



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Bezirksamt Altona

Bezirksamt Altona, Platz der Republik 1, 22765 Hamburg

VERTEILER PLANABSTIMMUNG

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Abteilung Straßen und Gewässer  
Abschnitt Verkehrsprojekte

■ Tietböhl  
Jessenstraße 1-3, Raum 239  
22767 Hamburg

0049 40 428 11 6261  
■.tietboehl@altona.hamburg.de

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)  
A / MR 213

23. Januar 2019

### Planabstimmung: **Schlussverschickung**

<b>Vorhaben:</b>	Erschließung - KolbenHÖFE
<b>Stellungnahme bis:</b>	<b>22.02.2019</b>
<b>Stellungnahme an:</b>	■@bm-la.de; ■.Tietboehl@altona.hamburg.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Verkehrsplanung für das o.g. Bauvorhaben werden hiermit die beteiligten Dienststellen zur Stellungnahme aufgefordert. Einzelheiten der Planung können Sie den beiliegenden Unterlagen entnehmen. Die Leitungsträger werden gebeten, eventuell beabsichtigte eigene Bauvorhaben anzuzeigen und einen Bauzeitenplan beizufügen. Erhalten wir bis Fristablauf von Ihnen keine Stellungnahme, gehen wir davon aus, dass keine Bedenken bestehen. Sollten Sie Rückfragen zur Planung haben, melden Sie sich gerne bei mir bzw. Frau ■ vom Landschaftsarchitekturbüro Bruun und Möllers, Tel.: 040 / 822 777 36.

Mit freundlichen Grüßen

gez. ■ Tietböhl

#### **Anlagen:**

- Erläuterungsbericht
- Übersichtsplan; M: 1:5.000
- Lageplan, Blatt 01 – 02; M: 1:250
- Abwägungsvermerk

# Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahme: Erschließung

Teilbaumaßnahme: KolbenHÖFE

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>ANLASS DER PLANUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>VORHANDENER ZUSTAND.....</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines .....	2
2.2	Städtebauliches Umfeld.....	2
2.3	Erschließung .....	2
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr .....	3
2.5	Altlasten .....	3
2.6	Grünbestand / Topographie.....	3
<b>3</b>	<b>GEPLANTER ZUSTAND.....</b>	<b>3</b>
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	3
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	8
3.3	Ruhender Verkehr .....	8
3.4	Fußgänger und Radfahrer .....	8
3.5	Barrierefreiheit .....	8
3.6	Straßenentwässerung .....	9
3.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	9
3.8	Grün- und Baumpflanzungen .....	11
3.9	Straßenmöblierung .....	11
3.10	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	13
<b>4</b>	<b>PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>KAMPFMITTELRÄUMDIENST.....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>UMSETZUNG DER PLANUNG.....</b>	<b>13</b>
7.1	Grunderwerb.....	13
7.2	Finanzierung .....	14
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	14
7.4	Realisierungsträger / Baudurchführung.....	14
7.5	Realisierungstermin .....	14

## **1 ANLASS DER PLANUNG**

1935 begann die Norddeutsche Leichtmetall- und Kolbenwerke GmbH (Noleiko) mit der Produktion von Kolben für Flugzeugmotoren an der Friedensallee 128. Später wurde die Noleiko von der Karl Schmidt GmbH (später Kolbensmidt GmbH) übernommen, welche sich in den 1980er-Jahren auf Pkw-Kolben und Kolbenbolzen spezialisierte. Aufgrund der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009, welche die Automobilindustrie stark traf, musste die Produktion im Hamburger Kolbensmidt-Werk eingestellt werden.

Im Anschluss daran übernahm die Rheinmetall Immobilien GmbH aus Düsseldorf die Verantwortung für die Liegenschaft. Bis ca. 2022 soll auf dem Gelände ein urbanes Stadtquartier mit rund 420 Wohnungen entstehen. Zudem werden auch Flächen für lokales Kleingewerbe und Büros integriert.

Derzeit läuft ein Verfahren für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ottensen 66.

## **2 VORHANDENER ZUSTAND**

### **2.1 Allgemeines**

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Ottensen, im Bezirksamtsbereich Altona. Eingegrenzt wird das Gebiet im Norden durch die S-Bahn-Trasse Altona – Blankenese, im Westen durch das Hochhaus der Euler Hermes Versicherung, im Osten durch die Gewerbeflächen der Firma Schwarzkopf und im Süden durch die Friedensallee. Die Größe des Areals beträgt ca. 3,6 Hektar. Aufgrund der überwiegend großflächigen Hallengebäude, welche auf dem Gelände stehen, ist das Gelände vollflächig versiegelt. Insgesamt befinden sich sechs Hallen, ein viergeschossiges Verwaltungsgebäude, ein Kompressorenhaus, ein Sozialgebäude sowie ein fünfgeschossiges Magazingebäude auf dem Gelände.

### **2.2 Städtebauliches Umfeld**

Nördlich des Plangebiets, hinter der Bahntrasse, befindet sich der Otto-von-Bahren Park (ehemaliges Gelände des Gaswerks Bahrenfeld), welcher zahlreiche Dienstleistungsunternehmen sowie Büros, Nahversorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und zwei Hotels beherbergt. Der Otto-von-Bahren Park bildet das Stadtzentrum Bahrenfelds und des nordwestlichen Teils von Ottensen.

Westlich des Plangebiets befindet sich bis ca. Ende 2019 das 21-geschossige Euler Hermes Hochhaus, welches in eine gärtnerisch gestaltete Parkanlage eingebunden ist. Dieses wird ab ca. 2020 zurückgebaut. An dieser Stelle entstehen im Anschluss mehrgeschossige Neubebauungen mit ca. 463 Wohneinheiten.

Südlich und östlich des Plangebiets ist das Umfeld durch Mehrfamilienhaus-Bebauung geprägt. Östlich schließt sich direkt an das Plangebiet zusätzlich ein Gewerbebetrieb der Firma Schwarzkopf an. Im südöstlichen, rückwärtigen Bereich grenzt ein Bürogebäude der Firma Langenbartels und Jürgens an. Östlich an das Kolbenhof-Areal schließt sich zukünftig das Schwarzkopf-Areal mit ca. 440 Wohneinheiten an.

### **2.3 Erschließung**

Das Areal ist ausschließlich über eine Gehwegüberfahrt und einen privaten Straßenstich zur Friedensallee im Süden erschlossen. Diese Zufahrt führt auf einen asphaltierten Platz im Zentrum des Werksgeländes. Die Friedensallee verbindet das Altonaer Zentrum mit der von-Sauer-Straße (B431).

Die Kosten für die äußere Erschließung wurden von ARGUS bereits geschätzt und in den Gesamtkosten der Maßnahmen berücksichtigt. Die Planung der äußeren Erschließung wird im weiteren Verlauf des Projektes vorangetrieben.

## **2.4 Öffentlicher Personennahverkehr**

Über den Bahrenfelder Kirchenweg westlich des Plangebiets erreicht man die S-Bahn-Station Bahrenfeld. Entlang der Friedensallee verkehren folgende Buslinien:

- 283 (EEZ (Julius-Brecht-Straße) – Kalvslohtwiete) – werktägliche Taktung: 20 Minuten
- Schnellbus 37 (Schenefelder Platz – Bramfelder Dorfplatz (Heukoppel)) – werktägliche Taktung: < 10 Minuten
- Nachtbus 621 (S Wedel – Bf. Altona) – nur am Wochenende – Taktung: 40 Minuten

Die Bushaltestelle Grünebergstraße befindet sich unmittelbar südlich des Plangebiets.

## **2.5 Altlasten**

Gemäß den Vorgaben aus dem Sanierungsvertrag mit der Stadt Hamburg wird das Gebiet vor Beginn der hier beschriebenen Baumaßnahme umfangreich saniert. Nach der Sanierung von Bodenverunreinigungen werden tolerierbare Restkontaminationen im Untergrund verbleiben.

Bereiche, in denen die Oberflächen in ungebundener Bauweise mit Beton- bzw. Natursteinpflaster befestigt sind, sollen so gesichert werden, dass einsickerndes Regenwasser daran gehindert wird, die Restkontamination im Boden zu durchströmen und die Schadstoffe ins Grundwasser einzutragen. Hierzu soll eine Folie in den Untergrund eingebracht werden. Diese Lösung wird im weiteren Planungsverlauf detailliert und mit der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) abgestimmt.

## **2.6 Grünbestand / Topographie**

Durch die jahrzehntelange industrielle Nutzung wurde das Gelände nahezu vollflächig versiegelt. Lediglich im Bereich des zentralen Platzes sind Rasenflächen vorhanden. In den Randbereichen zur Bahntrasse und auch an der südlichen Grundstücksgrenze sind umfangreiche Sukzessionsgehölze entstanden. Das Gelände ist eben ausgebildet und liegt auf Straßenniveau.

# **3 GEPLANTER ZUSTAND**

Die Bestandshalle 7 im Nordwesten bildet zusammen mit dem verbleibenden Hauptschiff der Halle 6 und einem neuen fünfgeschossigen Anbau den zukünftigen Gewerbeschwerpunkt des Quartiers. Die Gewerbeflächen sind durch öffentliche Straßen, bzw. einer Platzfläche im Süden von der angrenzenden Wohnnutzung getrennt.

## **3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Zukünftig wird die Anbindung an die Friedensallee nicht mehr als Gehwegüberfahrt, sondern als normale Einmündung erfolgen. Diese Einmündung wird ca. 30 m weiter westlich liegen als die derzeitige Gehwegüberfahrt. Dies hat den Hintergrund, dass zukünftig beidseitig der Planstraße Wohnbebauung entstehen soll. Die Friedensallee wird gegenüber der Planstraße Vorfahrtsberechtigt sein. Fahrzeuge, welche vom Kolbenschmidt-Gelände kommen, müssen den Fahrzeugen in der Friedensallee dementsprechend Vorfahrt gewähren.

Die Planstraße wird in einer Breite von 5,5 m bituminös befestigt und gegenüber den Nebenflächen mit Hamburger Kanten abgegrenzt, welche eine Ansicht von 8 cm aufweisen. Jeweils beidseitig an die Planstraße schließen sich mehrere 2,1 m breite Längsparkbuchten mit insgesamt 22 Längsparkständen an. Diese werden mit dem derzeit im Gebiet vorhandenen rotbunten Granit-Großsteinpflaster (Wiedereinbau) befestigt.

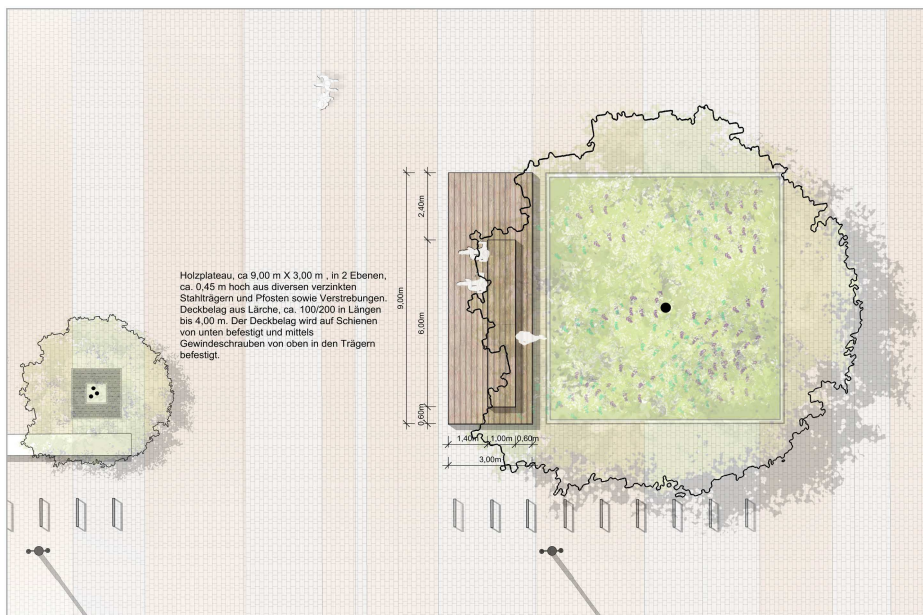
Unterbrochen werden die Parkstände von mehreren Grünflächen mit Baumpflanzungen sowie einigen Gehwegüberfahrten. Die Gehwegüberfahrten werden analog der Gehwege mit Betonsteinpflaster befestigt. Als Abgrenzung ist ein farblich abgehobener Pflasterstreifen vorgesehen. An die Parkflächen schließt sich beidseitig ein 3,15 m breiter Gehweg an, welcher mit in Reihen verlegtem Betonsteinpflaster befestigt wird. Das Betonsteinpflaster besteht aus vier rot-bunt-grauen Farben mit geschliffener, gestrahlter Oberfläche, in drei variierenden Längen / Formaten. Die Steinstärke beträgt in von Lieferfahrzeugen und Müllfahrzeugen befahrenen Bereichen 10 cm, ansonsten 8 cm. Zum Gehweg werden die Parkstände mit einem Tiefbord aus Naturstein abgegrenzt.



Mustersteine: Betonsteinpflaster rot-bunte Mischung, geschliffen, fein gestrahlt

Von der Planstraße aus gelangt man auf eine Platzfläche südlich der Halle 6, welche die fußläufige Hauptdurchwegung des Quartiers darstellt. Dem Kfz-Verkehr ist es an dieser Stelle nur erlaubt geradeaus zu fahren, wodurch dieser auf die nördliche Planstraße zwischen der Halle 6 und Halle 7 gelangt. Um dem Kfz-Verkehr dies zu verdeutlichen wird die Hamburger Kante auf der Platzfläche weitergeführt. Um zu unterstreichen, dass die Platzfläche nicht befahren werden darf, wird unmittelbar an der Hamburger Kante eine Pollerreihe gesetzt. Der Durchfahrtsbereich wird mit Betonsteinpflaster befestigt, welches jedoch anders angeordnet wird, als auf der übrigen Platzfläche. Dies soll allen Verkehrsteilnehmern deutlich machen, dass dem motorisierten Individualverkehr das Fahren dort erlaubt ist. Die Fahrbahn der Planstraße Nord ist analog der südlichen Planstraße ebenfalls in einer Breite von 5,5 m bituminös befestigt und wird zu den Nebenflächen mit Hamburger Kanten abgegrenzt. Beidseitig der Fahrbahn schließen sich mehrere Parkbuchten zum Längsparken an. Westlich der Fahrbahn haben die Parkbuchten eine Breite von 2,10 m, östlich der Fahrbahn ist für die Parkbuchten eine Breite von 2,50 m vorgesehen. Da in den Hallen 6 und 7 Gewerbebetriebe angesiedelt werden, sind diese Parkstände zeitlich begrenzt als Lieferzone vorgesehen. Im übrigen Zeitraum dürfen die hier vorhandenen insgesamt 22 Parkstände zum normalen Parken genutzt werden. Zum Gehweg werden die Parkstände hier ebenfalls mit einem Tiefbord aus Naturstein abgegrenzt. Genau wie in der südlichen Planstraße werden die Längsparkstände von Grünflächen mit Baumpflanzungen unterbrochen. An die Parkstände schließt sich beidseitig ein zwischen 2,65 m und 2,95 m breiter Gehweg an. Die Materialität und Bordsteinansichten sind analog der Planstraße Süd vorgesehen.

Es ist geplant auf der Platzfläche südlich der Halle 6 insgesamt 44 Fahrradstellplätze zu errichten. Zudem wird der Bestandsbaum, welcher erhalten wird, durch drei neue Baumpflanzungen ergänzt. Im Bereich der westlichen Reihe Fahrradanhänger soll eine 80 cm breite hellgraue „schwebende“ (Schattenfuge 8 cm) Sichtbetonbank zum Verweilen einladen. Im Schatten der Bestandsplatane auf dem Kolbenplatz entsteht zudem ein großzügiges und robustes Sitzplateau aus Lärchenholz, welches sich über zwei Ebenen erstreckt und einen zentralen Treffpunkt bildet.



Als Fahrradanhänger wird ein reduzierter Flachstahlbügel mit Pulverbeschichtung in DB 703 verwendet. Der Fahrradanhänger wird unterhalb des Plattenbelags mit den Fundamenten verankert, sodass keine Verankerung oberhalb des Pflasters sichtbar wird.

Die Platzfläche wird ebenfalls mit dem Betonsteinpflaster der Gehwege befestigt, wird jedoch durch streifige Pflasterintarsien aus gesägtem Granit-Großsteinpflaster in rot-bunter Mischung markiert. Dieses Natursteinpflaster kann problemlos von Rollstühlen, Rollatoren, etc. befahren werden.

Östlich der Platzfläche befindet sich eine fußläufige Verbindung zwischen Platzfläche und Wendeanlage, welche analog der Platzfläche befestigt wird. Östlich dieses Verbindungsweges sind parallel zur Laufrichtung drei Standorte für Sitzelemente aus Sichtbeton vorgesehen. Des Weiteren sind zwei neue Baumstandorte vorgesehen. Am nördli-

chen Ende dieser Verbindung sind vier Poller vorgesehen, um zu verhindern, dass Kfz diese Verbindung nutzen. Es wird ein zylindrischer Absperrpfosten aus Aluminiumguss mit einem plan anschließenden Kopfteil vorgesehen. Der Pfosten ist mit einem Bodenstück und einem Verbindungsstück mit Sollbruchstelle versehen und kann so bei einem Schadensfall problemlos ausgetauscht werden. Der Pfosten wird pulverbeschichtet in DB 703.



Sitzelement aus Sichtbeton



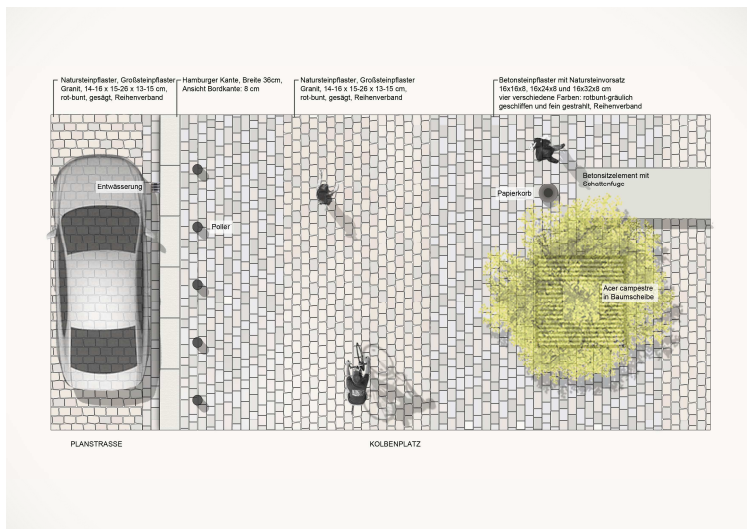
Fahrradständer Typ Erfurt



Großsteinpflaster Granit in Reihe verlegt, rot-bunte Mischung



Pfosten Typ Routiero\_ABES



Verlegeprinzip Beton- /Natursteinpflaster: Bereich Kolbenplatz

Am nördlichen Ende der Planstraße Nord biegt der Kfz-Verkehr in Richtung Osten ab und wird zwischen der Halle 6 und dem Kompressorhaus auf einer 5,0 m breiten bituminös befestigten Fahrbahn zu einer Wendeanlage geführt. Eingefasst wird die Fahrbahn in diesem Bereich ebenfalls durch Hamburger Kanten mit einer Ansicht von 8 cm. Südlich und nördlich der Fahrbahn schließt sich jeweils ein zwischen 1,47 m und 1,90 m breiter Gehweg an, welcher analog der übrigen Gehwege mit Betonsteinpflaster befestigt wird. Der nördliche Gehweg stellt dabei die Zuwegung zu einem geplanten Gebäude sicher, endet jedoch am Magazingebäude. In diesem Bereich wird ein Noppenstreifen aus gusseisernen Platten vorgesehen, um Sehbehinderte darauf aufmerksam zu machen, dass der Gehweg dort endet. Zudem wird eine ungesicherte getrennte Querung vorgesehen. Von der Wendeanlage gehen insgesamt drei Tiefgaragenzufahrten ab. In der Mitte der Wendeanlage sind zwei Längsparkstände geplant. Außerdem sind zwei neue Baumstandorte vorgesehen. Auch östlich der Wendeanlage sind zwei Längsparkstände und ein Baumstandort vorgesehen. Die Befestigung und Abgrenzung der Flächen ist analog des restlichen Plangebiets vorgesehen.

Westlich der Planstraße Nord entsteht eine Umfahrung der Halle 7. Lieferverkehr und ansässige Gewerbetreibende können diese nutzen um zu den westlichen Einfahrten der Halle 7 zu gelangen. Die Straßen nördlich, westlich und südlich der Halle 7 werden als Einbahnstraße eingerichtet, welche für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wird. Die Fahrbahn wird nördlich der Halle 7 in einer Breite von 3,9 m bituminös befestigt, westlich der Halle 7 wird die Fahrbahn eine Breite von 4,0 m aufweisen. Westlich an die Fahrbahn westlich der Halle 7 schließt sich ein 2,1 m breiter Längsparkstreifen mit insgesamt zwölf Längsparkständen an, welche durch Grünflächen mit Baumpflanzungen unterbrochen werden. An die Längsparkstände schließt sich ein zwischen 3,85 m und 3,95 m breiter Gehweg an, welcher mit Betonsteinpflaster (rot-bunte Mischung, gestrahlt, fein geschliffen) befestigt wird. Östlich an die Fahrbahn schließt sich aufgrund des begrenzten Platzangebotes ein 1,0 m breiter Notgehweg an, welcher mit einem Tiefbord aus Naturstein von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Im Anschluss daran befinden sich die Zufahrten zur Halle 7. Aufgrund der Höhensituation wird am südlichen Ende eine Art Balkon vorgesehen, damit die Zufahrt zur Halle 7 problemlos möglich ist.

Die Fahrbahn südlich der Halle 7 ist in einer Breite von 6,5 m analog der Platzfläche mit Betonsteinpflaster und geschnittenem Granit-Großsteinpflaster befestigt. Südlich der Fahrbahn befindet sich ein Längsparkstreifen mit insgesamt sechs Längsparkständen, welche die gleiche Materialität wie die Fahrbahn aufweisen. Die Trennung zwischen Parkständen und Fahrbahn erfolgt durch Stahlnägel.



Stahlnägel als Markierung der Parkstände

An die Parkstände schließt sich ein ca. 2,9 m breiter öffentlicher Gehweg an, der jedoch teilweise durch Baumstandorte unterbrochen wird. Zwischen den Bäumen sind



Standorte für insgesamt 16 Fahrradanhänger vorgesehen. Auf dem Flurstück südlich der Baumstandorte wird es zukünftig ein Wegerecht geben.

Die Bordsteinansicht wird im gesamten Planungsgebiet 8 cm betragen. An Längsparkständen wird die vordere Bordsteinkante eine Ansicht von 2 cm, die hintere eine Ansicht von 6 cm aufweisen. An Überquerungsstellen und Überfahrten werden die Bordsteine entsprechend der geltenden Richtlinien abgesenkt.

### **3.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Der ÖPNV ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

### **3.3 Ruhender Verkehr**

Im gesamten Planungsgebiet verteilt entstehen insgesamt 66 Längsparkstände. Von diesen sind elf Stück zeitlich begrenzt, da sie gleichzeitig als Ladezone für die Hallen 6 und 7 fungieren. Damit werden insgesamt 16% öffentliche Besucherstellplätze in Bezug auf die Wohneinheiten nachgewiesen. In Abwägung wegerechtlischer und städtebaurechtlicher Aspekte, wird hier im begründeten Ausnahmefall von dem von der ReStra vorgegebenen Stellplatzschlüssel von 20% öffentlicher Besucherstellplätze, bezogen auf die Anzahl der Wohneinheiten, abgewichen. Begründet wird der Ausnahmefall mit der direkten Nähe zur S-Bahn-Station Bahrenfeld und mit der Abwägung der städtebaulichen Qualität, im Zusammenhang mit dem Bestandsgebäude Halle 7, der Nutzung Anlieferung und den damit beschränkten Straßenquerschnitten.

### **3.4 Fußgänger und Radfahrer**

Die Fußgänger werden in der Planstraße Nord und Süd sowie im Bereich der Wendeanlage auf separaten Gehwegen geführt, welche zwischen 1,47 m und 3,15 m breit sind. In Bereichen, in denen kein Kfz-Verkehr zugelassen ist, können Fußgänger die komplette Breite nutzen.

Es sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der Radverkehr findet im Plangebiet auf der Fahrbahn statt.

Auf der Platzfläche werden insgesamt 22 Fahrradanhänger vorgesehen. Südlich der Halle 7 sind Standorte für 16 Fahrradanhänger vorgesehen.

### **3.5 Barrierefreiheit**

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3% nicht überschreiten. Lediglich im Bereich der Durchquerung des Gebiets südlich der Halle 7 sowie auf deren nördlicher Umfahrung werden die Prozente punktuell überschritten, bleiben jedoch immer unter 6%.

Überquerungsstellen werden mit getrennten Querungen gemäß ReStra ausgestattet. Diese werden Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm aufweisen und mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

An der Flurstücksgrenze zwischen der Planstraße Nord und der Halle 6 wird ein taktil erkennbarer Steifen aus Großpflaster vorgesehen, welcher in diesem Bereich die innere Leitlinie darstellt.

Die Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Fahrradanhänger, Papierkörbe etc.) werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden.

Des Weiteren werden in den Nebenflächen der Kreuzung taktile Leitstreifen aufgebracht. Das taktile Leitsystem wird aus farblich zum Pflasterbelag kontrastierenden gusseisernen Rippenplatten hergestellt (Firma GH Form). Das Blindenleitsystem der gesamten Bebauungsplangebiete Ottensen 66 und 67 sind mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband Hamburg abgestimmt worden.



Blindenleitsystem aus Gusseisen (GH-Form)

### **3.6 Straßentwässerung**

Die Straßentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Auf dem Kolbenplatz wird das Oberflächenwasser in eine neue Kastenrinne geleitet, welche ebenfalls an das Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung angeschlossen wird.

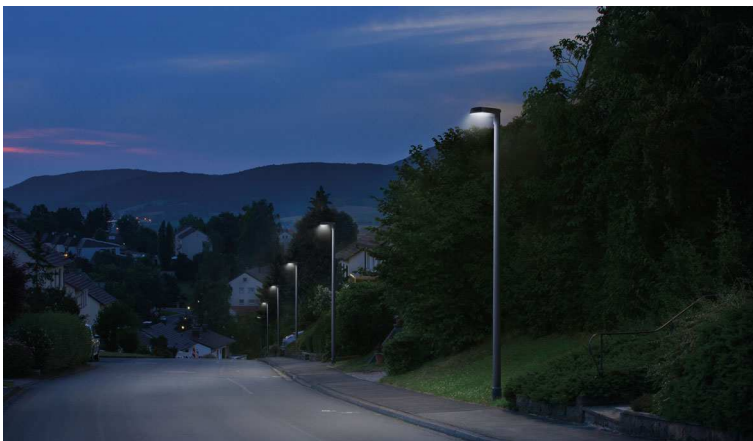
### **3.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung steht in der Planstraße Süd und Nord jeweils in den östlichen Nebenflächen. Auf der Platzfläche sind südlich parallel zu den Fahrradanhlehnbügeln zwei Lampenstandorte vorgesehen. An der Zufahrtsstraße zur Wendeanlage und im Bereich der Wendeanlage steht die öffentliche Beleuchtung in den nördlichen, westlich der Halle 7 in den westlichen Nebenflächen. Südlich der Halle 7 steht die öffentliche Beleuchtung in den südlichen Nebenflächen. An der fußläufigen Verbindung zwischen der Platzfläche und der Wendeanlage steht die öffentliche Beleuchtung an der östlichen Straßenbegrenzungslinie.

Es ist vorgesehen in den öffentlichen Straßenzügen (Planstraße und Umfahrung sowie südlich Halle 7) die Leuchte Philips Libra an 7,5 m hohen Auslegermasten bzw. im Bereich westl. Halle 7 an 6 m hohen Auslegermasten gesetzt zu verwenden. In der Planstraße werden die Leuchten mit einem Längsabstand von ca. 30 m vorgesehen. Auf den von Fußgängern dominierten Flächen der Ateliergasse soll die Leuchte Trilux Cuvia an geraden 5 m hohen Masten und im Bereich der Wendeanlage die Leuchte Philips Libra an geraden 6 m hohen Masten Anwendung finden. Auf der Platzfläche des Kolbenplatzes soll der Strahler Maxi Woody von iGuzzini in zweifacher Ausführung mit je drei Strahlern als 7 m hoher gerader Mast eingebaut werden. Die Leuchten werden soweit möglich mit einer Pulverbeschichtung in DB 703 versehen. Eine endgültige Abstimmung bzgl. der Beleuchtung mit HHVA steht noch aus.



Auslegerleuchte Philips Libra



Leuchte Trilux Cuvia



Strahler iGuzzini Maxi Woody

### 3.8 Grün- und Baumpflanzungen

In Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona werden in den Nord-Süd-Straßenachsen der Planstraße 18 *Acer plantanoides* „Emerald Queen“ (Spitzahorn) gepflanzt. Zum Schutz des Wurzelbereiches werden die Bäume in Baugruben mit überfahrbarem Substrat gepflanzt. Die Baumscheiben werden hier mit einem Granitbord 8 cm gefasst und mit bodendeckenden Stauden (bspw. Geranium) bepflanzt. Die Straßenbäume werden auf eine lichte Höhe von 4,5 m aufgeastet. Der Wurzelbereich ist mit mindestens 12 m<sup>3</sup> Pflanzsubstrat aufzufüllen.

In der Ost-West-Verbindung, die durch das gesamte Plangebiet führt, werden 15 Baumsolitäre *Acer campestre* (Feldahorn) gepflanzt, von welchem die auf dem Kolbenplatz und an der Wendeanlage platzierten Gehölze eine Mehrstämmigkeit aufweisen. Zum Schutz des Wurzelbereiches werden die Bäume in Baumgruben mit überfahrbarem Substrat gepflanzt. Die Baumscheiben werden hier durch quadratische Baumroste hergestellt. Das Format wird so gewählt, dass es sich gut in das Fugenmaß des Pflasterbelags einfügt.

Auf dem Kolbenplatz wird die vitale, mächtige Platane erhalten und in die Platzgestaltung integriert.

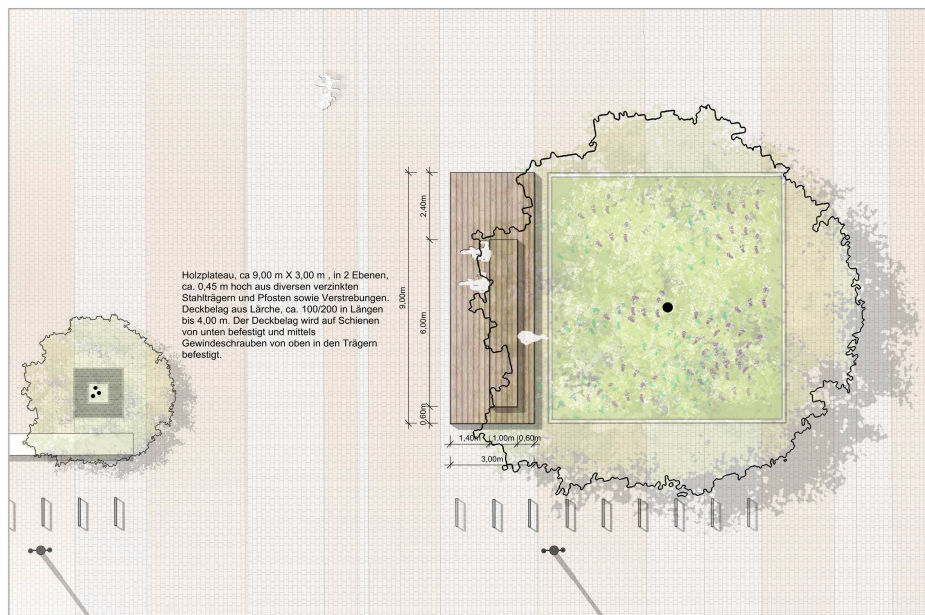


Baumscheibe: Modell Rijn / Anae

### 3.9 Straßenmöblierung

Begleitend zur Hauptdurchwegung durch das Quartier werden 80 cm breite, hellgraue „schwebende“ Sichtbetonbänke (Schattenfuge 8 cm) den Weg und die Platzflächen flankieren.

Zusätzlich entsteht auf dem dem Kolbenplatz unter der bestehenden Platane ein Holzsitzelement auf zwei Ebenen. Dabei greift das skulpturale Element die Bänderstruktur der Platzpflasterung wieder auf. Die Holzplattform ist auf Stelzen gestellt, verdichtet somit den Wurzelbereich der Platane nicht.



Auf der Platzfläche werden insgesamt 22 Fahrradanhlenbügel vorgesehen. Südlich der Halle 7 sind Standorte für 16 Fahrradanhlenbügel vorgesehen. Am nördlichen Ende der fußläufigen Verbindung zwischen Kolbenplatz und Wendeanlagen werden vier Poller aufgestellt. Auf der südlichen Platzfläche in Richtung der Planstraße Süd werden drei Poller vorgesehen, damit der Platz nicht befahren wird. Um ein Überfahren der Hamburger Kante auf der Platzfläche und ein Parken auf der Platzfläche zu verhindern, werden unmittelbar neben der Hamburger Kante 12 Poller vorgesehen. Des Weiteren werden an geeigneten Stellen Abfallbehälter aufgestellt. Es wird ein zylindrischer Abfallbehälter mit einer reduzierten und eleganten Gestaltsprache verwendet. Durch den schwenkbaren Deckel und einen herausnehmbaren Innenbehälter ist der Abfallbehälter leicht zu entleeren. Der Abfallbehälter ist als Designmodell im Portfolio der Stadtreinigung enthalten. Er wird wie die anderen Elemente in DB 703 pulverbeschichtet.



Abfallbehälter Typ Bremerhaven, Michow & Sohn (wie auch an der Stadthausbrücke, Hamburg)

### **3.10 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Ob Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt. Die Leitungstrassenplanung wird von ARGUS durchgeführt.

## **4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Der Bebauungsplan Ottensen 66 befindet sich derzeit im Verfahren.

## **5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

## **6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST**

Eine Kampfmittelabfrage wird rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme gestellt. Gegebenenfalls kann es in Teilbereichen zu einer baubegleitenden Kampfmittelsondierung kommen.

## **7 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **7.1 Grunderwerb**

Derzeit befinden sich die Flächen im Besitz der Rheinmetall Immobilien GmbH. Die Straßenverkehrsflächen sollen der Stadt nach Fertigstellung der Baumaßnahme kosten- und lastenfrei übergeben werden.

Die endgültige Umfahrung der Halle 7 soll erst im Zuge der Erschließung des Euler-Hermes-Geländes (B-Plan-Entwurf Ottensen 67) realisiert werden. Der zukünftige öffentliche Bereich westlich der Platzfläche bzw. südlich der Halle 7 soll bereits vorher von Hamburg übernommen und gewidmet werden. Im Bereich südlich der Halle 7 wird für die Übergangszeit eine provisorische Wendemöglichkeit für Pkw hergestellt, die bis zur endgültigen Fertigstellung der Umfahrung zunächst im privaten Besitz verbleibt.

## **7.2 Finanzierung**

Kostenträger ist die  
Rheinmetall Immobilien Hamburg Objekt Friedensallee GmbH & Co. KG  
Rheinmetall Platz 1  
40476 Düsseldorf

## **7.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Planungs- und Entwurfsdienststelle ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Fachamt  
Management des öffentlichen Raumes.

## **7.4 Realisierungsträger / Baudurchführung**

Realisierungsträger ist die Rheinmetall Immobilien Hamburg Objekt Friedensallee  
GmbH & Co. KG, die die Baumaßnahme

## **7.5 Realisierungstermin**

Mit der Realisierung der Maßnahme soll im Jahr 2019 begonnen werden.

Verfasst: Hamburg, im Oktober 2018

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
Beratende Ingenieure für Bauwesen

gez. C. Diercks



# Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder Beratende Ingenieure für Bauwesen



Osterbekstraße 90a 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

## Legende

- Baustrecke
- Bundesstraßen
- Hauptverkehrsstraßen

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Realisierungsträger:	<b>Rheinmetall Immobilien Hamburg</b> Objekt Friedensallee GmbH & Co. KG Rheinmetall Platz 1 40476 Düsseldorf	<b>KOLBENHÖFE</b>
----------------------	--	-------------------

Bedarfsträger:	<b>Freie und Hansestadt Hamburg</b> Bezirksamt Altona Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abteilung Straßen und Gewässer	
----------------	---	--

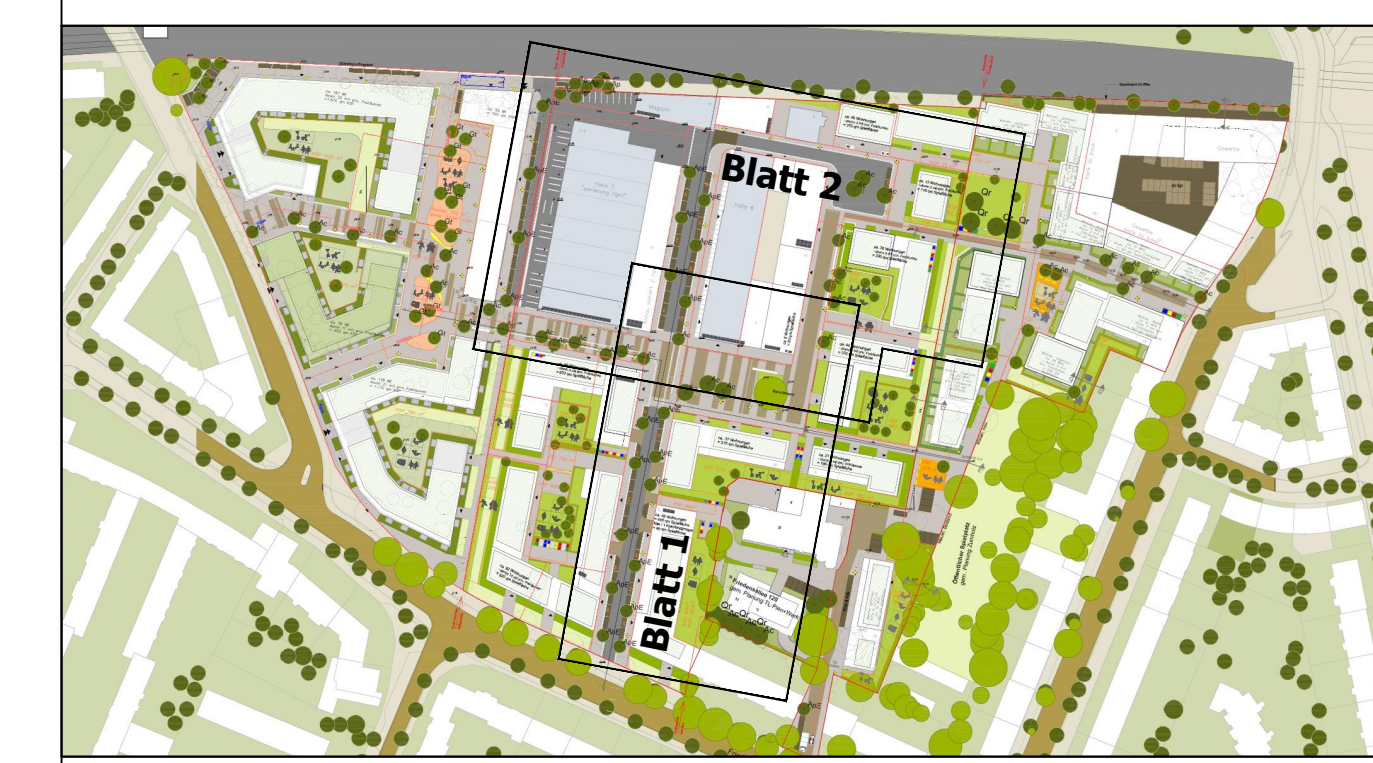
Baumaßnahme:	Erschließung	Datum: .....
		Bearbeitet:
		.....
		Unterschrift, A/MR 241
Teilbaumaßnahme:	KolbenHÖFE	Datum: .....
		Fachtechnisch geprüft:
		.....
		Unterschrift, A/MR 210
Planinhalt:	Übersichtsplan	Datum: .....
		Aufgestellt:
		.....
		Unterschrift, A/MR 20
Zeichnung Nr:	Maßstab: 1 : 5000	Datum: .....
Datum: .....		Freigegeben:
Geprüft:		.....
.....		Unterschrift, A/MR-L
Unterschrift, A/D4		







- ### Legende
- Hochbord
  - Hamburger Kante
  - Tiefbord
  - Tiefbord 8/20
  - Markierungsnägel
  - geplante Beleuchtung
  - geplanter Straßenablauf
  - geplanter Poller
  - Zufahrten / Zuwegungen
  - geplantes Verkehrszeichen mit Nr. RVZ 222-20
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
  - taktile Leitelemente
  - BI: Betonsteinpflaster
  - GP: Natursteinpflaster
  - Ob: Oberboden mit Rasensaat
  - Bit: Asphalt



**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder** 29.10.2018  
 Beratende Ingenieure für Bauwesen gez. C. Diercks  
 Osterbekstraße 90a 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Aufgrund von derzeit beauftragten Vermessungsanpassungen kann es in der Ausführungsplanung zu Verschiebungen von bis zu 4 cm auf 100 m kommen.

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Realisierungsträger: **Rheinmetall Immobilien Hamburg**  
 Objekt Friedensallee GmbH & Co. KG KOLBENHÖFE  
 Rheinmetall Platz 1  
 40476 Düsseldorf

Bedarfsräger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Erschließung	Datum: 05.11.2018
Bearbeitet:	Unterschrift: A/MR 241
Teilbaumaßnahme: KolbenHÖFE	Datum: 12.11.2018
	Fachtechnisch geprüft:
	Unterschrift: A/MR 210
Planinhalt: Lageplan 2/2	Datum: 12.11.2018
Zeichnung Nr.:	Aufgestellt:
Maßstab: 1 : 250	Unterschrift: A/MR 20
Datum: /	Datum: 18.01.2019
Geprüft: /	Freigegeben:
Unterschrift: A/D4	Unterschrift: A/MR-L

3560

### Abwägung der zur Verschickung eingegangenen Stellungnahmen Abstimmung der Planunterlagen vom 16. Oktober 2017

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>BWVI vom 14.11.2017</b>	Grundsätzlich bestehen seitens der BWVI/V keine Bedenken gegen o.g. Verkehrsplanung. Im Erläuterungsbericht wird über die „äußere Erschließung“ bzw. zur Anbindung an die Friedensallee keine Aussage gemacht. Durch linksabbiegende Kraftfahrzeuge in die geplante Erschließung könnte der Verkehrsfluss, sowie Busse der Linien 283 und 37 in der Friedensallee von West nach Ost behindert werden. Eine Aufstellfläche für Linksabbieger in erforderlicher Länge könnte eine geeignete Maßnahme sein.	Die Kosten für die äußere Erschließung wurden von ARGUS bereits geschätzt und in den Gesamtkosten der Maßnahmen berücksichtigt. Die Planung der äußeren Erschließung wird im weiteren Verlauf des Projektes vorangetrieben. Die hier aufgeführten Hinweise werden berücksichtigt.
<b>BSW LP14 vom 08.11.2017</b>	Das Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen nimmt die im Betreff genannte Maßnahme zur Kenntnis.	
<b>BUE NR3 vom 08.12.2017</b>	Die BUE – Abteilung Naturschutz – meldet Fehlanzeige.	
<b>BUE U1 vom 13.11.2017</b>	Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE geleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes (BUE/U13) bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken:  Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung abflusswirksamer Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser).	Dies wird berücksichtigt.
<b>BUE U2 vom 27.11.2017</b>	Der folgende Text soll unter 2.5 Altlasten aufgeführt werden:  Gemäß den Vorgaben aus dem Sanierungsvertrag mit der Stadt Hamburg wird das Gebiet vor Beginn der hier beschriebenen Baumaßnahme umfangreich saniert. Nach der Sanierung von Bodenverunreinigungen	Die Hinweise werden berücksichtigt. Folgender Text wird im Erläuterungsbericht unter 2.5 Altlasten aufgeführt:  Gemäß den Vorgaben aus dem Sanierungsvertrag mit

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>werden tolerierbare Restkontaminationen im Untergrund verbleiben, die so zu sichern sind, dass dauerhaft kein Schadstoffeintrag durch Regenwasserzutritt ins Grundwasser erfolgt. Bei einer Versiegelung in nicht gebundener Bauweise, wie es derzeit mit Pflasterung geplant ist, sind bauliche Maßnahmen zu treffen, die verhindern, dass einsickerndes Regenwasser die Restkontamination durchströmt und damit Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen würden. Ein erstes Gespräch dazu gab es zwischen Planern und der Behörde für Umwelt und Energie (BUE/U22) am 23.11.17 mit dem Ergebnis, dass der BUE Konzepte zur Abstimmung vorzulegen sind und die baulichen Maßnahmen erst nach Zustimmung durch die BUE durchgeführt werden dürfen.</p> <p>Für die Verortung von Nutzungen im Bereich der Restkontaminationen auf dem Plangebiet bestehen nur dann keine Einschränkungen, wenn geeignete bauliche Maßnahmen, eine dauerhafte Sicherung (kein Schadstoffeintrag über Sickerwasser ins Grundwasser) gewährleisten.</p>	<p>der Stadt Hamburg wird das Gebiet vor Beginn der hier beschriebenen Baumaßnahme umfangreich saniert. Nach der Sanierung von Bodenverunreinigungen werden tolerierbare Restkontaminationen im Untergrund verbleiben.</p> <p>Bereiche, in denen die Oberflächen in ungebundener Bauweise mit Beton- bzw. Natursteinpflaster befestigt sind sowie die Bereiche der Baugruben, sollen so gesichert werden, dass einsickerndes Regenwasser daran gehindert wird, die Restkontamination im Boden zu durchströmen und die Schadstoffe ins Grundwasser einzutragen. Hierzu soll eine Folie in den Untergrund eingebracht werden. Eine Abstimmung mit der Behörde für Umwelt und Energie wird noch erfolgen.</p>
<p><b>VD52 / PK25 vom 10.11.2017</b></p>	<p><b>Bordsteinansicht 3 cm – Separationsprinzip</b></p> <p>Im gesamten Gebiet soll ein Separationsprinzip eingeführt werden. Im Separationsprinzip sind Gehwege von der Fahrbahn mit einem Hochbord (lt. ReStra grundsätzlich 12 cm) abgesetzt, ausnahmsweise kann die Höhe auf 5 – <b>8 cm</b> reduziert werden, wenn verkehrssicherheitsbelange dem nicht entgegenstehen. Aufgrund des erwarteten Parkdrucks und des prognostizierten Fußgängeraufkommens wird hier dringend eine Bordsteinansichtshöhe von mindestens 8 cm gefordert. Mit 3 cm Bordsteinansicht kann die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr nicht gewährleistet werden. Fahrzeugführer könnten hindernisfrei über Gehwege ausweichen oder dort auch Parken, zumal ein Seitenstreifen, der verkehrsrechtlich u.a. zum Parken vorgesehen ist, bautechnisch mit einem Tiefbord bis zu 3 cm abzugrenzen wäre.</p> <p><u>Die Bordsteinansicht mit einer Höhe von 3 cm wird abgelehnt.</u></p> <p><b>Pflasterung Einmündung zw. Platz und Planstraße Süd</b></p>	<p>Die Bordsteinansichten werden angepasst und zukünftig 8 cm betragen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Im Einmündungsbereich ist das Pflaster im Fahrbahnbereich – gerne auch mit den geplanten Materialien – einheitlich zu strukturieren, damit eine Trennung und vor allem die Vorfahrtsituation eindeutig dargestellt werden.</p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p> <p>Für die Barrierefreiheit sind nur geeignete Materialien zu verwenden. In den Knotenbereichen sind Querungsstellen mit korrespondierenden Bordsteinabsenkungen vorzusehen.</p> <p><b>Straßenmöblierung und Absperrlemente</b></p> <p>Um ein Parken und Befahren von Platz- und Nebenflächen zu minimieren sind geeignete Straßenmöblierungen einzuplanen. In befahrbaren Feuerwehr- und berechtigten Lieferbereichen sind geeignete verschließbare Poller oder Schranken zu verwenden.</p> <p><b>Tempo-30-Zone</b></p> <p>Für das Gebiet wird straßenverkehrsbehördlich ein geschwindigkeitsreduzierter Bereich (Tempo-30-Zone) vorgesehen.</p> <p><b>Eingeschränktes Halteverbot für eine Zone</b></p> <p>Um eine geordnete Parksituation zu gewährleisten, bei der auch Fahrbahnrand ggü. der Einmündungen für Schleppkurven freigehalten werden, wo normalerweise rechtskonform bei Einhalten von 3 m Restfahrbahnbreite Fahrzeuge parken dürften, wird ein eingeschränktes Halteverbot für eine Zone durch Verkehrszeichen 290 StVO vorgesehen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Am 11.08.2017 wurde in einem gemeinsamen Termin mit B+M, IDS und BSVH festgelegt, dass das Blindenleitsystem nicht vollständig durch das Gelände geführt werden muss, sondern die Orientierung anhand von Gebäudekanten und Bordsteinen erfolgen kann. Die Leitung durch Gußplatten und die Lage der Querungen wurden akzeptiert und finden in der Planung Berücksichtigung. Materialität und Farbkontrast der Oberflächen wird vom BSVH als ausreichend betitelt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Das VZ wird ergänzt.</p> <p>Das VZ wird ergänzt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p><b>Lieferbereich zwischen Hallen 6 + 7</b></p> <p>Der Lieferbereich zwischen den Hallen 6 und 7 sollte nicht vollständig, sondern nur zu ca. 50% als zeitlich eingeschränkte Ladezone durch VZ 286 StVO festgesetzt werden.</p> <p><b>Radverkehr mit Einbahnstraßenfreigabe</b></p> <p>Einbahnstraßen sind für Radverkehr in beide Richtungen freizugeben.</p> <p><b>Tiefgaragenzufahrten</b></p> <p>Die Vorgaben der Garagenverordnung und der ReStra sind zu beachten. Unter anderem dürfen sich Wartepositionen von Einfahrwilligen nicht im öffentlichen Straßenraum befinden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die erforderlichen Sichtdreiecke im Ausfahrtbereich zwingend erforderlich!</p> <p><b>Feuerwehraufstellflächen</b></p> <p>Nach Baurecht sind 2. Rettungswege grundsätzlich im oder am Baukörper zu realisieren. Im Rahmen des Gemeingebrauchs können ausnahmsweise <b>stets freie</b> Straßenflächen berücksichtigt werden. Stehen diese allerdings beispielsweise durch Arbeitsstellen nicht zur Verfügung, müsste der Baukörperverantwortliche Ersatzrettungswege schaffen. Dies geschah an anderen Objekten bereits durch Einrüstung des Gebäudes. Für eine Freihaltung öffentlichen Verkehrsraumes durch straßenverkehrsbehördliche <b>Maßnahmen</b> stehen keine Rechtsgrundlagen zur Verfügung.</p> <p><b>Unterflurmüllsysteme</b></p> <p>Unterflurmüllsysteme dürfen sich nicht auf den öffentlichen Straßenraum auswirken. Eine gesicherte Entsorgung ist zu gewährleisten.</p> <p><b>Städtebauliche Kriminalprävention</b></p> <p>Die Grundsätze der städtebaulichen Kriminalprävention sind in diesem</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die VZ werden ergänzt.</p> <p>Die Sichtdreiecke werden eingehalten. Die Ausgestaltung der Rampen obliegt dem Hochbau.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	besonders effizient ausgenutzten Quartier im Besonderen zu beachten.	Dies wird berücksichtigt.
<b>Feuerwehr</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.	Es wird von Zustimmung ausgegangen.
<b>FB 6 -62-</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.	Es wird von Zustimmung ausgegangen.
<b>FB 633/6 vom 23.10.2017</b>	<p>Die Baumaßnahmen sollen durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt werden. Eine entsprechende Regelung zur Abgeltung der Bauwerkskosten und der Grunderwerbskosten (hierzu gehören auch die Flächen, die die FHH aus dem Allgemeinen Grundvermögen oder anderem Verwaltungsvermögen der FHH zur Verfügung stellt) in voller Höhe sollte unbedingt vereinbart werden.</p> <p>Unter den genannten Voraussetzungen werden keine Erschließungsbeiträge erhoben.</p> <p><u>Um Übersendung des öffentlich-rechtlichen Vertrages wird gebeten.</u></p> <p>Bitte teilen Sie uns jede Planänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.</p>	Dies wird berücksichtigt.
<b>LIG vom 08.11.2017</b>	<p>Der LIG hat keine Bedenken gegen die Planung.</p> <p>Für die Übertragung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen legt der Erschließer dem LIG ein notariell beurkundetes Flächenangebot vor, welches nach Abschluss der Maßnahmen und Abnahme durch den Bezirk angenommen wird.</p> <p>Das Angebot wird auf Grundlage des öffentlich-rechtlichen Vertrages (Erschließungsvertrag), der zwischen MR und dem Investor vereinbart wird, erstellt.</p>	
<b>LGV</b>	Keine Stellungnahme eingegangen. Es wird von Zustimmung ausgegangen.	
<b>SRH vom 10.11.2017</b>	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Maßnahmen zur Erschließung der KolbenHÖFE und stimmt der geplanten Baumaßnahme	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>zu.</p> <p><u>1. Allgemein</u></p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß PLAST auszuführen.</p> <p><u>2. Straßenreinigung / Papierkörbe</u></p> <p>Die Baumscheiben können mit einer Abdeckung nicht gereinigt werden. Die Papierkörbe (Modell Bremerhaven) werden von der SRH geleert. Eine Beteiligung der SRH an der Finanzierung erfolgt jedoch nur in Höhe der Standard-Papierkörbe. Darüber muss ein Vertrag zwischen SRH und Bedarfsträger abgeschlossen werden. Die Fundamente der Papierkörbe müssen vom Bauträger gefertigt werden.</p> <p><u>3. Entsorgungssicherheit</u></p> <p>Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p><u>4. Depotcontainer</u></p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme (hier Standplatz DC2119-109, gegenüber Friedensallee 109 – siehe Plan unten – mit vier Altglas- und zwei Altpapiercontainern) müssen den Bürgerinnen und Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Ein Ersatzstandplatz kann im unmittelbaren Umfeld nicht gefunden werden.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>Handelskammer vom 26.10.2017</b></p>	<p>Neben der geplanten Wohnbebauung bleiben die Hallen 6 und 7 einer gewerblichen Nutzung vorbehalten. Beide Objekte sollen durch eine öffentliche Ringstraße erschlossen werden, die u.U. auch von Lieferfahrzeugen größeren Ausmaßes (über 7,5 t Gesamtgewicht) angefahren werden müssen. Deshalb müssen auf der Westseite der Halle 7 entspre-</p>	



	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>chende Schleppkurven vorgesehen werden. Hier ist eine Anpassung der Planzeichnung erforderlich.</p> <p>Der vorzusehende Stellplatzschlüssel für die Besucherparkplätze von 20% wird bei diesem Vorhaben laut Erläuterungstext mit 13% deutlich unterschritten. Laut Bebauungsplanentwurf sind statt der hier geplanten 54 Stellplätze eigentlich rund 71 öffentliche Parkmöglichkeiten vorgesehen. Damit würde immerhin, bezogen auf die Zahl der Wohnungen ein Prozentsatz von ungefähr 17 erreicht.</p> <p>Je geringer die Zahl der öffentlichen Stellplätze ist, umso größer ist die Gefahr, dass die für das Gewerbe dringend benötigten Ladezonen durch Fremdparker blockiert werden. Insofern fordern wir eine Erhöhung der öffentlichen Parkplätze mindestens auf das Niveau der in der Begründung des B-Planentwurfes unter Nr. 5.5 festgelegten Zahl.</p>	<p>Die Schleppkurven von Sattelzügen wurden berücksichtigt.</p> <p>In der aktuellen Beschreibung zum Bebauungsplan Ottensen 66, welche mit allen Beteiligten abgestimmt und Bestandteil der Offenlage ist, steht unter Nr. 5.5 folgendes geschrieben:</p> <p>Die notwendigen Stellplätze für die Wohnbebauung werden in Tiefgaragen untergebracht, Um sicherzustellen, dass angesichts der hohen Bebauungsdichte in einem ausreichenden Umfang Grün- und Freiflächen geschaffen werden, wird für die allgemeinen Wohn- und Mischgebiete festgesetzt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Für die Mischgebiete wird die Festsetzung getroffen, weil die Grundstücksverhältnisse die Herstellung oberirdischer Stellplätze nicht zulassen.</p> <p>Besucherparkplätze werden überwiegend im öffentlichen Straßenraum nachgewiesen. Nach derzeitigem Stand können im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Kolbenschmidt-Geländes etwa 54 Parkplätze nachgewiesen werden, damit wird bezogen auf die dort geplanten Wohnungen ein Anteil von etwa 13% erreicht. Ergänzend sind weitere 15 Einstellplätze im Straßenraum an der Friedensallee vorhanden.</p> <p>Die schlussverschiedte Planung sieht insgesamt 66 Längsparkstände vor, wovon elf Stück zeitlich begrenzt sind. Dies entspricht einem Prozentsatz von 16 bezogen auf die Wohneinheiten.</p>
<b>Handwerkskammer vom 06.11.2017</b>	Die Halle 7 wird zukünftig gewerblich genutzt. Die Umfahrung der Halle wirkt auf dem Lageplan 3/4 relativ klein dimensioniert. Bei dem zukünft-	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>tig vor Ort ansässigen Gewerbe muss damit gerechnet werden, dass auch größere Lkw (über 7,5 Tonnen) die Halle zwecks An- und Ablieferung umfahren müssen. Die Schleppkurven sollten daher auf größere Lkw ausgerichtet sein.</p>	<p>Die Schleppkurven sind auf Sattelschlepper ausgelegt.</p>
<b>LSBG S1 (LSA) vom 23.10.2017</b>	<p>Lichtsignalanlagen werden von der Planung nicht berührt. Der Fachbereich S1 ist nicht betroffen und wird keine Stellungnahme abgeben.</p>	
<b>LSBG S4 (ÖB) vom 21.11.2017</b>	<p>Wie bereits telefonisch kommuniziert werden wir die öffentliche Beleuchtung (ÖB) für die o.g. Maßnahme nicht – wie im Erläuterungsbericht auf Seite 8 unter Punkt 3.7 beschrieben – mit den Sonderleuchten Hess Norfolk und Hess City Elements planen, sondern mit Leuchten und Masten aus unserem Standardprogramm.</p> <p>Aus Kapazitätsgründen haben wir HHVA mit den entsprechenden Planungsarbeiten betraut. Sobald uns Ergebnisse vorliegen, werden wir sie Ihnen z. Kenntnis geben.</p>	<p>Die vom LSBG geforderten Standardleuchten werden Berücksichtigung finden. Detaillierte Abstimmungen mit HHVA, welche das Projekt inkl. Entscheidungsgewalt übernommen hat, erfolgen zeitlich parallel zur Schlussverschickung bzw. im Zuge der weiteren Planungsphasen.</p>
<b>LSBG S4 (ÖB) vom 14.12.2017</b>	<p>Um die Betriebskosten für die FHH möglichst gering zu halten sind wir angewiesen, bei der ÖB bevorzugt Standardleuchten einzusetzen. Sonderleuchten generieren höhere Betriebskosten für die FHH und dürfen daher nur in begründeten Ausnahmefällen eingesetzt werden.</p> <p>Zu den bei uns als Sonderleuchten gelisteten Fabrikaten Hess Norfolk und Hess City Elements haben wir uns bereits umfassend in unserer vorherigen Stellungnahme geäußert. Daher sei hier abschließend nur folgendes angemerkt: Der Einsatz von Sonderleuchten bei einem bestimmten Bauvorhaben stellt einen Ausnahmefall dar, der keinen Anspruch auf andere Bauvorhaben begründet.</p>	<p>Die vom LSBG geforderten Standardleuchten werden Berücksichtigung finden. Detaillierte Abstimmungen mit HHVA, welche das Projekt inkl. Entscheidungsgewalt übernommen hat, erfolgen zeitlich parallel zur Schlussverschickung bzw. im Zuge der weiteren Planungsphasen.</p>
<b>Steuerverbände</b>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen. Es wird von Zustimmung ausgegangen.</p>	
<b>A/SL vom 28.11.2017</b>	<p>Nach interner Abstimmung haben wir zur 1. Verschickung der Straßenplanungen auf dem Kolbenhofgelände keine Anmerkungen.</p> <p>Wie bereits zum Freiflächen- und Funktionsplan Ottensen 66 von SL an-</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	gemerkt, sollte die Anzahl der Fahrradbügel (über die nach HBauO erforderliche Anzahl hinaus) erweitert werden.	
<b>BSVH vom 14.11.2017</b>	<p>Die Bodenindikatoren wurden in einem gemeinsamen Termin mit Ihnen (Frau Szeimys) und Herrn Möllers abgestimmt, dennoch sind von unserer Seite Anmerkungen zur 1. Verschickung notwendig.</p> <p>Grundsätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Eine 3 cm Bordsteinkante ist zur Orientierung in Längsrichtung nicht ausreichend, wie der Erläuterungsbericht behauptet. Der Bord von 3 cm kann beim rechtwinkligen Auftreffen unter optimalen Umständen (d.h. ohne Laub, Schnee oder Split) gut ertastet werden und war daher lange Jahre der Kompromiss zwischen Rollstuhlnutzern und blinden Fußgängern an der Querung. In Laufrichtung entlang der Bordsteinkante ist diese Bordhöhe aber nur schwer erkennbar, da der Langstock in einem anderen Winkel über ihn streift und die taktile Rückmeldung an das Handgelenk erheblich schwächer ist. Wir haben für diese Planung dieser Ausführung zugestimmt, da neben dem Bord lediglich Stellflächen liegen und auch diese nochmals mit einem 3 cm Bord von der Fahrbahn getrennt sind – was auch so im Erläuterungsbericht im Abschnitt 3.1 so dargestellt wird.</li> <li>– Andererseits heißt es aber im Abschnitt zur Barrierefreiheit, dass die Bordhöhen im Gebiet mit 3 cm ausgestattet sind – was bedeuten würde, dass auch bei Querungen 3 cm hohe Borde vorhanden sind. Es sind aber getrennte Querungen geplant, was bei der Abstimmung unseres Erachtens noch nicht vorgesehen war. Getrennten Querungen mit 0 cm und 3 cm können wir unter keinen Umständen zustimmen, dies wäre eine unzulässige Aufweichung des Kompromisses für nur eine Nutzergruppe.</li> <li>– Der Abschnitt 3.4 platziert den Radverkehr auf der Fahrbahn, demgegenüber steht die Aussage, dass die Pflasterung auf dem</li> </ul>	<p>Die Bordhöhen werden gemäß Vorgabe der Polizei auf 8 cm angepasst.</p> <p>Es werden getrennte Querungen gemäß ReStra mit Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm vorgesehen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Platz problemlos von Radfahrern befahren werden kann. Gegen einen gemeinsamen Geh- und Radverkehr auf dem Platz melden wir, wie auch schon in der Abstimmung, Bedenken an. Es wäre sinnvoll, hier eine Lösung zu finden, die die Verkehrssicherheit für alle Nutzer garantiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fahrradabstellflächen im Gehwegbereich sollten mit einer taktil erkennbaren Umpflasterung versehen werden.</li> <li>– Die dargestellten Einbauten sind nicht ausreichend genug kontrastierend zum Bodenbelag und können für Sehbehinderte und abgelenkte Fußgänger eine Stolpergefahr darstellen. Sie sind in der Ausführung wie im Erläuterungsbericht erwähnt nur außerhalb von Verkehrs- und Sicherheitsflächen einzusetzen.</li> </ul> <p>Blatt 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– An der Einmündung in die Friedensallee müssen die Auffindestreifen an der inneren Leitlinie beginnen, dies lässt sich anhand der Zeichnung nicht eindeutig überprüfen.</li> <li>– Die Ausrichtung der Rippen an den Sperrfeldern ist dort nicht korrekt.</li> </ul> <p>Blatt 2/ Blatt 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Bereich vor der Halle 6 sollte mit einem taktil erkennbaren Streifen als Orientierungslinie abgegrenzt werden. Im Plan sind entsprechende Linien vorgesehen, es ist aber keine Materialität angegeben.</li> </ul> <p>Blatt 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Auf der nördlichen Seite der Zufahrt zum Wendehammer war vor dem Gebäude, das den Gehweg begrenzt, ein Sperrfeld vorgesehen, damit man nicht versucht an dem Gebäude zu queren. Es</li> </ul>	<p>Der Radverkehr findet ausschließlich auf der Fahrbahn statt. Die Platzfläche wird nicht für den Radverkehr freigegeben.</p> <p>Die Fahrradabstellflächen werden aus den Hauptachsen der Gehwegbereiche in sinnvolle Bereiche in den Nebenflächen verschoben.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Der Leitstreifen auf der Westseite endet an einer Grünflächenbegrenzung. Auf der Ostseite wird der Leitstreifen bis an die Straßenbegrenzungslinie geführt.</p> <p>Dies wird angepasst.</p> <p>Es ist vorgesehen den Streifen mit Großsteinpflaster aus Naturstein zu befestigen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	wäre auch sinnvoll an dieser Stelle eine Querung einzurichten.	Dies wird berücksichtigt.
<b>HWW/HSE vom 05.12.2017</b>	<p><u>Für HSE</u></p> <p>Aus Sicht der Stadtentwässerung bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplanten Verkehrsanlagen der Erschließung.</p> <p>In den neu herzustellenden Erschließungsstraßen ist die Herstellung von Mischwassersielen (Maßnahme S-17/0710) geplant.</p> <p>Die Erschließungsplanung erfolgt über das Büro BWS. Ansprechpartner ist Herr Petersen, Tel.: 231665-23.</p> <p>Ansprechpartner HSE, Abt. I 14: Herr Groos, Tel.: 7888-81142.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles).</li> <li>– Für den weiteren Fortschritt der Sielplanung sind noch Angaben zu den Trummenstandorten und zu den Deckenhöhen erforderlich. Es wird gebeten, diese möglichst bald an das Büro BWS zu übermitteln.</li> <li>– Im Erläuterungsbericht der Straßenplanung bitte ändern: Mischwassersiel statt Regenwassersiel unter Punkt 3.6.</li> </ul> <p><u>Für HWW</u></p> <p>Gegen die verkehrstechnische Planung werden seitens der Hamburger Wasserwerke GmbH keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.</p> <p>Die Erschließungsplanung hinsichtlich Herstellung der Anlagen der HWW (nur Hauptleitung) erfolgt bei Hamburgwasser.</p> <p>Nachrichtlich: Der Erschließer hat Kontakt mit den HWW aufgenommen.</p> <p>Ansprechpartner bei den HWW ist hierfür Hr. Heinz, Abt. I 102, hans-</p>	<p>Eine Abstimmung mit BWS (Herr Petersen) findet regelmäßig statt.</p> <p>Sobald die Schlussverschickung abgestimmt ist kann ein Deckenhöhenplan erstellt werden.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>joachim.heinz@hamburgwasser.de, Tel.: 7888-81190.</p> <p>Es ist ausreichender Raum für die Unterbringung der HWW-Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.</p> <p>Der Anlagenbestand ist in beiliegenden Katasterauszügen ersichtlich.</p>	Dies wird berücksichtigt.
<b>HH-Netz vom 05.12.2017</b>	<p>Die Hamburg Netz hat in der angefragten Fläche eine Gasversorgungsleitung liegen. Die Leitung verläuft westlich des Flurstücks, aufgehängt in 2,5 m Höhe. Die Versorgung auf dem Gelände wird durch Kundeneigene Leitungen versorgt. Im nördlichen Bereich befindet sich die Heizzentrale, wo die Gasleitung als Hauptversorgung rein geht.</p> <p>Im Falle, dass die Gasversorgung abgebrochen werden soll, muss der Eigentümer die Trennung direkt an Hamburg Netz beauftragen. Wichtig hierbei ist, dass kein Verbraucher mehr an der Hauptleitung angeschlossen ist.</p> <p>Ist eine Gasversorgung für das Gebiet geplant, ist eine Trasse für Hamburg Netz mit einzuplanen.</p>	Dies wird berücksichtigt.
<b>Telekom vom 06.11.2017</b>	<p>Seitens der Telekom bestehen keine Bedenken zur Planung.</p> <p>Für die Erschließung des Geländes mit Glasfaserkabel ist die Errichtung von 3 bis 4 Verteilergehäusen mit den Maßen 1,4m*0,8m*0,4m (H*B*T) auf dem Gelände notwendig. Die genauen Standorte können erst nach Abschluss der Leitungsplanung festgelegt werden.</p> <p>Wir bitten Sie, uns an den weiteren Planungen zu beteiligen.</p>	Dies wird berücksichtigt.
<b>Versatel vom 20.10.2017</b>	Es ist kein Leitungsbestand vorhanden.	
<b>Telefonica</b>	Keine Stellungnahme eingegangen. Es wird von Zustimmung ausgegangen.	
<b>Vodafone Kabel Deutschland GmbH</b>	Es ist Leitungsbestand in der Friedensallee vorhanden.	

Baumaßnahme: Erschließung

Anlage 11.0

Teilbaumaßnahme: KolbenHÖFE

Hamburg, 01.10.2018

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>vom 03.11.2017</b>		
<b>Colt</b>	Keine Stellungnahme eingegangen. Es wird von Zustimmung ausgegangen.	
<b>Stromnetz Hamburg vom 11.12.2017</b>	Gegen Ihr Bauvorhaben besteht grundsätzlich kein Bedenken, insofern die Trassenplanung von ARGUS berücksichtigt wird. Wir stimmen einer Überbauung unserer Trassen mit Stadtmobilar und Bäumen prinzipiell nicht zu. Die Stromnetz Hamburg ist in die weiteren Erschließungsplanungen einzubeziehen.	Dies wird berücksichtigt.
<b>Vattenfall Wärme vom 23.10.2017</b>	Zum jetzigen Zeitpunkt haben wir im angefragten Bereich keine Fernwärme liegen. Jedoch ist der Anschluss der neu entstehenden Gebäude geplant. Sehen Sie hierzu den beigefügten Übersichtsplan. Die roten Doppellinien beschreiben den geplanten Planungsverlauf.	Dies wird berücksichtigt.
<b>HanseWerk Natur</b>	Keine Stellungnahme eingegangen. Es wird von Zustimmung ausgegangen.	
<b>Dataport vom 20.10.2017</b>	Es ist kein Leitungsbestand vorhanden.	
<b>Level3 vom 23.10.2017</b>	Es ist kein Leitungsbestand vorhanden.	
<b>HGC vom 25.10.2017</b>	Es ist kein Leitungsbestand vorhanden.	
<b>willy.tel GmbH vom 23.10.2017</b>	Im Namen von willy.tel möchten wir hiermit um Berücksichtigung bei der Leitungstrassenplanung zur Erschließung des Baugebietes „Kolbenhöfe“ bitten.	Die Leitungstrassenplanung wird von ARGUS durchgeführt. Eine Leitungsbesprechung hat bereits stattgefunden.