunde sind die Verkehre nicht mehr leistungsgerecht abwickelbar, was diese Variante ausschließt.

Die Variante 3 weist gegenüber dem Bestand eine direktere Linienführung der Radfahrer und Fußgänger auf. Aus der Stellungnahme der VD52 vom 15.09.2017 infolge der 1. Verschickung ging hervor, dass die Radwegebenutzungspflicht zum Zeitpunkt der umgesetzten Planung aufgehoben sein wird. Dementsprechend wurde eine Um-

planung gefordert, welche eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn berücksichtigt. Folglich wurde die Planung angepasst, die Fußgängerunterführung unter der Rampe 7.3 aufgehoben und die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs direkt an der Behringstraße berücksichtigt.

Demnach hat sich die Variante 2.1 als Vorzugsvariante herausgestellt und wird in den weiterführenden Planungen verfolgt. Zusätzlich wird eine Aufhebung der Fußgänger- und Radverkehrsunterführung unter der Rampe 7.3 (Variante 3) sowie eine direkte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs an der Behringstraße infolge einer Stellungnahme aus der 1. Verschickung berücksichtigt.

## **5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

Zur Verknüpfung der übergeordneten Radverkehrsverbindung aus Richtung Südosten mit der Tunneldecke der A 7 wird jeweils eine Furt für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. An den Planungsgrenzen wurde die Knotenpunktplanung an die Planung der A 7 sowie an den Bestand angepasst.

### Kraftfahrzeugverkehr

Die Führung des Kfz-Verkehrs sowie die Zusammensetzung der Fahrstreifen bleiben in der Ausführungsvariante größtenteils gegenüber dem Bestand erhalten. Allgemein werden die Breiten der Fahrstreifen im Planungsbereich von 3,50 m auf 3,25 m reduziert.

Am westlichen Knotenpunkt wird der bislang freie Rechtsabbiegefahrstreifen der aus Richtung der A 7 Nord abfahrenden Verkehre, aufgrund der gesichert geführten Fußgänger und Radfahrer, signalisiert.

Infolge der zusätzlichen Rad- und Fußgängerfurt am östlichen Knotenpunkt, reduzieren sich die Rückstaulängen des doppelten Linksabbiegers Richtung A 7 Nord. Dementsprechend wird der Verschwenk, aus dem die doppelten Linksabbiegefahrstreifen am westlichen und östlichen Knotenpunkt entstehen, in seiner Länge reduziert und Richtung Westen versetzt. Aufgrund der neu angeordneten Fußgänger- und Radverkehrsführung im Bereich der Rampe 7.3, wird diese umgestaltet. Das Unterführungsbauwerk wird zurück gebaut. Der im Bestand freie doppelte Rechtsabbieger in Richtung Centrum wird auf einen Fahrstreifen reduziert sowie signalisiert. Die Aufstelllänge des linken Linksabbiegefahrstreifens wird auf 80,00 m erhöht, so dass sich über diese Länge ein vollwertiger dreistreifiger Querschnitt auf der Rampe 7.3 ergibt.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Die Belange des ÖPNV sind in der Ausführungsvariante nicht betroffen.

### Fuß- und Radverkehr

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden in der Ausführungsvariante vordergründig berücksichtigt. Für die Verbindung der übergeordneten Radverkehrsverbindung auf dem Tunneldeckel mit der am östlichen Knotenpunkt anschließenden ge-

planten Radverkehrsverbindung aus Richtung Elbe, wurde eine Querung für Fußgänger und Radfahrer über die Behringstraße berücksichtigt. Diese setzt sich aus einer 3,00 m breiten Zweirichtungsradfurt und einer 4,00 m breiten Fußgängerfurt zusammen. Darüber hinaus ersetzt die geplante Querung über die Behringstraße die bisherige Fußgängerunterführung an der östlichen Seite der Brücke über die A7. Diese bestehende Unterführung mit der Brücke wird im Zuge des Tunnelbaus abgerissen.

Die Radverkehrsführung im Bereich der AS HH-Othmarschen wurde deutlich überplant. Der Radverkehr in Fahrtrichtung Osten wird am westlichen Knotenpunkt vom bestehenden Radweg auf einen Radfahrstreifen (Breite 2,25 m) überführt und über den östlichen Knotenpunkt fortgesetzt. Hinter der Rampe 7.3 erfolgt die Verschwenkung des Radfahrstreifens zur südlichen Nebenfläche und die Aufteilung auf den vorhandenen Radweg. In westlicher Fahrtrichtung wird der Radverkehr vor der Einmündung Baurstraße signalisiert auf einen Radfahrstreifen auf die Behringstraße abgeleitet. Dieser setzt sich zwischen dem doppelten Geradeausfahrstreifen und dem doppelten Rechtsabbiegefahrstreifen über die Rampe 7.4 fort. Der Radverkehr wird vor dem Ende der Lärmschutzwand Walderseestraße wieder auf die nördliche Nebenfläche in Richtung Tunneldeckel Nord sowie in Richtung Bosselkamp, aufgeleitet. Die Querungsstelle über den doppelten Linksabbiegefahrstreifen in Richtung A7 Nord an der Rampe 7.4 wird mit einer 3,00 m breiten Zweirichtungsradfurt berücksichtigt, um ein Queren der vom Tunneldeckel kommenden Radfahrer bzw. auf dem Tunneldeckel fahrenden Radfahrer zu ermöglichen.

### Barrierefreiheit

Die Planung berücksichtigt die Anforderungen des Hamburger Regelwerks für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) bzw. der H-BVA. Die Querungen werden grundsätzlich als getrennte Querungen ausgeführt. Die Gehwege werden an der inneren Leitlinie mit einem taktil erfassbaren Tiefbord begrenzt. Die Gehwegbreiten berücksichtigen die Begegnung von Rollstuhlfahrenden durch ein liches Maß von 2,00 m gem. H-BVA zzgl. der erforderlichen Sicherheitsräume.

### Lichtsignalanlagen/Knotenpunkte

Mit Einrichtung einer übergeordneten Radverkehrsverbindung als Nord-Süd Achse über den Tunneldeckel der A7 und im Bereich der Behringstraße östlich der A7 in Richtung Elbe, ist mit einer Zunahme der Radverkehre im Bereich der AS zu rechnen. Demnach wurden sowohl die Querungsstellen über die Rampen der A7 als auch die neu geplante Querungsstelle über die Behringstraße bzgl. der Verkehrstechnik erweitert. Dabei wurde der Radverkehr hauptsächlich separat von den Fußgängern signalisiert, um Vorteile im Verkehrsfluss der Radfahrer zu erzielen. Hierbei ist vor allem die signalisierte Ableitung des Radverkehrs vor der Baurstraße in Fahrtrichtung Westen zu erwähnen. Aus Gründen der Linienführung und Verkehrssicherheit ist die Querung über die Abfahrtsrampe 7.1 aus Richtung Norden signalisiert ausgeführt worden. Zusätzlich wurde die Unterführung im Bereich der Rampe 7.3 aufgehoben und der Fußgänger- und Radverkehr höhengleich unmittelbar parallel

zur Behringstraße geführt. Dementsprechend wurde der freie Rechtsabbieger Richtung Zentrum aufgehoben und signalisiert. Für den Kfz-Verkehr ergeben sich, abgesehen von den signalisierten Rampen 7.1 und 7.3, keine Unterschiede gegenüber dem Bestand in der Verkehrstechnik. Demnach werden die Lichtsignalanlagen der AS HH-Othmarschen an die neuen Gegebenheiten angepasst. Dementsprechend wird in der geplanten Signalisierung der beiden LSA der AS, analog zum Bestand, eine Busbeschleunigung sowie eine Bevorrechtigung der örtlichen Portalfeuerwache Othmarschen berücksichtigt. Zusätzlich werden für den Havariefall des Elbtunnels sowie des Tunnels BA-Altona Sonderprogramme berücksichtigt, welche einen schnellstmöglichen Abfluss der Fahrzeuge aus den jeweiligen Tunneln in das nachgeordnete Netz sichern sollen.

### Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich wurden keine weiteren Anlagen des ruhenden Verkehrs berücksichtigt.

### Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende Beleuchtung wird an die Planung angepasst und ggf. versetzt. Im Bereich des Tunnels wird die öffentliche Beleuchtung außerhalb der Tunnelgrenzen versetzt, um Konflikte mit der niedrigen Aufbauhöhe und der Tunneldecke zu vermeiden.

### Straßenbegleitgrün

Mit dem Umbau der AS HH-Othmarschen sind, vor allem im Bereich des östlichen Knotenpunkts, ca. 13 Baumfällungen erforderlich. Hierzu werden Ersatzpflanzungen berücksichtigt.

### Entwässerung

Durch die Umplanung und die neue Bordführung müssen vorhandene Straßenabläufe versetzt werden. Die Fahrbahn und Nebenflächen werden weiterhin über die vorhandenen bzw. neu herzustellenden Straßenabläufe in die vorhandenen Regensiele entwässert. Im Bereich der Tunneldecke sind aufgrund der geringen Überdeckung keine Straßenabläufe mit Sandfang umsetzbar. Daher werden in diesem Bereich Straßenabläufe (Kurzform) hergestellt. Die genaue Planung der Entwässerung wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

### Versorgungsleitungen

Die Leitungsträger werden über die Planung informiert und erhalten im Rahmen der Leitungsplanung Gelegenheit zur Stellungnahme. Die vorhandenen und zukünftigen Versorgungsleitungen werden in der Leitungstrassenplanung (nicht Teil dieser Verschickung) berücksichtigt. Aufgrund des Tunnels der A 7 wird ein überarbeitetes Konzept der wegweisenden Beschilderung erstellt. Die Position der dynamischen Wechselwegweiser wird zum Teil an die Planung angepasst. Diesbezüglich sind in der Leitungsplanung neue Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.

Baustoffe

Der Oberbau wird gemäß den in Hamburg gültigen Regelwerken gewählt, die Baustoffe müssen die in Hamburg gültigen Anforderungen erfüllen.

**6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung**

Die Maßnahme wurde entsprechend den "Planungshinweisen für Stadtstraßen" unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Aus wirtschaftlichen Gründen wird der Umbau auf Maßnahmen, die durch die Herstellung des Autobahndeckels erforderlich sind, beschränkt.

Die Finanzierung erfolgt im Zusammenhang mit der Maßnahme 6-/8-streifige Erweiterung der A 7 von der AS HH-Othmarschen bis zu Landesgrenze SH.

**7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme**

Die Realisierung ist parallel zur Fertigstellung des Tunnels im BA-Altona zu Beginn 2025 vorgesehen.

**7.1 Auswirkungen aus Immissionen**

-entfällt-

**7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Vor dieser Baumaßnahme erfolgt der Bau des Tunnels der A 7 im BA-Altona.

**7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld**

Mit der Baumaßnahme werden sich, bzgl. der Abwicklung der Verkehre über die AS HH-Othmarschen, temporäre Einschränkungen einstellen. Dabei ist jedoch eine durchgängige Zufahrt der Portalfeuerwache zu gewährleisten.

**7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Aufgrund der erforderlichen Baumfällungen im Planungsbereich werden Ersatzpflanzungen berücksichtigt. Diese müssen noch mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden. Die neuprofilierte Böschung westlich der Rampe 7.3 kann für Ersatzpflanzungen genutzt werden.

**7.5 Anlagevermögen**

-entfällt-

**8 Sonstiges**


-entfällt-

Verfasst: ARGUS  
Stadt und Verkehr

Aufgestellt: DEGES

Datum: 09.05.2018

Datum: 09.05.2018

Unterschrift:  
gez. 

Unterschrift:  
gez. *Martens*

Baumaßnahme: A7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung AS HH-Othmarschen

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Hier: Interne Stellungnahmen

Nr.: Inhalt:

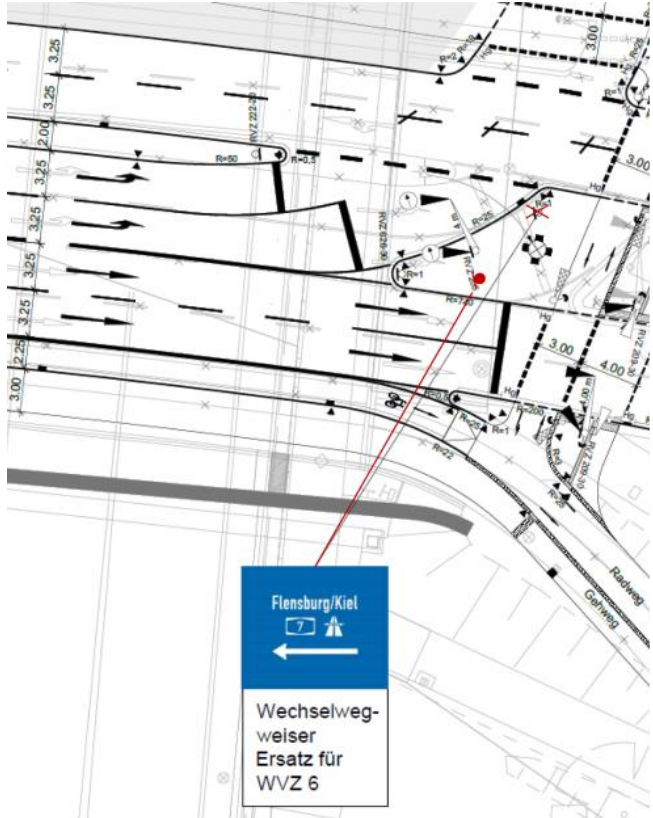
1.	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) – WF 22.....	2
2.	BWVI – R/V.....	2
3.	BWVI – VE 2.....	2
4.	BWVI – VI 2.....	2
5.	BWVI – VI 3.....	3
6.	BWVI – VM 1.....	3
7.	BWVI – VR 1.....	4
8.	LSBG - GF – PB.....	4
9.	LSBG - F1.....	4
10.	LSBG – F2.....	4
11.	LSBG - LA / V.....	5
12.	LSBG - S 1.....	5
13.	LSBG - S 3.....	6
14.	LSBG - S 4 – LSA/ÖB/PSA.....	6
15.	LSBG - B 3.....	7
16.	LSBG - K 2.....	7
17.	LSBG - K 3.....	7

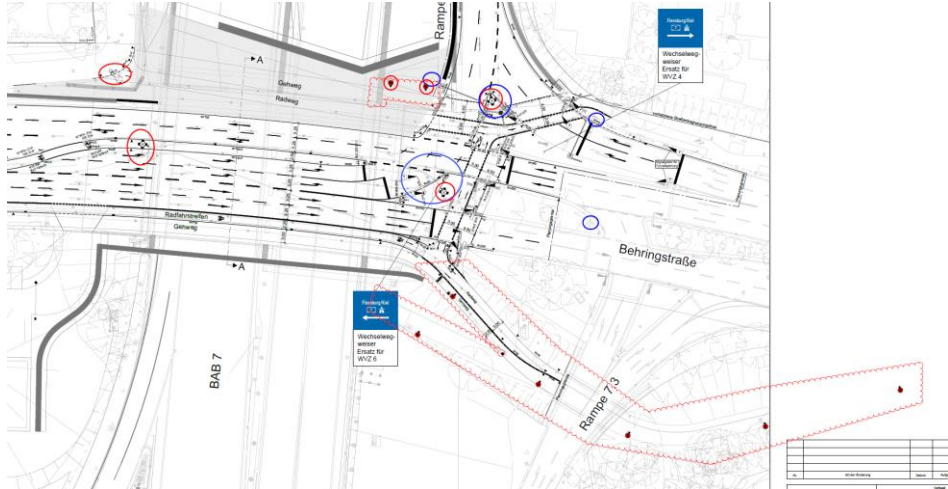


Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
1.	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) – WF 22 vom 30.08.2017	Aus Sicht der Wirtschaftsförderung bestehen keine Einwände gegen die vorgelegte Planung.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.	BWVI – R/V	Keine Stellungnahme erhalten.	
3.	BWVI – VE 2	Keine Stellungnahme erhalten.	
4.	BWVI – VI 2 vom 21.09.2017	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zur Planung an der AS-Othmarschen haben wir folgende Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Radfahrstreifen sollen durchgängig im Regelmaß von 2,25 m (inkl. Markierung) befahrbar sein – dies beinhaltet auch die Furten über die Rampen zur Autobahn.</li> <li>2. Der Zweirichtungsradweg im Bereich des künftigen Autobahndeckels ist mit 3 Metern zu schmal bemessen, da sich hier mehrere Radverkehrsströme vereinigen (starkes zu erwartendes Radverkehrsaufkommen im Zuge der neuen Nord-Süd-Verbindung + Radverkehre im Zuge der Behringstraße / Walderseestraße). Der Zweirichtungsradweg sollte auf 4 Meter verbreitert werden, um Konfliktpotenziale zu verringern und Überholmöglichkeiten zu gewährleisten.</li> <li>3. Die Querung für den Rad- und Fußverkehr über die Behringstraße sollte gemäß Variante 2.3 (siehe Erläuterungsbericht) westlich der Rampe eingerichtet werden. Die Querung ist Teil einer künftigen Nord-Süd-Radverkehrsverbindung mit stadtweiter Bedeutung im Zulauf auf die südlich verlaufende Veloroute 1 und einen künftigen Radschnellweg aus Richtung Elmshorn / Eidelstedt / Lurup. Daher sind die Zeitverluste bei der Querung auf ein Minimum zu reduzieren, um den erhöhten An-</li> </ol>	<p>Zu 1.: Hinweise werden in der Planung übernommen.</p> <p>Zu 2.: Die Planung der Radwege auf dem Deckel erfolgt in der Deckelgestaltung und ist nicht Inhalt dieser Planung (nachrichtliche Darstellung).</p> <p>Zu 3.: Die Position der Querungsstelle über die Behringstraße kann aufgrund von verkehrstechnischen Abhängigkeiten und Kapazitätsdefiziten des Verkehrsablaufs nicht westlich der Rampe 7.3/7.4 eingerichtet werden.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
		<p>forderungen des Alltagsradverkehrs gerecht zu werden. Ein zweimaliges Warten beim Queren der Behringstraße ist auf dieser herausgehobenen Verbindung nicht vertretbar.</p> <p>4. Die Planung ist zwingend mit dem LSBG abzustimmen, um kontinuierlich geführte Radverkehrsanlagen sicherzustellen und keine Insellösung zu schaffen (Anschlussbereiche Walderseestraße (Radfahrstreifen Südseite) und Behringstraße (Nordseite)).</p> <p>5. Die Einengung des Zweirichtungsradwegs im Zulauf auf die bestehende Unterführung unter der Rampe 7.3 sollte in der dargestellten Form baulich nicht umgesetzt werden. Das Breitenmaß des Radwegs im Übergang zur Unterführung erlaubt keinen Radverkehr im Zweirichtungsverkehr (mindestens drei Meter). Die Radverkehrsführung ist mit dem Realisierungsträger des Anschlussbereichs abzustimmen und sollte möglichst zeitgleich baulich umgesetzt werden, um eine kontinuierliche Befahrbarkeit sicherzustellen.</p> <p>6. Der Radverkehr sollte an allen Furten getrennt vom Fußverkehr signalisiert werden, um die Freigabezeiten für den Radverkehr erhöhen zu können. Entlang der Behringstraße verläuft eine bezirkliche Radverkehrsrouten, so dass erhöhte Anforderungen an eine komfortable Befahrbarkeit zu stellen sind.</p>	<p>Zu 4.: Die Planung mitsamt den Anschlussbereichen der Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs wurde seitens der DEGES mit dem Bezirk, dem LSBG sowie der BWVI abgestimmt.</p> <p>Zu 5.: Die Fußgänger- und Radverkehrsunterführung unter der Rampe 7.3 wird aufgehoben. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer erfolgt unmittelbar entlang der Behringstraße. Die Regelbreiten der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen werden in der Planung eingehalten.</p> <p>Zu 6.: Abgesehen von der gemeinsam signalisierten Fußgänger- und Radverkehrsquerung über die Fahrbahn des doppelten Linksabbiegers Richtung A7 Nord, werden die Radfahrer getrennt von den Fußgängern signalisiert.</p>
5.	BWVI – VI 3	Keine Stellungnahme erhalten.	
6.	BWVI – VM 1	Keine Stellungnahme erhalten.	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
7.	BWVI – VR 1	Keine Stellungnahme erhalten.	
8.	LSBG - GF – PB vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
9.	LSBG - F1 vom 25.10.2017	Zwischen der LSA Behringstraße und der Abfahrtsrampe 7.3 (aus Richtung Süden) ist südlich der Behringstraße ein Zweirichtungsrادweg vorgesehen. Er schließt vor der Unterführung unter der Rampe an einen 1,50m breiten bestehenden Radweg an. Hier ist die Radverkehrsplanung nicht schlüssig. Spätestens an der Unterführung muss wegen der unzureichenden Breite aus dem Zweirichtungsrادweg ein Einrichtungsrادweg werden. In diesem Bereich sollte ein Einrichtungsrادweg in Richtung Osten mit regelgerechter Breite vorgesehen werden. Die dadurch gewonnene Breite kann dem Gehweg zugeschlagen werden.	Die Fußgänger- und Radverkehrsunterführung unter der Rampe 7.3 wird aufgehoben. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer erfolgt unmittelbar entlang der Behringstraße. Die Regelbreiten der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen werden in der Planung eingehalten.
10.	LSBG – F2 vom 25.10.2017	Der geplante Standort des Wechselwegweisers WVZ 6 sollte angepasst werden, damit er nicht vom LSA-Mast verdeckt werden kann (s. Zeichnungsausschnitt).	Die Standorte der Wechselwegweiser werden nach den Hinweisen der VD 51 (siehe Nr. 1 - BIS – VD 513 vom 29.08.2017) berücksichtigt. Diese wurden wiederum mit der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 12.04.2018 noch einmal bestätigt.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
		 <p>The drawing shows a complex road intersection with multiple lanes and traffic signs. A blue signpost is highlighted with a red line, pointing to a specific location. The signpost has a blue top section with the text 'Flensburg/Kiel' and a white bottom section with the text 'Wechselwegweiser Ersatz für WVZ 6'. The drawing includes various lane markings, arrows, and technical annotations such as 'R=50', 'R=100', and 'R=150'.</p>	
11.	LSBG - LA / V vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
12.	LSBG - S 1 vom 25.10.2017	<p>Von der Maßnahme sind die Lichtsignalanlagen 1290 Walderseestraße/BAB Westrampe und die LSA 1291 Behringstraße/BAB Ostrampe betroffen. Die im Planungsgebiet betroffenen LSA werden auf den neusten Stand der Technik gebracht. Die Konfiguration der Lichtsignalanlage sowie die Steuerung mit Busbeeinflussung, Feuerwehreingriff und Tunnelsperrung sind mit S1 und mit der VD52 abzustimmen. Die Anordnung der VD52 erfolgt nach dieser Abstim-</p>	Die Hinweise werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGEG
		mung und dient als Grundlage für die weitere Bearbeitung. Vorbehaltlich der Bewertung der noch einzureichenden verkehrstechnischen Unterlagen hat S1 keine Einwände zu der Planung zu machen.	
13.	LSBG - S 3 vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
14.	LSBG - S 4 – LSA/ÖB/PSA vom 19.01.2018		Hinweise werden in der Planung übernommen.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
15.	LSBG - B 3 vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
16.	LSBG - K 2 vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
17.	LSBG - K 3 vom 25.10.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	

Baumaßnahme: A7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung AS HH-Othmarschen

Abwägung der zur 1. Verschickung eingegangenen Stellungnahmen

Hier: Externe Stellungnahmen

Nr.: Inhalt:

1.	BIS – VD 513 .....	2
2.	BIS – VD 520 .....	4
3.	BIS – F 042 .....	6
4.	BSW – LP 14 .....	6
5.	BUE - IB 3 .....	7
6.	BUE – NGE 1 .....	7
7.	BUE – U 1 .....	7
8.	LIG – 451 .....	8
9.	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur .....	8
10.	Hamburger Wasserwerke .....	8
11.	Hamburger Stadtentwässerung – G11 .....	8
12.	Stadtreinigung Hamburg – TS2 u. Winterdienst .....	9
13.	Bezirksamt Altona - Technisches Rathaus .....	9
14.	Kulturbehörde/Denkmalschutzamt .....	9
15.	Bezirks-Seniorenbeirat .....	9
16.	Verein Barrierefrei Leben e.V. ....	9
17.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. ....	10
18.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. ....	10
19.	HVV .....	10
20.	HHA AG .....	10
21.	Switchh .....	10
22.	P+R Betriebsgesellschaft mbH .....	10
23.	PK 25 .....	10
24.	Stellungnahme über VD 52 (Nr. 2 BIS – VD 520). ....	10
25.	VHH Betriebshof Schenefeld .....	10
26.	Taxiverbände .....	10

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
1.	BIS – VD 513 vom 29.08.2017		<p>Die Hinweise der Stellungnahme wurden in der Planung übernommen. Aufgrund von Anpassungen der Planung und nach Abstimmungen mit der VD, DEGES und dem LSBG wurden zum Teil Standorte der Wechselwegweiser angepasst. Die Planung zur Schlussverschiebung bezüglich der dynamischen und statischen wegweisenden Beschilderung unterliegt einer verkehrsrechtlichen Anordnung vom 12.04.2018.</p>



Nr.	Stellungnahme	Abwägung DEGES
	<p>The image contains two technical drawings of road junctions. The top drawing shows a junction with a blue sign that reads "Flensburg/Kiel" with a left-pointing arrow and "Wechselwegweiser Ersatz für WWZ 6". Below the sign, there is a handwritten note "UK=4,5m" and "Blatt 3". The bottom drawing shows a similar junction with a blue sign that reads "Flensburg/Kiel" with a right-pointing arrow and "Wechselwegweiser Ersatz für WWZ 4". Below this sign, there is a handwritten note "UK=4,5m" and "Blatt 3". Both drawings include various road markings, arrows, and technical specifications like "R=300" and "R=400".</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGEGS
2.	BIS – VD 520 vom 15.09.2017	<p>Die VD 52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde weist die eingereichte 1. Verschickung zur Umgestaltung der AS HH-Othmarschen nach gemeinsamer Prüfung mit dem PK 25, der VD 511 (Sachgebiet Radverkehr) zurück.</p> <p>Begründung:</p> <p>Gemäß Lageplan vom 21.08.2017 ist im Streckenverlauf Walderseestraße – Behringstraße eine Radverkehrsführung in den Nebenflächen geplant. Diese trägt dem Ist-Bestand der derzeitigen Radwegebenutzungspflicht Rechnung.</p> <p>Die Radwegebenutzungspflicht (RWB) für Radfahrer kann nicht generell für Hauptverkehrsstraßen und Straßen des Vorbehaltsnetzes angeordnet werden. Nach § 45 Absätze 1 und 9 StVO darf dem Radverkehr die Benutzung der Fahrbahn nur aus Gründen der Verkehrssicherheit verboten werden.</p> <p>Die VwV zur StVO bestimmt in I 1 zu § 2 Absatz 4 Satz 2, dass die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht kommt, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf (Entzerrung des Verkehrs) erfordern.</p> <p>Mit dieser Regelung werden die Straßenverkehrsbehörden zu Einzelfallprüfungen verpflichtet. Eine Radwegebenutzungspflicht kann daher nur in den Straßen infrage kommen, in denen für Radfahrer ein gesteigertes Risiko auf der Fahrbahn besteht und die Benutzung des Gehweges demgegenüber sicherer ist.</p>	<p>Die von der VD 52 angefügten Punkte wurden in einem separaten Abstimmungstermin vom 25.10.2017 mit den planungsbelegten Entscheidungsträgern diskutiert (Protokoll vom 21.12.2017). Resultierend aus dem Abstimmungstermin wurde die Verkehrsplanung hinsichtlich der Belange der Radfahrer geprüft und überarbeitet. Die Bedenken seitens der VD 52 wurden entsprechend gewürdigt und berücksichtigt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägung DEGES
	<p>Diese, bereits durch das PK 25 durchgeführte Prüfung, lässt keine, wie geforderte Gefahrenlage, im Streckenverlauf Walderseestraße – Behringstraße erkennen. Die RWB wurde bereits überwiegend aufgehoben.</p> <p>Ausschließlich im Bereich der AS Othmarschen wird derzeit das gesteigerte Risiko für den Radfahrer bei Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr erkannt. Eine möglichst konfliktfreie und in gesonderten Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen/Schutzstreifen) Führung des Radverkehrs ist im Bestand nicht realisierbar.</p> <p>Gem. § 2 (1) StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Zu diesen gehören auch Fahrräder.</p> <p>Im Zuge einer Neu-/Umplanung ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn entsprechend zu berücksichtigen und der vorliegende Entwurf zu überplanen.</p> <p>Das PK 25 wird die RWB zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Baumaßnahme aufheben.</p> <p>Hier in Abhängigkeit gestellt werden muss auch die Planung und Anbindung des „Zweirichtungsradweges“ im Bereich der Rampe 7.3.</p> <p>Der im Vorgriff auf eine mögliche bezirkliche Fahrradrouten ausgelegten Planung wird grundsätzlich zugestimmt. Der geplante Radweg in 3,0m Breite ist jedoch bis zu einer endgültigen Entscheidung/Umsetzung <u>und</u> Anbindung an eine bezirkliche Fahrradrouten ausschließlich als nicht benutzungspflichtiger Einrichtungsradweg zu vertreten.</p> <p>Die Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr ist im jetzigen Planungszustand nicht angezeigt.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde behält sich zudem vor, die gewünschte Freigabe erst nach Vorlage prüffähiger Unterlagen abschließend zu bewerten und ggf. anzuordnen.</p> <p>Zusätzliche Hinweise zur Planung:</p> <p>Sämtliche Verkehrsführungen zu den Rampen 7.2 und 7.4 müssen mit automatisierten bzw. Handdrehschranken versehen werden, da diese entweder in den Elbtunnel oder in den Altonatunnel führen. Nachrichtlich sollte die Ausgestaltung der Schranken dargestellt werden. Teilweise fehlt die grundsätzliche Darstellung der Schranken.</p> <p>Zu der geplanten LZA / LZA Schaltung können wir erst nach Einreichung der vollständigen Unterlagen Stellung nehmen.</p> <p>Bezüglich der Wegweisung verweisen wir auf die Stellungnahme der VD 513 (Herrn Webs) vom 29.08.2017</p>	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGEGS
3.	BIS – F 042 vom	Keine Stellungnahme erhalten.	
4.	BSW – LP 14 vom	<p>Zu den vorliegenden Unterlagen werden folgende Hinweise und Anmerkungen gegeben:</p> <p>1. Der Radweg, welcher unter der Rampe 7.3 hindurchführt, ist auf ganzer Länge in einer Breite von 3 m vorzusehen, der Fußweg dazu entsprechend in einer Breite von 2 m. Die Anschlussplanung erfolgt durch den Bezirk Altona.</p> <p>2. Östlich der Rampe 7.4 ist die Verbindung zwischen dem vorhandenen Fuß- und Radweg und dem geplanten 4 m Gehweg / 2 m Radweg-Übergang verengt. Eine Breite von 3 m für den Fußweg ist anzustreben. Der Radweg-Übergang ist in 3 m Breite als 2-Richtungsradweg in Richtung Osten weiter zu planen. Die Anschlussplanung ist mit dem LSBG abzustimmen. Für den Fußweg ist zu prüfen, ob ggf. unter Inanspruchnahme von Teilen der Böschung des Geländes zur Autobahnmeisterei ein verbesserter Anschluss der Planung an die vorhandene Örtlichkeit erreicht werden kann.</p> <p>3. Es ist im Erläuterungsbericht darauf hinzuweisen, dass der in der Planzeichnung grau gekennzeichnete Bereich im Zuge der Deckelgestaltung geplant wird und hier noch Veränderungen in Lage und Dimensionierung des Fuß- und Radweges erfolgen. Der aktuelle Planungsstand der Deckelgestaltung sieht einen 3 m breiten Fußweg und einen 3 m breiten Radweg vor. Daher sollte auch der vorliegende Platzhalter in den Unterlagen zur Umgestaltung der AS HH-Othmarschen einen 3 m breiten Radweg (statt 4 m) darstellen. Zudem ist der graue Bereich bis hinein in den Bosselkamp / Walderseestraße zu erweitern, da der Anschluss von Fuß- und Radweg an den Bosselkamp im Rahmen der Deckelgestaltung konkretisiert und dann in der Ausführungsplanung berücksichtigt wird.</p> <p>4. Der Radwegplanung auf der Südseite Walderseestraße/Behringstraße wird zugestimmt. Der Anschluss nach Westen in Richtung Reventlowstraße ist mit den Planungen des LSBG abzustimmen.</p>	<p>Zu 1.: Die Fußgänger- und Radverkehrsunterführung unter der Rampe 7.3 wird aufgehoben. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer erfolgt unmittelbar entlang der Behringstraße. Die angegebenen Breiten werden in der Planung eingehalten.</p> <p>Zu 2.: Die angepasste Planung nach der eingegangenen Stellungnahme berücksichtigt einen Radfahrstreifen für die in Richtung Westen verkehrenden Radfahrer auf der Behringstraße ab der Baurstraße. Dementsprechend wird der Radweg im Bereich der erwähnten Einengung aufgehoben.</p> <p>Zu 3.: Hinweise werden in den Erläuterungsbericht übernommen.</p> <p>Zu 4.: Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
		<p>5. Alle Verkehrsinseln und der Seitenbereich zwischen Gehweg und Portalscheibe im Süden sind maximal zu begrünen und soweit möglich mit Gehölzen zu bepflanzen. Die Grüngestaltung sollte auf die Deckelgestaltung abgestimmt werden und ist daher mit BSW/LP 33, A/MR Stadtgrün und E/MR (Realisierungsgruppe Hamburger Parkanlagen) abzustimmen.</p> <p>6. Die Entwässerungseinrichtungen sollten so bemessen werden, dass Oberflächenwasser aus dem Übergangsbereich von der Parkanlage zur Straße auch über die Straßenentwässerung mit aufgenommen werden kann. Hierfür sind enge Abstimmungen mit der Freianlagenplanung erforderlich.</p> <p>7. Alle Leitungstrassen, die künftig im Bereich Behringstraße über den Deckel geführt werden müssen, sind in den Straßenflächen (außerhalb des grauen Korridors) mit einer ausreichenden Überdeckung vorzusehen.</p>	<p>Zu 5.: Die Grüngestaltung wird in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (LSBG) geplant.</p> <p>Zu 6.: Die Entwässerung des Deckels ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären. Die Entwässerung der Nebenflächen erfolgt grundsätzlich nicht durch die Straßenabläufe.</p> <p>Zu 7.: Die Überdeckung wurde maximiert und liegt zwischen ca. 0,90 m – 1,30 m.</p>
5.	BUE - IB 3	Keine Stellungnahme erhalten.	
6.	BUE – NGE 1	Keine Stellungnahme erhalten.	
7.	BUE – U 1	<p>Seitens BUE U1 (Wasserwirtschaft) wird zu der o.g. Maßnahme wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Seitens U13 ist anzumerken, dass im Erläuterungsbericht auf Seite 5 steht, das Straßenabwasser werde über Trummen in ein Regensiel entwässert. Auf Seite 11 wird zur Entwässerung geschrieben, dass im Rahmen der Umplanung Trummen versetzt werden und die Fahrbahn und Nebenflächen weiterhin über die vorhandenen Trummen in die vorhandenen Siele entwässert werden. Diese Darstellung bedarf u.E. noch der Klarstellung.</p> <p>Den uns vorliegenden Daten nach liegen in diesem Bereich ein Mischwassersiel und ein Regentransportsiel. Wir bitten um genauere Beschreibung, in welches Siele das belastete Straßenabwasser abgeleitet wird. Im Falle der Ableitung in das Regenwassertransportsiel ist nach DWA-M 153 zu prüfen, ob das Straßenabwasser gereinigt werden muss.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
		Zu einer Grundwasserbetroffenheit kann zum jetzigen Zeitpunkt seitens BUE U12 keine Stellungnahme erfolgen, da das Thema Grundwasser – wie im Erläuterungsbericht auf Seite 5 erwähnt – in einem noch nicht vorliegenden Bau-Grundgutachten betrachtet wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.	LIG – 451 vom 11.09.2017	Gegen die Planung hat der LIG keine Bedenken, da für die Maßnahme keine zusätzlichen Flächen außerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie in Anspruch genommen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur vom 25.09.2017	Wir haben keine Anregungen oder Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.	Hamburger Wasserwerke vom 25.09.2017	Die HWW-Anlagen sind nicht betroffen, es besteht kein Handlungsbedarf und keine Bedenken, soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen.  Es gibt eine Planmaßnahme der HWW A 17/0079, Bauzeit steht noch nicht fest, ihr Ansprechpartner ist Herr Gutknecht 7888 81131	Wird zur Kenntnis genommen.
11.	Hamburger Stadtentwässerung – G11 vom 31.08.2017	Es gibt eine Planmaßnahme der HSE S 16/0129, Bauzeit März 2019 bis Juli 2019, ihr Ansprechpartner ist Herr Buchner 7888 81310	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
12.	Stadtreinigung Hamburg – TS2 u. Winterdienst Vom 07.09.2017	<p>Sehr geehrte Frau Pönitz,</p> <p>die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die 6-/8-streifige Erweiterung der A7 sowie der Umgestaltung der Anschlussstelle (AS) HH-Othmarschen 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 (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
13.	Bezirksamt Altona - Technisches Rathaus vom	Siehe Nr. 4 (BSW – LP 14).	
14.	Kulturbehörde/Denkmalenschutzamt vom 28.08.2017	Denkmalbelange sind in diesem Bereich nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
15.	Bezirks-Seniorenbeirat	Keine Stellungnahme erhalten.	
16.	Verein Barrierefrei Leben e.V	Keine Stellungnahme erhalten.	

Nr.		Stellungnahme	Abwägung DEGES
17.	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V	Keine Stellungnahme erhalten.	
18.	Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.	Keine Stellungnahme erhalten.	
19.	HVV vom 20.06.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
20.	HHA AG vom 20.06.2017	Keine Stellungnahme erhalten.	
21.	Switchh	Keine Stellungnahme erhalten.	
22.	P+R Betriebsgesellschaft mbH vom 05.09.2017	<p>Im Planungsraum der überreichten Lagepläne befinden sich keine Haltestellenzugänge, sodass unsererseits keine Einwände gegen die Planung bestehen.</p> <p>Sollten im Rahmen der Planungsfortführung doch noch Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld betroffen sein, bitten wir um Vorschläge für dessen Ersatz und erneute Beteiligung.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
23.	PK 25	Stellungnahme über VD 52 (Nr. 2 BIS – VD 520).	
24.	VHH Betriebshof Schenefeld	Keine Stellungnahme erhalten.	
25.	Taxiverbände	Keine Stellungnahme erhalten.	





**LEGENDE**

- Planungsbereich
- Hauptverkehrsstraße
- Bundesstraße
- Bundesautobahn
- 5 Nummer der Bundesstraße/ Bundesautobahn

Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

**DEGES**  
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  
Zimmerstraße 54  
10117 Berlin

Verfasst:  
**ARGUS** gez. [Redacted]  
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH  
Datum: 09.05.2018  
Adressatzstraße 59 20159 Hamburg Telefon: +49 (0) 30 9709-0  
www.argus-eb.de Telefax: +49 (0) 30 9709-339  
E-Mail: kontakt@argus-eb.de

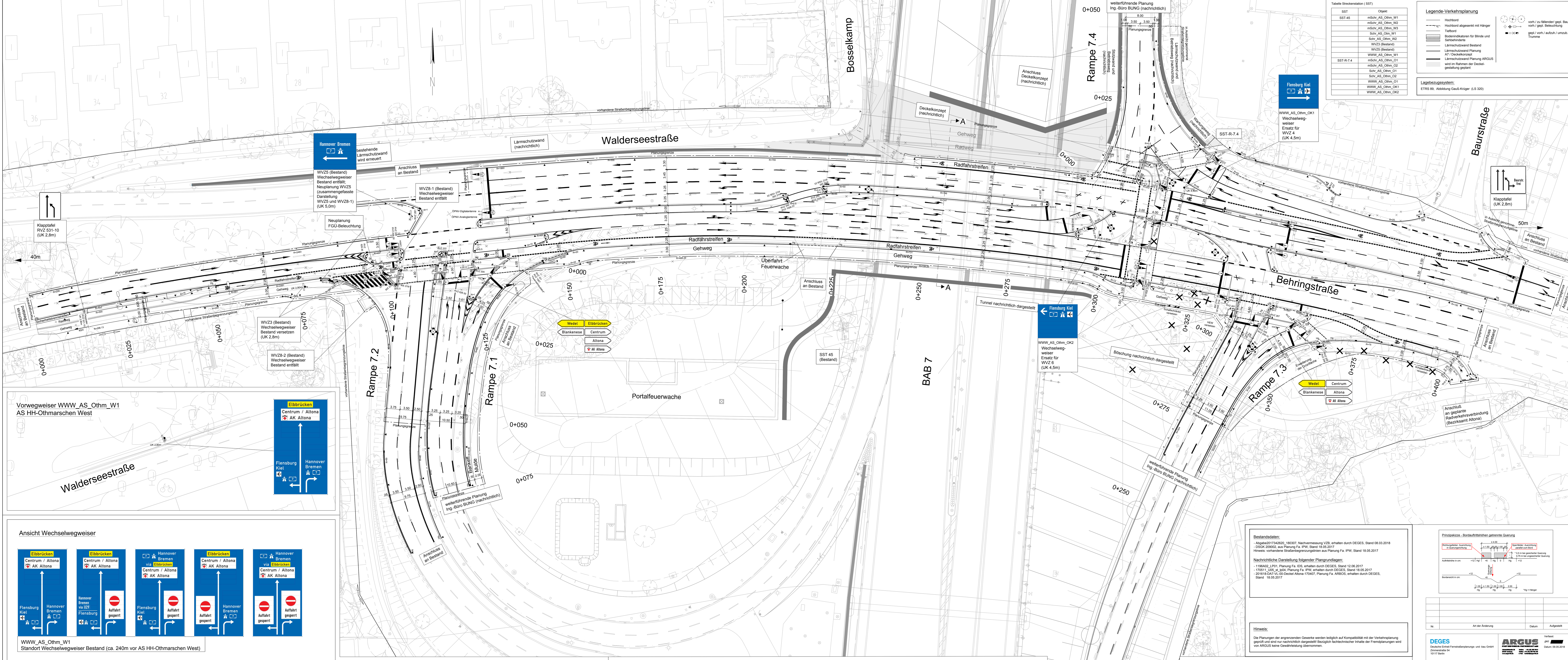
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen

Unterlagen Nr. \_\_\_\_\_  
Blatt Nr. 1

A 7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH Planungsabschnitt Altona, AS HH-Othmarschen (m) - AS HH-Volkspark (o) Betr.-km 155+900 - Betr.-km 152+500	Datum	Name
	bearbeitet 09.05.2018	UK
	geprüft 09.05.2018	PB / CW
Planinhalt:	Übersichtsplan Schlussverschickung	
Maßstab:	1: 10.000	

**ENTWURFSPLANUNG**

aufgestellt: E 3.3.2	Datum: 09.05.2018	fachlich geprüft: QM-EK	Datum: 17.05.2018
gez. i.A. Hr. Martens		gez. i.A. Hr. [Redacted]	
DEGES		DEGES	
freigegeben: LSBG F1	Datum: 31.05.2018		
gez. Hr. Scheel			
LSBG			



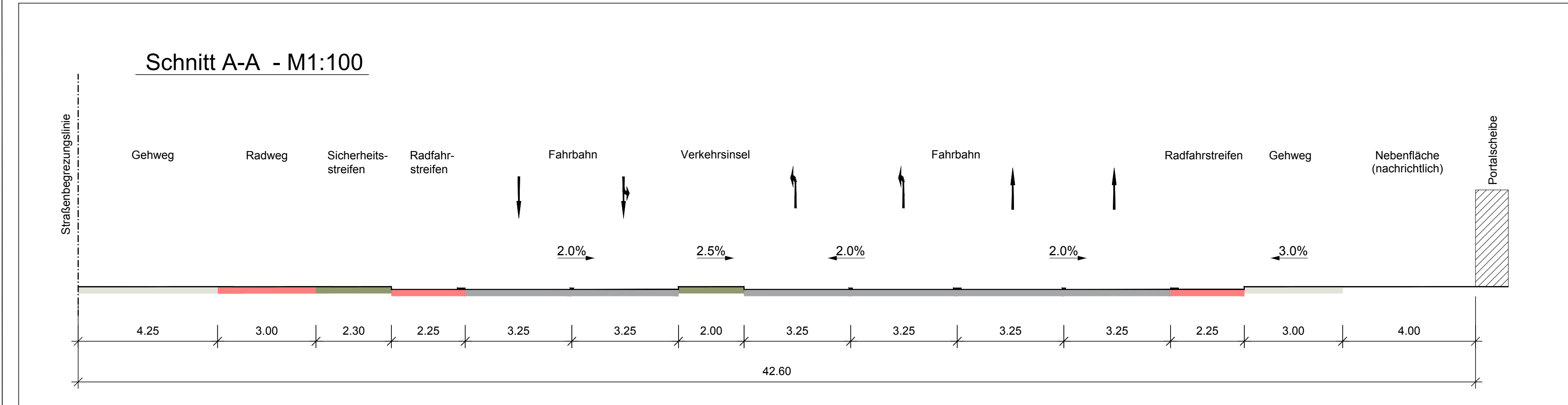
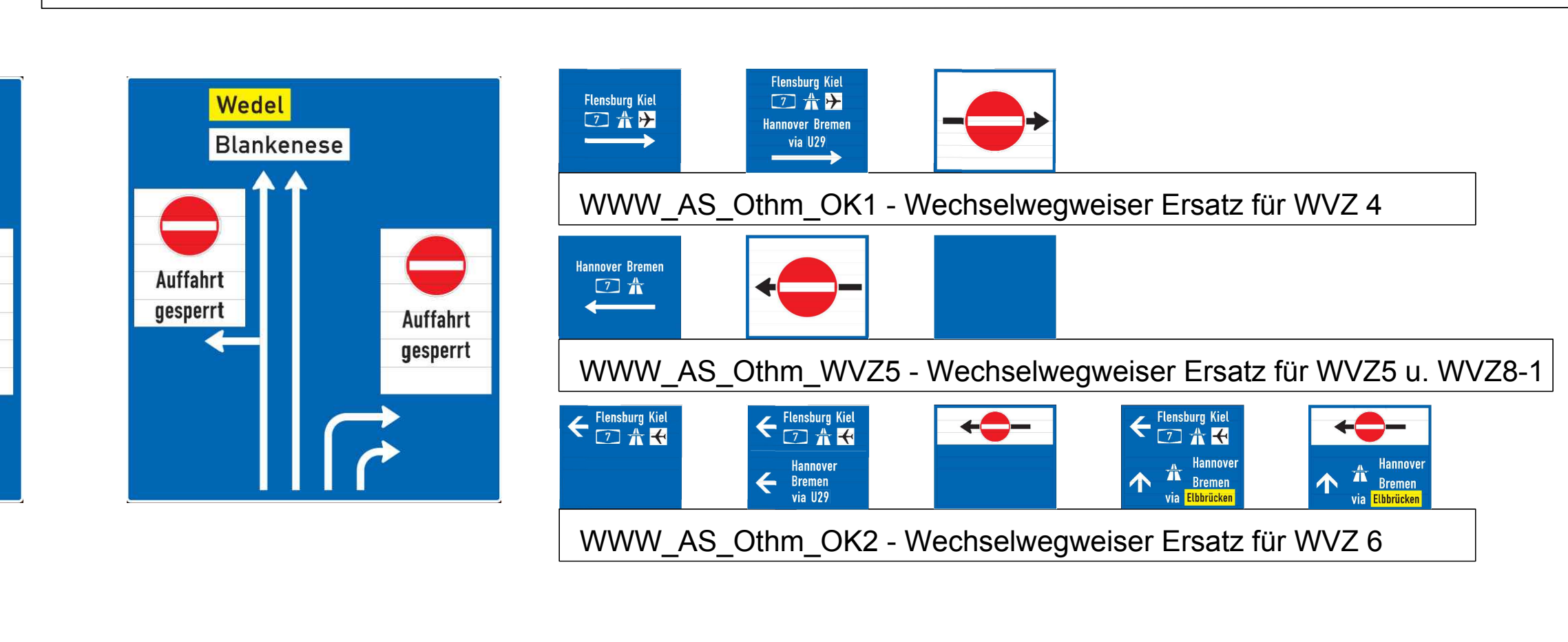
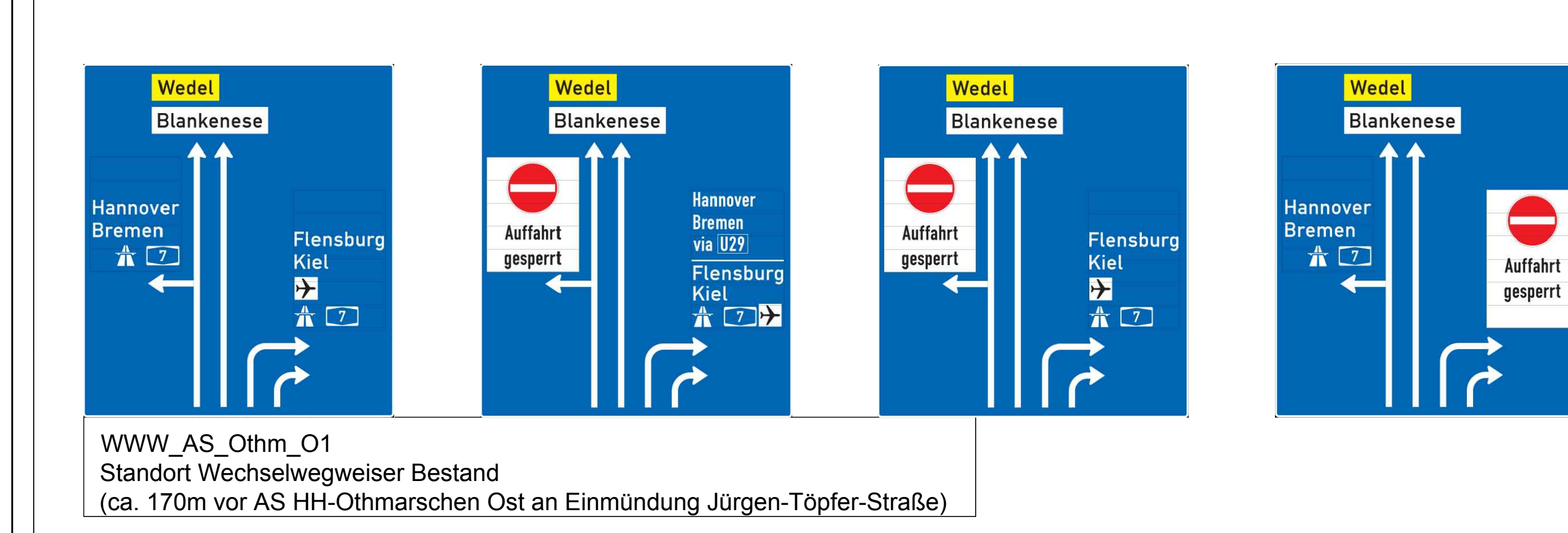
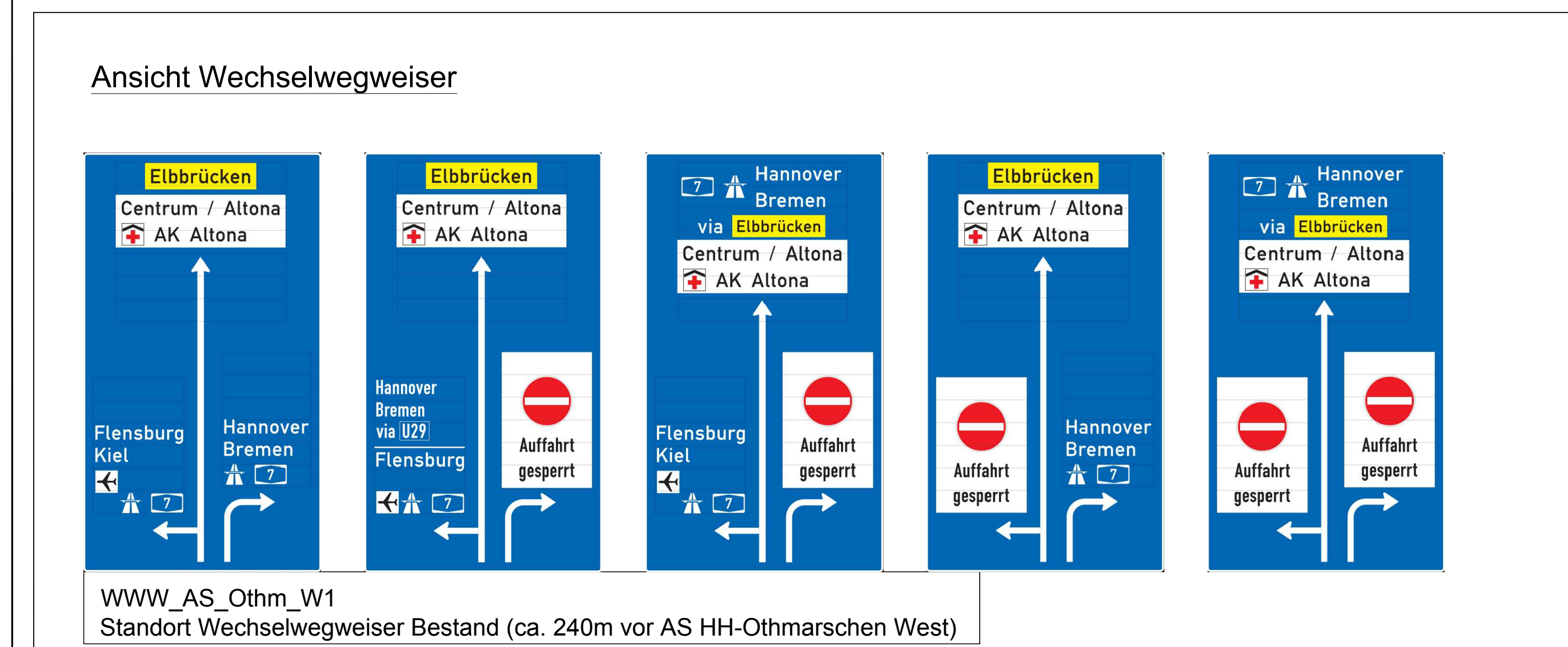
**Tabelle Streckenstation (SST)**

SST	Objekt
SST-45	mSchw_AS_Othm_W1 mSchw_AS_Othm_W2 mSchw_AS_Othm_W3 Schw_AS_Othm_W1 Schw_AS_Othm_W2 WVZ (Bestand) WVZ (Bestand) WWW_AS_Othm_W1 mSchw_AS_Othm_O1 mSchw_AS_Othm_O2 Schw_AS_Othm_O1 Schw_AS_Othm_O2 WWW_AS_Othm_O1 WWW_AS_Othm_Ok1 WWW_AS_Othm_Ok2
SST-6.7.4	mSchw_AS_Othm_O1 mSchw_AS_Othm_O2 Schw_AS_Othm_O1 Schw_AS_Othm_O2 WWW_AS_Othm_O1 WWW_AS_Othm_Ok1 WWW_AS_Othm_Ok2

**Legende-Verkehrsplanung**

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt mit Hänger
- Tiefbord
- Bestand
- Lärmschutzwand Bestand
- Lärmschutzwand Planung
- AV (Dekontinuität)
- Lärmschutzwand Planung-ARGUS
- wird im Rahmen der Deckgestaltung gesteuert

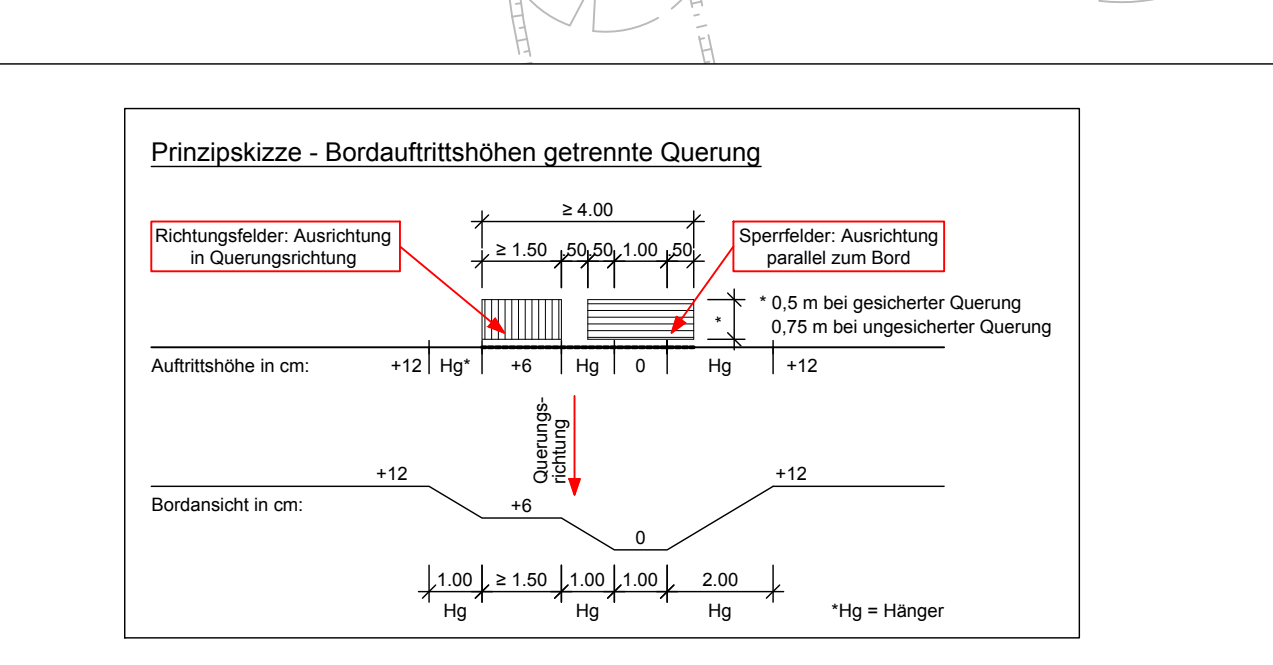
**Lagebezugssystem:**  
ETRS 89, Abbildung Gauß-Krüger (U.S. 320)



**Bestandsdaten:**  
- Abgleich 1774/2020, 160307, Nachvermessung V2B, erhalten durch DEGES, Stand 08.03.2016  
- 1250x 2000x, aus Planung Fa. IPW, Stand 18.05.2017  
Hinweis: vorhandene Straßenbegrenzungslinien aus Planung Fa. IPW, Stand 18.05.2017

**Nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:**  
- 1185402\_LPO1, Planung Fa. IDS, erhalten durch DEGES, Stand 12.06.2017  
- 170511\_LUS\_A1\_S04, Planung Fa. IPW, erhalten durch DEGES, Stand 18.05.2017  
- 201618\_Dat\_VL\_00\_Dekret Altona-170407, Planung Fa. ARBOS, erhalten durch DEGES, Stand: 18.05.2017

**Hinweis:**  
Die Planungen der angrenzenden Gewerke werden lediglich auf Kompatibilität mit der Verkehrsplanung geprüft und sind nur nachrichtlich dargestellt! Bezüglich technischer Inhalte der Freizeichnungen wird von ARGUS keine Gewährleistung übernommen.



Nr.	Art der Änderung	Datum	Aufgestellt

**DEGES**  
Deutsche Einheit Fernverkehrs- und Bau GmbH  
Zürcherstraße 14  
10117 Berlin

**ARGUS**  
Datei: 08.05.2018

**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen

**ENTWURFSPLANUNG**

A.7. 6-R-Städte Erweiterung  
von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HVHSH  
Planungsabschnitt Altona, AS HH-Othmarschen (H), AS HH-Othmarschen (O)  
Bst km 150+900 - Bst km 152+000  
Verkehrs-Verkehrsmittel, Lagerplan  
Schuldenverzeichnis  
AS HH-Othmarschen  
Maststab: 1:250

ausgest.: E 3.3.2 Datum: 05.05.2018 fachlich geprüft: DM EK Datum: 17.05.2018  
gepr.: A. H. Marner DEGES  
Freigegeben: LS8G F1 Datum: 31.05.2018  
gepr.: H. Scheel