



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

■ Fuhrmann
Jessenstraße 1-3, Raum 306
22767 Hamburg

0049 40 428 11 -6262
■.fuhrmann@altona.hamburg.de

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
A / MR 215

14. März 2019

Planabstimmung: **Schlussverschickung**

Vorhaben:	Tinsdaler Kirchenweg von Tinsdaler Heideweg bis Wittenbergener Weg Erstmalig endgültige Herstellung und Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Planung zur „Erstmalig endgültigen Herstellung des Tinsdaler Kirchenweges und Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone“ ist abgeschlossen. Diese wird hiermit schlussverschickt.

In dem beigefügten Abwägungsvermerk haben wir die Stellungnahmen zur 1. und 2. Verschickung aufgeführt und abgewogen. Einzelheiten der Planung sind den beigefügten Unterlagen zu entnehmen.

Für die Baumaßnahme soll im Anschluss an die erfolgte Schlussverschickung eine Ausführungsunterlage Bau nach § 57 LHO erstellt werden.

Anlagen:

- Verteiler Planabstimmung
- Erläuterungsbericht
- Abwägungsvermerk 1. und 2. Verschickung
- Übersichtskarte 1:5000
- Lagepläne 1-3 1:500
- Querschnitte 1:50



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Altona
Planungs- und Entwurfedienststelle:	Bezirksamt Altona Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Baudienststelle:	Bezirksamt Altona Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt - Tiefbauabteilung

Baumaßnahme: Tinsdaler Kirchenweg von Tinsdaler Heideweg bis
Wittenbergener Weg

Teilmaßnahme: Erstmalige endgültige Herstellung und
Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Baulänge: 1,055 km
Länge der Anschlüsse - km

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.2	Begründung des Vorhabens	3
1.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	4
1.4	Beschlüsse parlamentarischer Gremien	4
2.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	4
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	4
3.1	Gegenwärtiger Zustand	4
3.2	Variantenuntersuchung.....	9
3.3	Geplanter Zustand	10
3.4	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	16
4.	Umweltbelange	16
5.	Grunderwerb.....	16
6.	Anmerkungen zur Finanzierung.....	16
7.	Sonstiges	17
8.	Termine	17

1. Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme

Der Tinsdaler Kirchenweg ist eine Bezirksstraße und befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Altona im südlichen Bereich Rissens.

Der 1.055 m lange Planungsabschnitt der Wohnsammelstraße beginnt am Tinsdaler Heideweg und endet am Wittenbergener Weg. Innerhalb dieses Abschnittes steht der Tinsdaler Kirchenweg in mehreren Teilabschnitten zur erstmalig endgültigen Herstellung (im Folgenden „eeH“ genannt) an.

Auf der Nordseite des Tinsdaler Kirchenweges befinden sich insgesamt sieben abgehende Anliegerstraßen, auf der Südseite gibt es einen abgehenden befahrbaren Wohnweg.

Vom Tinsdaler Heideweg bis zum Horandstieg gibt es eine einseitige Wohnbebauung, vom Horandstieg bis zum Wittenbergener Weg ist der Tinsdaler Kirchenweg beidseitig bebaut.

1.2 Begründung des Vorhabens

Durch die unvollständige bzw. nicht vorhandene Straßenentwässerung und die Folgeschäden bei starken Regenereignissen steigt der Unterhaltungsaufwand im Tinsdaler Kirchenweg an, ein Anschluss an eine Vorflut gibt es derzeit nicht.

Die verkehrliche Situation ist durch die abgehenden Straßen, die nördlich zu erreichenden Schulen der Umgebung und den nur einseitig vorhandenen Gehweg stark verbesserungswürdig. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind erforderlich.

Seit Jahren setzen sich Politik und Anliegerinitiativen für die Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone ein.

Im Zuge der Vorplanung zur erstmalig endgültigen Herstellung wurde von der Bezirksversammlung die Planung des Amtes per Beschluss, Drucksache 20-0019E v. 09.07.2014, gestoppt, mit der Zielsetzung den Tinsdaler Kirchenweg vom Tinsdaler Heideweg bis zum Wittenbergener Weg als Tempo-30-Zone in das Programm der FHH aufzunehmen.

Durch die Stellungnahme der BIS zur 1. Verschickung vom 12.08.2016 wurde die Forderung des Bezirksversammlungsbeschlusses vom 09.07.2014 erfüllt, die Planung wurde fortgesetzt.

Die planerische und bauliche Umsetzung der Maßnahme Tinsdaler Kirchenweg beinhaltet somit die

- Erstmalig endgültige Herstellung durch die ergänzende Herstellung der Merkmale nach §49 HWG (Straßenentwässerung und Nebenflächen)
- Bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Die Anordnung der Beschilderung erfolgt nach baulicher Umsetzung.

1.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Das Bezirksamt Altona führt die planerische und bauliche Umsetzung durch. Die Finanzierung erfolgt gemäß der „eeH-Vereinbarung“ zwischen dem Bezirksamt und der Finanzbehörde FB63.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Mit der Drucksache 20-0019E vom 09.07.2014 hat der Hauptausschusses folgendes beschlossen: „Tinsdaler Kirchenweg: Ohne Tempo-30-Zone keine erstmalige endgültige Herstellung“.

Die damit im Planungsprozess befindliche Vorplanung wurde zunächst gestoppt.

Im Mai 2016 wurde die Vorplanung soweit aufgenommen, um den Tinsdaler Kirchenweges als eeH und Tempo-30-Zone zur Erstverschickung auf den Weg zu bringen.

Mit Stellungnahme der BIS zur 1. Verschickung vom 12.08.2016 wurde die Forderung des Bezirksversammlungsbeschlusses vom 09.07.2014, zum Umbau des Planungsabschnittes in eine Tempo-30-Zone erfüllt, die Planung wurde fortgesetzt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Der Tinsdaler Kirchenweg befindet sich im Geltungsbereich der Bebauungspläne Rissen 10 v. 18.03.1969 und des Baustufenplanes BS Rissen v. 14.01.1955/13.09.1960.

Im Zuge der weiteren Planung wird eine Prüfung und Zustimmung nach §125 BauGb durch A/SL und A/D4 erforderlich.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Allgemeines

Der Tinsdaler Kirchenweg ist eine Wohnsammelstraße und wird der Belastungsklasse 3,2 zugeordnet. Der zu überplanende Abschnitt beginnt am Tinsdaler Heideweg und führt von dort ca. 1055 m in östliche Richtung bis zur Kreuzung mit dem Wittenbergener Weg.

Von der Nordseite münden von West nach Ost folgende Anliegerstraßen in den Tinsdaler Kirchenweg:

- Hildeweg
- Horandstieg
- Gehlenkamp
- Fruteweg
- Gerlindweg
- Wateweg
- Heidewisch

Der befahrbare Wohnweg Tronjeweg ist der einzige öffentliche Weg, der von Süden kommend an den Tinsdaler Kirchenweg anbindet.

Zwischen den Straßenbegrenzungslinien weist der Tinsdaler Kirchenweg abschnittsweise sehr unterschiedliche Breiten von ca. 12,0 m bis ca. 41,0 m auf.

Im Bereich des Tinsdaler Heidewegs liegt der Tinsdaler Kirchenweg auf Höhe von ca. 14,90 mNN und steigt nach Osten an. Am Wittenbergener Weg wurden Straßenhöhen von ca. 32,70 mNN festgestellt, so dass ein Höhenunterschied von ca. 17,80 m überwunden wird. Das entspricht einem mittleren Längsgefälle von ca. 1,7 %.

Gemäß Verkehrszählung des PK 26 mit dem VSG am 20. – 22.11.2012 wird der Tinsdaler Kirchenweg von ca. 3861 Fahrzeugen pro Tag befahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Der Hauptverkehr führt dabei vom Tinsdaler Heideweg über den Tinsdaler Kirchenweg in den Wittenbergener Weg und zurück.

Vom Wittenbergener Weg wird der Verkehr über eine abknickende Vorfahrtsstraße (VZ 306, 1002-20) in den Tinsdaler Kirchenweg geführt, der bis zum Tinsdaler Heideweg als Vorfahrtsstraße (VZ 306) gekennzeichnet ist. Bei der Einmündung in den Tinsdaler Heideweg ist die Vorfahrt zu gewähren (VZ 205).

Fahrbahn

Der Tinsdaler Kirchenweg weist Fahrbahnbreiten zwischen 5,50 m und 5,90 m auf.

Randeinfassungen

Der Tinsdaler Kirchenweg ist auf der Südseite mit Betonhochborden abgegrenzt, die im Bereich von Gehwegüberfahrten und Fußgängerquerungen abgesenkt wurden.

Die Einfassungen entlang der nördlichen Fahrbahn (tiefere Fahrbahnseite) bestehen aus Betonhoch- und -tiefborden.

Vor dem Hochbord, der im Bereich von Gehwegüberfahrten und Fußgängerquerungen abgesenkt wurde, ist abschnittsweise ein Asphaltwasserlauf angeordnet worden. Eine Reihe aus Rasengittersteinen ist teilweise hinter den Tiefborden versetzt worden. Die befestigten Gehwegüberfahrten weisen größtenteils Randeinfassungen mit Betontiefborden auf.

Fuß- / Radverkehr

Gesonderte Wege für Radfahrer sind in dem Planungsabschnitt des Tinsdaler Kirchenweges nicht vorhanden.

Südlich der Fahrbahn ist auf gesamter Länge ein ca. 2,00 m breiter Gehweg aus wassergebundenem Material (Grand) angeordnet. Im Bereich einer Bushaltestelle weist der Gehweg einen Betonplattenbelag auf.

Die Gehwegüberfahrten sind mit Betonwabensteinen oder Natursteinen befestigt.

An der nördlichen Fahrbahnkante ist kein durchgehender Gehweg vorhanden. Abschnittsweise gibt es dort lediglich mit Grand, Betonwabensteinen oder Betonplatten befestigte Flächen. Westlich der Straße Heidewisch ist ein Fußgängerüberweg angeordnet worden.

Ruhender Verkehr

Parkstände sind lediglich im Bereich zwischen Wittenbergener Weg und Heide-
wisch vorhanden. Dort wurden auf der Nordseite mehrere Parkstände in Schräg-
aufstellung angeordnet, die eine Deckschicht aus wassergebundenem Material
erhalten haben.

Nebenflächen

In den Nebenflächen des Tinsdaler Kirchenweges befinden sich auf der Nordseite
außer den vorgenannten Gehwegen und Parkständen noch Überfahrten (Beton-
wabensteine und Betonrechteckpflaster) und Rasen- bzw. Oberbodenflächen.

Als Straßenmöblierung sind einige Baumschutzbügel und Findlinge sowie sämtli-
che Verkehrszeichen in den Nebenflächen vorhanden.

Barrierefreiheit

Anlagen zur Realisierung der Barrierefreiheit sind derzeit im Planungsabschnitt
nicht vorhanden.

Straßenbegleitgrün

Entlang des Tinsdaler Kirchenweges sind nördlich der Fahrbahn eine Vielzahl von
Flächen mit Oberboden- oder Rasenabdeckung vorhanden. In diesen Flächen
wachsen teilweise Bäume, Sträucher und Bodendecker. Die Bäume wurden größ-
tenteils vermessungstechnisch erfasst.

Oberflächenentwässerung

In dem Tinsdaler Kirchenweg ist keine einheitliche Oberflächenentwässerung, z.B.
in Form eines Regensieles mit angeschlossenen Straßenabläufen festgestellt
worden. Die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen ist abschnittsweise
sehr unterschiedlich oder es sind keine entsprechenden Anlagen vorhanden.

In dem westlichen Abschnitt (Tinsdaler Heideweg bis Horandstiege) sind in ver-
schiedenen Abständen Straßenabläufe erfasst worden. Das dort anfallende Re-
genwasser über die Sickertrümmen direkt oder über im Bereich des Horandstie-
ges vorhandene Sickerschächte an den Untergrund abgegeben.

Die Sickerschächte, an die die Trümmen über Leitungen angeschlossen sind, be-
finden sich westlich und östlich des Horandstieges in den Grünflächen.

Der Bereich des Tinsdaler Kirchenweges, zwischen Horandstiege und dem Ger-
lindweg, entwässert in Straßengräben. Diese Gräben verlaufen parallel zur Fahr-
bahn innerhalb der nördlichen Grünflächen und sind teilweise nicht miteinander
verbunden.

An mehreren Stellen wurden von der Fahrbahn bis zu den Gräben Rinnen aus Na-
tursteinkleinpflaster hergestellt, die das Oberflächenwasser schadlos zuleiten.
Dort, wo z.B. Überfahrten die Gräben queren, sind teilweise Rohrleitungen ange-
ordnet worden.

Der Abschnitt zwischen Gerlindweg und Wateweg weist keine Straßenentwässe-
rungseinrichtungen auf. Das dort anfallende Niederschlagswasser wird entlang
des südlichen Hochbordes (Quergefällewechsel) nach Westen geleitet und fließt,
nachdem es die Fahrbahn überquert hat, in den vorgenannten Graben ab.

Östlich des Wateweges befinden sich an der nördlichen Fahrbahnkante mehrere
Straßenabläufe, die innerhalb einer Betonmuldenrinne liegen. In diesen Abläufen

wird das Oberflächenwasser des Abschnittes zwischen Wateweg und Wittenbergener Weg gefasst und mehreren Sickerschächten (Nebenflächen) zugeleitet. Weitere Entwässerungsanlagen sind in diesem Abschnitt nicht bekannt.

Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung des Tinsdaler Kirchenweges wird durch die auf der Nordseite stehenden Beleuchtungsanlagen sichergestellt. Der Abstand der Leuchten beträgt i. M. ca. 55 m.

ÖPNV

Im Planungsabschnitt befinden sich die Bushaltestellen Tinsdaler Heideweg und Fruteweg der Linie 189, die am Tag (außer an Sonn- und Feiertagen) in der Regel eine Taktung von 10 Minuten aufweisen.

Die stadteinwärts führende Bushaltestelle Tinsdaler Heideweg liegt im Tinsdaler Heideweg (Ostseite), außerhalb des Planungsabschnittes, vor der Einmündung des Tinsdaler Kirchenweges. Die Bushaltestelle des stadtauswärts gerichteten Busverkehrs befindet sich, unmittelbar vor der Anbindung an den Tinsdaler Heideweg, auf der Nordseite des Tinsdaler Kirchenweges. Dort wurde für den Linienverkehr eine asphaltierte Fahrspur errichtet, die vom Tinsdaler Kirchenweg in westliche Richtung führt und über eine mit Naturgroßpflastersteinen befestigte Gehwegüberfahrt an den Tinsdaler Heideweg anbindet.

Die Bushaltestelle hat einen Fahrgastunterstand, der in einer mit Betonplatten befestigten Fläche steht. Auf der Nordseite ist der Fahrstreifen mittels Betonhochborden eingefasst.

Die nächste Haltestelle der stadtauswärts fahrenden Busse befindet sich östlich der Einmündung des Fruteweges. Dort halten die Busse am Fahrbahnrand. Die Bushaltestelle ist mit Betonwabensteinen befestigt.

Die Bushaltestelle für den stadteinwärts gerichteten Linienverkehr liegt auf der Südseite des Tinsdaler Kirchenweges westlich des Fruteweges. Sie ist mittels Betonplatten befestigt, weist einen Fahrgastunterstand auf und wird als Bussteg betrieben.

Ver- / Entsorgungsleitungen

Gemäß den Bestandsunterlagen der Ver- und Entsorger befinden sich in dem Tinsdaler Kirchenweg Ver- und Versorgungsanlagen (z.B. Hauptleitungen, Hausanschlussleitungen, Leitungsrechte, Schächte, Schränke) folgender Medien:

- Schmutzwasser
- Elektrizität/öffentliche Beleuchtung
- Straßenoberflächenwasser
- Trinkwasser
- Gas
- Wärme
- Telefon
- Kabel
- Leitung Wasser-/Schiffahrtsamt

Bodenverhältnisse / Belastungen

Im Jahr 2013 wurden im Auftrag des Bezirksamtes Altona von einem Fachbüro 15 Rammkernsondierungen in den nördlichen Nebenflächen des Tinsdaler Kirchenweges durchgeführt.

Auftragsgemäß sollten die Sondierungen bis 3,0 m bzw. 6,0 m Tiefe durchgeführt werden, um die Bodenprofile aufzeigen zu können.

Zusätzlich waren die Schichten in Verwertungsklassen gemäß LAGA TR Boden (M20/2004) einzuteilen. Dafür wurden Proben bzw. Mischproben entnommen und untersucht.

Zwischen dem Tinsdaler Heideweg und Horandstieg sind die Rammkernsondierungen B 1/13 bis B 7/13 durchgeführt worden.

Im Wesentlichen stehen ab Geländeoberkante Auffüllungen und Oberboden bis Tiefen zwischen 0,4 m und 2,0 m an. In diesen Schichten wurden teilweise Pflanzen - und Ziegelreste festgestellt. Unterhalb dieser Schichten ist in allen Sondierungen Sand (Fein- bis Grobsand) bis mindestens 4,0 m unter Gelände angetroffen worden. In zwei Punkten wurde darunter Ton vorgefunden.

Aus den Rammkernsondierungen B 1/13 bis B 6/13 wurde eine Mischprobe (MP 1) und aus der Sondierung B 7/13 eine Probe entnommen und analysiert. Demnach ist MP 1 in die Zuordnungsklasse Z2 und P2 in die Zuordnungsklasse Z1 einzustufen.

In dem nächsten Abschnitt (zwischen Horandstieg und Gerlindweg) wurden die Sondierungen B 8/13 bis B 12/13 niedergebracht. Von der Geländeoberkante bis maximal 1,50 m Tiefe konnten Auffüllungen (Fein- bis Grobsand) und Oberboden (mit Pflanzenresten) fertiggestellt werden. Darunter wurden bis zum Sondierende (3,0 m) Sande (Fein- bis Grobsand) vorgefunden.

Die aus den vorgenannten Sondierungen zusammengestellte Mischprobe (MP 3) ist analysiert und in die Zuordnungsklasse Z1 eingestuft worden.

Der östlichste Untersuchungsabschnitt liegt zwischen dem Gerlindweg und dem Wittenbergener Weg. Hier wurden insgesamt 3 Rammkernsondierungen (B 13/13 bis B 15/13) bis 3,0 m Tiefe durchgeführt.

In den Sondierungen B 13/13 und B 14/13 stehen unter der Geländeoberkante bis in eine Tiefe von 2,20 m bis 1,0 m zunächst Feinsande (z. T. mit Pflanzenresten) an, die durch eine Schluffschicht (bis Bohrende) unterlagert werden.

Feinsande und Oberboden (mit Ziegelresten) wurden bis in eine Tiefe von 0,4 m unter Gelände in der Sondierung 15/13 angetroffen. Darunter konnten ebenfalls Fein- bis Mittelsande festgestellt werden.

Die aus den vorgenannten Sondierungen zusammengestellte Mischprobe MP 4 konnte untersucht werden. Sie ist der Klasse Z1 zuzuordnen.

Im Auftrag des Bezirksamtes Altona sind 2017 weitere Bodenuntersuchungen durchgeführt worden. Dabei wurden in der öffentlichen Grünfläche westlich und östlich des Heideweges insgesamt 6 Rammkernsondierungen durchgeführt und Proben aus den ungebundenen Schichten bis 3,0 m Tiefe entnommen. Neben dem Schichtenaufbau sollten über Prüfungen Aussagen zu der Wasserdurchlässigkeit des anstehenden Bodens getroffen werden.

Im Wesentlichen steht ab Geländeoberkante eine Lage Oberboden mit Ziegelanteilen in verschiedenen Mächtigkeiten (0,30 m bis 1,10 m) an.

Die 2. Lage in 4 Sondierungen setzte sich aus Sanden (Stärke zwischen 0,80 m bis 1,20 m) zusammen. In 2 Sondierungen wurde unter dem Oberboden ein Sand-Schluff-Gemisch in 0,70 bzw. 0,80 m Stärke angetroffen.

Unterhalb der 2. Schicht ist wieder Sand (4 Sondierungen) in 0,80 m bis 1,90 m Mächtigkeit vorgefunden worden. Die anderen beiden Sondierpunkte weisen als 3. Lage Sand mit Schlufflinien (D = 1,20 m) bzw. ein Sand-Schluff-Gemisch (D = 1,10 m) auf.

In den für die Versickerung relevanten Lagen wurden die Wasserdichtigkeiten wie folgt beurteilt:

- Sondierung 1: durchlässig ($2,2 \cdot 10^{-5}$)
- Sondierung 2: durchlässig ($2,2 \cdot 10^{-5}$)
- Sondierung 3: schwach durchlässig ($2,7 \cdot 10^{-6}$)
- Sondierung 4: schwach durchlässig ($2,2 \cdot 10^{-6}$)
- Sondierung 5: sehr schwach durchlässig ($2,5 \cdot 10^{-8}$)
- Sondierung 6: schwach durchlässig ($2,2 \cdot 10^{-6}$)

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine ausreichende Versickerung weitestgehend nicht möglich ist.

Informationen über Grund- bzw. Stauwasserstände liegen nicht vor.

Kampfmittel

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurde durch das Bezirksamt Altona ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung für den Planungsabschnitt gestellt.

Gemäß Luftbildauswertung aus dem Jahr 2011/2012 sind die Fahrbahnflächen ohne Verdacht, die Nebenflächen im Bereich Horandstieg und Hildeweg weisen einen allgemeiner Blindgängerverdacht auf. Eine aktuelle Auswertung der Luftbilder ist bereits beantragt.

Sonstiges

Im Bereich Horandstieg und Hildeweg gibt es Sondernutzungsvereinbarungen mit den anliegenden Privatleuten zur Nutzung der öffentlichen Flächen. Die bestehenden Verträge wurden bereits gekündigt, die Flächen werden für die Herstellung der Straßenentwässerung benötigt. Andere Sondernutzungen, Altlasten etc. sind nicht bekannt.

3.2 Variantenuntersuchung

Der Tinsdaler Kirchenweg ist gemäß den Merkmalen nach §49 HWG im Planungsabschnitt nur unvollständig hergestellt. Eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung ist nicht vorhanden, diese wird durchgängig hergestellt und an die Vorflut angeschlossen.

Die Politik hat zudem beschlossen, dass im Tinsdaler Kirchenweg (Planungsabschnitt) eine Tempo-30-Zone ausgewiesen werden soll. Ziel der Planung ist daher die erstmalig endgültige Herstellung und die Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone.

Aufgrund dieser Planungsziele und unter Berücksichtigung der örtlichen Bestandssituation waren grundsätzlich abweichende Varianten nicht möglich.

Im Zuge der Planung haben 2 Anliegerversammlungen stattgefunden, die Umsetzung der Maßnahme wird von den Bürgern und der Politik ausdrücklich begrüßt.

3.3 Geplanter Zustand

Allgemeines

Der Tinsdaler Kirchenweg soll vom Tinsdaler Heideweg bis zum Wittenbergener Weg im Separationsprinzip zur Tempo-30-Zone umgebaut werden. Die einmündenden Straßen sind mit Rechts-vor-Links-Regelungen anzubinden.

Der südliche wassergebundene Gehweg bleibt unverändert bestehen bleiben. Ausnahmen hiervon stellen lediglich die unmittelbaren Maßnahmenbereiche (Verkehrsberuhigungen, Bushaltestellen) dar.

Der vorhandene Straßenoberbau soll nicht durchgängig vollständig zurückgebaut und erneuert werden. Der Vollausbau ist an neu herzustellenden Einfassungen, über Rohrgräben neu verlegter Leitungen und in Anschluss-, Verschwenkungs- und Übergangsbereichen vorgesehen. Dabei sind bautechnisch sinnvolle Mindestgrößen berücksichtigt worden.

Die Asphaltdeck-, Binder- und Tragschichten sind auf der gesamten Fahrbahn des Tinsdaler Kirchenweges neu herzustellen. Dafür ist der vorhandene Asphalt aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen.

In den Vollausbauereichen werden zusätzlich die vorhandenen ungebundenen Schichten aufgenommen und durch neue Tragschichten ersetzt. In den anderen Bereichen soll zunächst mittels Lastplattendruckversuche die Tragfähigkeit der vorhandenen ungebundenen Schichten ermittelt werden. Nur bei unzureichenden Ergebnissen ist auch dort das Ersetzen durch neue ungebundene Tragschichten vorgesehen.

Fahrbahn

Abweichend von der in der ReStra genannten Regelfahrbahnbreite bei Linienbusverkehr soll gemäß Vorgaben des Bezirksamtes, in Abstimmung mit der Polizei, der Tinsdaler Kirchenweg (Belastungsklasse 3,2) eine befahrbare Breite von 6,00 m erhalten. Am Tinsdaler Heideweg und im Bereich von Verschwenkungen wird die Fahrbahn fahrgeometrischen Gründen bis zu 6,50 m aufgeweitet.

Eine durchgängige Fahrbahnbreite von 6,50 m wäre aufgrund der Breite der Straßenverkehrsfläche nur zu Lasten der derzeitigen Grabenentwässerung möglich. Diese ist aber unbedingt zu erhalten und zu ertüchtigen, zudem im gesamten Planungsbereich die Vielzahl der vorhandenen Leitungsträger die zusätzliche Verlegung einer durchgängigen Straßenentwässerungsleitung erschwert.

Das Quergefälle der Fahrbahn ist i. d. R. einseitig nach Norden geneigt und wird dem vorhandenen Gefälle angepasst oder erhält eine Regelquerneigung von mindestens 2,5 %.

Im Bereich der Einmündung (Station 0+000) in den Tinsdaler Heideweg wurde die Fahrbahn nach Norden verlegt, auf den Bereich der ehemaligen Bushaltesstelle/ Buswartefläche, so dass sie nun annähernd rechtwinklig an den Tinsdaler Heideweg anbindet. Die Bushaltesstelle/ Buswartefläche wurde auf die ehemalige Fahrbahn nach Süden verlegt.

Bei Station 0+092 ist auf der südlichen Fahrspur eine Einengung angeordnet worden, die die Fahrgassenbreite auf 3,50 m reduziert.

Von Station 0+164 bis Station 0+248 soll die Fahrbahn nach Norden verschwenkt und auf der südlichen Fahrspur zusätzlich eine Einengung (Fahrgassenbreite 3,50 m) vorgesehen werden.

Die nächste Verschwenkung liegt von Station 0+390 bis Station 0+454 und wird ebenfalls mit einer Einengung (Nordfahrspur, Fahrgassenbreite 3,50 m) kombiniert.

Westlich des Fruteweges ist zwischen den Stationen 0+577 bis 0+614 eine Verschwenkung mit nördlicher Einengung (Fahrbahnbreite 3,50 m) geplant.

Eine weitere Fahrbahnverschwenkung wurde von Station 0+672 bis Station 0+738 konzipiert. Auch innerhalb dieser nach Norden führenden Verschwenkung soll über eine Einengung (Südseite) teilweise die Fahrgasse auf 3,50 m Breite reduziert werden.

Bei Station 0+823 bis Station 0+834 wird die Fahrbahn infolge einer südlichen Einengung auf 3,50 m Breite eingeengt.

Weiter östlich ist ab Station 0+883 eine Verschwenkung mit einer teilweisen Fahrbahneinengung angeordnet. Die Verschwenkung endet bei Station 0+947 und führt nach Norden. Die Einengung ist 3,00 m breit (Fahrgassenbreite 3,50 m) und liegt an der nördlichen Fahrbahnkante.

Um zu verhindern, dass z. B. Gelenkbusse beim Einbiegen vom Wittenbergener Weg in den Tinsdaler Kirchenweg die Gegenfahrbahn benutzen müssen, wurde der nordwestliche Kurvenbereich umgestaltet. Den fahrgeometrischen Anforderungen entsprechend ist eine von den Bussen zu überfahrende Fläche (Großpflastersteine aus Naturstein) geplant worden, die zur Fahrbahn mit Tiefborden abgegrenzt wird.

Im Bereich der Bushaltestellen erhält die Fahrbahn eine Befestigung aus Beton.

Randeinfassungen

Die Asphaltfahrbahnen sind in der Regel von Hochborden 12/15/25 mit einer Ansicht von 12 cm eingefasst, die im Bereich von Überfahrten und Querungen (Fußgänger) abgesenkt werden (0, 3 oder 6 cm Kantenvorstand).

Im Bereich der Bushaltestellen wurden auf einer Länge von 20 m Sonderborde mit einer Ansicht von 18 cm konzipiert.

Entlang der geplanten Entwässerungsgräben und der Parkstände sollen Tiefborde 10/15 (ohne Ansicht) gesetzt werden.

Die Parkstände werden mittels Hochborden 12/15/25 (Vorstand 10 cm) entlang von Nebenflächen eingefasst.

Zwischen den Tiefborden und der Asphaltfahrbahn ist parallel zu den offenen Gräben zusätzlich ein 40 cm breiter Sicherheitsstreifen aus Betonrasengittersteinen vorzusehen, der zur Fahrbahn gehört.

Neue Gehwegüberfahrten werden in der Regel mit Tiefborden 10/25 eingefasst, es sei denn, sie grenzen an öffentliche, mit Platten bzw. Pflastersteinen befestigte Flächen.

Die Gehwege werden auch zur Überwindung von Höhendifferenzen zu Grünflächen und zu Privatgrundstücken hin mit Tiefborden 8/20 gesichert. Eine Bordsteineinfassung zwischen mit Platten / Pflastersteinen befestigten Gehwegen und mit Brechkies befestigten Wegen ist nicht vorgesehen.

Im Bereich der Überquerungsstellen wird der Hochbord als getrennte Querung barrierefrei abgesenkt (0 cm bzw. 6 cm Ansicht). In Bereichen, in denen dies in der Örtlichkeit nicht möglich ist, erfolgt die Absenkung auf 3 cm Höhe.

Fuß- / Radverkehr

Der vorhandene Gehweg an der südlichen Fahrbahnkante bleibt als wassergebundener Gehweg bestehen, die Oberfläche wird aufgearbeitet.

Im Bereich von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, Bushaltestellen und Fahrbahntrassenverschiebungen wird der Gehweg in seiner Breite und Oberfläche angepasst.

Aufgrund der geringen Breite der Straßenverkehrsfläche und der bestehenden Verhältnisse ist die Anlage eines durchgehenden Gehweges an der Nordseite des Tinsdaler Kirchenweges nicht möglich. In Abschnitten werden Gehwege hergestellt, um die Erreichbarkeit der Querungen zu gewährleisten. Vom Tinsdaler Heideweg bis zum Horandstieg ist ein 2,00 m breiter Gehweg vorgesehen worden, um die Bushaltestelle fußläufig anzubinden. Westlich des Gehlenkamps ist die Herstellung eines ca. 15 m langes Gehweges bis zur geplanten Querung des Tinsdaler Kirchenweges (Breite 2,0 m) konzipiert.

Vor der Grenze zwischen Haus Nr. 268 und Haus Nr. 266 ist ein weiterer kleiner Gehweg (Länge ca. 8,0 m, Breite ca. 1,50 m) geplant worden, der von einer Grundstückszufahrt bis zu einer Hauszuwegung führt.

Vom Fruteweg führt ein ca. 40,0 m langer Gehweg in westliche Richtung. Der Gehweg weist eine Mindestbreite von 1,50 m auf.

Auch westlich des Gerlindweges ist ein 1,75 m breiter Gehweg angeordnet worden. Er ist ca. 40,0 m lang und endet bei Haus Nr. 254.

Auf einer Länge von rd. 13 m entlang des Tinsdaler Kirchenweges ist östlich des Wateweges ein zusätzlicher Fußweg (Breite ca. 2,0 m) vorgesehen worden.

Vom Heidewisch in westliche Richtung soll ein ca. 35 m langer Gehweg realisiert werden, der eine Mindestbreite von 1,50 m aufweist.

Zwischen Heidewisch und Wittenbergener Weg sieht die Planung die Herstellung eines Gehweges vor. Der Weg soll i. d. R. eine Breite von 2,0 m erhalten.

An insgesamt 13 Stellen sind getrennte Fußgängerquerungen gemäß ReStra mit entsprechenden taktilen Leiteinrichtungen konzipiert worden.

An 7 dieser Querungen soll das Überqueren des Tinsdaler Kirchenweges mittels Fahrbahneinengungen erleichtert werden.

Alle Gehwege sind in der Regel mit Grand zu befestigen. Im Bereich von Bushaltestellen, Querungen oder besonderen Belastungen (Oberflächenwasser) sind Betonpflastersteine (25 x 25 cm) vorzusehen.

Ruhender Verkehr

Innerhalb des Bearbeitungsabschnittes sollen insgesamt 5 Parkstände für den Besucherverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Parkstände liegen westlich des Wittenbergener Weges und erhalten eine Befestigung aus Betonwabensteinen.

Die Längsparkstände erhalten eine Länge von 5,20 m (bei Parkbucht mit mehr als 2 Parkständen) und eine Breite von 2,10 m. Die Parkstände in Schrägaufstellung (60 °) sind 4,55 m lang und 2,50 m breit. Der Überhangstreifen weist eine Breite von 0,65 m auf.

Nebenflächen

Die südlich der Fahrbahn liegenden Nebenflächen werden aufgearbeitet. Dort, wo Verschwenkungen oder Bushaltestellen konzipiert wurden, werden die vorhandenen Nebenflächen angepasst (z. B. Rückbau Bordsteine, Herstellung/Anpassung Überfahrten).

In den nördlichen Nebenflächen sind neben den bereits beschriebenen Gehwegen, Überfahrten und Parkständen im Wesentlichen noch Oberbodenflächen vorgesehen. Diese Flächen sind mit Bäumen, Sträuchern und Bodendeckern bewachsen (größtenteils als Bestand) oder mit Rasen begrünt.

Für begrünte Nebenflächen wird es eine gesonderte Planung geben.

Barrierefreiheit

In den Verkehrsflächen sollen u.a. Bodenindikatoren und Bordsteinabsenkungen gemäß ReStra vorgesehen werden. Gehwege, Bushaltestellen und Fußgängerquerungen sind, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, barrierefrei herzustellen.

Oberflächenentwässerung

Das Konzept der Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen sieht die Herstellung einer zum Teil offenen Oberflächenentwässerung sowie eines Trockenbeckens mit Rückhaltefunktion vor. Das Becken, das in mehrere Teilbecken unterteilt werden musste, liegt am Tiefpunkt des Bearbeitungsabschnittes im Bereich der Grünfläche am Tinsdaler Heideweg. Bei entsprechenden Regenereignissen wird das Oberflächenwasser zwischengespeichert und an das Regensiel im Tinsdaler Heideweg gedrosselt (5,0 l/s) abgegeben. Eine vollständige Versickerung ist infolge der vorhandenen Bodenverhältnisse nicht ausreichend gegeben.

Das Regensiel entwässert in den Steenbarggraben, der nordwestlich des Tinsdaler Kirchenweges liegt.

Von dem Wittenbergener Weg (Station 1+040) bis ca. 50 m westlich des Gerlindweges (Station 0+670) ist aufgrund der bestehenden Verhältnisse (z. B. Bäume, Parkstände, Gehwege) die Anordnung eines straßenbegleitenden Entwässerungsgrabens nicht möglich. In diesem Abschnitt wurde am tieferen Fahrbandrand (i. d. R. die Nordseite) vor dem Hochbord ein Wasserlauf (Breite = 30 cm) angeordnet, der das anfallende Oberflächenwasser zu den Straßenabläufen leitet. Die Straßenabläufe sind in regelmäßigen Abständen angeordnet. Sie geben das Wasser an die in der Fahrbahn neu herzustellende Leitung (Straßenentwässerungsanlagen einschließlich Schächte) ab.

Von Station 0+670 bis ca. 30,0 m östlich des Fruteweges soll in der nördlichen Grünfläche ein straßenbegleitender Graben hergestellt werden, in dem von Osten

kommend die vorgenannte Leitung mündet. Von Station 0+648 bis Station 0+568 ist der Graben verrohrt, um den Fruteweg und die geplante Fahrbahnverschwenkung zu unterqueren. In diesem Bereich sind auch wieder ein Asphaltwasserlauf und mehrere Straßenabläufe angeordnet worden.

Von Station 0+568 bis ca. 35,0 m östlich des Gehlenkampes sieht die Planung die Herstellung eines offenen Straßenentwässerungsgrabens vor.

Weiter westlich musste zur Unterquerung des Gehlenkampes und einer weiteren Fahrbahnverschwenkung erneut eine Verrohrung (einschließlich Schächte) mit Straßenabläufen und Asphaltwasserlauf konzipiert werden.

Auf den nächsten rd. 115 m (Station 0+370 bis Station 0+255) könnte wieder ein offener Graben hergestellt werden, der entlang der Fahrbahn des Tinsdaler Kirchenweges verläuft.

Die anschließende Verrohrung (Unterquerung Horandstieg und Fahrbahnverschwenkung) mündet nach rd. 75 m in dem Rückhaltebecken.

Die vorgenannten Gräben weisen unterschiedliche Einschnittstiefen und leicht variierende Sohlbreiten auf. Die Böschungen sind nicht steiler als 1:1,5 auszuführen und mit Oberboden anzudecken.

Sind bei beengten Verhältnissen nur steilere Böschungen zu realisieren, müssen diese mit z. B. Naturpflastersteinen gesichert werden. Ebenso sind bei Bedarf Sohlsicherungen (Kies-/Geröll) und Pfahlreihen bei starken Gefälleabschnitten vorzusehen, um eine Erosion zu verhindern.

Bei Straßenquerungen, Querungen mit Überfahrten und unter Gehwegen ist das offene Gewässer zu verrohren bzw. Durchlässe herzustellen, die entsprechend den Böschungsneigungen schräg zu schneiden sind. Die Ein- und Auslaufbereiche dieser Bauwerke werden aufgrund der höheren hydraulischen Belastungen mit Natursteinpflaster befestigt.

Dort, wo es die Verhältnisse zulassen, sind in den Gräben zusätzlich kleine Sohl-schwellen (ca. 20 cm über Sohlhöhe) vorzusehen. Diese Schwellen sollen zur Zwischenspeicherung und Versickerung des Oberflächenwassers beitragen.

Die Bemessung der Rohrleitungen und Durchlässe erfolgt auf der Grundlage des Regenereignisses $Q_{r2,10} = 163 \text{ l/(s} \cdot \text{ha)}$, des angeschlossenen Einzugsgebietes und der Abflussbeiwerte.

Das erforderliche Rückhaltevolumen des Beckens wurde vordimensioniert. Die Bemessung nach DWA 117 erfolgte auf der Grundlage des angeschlossenen Einzugsgebietes, der anzusetzenden Abflussbeiwerte und eines 30-jährlichen Regenereignisses. Dabei ist von einem Zuschlagsfaktor von $f_z = 1,15$, einem Abminderungsfaktor $f_A = 1,00$ und einem Drosselabfluss (in Regensiel Tinsdaler Heideweg) von 5 l/s ausgegangen worden. Eine Versickerung ist aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse nicht in Ansatz gebracht worden.

Gemäß den Berechnungen ist ein Rückhaltevolumen von rd. 800 m³ erforderlich.

Bei diesem Wasservolumen stellt sich in dem Rückhaltebecken eine Wassertiefe von ca. 0,92 m (14,92 mNN) ein.

Um das Volumen für das Becken bereitstellen zu können, musste infolge der bestehenden Verhältnisse (Bäume, kreuzende Straßen) das Becken in 2 Teilbecken

aufgeteilt werden. Diese Becken sind untereinander mittels Rohrleitung verbunden.

Der Ablauf des Beckens schließt gedrosselt an das vorhandene Regensiel im Tinsdaler Heideweg an.

Die Beckenböschungen (10 cm Oberbodenabdeckung mit Rasenansaat) sollen möglichst naturnah geschwungen ausgebildet werden und erhalten wechselnde Neigungen von 1:1,5 bis 1:3. Eine Dichtung des Beckens ist nicht vorgesehen. Da der Ablauf aus dem Becken auf der Sohlhöhe liegt, wird das Becken trockenfallen.

Entlang des geplanten Rückhaltebeckens sind gemäß Planung für die Entwässerung der Fahrbahn des Tinsdaler Kirchenweges ein Asphaltwasserlauf, mehrere Straßenabläufe und Rohrleitungen (einschließlich Schachtbauwerke) herzustellen, die direkt in die Becken entwässern.

Sollte sich bei den späteren Planungsschritten (Deckenhöhenplanung) herausstellen, dass der südwestliche Straßenablauf nicht wesentlich höher liegt als der Becken-Wasserstand (14,92 mNN), ist in der Leitung eine Rückschlagklappe vorzusehen.

Ein Nachweis gemäß DWA M153 wurde geführt und mit der Fachbehörde abgestimmt. Die Einleitung in das Siel der HSE wurde ebenfalls abgestimmt.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird den neuen Verhältnissen angepasst. Dafür müssen Beleuchtungsmasten umgesetzt, ergänzt und Leitungen verlegt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die stadtauswärts führende Bushaltestelle am Fruteweg bleibt in der Lage unverändert. Es wird dort allerdings ein neuer Fahrgastunterstand realisiert. Die stadteinwärts führende Bushaltestelle wird einschließlich Fahrgastunterstand um ca. 20 m nach Westen verlegt, um eine barrierefreie Haltestelle mit 18 cm hohem Sonderbord herstellen zu können. Die beiden Haltestellen erhalten je eine 33,0 m lange Straßenbetonbefestigung.

An der Einmündung Tinsdaler Heideweg/ Tinsdaler Kirchenweg wird die Lage der Bushaltestelle und der Fahrbahn angepasst, die Buswartefläche wird auf der Südseite hergestellt.

Die stadtauswärts führende Bushaltestelle am Tinsdaler Heideweg liegt als 33,0 m langer Buskap (Straßenbeton) in der nach Norden verlegten Fahrbahn des Tinsdaler Kirchenweges.

Die Wartefläche soll eine Betonpflastersteinbefestigung erhalten, in der ein Fahrgastunterstand aufgestellt werden kann.

Die stadteinwärts gerichtete Bushaltestelle wird vom Tinsdaler Heideweg in den Tinsdaler Kirchenweg verlegt, dass sie gegenüber der vorgenannten Haltestelle liegt. Für den Busverkehr wird dafür eine eigene Fahrspur konzipiert, die mit Asphalt befestigt werden soll. Als Befestigung für die 33,0 m lange Bushaltestelle ist ebenfalls Straßenbeton vorgesehen. Die Wartefläche ist mit Betonpflastersteinen zu belegen. Aufgrund der beengten Gegebenheiten ist ein Fahrgastunterstand nur im Bereich der Grünfläche realisierbar.

Die Busfahrspur wurde u.a. so konstruiert, dass dort auch Gelenkbusse, die im Tinsdaler Kirchenweg von Westen kommen, unter Benutzung des Tinsdaler Heideweges umkehren können.

Im Bereich aller Bushaltestellen werden die Warteflächen mit Betonpflaster (0,25 x 0,25 m) befestigt und taktile Leiteinrichtungen vorgesehen. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse können nicht alle Anforderungen der ReStra erfüllt werden.

Ver- / Entsorgungsleitungen

Vorhandene Anlagen der Ver- und Entsorgungsleitungen sind den neuen Verhältnissen anzupassen (Umverlegungen, Höhenanpassungen).

Die Leitungstrassenplanung ist abgeschlossen, die Trassen wurden angewiesen und die umfangreichen Umlegungsarbeiten werden bereits ausgeführt. Es werden in Längsrichtung Leitungsumlegungen sowie Tieferlegungen von Straßenkreuzen und Hausanschlüssen von Stromnetz Hamburg, Gasnetz HH, Telekom und Vodafone notwendig. Hamburg Wasser wird vom Horandstieg bis zum Wittenbergener auf einer Länge von ca. 800 eine neue Wasserleitung verlegen.

3.4 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

Die Kosten für die Baumaßnahme und die durch die Baumaßnahme ausgelösten zusätzlichen jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten werden im Zuge der weiteren Planungsschritte ermittelt.

4. Umweltbelange

Der Bereich der zukünftigen Regenrückhalteflächen, vom Horandstieg bis zum Tinsdaler Heideweg, ist ein Landschaftsschutzgebiet. Für die Anlage der Rückhalteflächen wurde eine Ausnahmegenehmigung nach § 26 BNatSchG i. V. §§ 6, 2 und 3 Verordnung zum Schutz von Landschaft wurde am 01.11.2018 erteilt.

5. Grunderwerb

Die eeH des Tinsdaler Kirchenweges wird innerhalb der zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsfläche durchgeführt. Grunderwerb ist nach derzeitigem Planungsstand nicht erforderlich.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Finanzmittel der Rahmenezuweisung des Bezirksamtes Altona. Durch die Rückerstattung eingemommener Erschließungsbeiträge von der Finanzbehörde gem. eeH-Vereinbarung zwischen dem Bezirksamt Altona und der Finanzbehörde, stehen ebenfalls Finanzmittel zur Verfügung. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden 2 Anliegerversammlungen durchgeführt. In diesem Rahmen wurde die Planung vorgestellt und von der Finanzbehörde die Höhe der zu erwartenden Erschließungsbeiträge erläutert.

8. Termine

Die Leitungsträger haben im Sommer 2018 mit der Umlegung ihrer Leitungen begonnen und werden diese bis zum Sommer abschließen.

Im Juli 2019 beginnt die Bauzeit für den Tinsdaler Kirchenweg in 3 Bauabschnitten, jeweils unter Vollsperrung. Der Busverkehr wird in Abstimmung mit VHH und PK für die Dauer der Baumaßnahme in den Tinsdaler Heideweg verlegt.


Die Fertigstellung erfolgt im Sommer 2020.

Verfasst: BRW Ingenieurpartnerschaft

Bearbeitet: A/ MR 215

Datum: 07.02.2019

Datum: 20.02.2019

Unterschrift: gez. 

Unterschrift: gez. Fuhrmann

Abwägung zur 1. Verschickung vom 14.06.2016, Stellungnahmen (Rückmeldungen bis zum 15.07.2016)

Die Stellungnahmen werden nachfolgend zusammengefasst zitiert und die anschließend erfolgte Abwägung (gemäß Besprechung vom 27.10.2016, Bezirksamt Altona, Frau Fuhrmann, Herr [REDACTED]) erläutert.

	Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
1	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)		
1.1	BWVI-VM 1		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
1.2	BWVI-VE 1		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
1.3	BWVI-VM 2		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
1.4	BWVI-VI 2		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
1.5	BWVI-VE 2		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
2	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)		
2.1	BSW-LP 3		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
3 Behörde für Umwelt und Energie (BUE)		
3.1 LSBG-G1		
Da Versickerung möglicherweise nicht immer funktioniert, sind Rückhaltung und gedrosselte Ableitung in das Siel Tinsdaler Heideweg vorgesehen. Grundsätzliche keine Bedenken.		Zur Kenntnis genommen.
Versickerung bedarf wasserrechtlicher Erlaubnis (Antrag bei BUE U12).		Die wasserrechtliche Erlaubnis wird bei Bedarf im Zuge der weiteren Planungsschritte beantragt. Inzwischen durchgeführte Bodenuntersuchungen haben ergeben, dass eine Versickerung weitestgehend nicht möglich ist.
Maßnahme nach Merkblatt DWA M153 vorzunehmen.		Wurde/wird bei Bedarf berücksichtigt.
Für alle Versickerungsbereiche Oberbodenschicht von ≥ 20 cm auftragemaß, ßenabwassers vor Ableitung ins Grundwasser zu gewährleisten. In Bereichen mit gepflasterter oder mit Kies/Geröll gesicherter Sohle und Böschung sind Fugen abzudichten.	Keine Berücksichtigung, da die Herstellung eines Versickerungsbeckens ohne Sohlbefestigung vorgesehen ist.	Wurde/wird bei Bedarf berücksichtigt.
Zw. Sohle der Versickerungsanlage und höchstem mittleren Grundwasserstand ist Versickerungsstrecke von ≥ 1 m		Wurde/wird bei Bedarf berücksichtigt. Derzeit liegen keine aufgemessenen Grundwasserspiegelhöhen vor. Gemäß Geo.-Online wurde für 2008 in diesem Bereich ein Grundwasserflurabstand von 2,5-5,0 m ausgewiesen. Die Grundwassergleichen wurden in 2008 bei max. ca. 11,5 mNN festgestellt. Das Gelände liegt dort bei ca. 15,0 mNN.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
4 Behörde für Inneres und Sport (BIS)		
4.1 BIS-A3, 4.2 BIS-VD 5, 4.3 BIS-PK 26		
<u>Einrichtung einer Tempo-30-Zone</u> Generelle Zustimmung. Ziel der Verkehrsberuhigung hat Vorrang vor Belangen des ÖPNV und den Belangen des Durchgangsverkehrs.		Zur Kenntnis genommen.
Die Anordnung der T30Z wird nach Planung durch örtl. Straßenverkehrsbeh. am PK26 erfolgen. Der VwV-StVO (§46(2) entsprechende Abweichungen von der VwV-StVO §45 (1-1e XI) hinsichtlich der Belange des ÖPNV und des Durchgangsverkehrs werden zugelassen.		Zur Kenntnis genommen.
Alle Einmündungen sind nach "Rechts vor Links"-Prinzip zu gestalten, um Geschwindigkeitsniveau zu senken und Inklusionsrecht herzustellen.		Wurde berücksichtigt.
Vor jeder Einmündung im Rahmen der erstmaligen Erprobung eine Wartelinie (Z 341) vorzusehen → Erfahrungen sammeln verbessert wird.	Stellungnahme der BIS-A3 v. 17.02.2017 nimmt die Aussage zur Erprobung der Wartelinie zurück.	
Alle vorhandenen vorfahrtsregelnden VZ sind komplett zu demontieren.		Wurde berücksichtigt.
<u>Erläuterungsbericht/Planzeichnungen</u> TKW soll vom THW bis Wittenbergener Weg im Separationsprinzip hergestellt werden, jedoch kein durchgehender Gehweg auf der Nordseite möglich (dies widerspricht Separationsprinzip und Vorgaben PLAST 3). Ein durchgehender Gehweg ist in T30Z zumindest einseitig herzustellen.		Zur Kenntnis genommen. Ein durchgehender Gehweg ist auf der Südseite vorhanden.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>len. Der von der PLAST 3 abweichenden Fahrbahnmindestbreite bei Linienbusverkehr (5,50 m) wird zugestimmt, da dies zusätzlich zu wirkungsvoller Verkehrsberuhigung beitragen kann.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen. Die Fahrbahnbreite wurde auf $\geq 6,00$ m erhöht.</p>
<p><u>Lagepläne 6.1-6.3</u> VZ 605-14 und 605-24 werden nicht angeordnet, aus LP streichen. Dafür sind vom Straßenbaulastträger Leitpfosten vorzusehen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>
<p>Die VZ 276, 280, 253+ZZ1020-30 haben seit längerem ihre Rechtfertigung verloren und sind zu entfernen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>
<p>An ungesicherten Querungen sind Aufmerksamkeitsfelder, -streifen, Leitstreifen und Richtungsfelder gem. PLAST 10 (Abschn. 3, Bl. 10) vorzusehen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>
<p>Bushaltstellen sind unter Beachtung der PLAST 8 und PLAST 10 einzurichten.</p>		<p>Wurde, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, berücksichtigt.</p>
<p><u>Lageplan 6.1</u> Für Einmündungsbereich THW/TKW wird Aufstellung VZ 274.2-40(doppelseitig) in der Größe 3 (840*840) zugestimmt.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Einengung zw. St. 0+200 - 0+220 muss in Richtung Westen versetzt werden, damit der vorbeifahrende Verkehr vor Erreichen der Einmündung TKW/Horandstieg wieder auf seiner Fahrspur zurückgeschwenkt ist, um Gefahren zu vermeiden.</p>		<p>Wurde, soweit es die Planung zulässt, berücksichtigt. Die Verschiebung erfolgte um ca. 5,0 m nach Westen. Eine weitere Verschiebung ist aufgrund der geplanten Rückhaltebecken und den fußläufigen Anbindungen an das Wanderwegenetz (Wald) nicht sinnvoll.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p><u>Lageplan 6.2</u> Einengung an St. 0+400 muss umgestaltet/ versetzt werden, damit Rechtsabbiegeverkehr aus Gehlenkamp ausreichend Aufstellfläche vor ihr erhält.</p>		<p>Wurde, soweit es die Planung zulässt, berücksichtigt. Die Einengung wurde auf der Ostseite um ca. 1,0 m reduziert. Die Verschiebung ist aufgrund der gegenüberliegenden Überfahrt nicht möglich.</p>
<p>Mittelinsel an St. 0+580 ist nach PLAST 10 mit Regelbreite von 2,55 m vorzusehen.</p>		<p>Mittelinsel entfällt aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite und des Baumbewuchses. Stattdessen wird eine Verschwenkung einschließlich einer Einengung (Nordseite) vorgesehen.</p>
<p>Für Einengung an St. 0+700 gilt das Vorgenannte wie unter LP 6.1 (zw. St. 0+200 - 0+220).</p>		<p>Wurde, soweit es die Planung zulässt, berücksichtigt. Die Verschiebung erfolgte um ca. 6,0 m nach Westen.</p>
<p><u>Lageplan 6.3</u> Für Einengung an St. 0+920 gilt das Vorgenannte wie unter LP 6.2 (St. 0+400).</p>		<p>Wurde, soweit es die Planung zulässt, berücksichtigt. Die Einengung wurde auf der Ostseite um ca. 1,0 m reduziert.</p>
<p>Geplanter FGÜ im Bereich Heidewisch ist bei Einrichtung T30Z entbehrlich (überschlägige Zählung 7.7.16 PK26). Dafür Querungsalternativen (vorgez. Seitenraum, Mittelinsel) sind durch Straßenbaulastträger zu prüfen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>
<p>Vor Kreuzung TKW/Wittenbergener Weg kann nur der Einrichtung von Längsparkständen zugestimmt werden. Bei Schrägparkständen durch Rückwärtsfahren unmittelbar hinter Kurvenbereich Gefahrensituationen möglich.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>

Schlussverschickung Erstmalige endgültige Herstellung Tinsdaler Kirchenweg und Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Für Einmündungsbereich TKW/Wittenb. Weg wird Aufstellung VZ 274.2-40 (doppelseitig) in der Größe 3 (840*840) zugestimmt.		Zur Kenntnis genommen.
Für weitere Bearbeitung ist Straßenverkehrsbeh. PK 26 zuständig.		Zur Kenntnis genommen.
4.4 BIS-Feuerwehr		
Unter Einhaltung der Richtlinie über die Fläche für die Feuerwehr bestehen aus brandschutztechnischer Sicht keine Bedenken.		Zur Kenntnis genommen.
Vorhandene Feuerwehrezufahrten, Feuerwehraufstellflächen und Wasserentnahmestellen müssen erhalten bzw. erreichbar bleiben.		Zur Kenntnis genommen.
4.5 BIS-F046 (GEKV)		
Bei Eingriff in den Baugrund Kampfmittelfrage im Vorfeld klären. Nach § 6 der KampfmittelVO ist ein Antrag bei der GEKV gestellt werden. Dafür wird Eigentümersnachweis bzw. Vollmacht des Eigentümers und eine Liegenschaftskarte mit eindeutiger Kennzeichnung der Antragsfläche benötigt.		Luftbilddauswertung wurde bereits 2011/2012 durchgeführt.
5 Finanzbehörde (FB)		
5.1 FB-Amt 6 -63-		
<u>Tinsdaler Heideweg bis Horandstieg</u> Die Verkehrsanlage ist keine Erschließungsanlage, daher keine Erhebung von Erschließungsbeiträgen.		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p><u>Horandstiege bis Gerlindweg</u> Die Erschließungsanlage TKW ist auf dem Abschnitt nach §48 HWG in Teileinrichtungen Erwerb und Freilegung der Flächen, erstm. Herst. der Fahrbahn und erstm. Herst. der Einrichtungen für die Beleuchtung endgültig hergestellt. Daher handelt es sich um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage. Der Abrechnungsabschn. ist tlws. im B-Plan Rissen 10 ausgewiesen.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Abr.abschn. liegt tlws. im Gebiet des Baustufenplans Rissen, da kein B-Plan vorliegt, muss gem. §125(2) BauGB bestätigt werden, dass die gepl. Erschl.maßnahme mit den in §1(4-7) BauGB bezeichneten Anforderungen vereinbar ist. Um Übersendung des Abwägungsergebnisses und der Bestätigung wird gebeten.</p>		<p>Wurde berücksichtigt, die § 125 Erklärung wird im Zuge der Planung abgefordert.</p>
<p>Ist das Bauprogramm nach Beendigung der Maßnahme erfüllt und die Merkmale gem. §49 HWG liegen vor, werden Erschließungsbeiträge für die erstm. Herstellung der Nebenflächen und erstm. Herst. der Einrichtungen für die Entwässerung erhoben.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eigenanteil FHH am beitragsfähigen Erschließungsaufwand = 10 %.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Es wird um Prüfung gebeten, ob sämtliche Flächen der Erschließungsanlage gewidmet wurden und ggfs. fehlende Widmungen zu veranlassen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Bitte um Mitteilung von Planungsänderungen sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme.		Wird berücksichtigt.
<u>Gerlindweg bis Heidewisch</u> In diesem Bereich ist der TKW eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage gem. § 127 (2) Nr. 1 BauGB. Es ist eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.		Zur Kenntnis genommen.
Es können allenfalls noch Ausbaubeiträge erhoben werden. Da sich ein Drucksachenentwurf in Abstimmung befindet mit dem Ziel auf Erhebung von Ausbaubeiträgen zu verzichten, wird von einer Stellungnahme derzeit abgesehen.		Zur Kenntnis genommen.
<u>Heidewisch bis Wittenbergener Weg</u> Die Erschließungsanlage TKW ist auf dem Abschnitt nach §48 HWG in Teileinrichtungen Erwerb und Freilegung der Flächen, erstm. Herst. der Fahrbahn und erstm. Herst. der Einrichtungen für die Beleuchtung endgültig hergestellt. Daher handelt es sich um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.		Zur Kenntnis genommen.
Der Abrechnungsabschn. ist tlws. im B-Plan Rissen 10 ausgewiesen.		Zur Kenntnis genommen.
Der Abr.abschn. liegt tlws. im Gebiet des Baustufenplans Rissen, da kein B-Plan vorliegt, muss gem. §125(2) BauGB bestätigt werden, dass die gepl. Erschl.maßnahme mit den in §1(4-7) BauGB bezeichneten Anforderungen vereinbar ist. Um Übersendung des Abwägungsergebnisses und der Bestätigung wird gebeten.		Wird berücksichtigt

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Ist das Bauprogramm nach Beendigung der Maßnahme erfüllt und die Merkmale gem. §49 HWG liegen vor, werden Erschließungsbeiträge für die erstm. Herst. der Nebenflächen und erstm. Herst. der Einrichtungen für die Entwässerung erhoben.		Zur Kenntnis genommen.
Eigenanteil FHH am beitragsfähigen Erschließungsaufwand = 10 %.		Zur Kenntnis genommen.
Es wird um Prüfung gebeten, ob sämtliche Flächen der Erschließungsanlage gewidmet wurden und ggfs. fehlende Widmungen zu veranlassen. Bitte um Mitteilung von Planungsänderungen sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme.		Wird durch A/MR berücksichtigt. Wird berücksichtigt.
6 LIG / Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen		
6.1 LIG 451		
Keine Bedenken.		Zur Kenntnis genommen.
7 Stadtreinigung Hamburg		
7.1 SRH - TB 20		
Den geplanten Baumaßnahmen wird zugestimmt.		Zur Kenntnis genommen.
Betriebliche Belange der SR für Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben.		Wurde berücksichtigt.
Freihaltung der Seitenstreifen von parkenden Fahrzeugen ist z. B. durch Parkverbotschilder sicherzustellen.	Bei 6,00 m Fahrbahnbreite darf auf Fahrbahn geparkt werden.	
Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.		Wird berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Art und Dauer der Bauzeit ist rechtzeitig mitzuteilen.		Wird berücksichtigt.
Erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
-----------------------	--------------------------------	--------------------------

8 Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer

8.1 LSBG - S 4 (öffentliche Beleuchtung)

Folgende Arbeiten an der ÖB sind auszuführen: - Liefern und Stellen von 2 x GM 5,0 m einschl. Langfeldleuchten - Liefern und Stellen von 13 x AM 6,0 m einschl. Langfeldleuchten - Umsetzen von 11 x AM 6,0 m, Leuchten erneuern - Herausnehmen und Rücktransport von 6 x AM 6,0 m einschl. Langfeldleuchten		Wurde berücksichtigt.
Auf Südseite des TKW müssen ÖB-Maste gestellt werden, da auf Nordseite Entwässerungsgraben. Soll der vorhandene, in 2014 gem. R-FGÜ 2001 erneuerte FGÜ zurückgebaut werden?		Wurde berücksichtigt. FGÜ wird zurückgebaut, grundsätzlich sollten die Leuchten durch den LSBG an Einmündungen gesetzt werden.
Liegt straßenverkehrsbeh. Anordnung vor? (Beleuchtungsstandorte aus 2014 im LP6-3.		Gemäß A/MR liegt diese vor.
Unverbindl. grobe Kostenschätzung: Baukosten ÖB c a . 1 4 7 . 0 0 0 , 0 0 € b r u		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
f ü r L S B G = 2 6 . 4 6 0 , 0 0 € Annahme, dass FGÜ zurückgebaut wird.		
Weitere ÖB-Lichtpunkte sind nicht betroffen, es sei denn, dass das Bodenhöheniveau geändert wird oder die Schutzabstände unterschritten werden.		Zur Kenntnis genommen.
Zur richtigen Einbauhöhe die TA3004 "Einbauhöhe von Masten" beachten für Standsicherheit. Bei Änderung des Bodenhöheniveaus Mitteilung erforderlich, um Anpassung der betreffenden Maste vorzunehmen. Kosten sind durch Baumaßnahme zu tragen.		Zur Kenntnis genommen.
<u>Schutzabstände sind einzuhalten:</u> - Zw. Fahrbahn (Hochbordkante) und Fußpunkt Beleuchtungsmast im Allgemeinen: 0,65 m - Zw. Fahrbahn (Hochbordkante) und Fußpunkt Beleuchtungsmast an Bushaldebuchten: 0,65 m - Zw. Radweg (Außenkante) und Fußpunkt Beleuchtungsmast : 0,25 m		Zur Kenntnis genommen.
9 Bezirksamt Altona		
9.1 MR - L		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
9.2 MR 20		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.

	Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
9.3	MR 30		
	keine Rückmeldung		Ortstermine zwischen MR2 und MR 3 zur Begutachtung der Bäume wurden mehrfach durchgeführt. Die notwendigen Baumfällungen wurden am 16.10.2017 per Mitteilungsdrucksache zur Kenntnisnahme in den Verkehrsausschuss gereicht.
9.4	MR 21		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
9.5	MR 22		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
9.6	MR 23		
	keine Rückmeldung		Die Abstimmung der Planung erfolgt in mehreren Gesprächen und Ortsterminen.
9.7	MR 24		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
9.8	MR 13		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
10	Verkehrsbetriebe		
10.1	VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein)		
	Allgemeines: Tinsdaler Kirchenweg wird von Buslinie 189 in dichtem Takt befahren. Sie ist eine wichtige Erschließungslinie im Hamburger Westen (Taktfrequenz u. Verkehrsbedeutung). Begrenzung auf Tempo 30 im Tinsdaler Heideweg führt durch Fahrtzeitverlängerung bei Großteil der		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>Fahrten dazu, dass Anschluss-S-Bahn nicht erreicht wird. Dies kann nur durch Einrichtung von Bus-Beschleunigungsmaßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden. In der Gegenrichtung führt Verzicht von Gehwegüberfahrten an zahlreichen Einmündungen zu erheblichen Bus-Verlangsamungen sowie durch häufiges Abbremsen und Beschleunigen zu Komforteinschränkungen für Fahrgäste, Erhöhungen der Lärm- und Schadstoffemissionen.</p>		
<p><u>Zur Planung:</u> Lageplan 1: Einfahrt in Bushaltestelle soll von Westen kommend schlanker ausgeführt werden, um kurz hintereinander folgenden Rechts-Linksverschwenk für Busse zu vermeiden. Haltestellenbereich sollte 18 m lang und gerade sein. Nebenflächen sind so zu dimensionieren, dass Aufstellen eines Fahrgastunterstandes möglich wird. Dieser ist im Bestand vorhanden, soll erhalten bleiben. Es soll geprüft werden, ob eine Ausfahrt aus Bushaltestelle Fahrtrichtung Blankenese in Richtung Westen hergestellt werden kann. Busse könnten dadurch auch von Westen kommend drehen und Richtung Westen wieder abfahren.</p>		<p>Wurde/Wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde/Wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde/Wird aufgrund der geforderten Wendemöglichkeit nur eingeschränkt berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund der örtlichen Begebenheiten mit Berücksichtigung der erforderlichen Schleppkurve (Gelenkbus) nicht umsetzbar.</p>
<p>Lageplan 2: Fahrbahn im Bereich Haltestelle Fruteweg wird auf 8,75 m aufgeweitet. Für Haltestelle-Aufstellfläche Fahrtrichtung Westen bleibt nur</p>		<p>Gesamter Bereich wurde/wird neu geplant. Bei der Überplanung wurde/wird die Bushaltestelle entsprechend der örtlichen Gegebenheiten ange-</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>eine Bereite von 1,61 m. Diese ist als Rangierfeld für Rollstuhlfahrer nicht ausreichend. Vorgaben des HVV-Leitfadens „Barrier berücksichtigen, hier B = 2,50 m vorgesehen. Herstellung der Haltestelle so möglich, dass sie gerade angefahren werden kann?. Entspricht Verbesserung der Barrierefreiheit durch Bord H = 18 cm statt 16 cm.</p>		<p>passt.</p>
<p>Lageplan 3: ein Gelenkbus, der aus Wittenbergener Weg in Tinsdaler Kirchenweg abbiegt, hat vor der östl. Fahrbahneinengung nicht genug Aufstellfläche, um das Fahrzeug bordsteinparallel zum Stehen zu bringen, um entgegenkommendes breiteres Fahrzeug passieren zu lassen.</p> <p>Parkt ein Fahrzeug auf Schrägparkstand nicht sauber, ist eine Begegnung an dieser Stelle nicht möglich. Es soll mindestens auf die Einengung verzichtet werden.</p>		<p>Wurde/Wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde/Wird berücksichtigt und in Längsparkstände umgewandelt.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>alle Pläne: Pro Richtung ist eine Mindestfahrbahnbreite von 3,25 m vorzusehen, da es zu regelmäßigem Begegnungsverkehr kommt (ganztäglich 6 Fahrten pro Std.). Durch auf Randstreifen und Nebenflächen parkende Lieferfahrzeuge und Anlieger übersteigt die tatsächlich genutzte Straßenbreite die genannten 5,5-5,9 m. 5,5 m Straßenbreite verhindern auf gerader Strecke Begegnung von Bussen und Liefer-/Entsorgungsfahrzeugen (Breite zweier</p>		<p>In Abstimmung mit dem zuständigen PK wurde eine Straßenbreite von Im Bereich von Verschwenkungen wird die Fahrbahn auf 6,50 m verbreitert.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Fahrzeuge bis zu 5,52 m zzgl. Abstand zu Bordsteinen und Spiegel zu Spiegel sowie Abstände in Kurven).		
11 Sonstige		
11.1 JCDecaux		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
12 Leitungsträger		
12.1 HamburgWasser (HSE + HWW)		
<u>HWW</u> In Plänen sind Haupt- u. Versorgungsleitungen enthalten, Hausanschlussleitungen nur vereinzelt.		Zur Kenntnis genommen.
Private Wasserverteilungsltg. nicht bekannt.		Zur Kenntnis genommen.
Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen bei Bedarf anfordern und beachten.		Zur Kenntnis genommen.
Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist Abstand von mind. 2,0 m zu Armaturen einzuhalten.		Zur Kenntnis genommen.
Bei Vertikalbohrungen zu den Anlagen einen seitlichen Abstand von mind. 1,0 m einhalten.		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Vor Beginn der Erdarbeiten ist genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.	Die tatsächliche Lage der Leitungen ist rechtzeitig festzustellen und an A/MR zu übermitteln.	
Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.		Zur Kenntnis genommen.
Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel. 040 - 7888-33333) zu melden.		Zur Kenntnis genommen.
Örtliche Einweisungen zu Wasserversorgungsanlagen und Kabeln sowie zum Mindestabstand über Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel. 040 - 7888-34990, zu bekommen.		Zur Kenntnis genommen.
Im dem angegebenen Bereich gibt es eine Planmaßnahme der HWW A - 12/0073, die Bauzeit steht noch nicht fest. Ansprechpartner ist Herr Scheerer, Tel. 040 - 7888-81139.		Zur Kenntnis genommen. A/MR nimmt Kontakt auf.
<u>HSE</u> Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind Hinweise gem. Merkblatt "Allgemeine Auflagen für Arbeit in der Nähe öffentl. Sielanlagen" zu beachten.		Zur Kenntnis genommen.
Vorhandene Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/überbaut werden.		Zur Kenntnis genommen.
Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die HSE beheben zu lassen.		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Bäume dürfen nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m von der Außenkante des Sieles).		Zur Kenntnis genommen.
Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.		Die derzeitigen Verhältnisse in Bezug auf die Zugänglichkeit werden nicht verschlechtert.
Entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.		Zur Kenntnis genommen.
Sielanschlussleitungen, die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.		Zur Kenntnis genommen.
Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk, Herrn Hübner, Tel. 040 - 7888-34002, anzupassen.		Wird berücksichtigt.

12.2 Hamburg Netz GmbH

In dem angegebenen Bereich befinden sich Ver-		Zur Kenntnis genommen.
---	--	------------------------

Schlussverschickung Erstmalige endgültige Herstellung Tinsdaler Kirchenweg und Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
sorgungsanlagen.		
Bei Bauausführung sind aktuelle Planauszüge rechtzeitig anzufordern. Merkblatt "Schutz v. Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist zu beachten.		Zur Kenntnis genommen.
12.3 Deutsche Telekom Technik GmbH		
Leitungen gemäß Lageplan. Beachtung der Kabelschutzanweisung		Zur Kenntnis genommen.
12.4 Versatel Norddeutschland		
siehe Planauszug		Zur Kenntnis genommen.
Beachtung der "Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur".		Zur Kenntnis genommen.
12.5 DTK Martens		
Die Primacom Gruppe betreibt an dem benannten Standort <u>keine</u> Leitungen.		Zur Kenntnis genommen.
12.6 Global Connect		
In dem angegebenen Bereich sind keine Leitungen der GlobalConnect vorhanden und zum jetzigen Zeitpunkt keine Anlagen geplant.		Zur Kenntnis genommen.
12.7 Telefónica Germany GmbH & Co OHG		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.8 Vodafone Kabel Deutschland GmbH		
Es befinden sich Telekommunikationsanlagen		Zur Kenntnis genommen.

Schlussverschickung Erstmalige endgültige Herstellung Tinsdaler Kirchenweg und Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
gemäß Bestandsplan im Planbereich.		
Anlagen sind zu schützen bzw. zu sichern, nicht zu überbauen und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.		Zur Kenntnis genommen.
Bei erforderlicher Umverlegung ist mindestens 3 Monate vorher ein Auftrag zur Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen (PlanungNE3Hamburg@KabelDeutschland.de).		Wird im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.
Die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten sind ggfls. nach § 150 (1) BauGB zu erstatten.		Zur Kenntnis genommen.
12.9 euNetworks GmbH		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.10 Verizon Deutschland GmbH		
Es sind <u>keine</u> Leitungen der Verizon Deutschland GmbH von dem Bauvorhaben betroffen.		Zur Kenntnis genommen.
12.11 Colt Technology Services GmbH		
Die Colt Technology Services GmbH unterhält im Planungsbereich <u>keine</u> Anlagen.		Zur Kenntnis genommen.
12.12 Stromnetz Hamburg GmbH		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.13 Vattenfall Wärme Hamburg GmbH		
Fernwärmeleitungen gemäß Lageplänen.		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
In den Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden sind zu beachten.		Zur Kenntnis genommen.
Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden.		Zur Kenntnis genommen.
Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr-Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. "Empfehlungen f. Aufgrabungen i. Bereich von erdverlegten KMR" sind zu beachten.		Zur Kenntnis genommen.

12.14 HanseWerk Natur GmbH

keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
-------------------	--	---

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
-----------------------	--------------------------------	--------------------------

12.15 Interroute Germany GmbH

keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
-------------------	--	---

12.16 Dataport

keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
-------------------	--	---

Stellungnahme Behörde		Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
12.17	LEVEL 3 Kommunikation GmbH		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.18	Hamburg Gas Consult GmbH		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.19	Vodafone D2 GmbH		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
12.20	wilhelm.tel GmbH, 12.21 willy.tel		
	Zurzeit haben die wilhelm.tel GmbH und die willy.tel GmbH in dem Planungsbereich <u>keinen</u> Leitungsbestand. Dieser Stand ist 2 Monate gültig ab 20.06.2016.		Zur Kenntnis genommen.
13	Anlieger		
13.1	Familie ██████████		
	Die Parkbuchten im Bereich <u>Tinsdaler Heideweg</u> 38-42 leicht umgestalten, so dass je ein Parkplatz pro Gruppe auf der Straße entsteht, gesichert durch eine Poller oder Ähnliches. Auch weitere auf der Straße entstehende Parkbuchten baulich sichern.		Zur Kenntnis genommen.
	Einmündung Tinsdaler HW - Tinsdaler KW mit einem Kreisel die Einmündung so gestalten, dass der Verkehr in beide Str. nicht einfach durchfahren kann.	Buswartefläche wäre mit Kreisverkehr nicht realisierbar.	
	Oder: Tinsdaler HW aus Richtung Wedel etwas nach rechts Richtung Kirchenweg verschwenken	Aus fahrgeometrischen Gründen (LKW/Busse) nicht realisierbar, durch Einrichtung der T-30-Z	

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
und auf Straßenteil treffen, der als Bushaltestelle genutzt wird. Abbieger Tinsdaler KW rechts, Abbieger Tinsdaler HW links. Bushaltestelle wird in den Straßenteil verlegt, über den jetzt der Verkehr vom THW zum TKW fließt, siehe Skizze. Dadurch beide Straßen gleichberechtigt.	beide Straßen gleichberechtigt.	
<u>Tinsdaler Heideweg:</u> Bei allen Übergängen mit einseitiger Verengung die Straße in diesen Bereichen aufpflastern, um den Verkehr effektiver zu verlangsamen.	In Absprache mit dem PK 26 nicht vorgesehen.	
13.2 [REDACTED]		
siehe Skizze, Wegfall der Einengung im Bereich der Kreuzung Tinsdaler Kirchenweg/Wittenbergener Weg (Süd-Ost-Ecke), um Ost-West-Verkehr nicht zu behindern.	Um Verkehr zu entschleunigen, muss diese bleiben.	
13.3 Familie [REDACTED]		
Warum stehen im gesamten Tinsdaler Kirchenweg keine polizeilichen Tempokontrollgeräte?		Zuständigkeit PK 26.
Ist es geplant, den Fußweg beidseitig komplett durchgängig zu gestalten? Wichtig wäre ein Sicherheitsabstand zur Straße, der momentan auf dem Gehweg nicht gegeben ist und es somit zu brandgefährlichen Situationen kommt, wenn ein Auto oder der Bus sehr weit am Rand der Straße fährt.	Ein Sicherheitsabstand wäre wünschenswert, aber aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht umsetzbar, da die Straßenverkehrsfläche nicht breit genug ist, um zusätzlich noch einen nördlichen Gehweg herzustellen. Die T-30-Z wirkt sich positiv aus.	
Werden die Gräben überdeckelt und zu einer befestigten Kanalisation umgebaut? Städtische Gräben wurden lange nicht gereinigt, was dazu führt, dass das Wasser bei anhaltendem Regen		Die Gräben bleiben erhalten und werden ertüchtigt. MR 23 wurde über den Reinigungsturnus informiert.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
auf dem Grundstück steht. Woran liegt es, dass die Gräben nicht ausgehoben und gereinigt werden?		
Wie weit werden die geplanten "Verschwenkungen" an die Grundstücke heranreichen? Bleiben die Gräben bestehen oder wird der Platz durch die Kanalisation gewonnen (Abschnitt vor Gerlindweg)?		Verschwenkung reicht bis zum Gehweg, der direkt an der Grundstücksgrenze verläuft.
Wird es geplante Parkflächen geben bzw. weiterhin möglich sein, am Straßenrand zu parken?		Parkstände sind nur analog zu dem derzeitigen Bestand vorgesehen, im Allgemeinen bleibt das Straßenrandparken erlaubt.
Durch geplante T30Z im Kirchen- und Heideweg wird befürchtet, dass die schon jetzt genervten Autofahrer erst recht Gas geben auf weiterführenden Strecken, z. B: Grotiusweg und Rissener Landstr. Hier sollten Radstreifen und Tempodrosselungen zur Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger vorgenommen werden.		Die Geschwindigkeit wird auf max. 30 km/h reduziert. Es ist eine Reduzierung auf 30 km/h vorgesehen. Für Radstreifen ist die Straße zu schmal.
In Rissener Landstr. und Grotiusweg werden Radfahrer oft gefährlich nah überholt, angepöbelt und beschimpft, man solle auf dem Gehweg fahren. Es dürfen nicht erst Unfälle geschehen müssen, damit dann "präventiv" gehandelt wird. Es sollte Fußgängern und Radfahrern schmackhaft gemacht werden, Rad zu fahren oder öffentl. Verkehrsmittel zu benutzen. Dadurch würde Verkehrschaos morgens und mittags vor Grundschule beseitigt werden, da viele Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule bringen, weil es		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
sonst verkehrstechnisch zu gefährlich erscheint.		

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
-----------------------	--------------------------------	--------------------------

13.4

Der ca. 3 km lange Tinsdaler KW benötigt weitere 2-3 Zebrastreifen, da nur ein Gehweg existiert.	In T-30-Z nicht zugelassen, es wurden mehrere Querungen vorgesehen.	
Ebenso angezeigte Standflächen für PKW.	In T-30-Z nicht vorgesehen.	
Beides zudem verkehrsberuhigend.		Zur Kenntnis genommen.

13.5

Vorschläge zur Verkehrsberuhigung gemäß pdf-Datei (nudge, Fahrbahnmarkierung).	In Deutschland nicht zulässig (müssten als Verkehrszeichen angeordnet werden).	
Umverlegung der Bushaltestelle zu TKW/Ecke Fruteweg Nr. 48.		Angedacht war die Verlegung vor Haus Nr. 48, damit in der Mitte der beiden Haltestellen eine Sprunginsel angeordnet werden kann. Aufgrund der Böschung und der Bäume ist dies nicht mehr möglich, die Haltestelle verbleibt in alter Lage.
An der Grundstücksgrenze stehen 2 Birken erhöht direkt hinter dem Zaun		Wurde berücksichtigt. Bereich wurde überplant.

13.6

Anregung Ecke/Kreuzung Tinsdaler Heideweg/Tinsdaler Kirchenweg: Kreisverkehr.	Buswartefläche wäre mit Kreisverkehr nicht realisierbar.	
Bushaltestelle verlegen Richtung Hildeweg (genug Platz)	Da Buswartefläche nur am Tinsdaler Heideweg möglich, Verschiebung nicht sinnvoll.	

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
- Vergleich Bernadottestraße		Zur Kenntnis genommen.
13.7 Familie [REDACTED]		
Vorschlag eines Kreisels im Tinsdaler Kirchenweg.	Buswartefläche wäre mit Kreisverkehr nicht realisierbar.	
Ein/zwei Fußgängerüberwege schaffen.	FGÜ in T-30-Z nicht zugelassen, es wurden aber mehrere Querungen vorgesehen.	
Zumindest ein größeres "Hindernis" für rollende Verkehrsteilnehmer von Blankenese kommend.		Bereits berücksichtigt in Form des geänderten Einmündungswinkels.
13.8 [REDACTED]		
Der bestehende Gehweg Tinsdaler Kirchenweg sollte mit Gehwegplatten aus Beton versehen werden, da der derzeitige Gehwegbelag aus Schotter nach jedem Starkregen und Winter stark beschädigt ist. Zudem können Schnee und Laub auf diesem Untergrund nur mühsam entfernt werden. Kosten für Instandhaltung wären auch günstiger.	Der Bereich ist wegen der vorhandenen Bäume größtenteils nicht mit Platten zu befestigen, passt zur ortsüblichen Gehwegbefestigung. Im weiteren Verlauf sind nur Platten vorhanden, wo entweder eine Bushaltestelle oder der barrierefreie Querung ermöglicht wird. Eine gesamt Versiegelung des Gehweges ist nicht vorgesehen.	
Der neue Fahrbahnbelag sollte ein "Flüsterbelag" sein, um die bisherigen hohen Abrollgeräusche zu minimieren.	In T-30-Z nicht erforderlich.	

Abwägung zur 2. Verschickung vom 16.07.2018, Stellungnahmen (Rückmeldungen bis zum 17.08.2018)

Die Stellungnahmen werden nachfolgend zusammengefasst zitiert und die anschließend erfolgte Abwägung (gemäß Besprechung vom 18.10.2018, Bezirksamt Altona, Frau Fuhrmann, Herr [REDACTED]) erläutert.

	Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
1	Bezirksamt Altona und Fachbehörden		
1.1	Verkehrsausschuss		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
1.2	A/Leitung Dezernat 4		
	Frage zu Seite 3: Von wem müsste die Weisung zum Weiterbau kommen?		Durch die Stellungnahme der BIS zur 1. Verschickung vom 12.08.2016 wurde die Forderung des Bezirksversammlungsbeschlusses vom 09.07.2014 erfüllt. Eine gesonderte Weisung erfolgt nicht.
1.3	FB/6 -63- (Anliegerbeiträge)		
	Auf die Stellungnahme vom 26.07.2016 zur 1. Verschickung wird vollumfänglich Bezug genommen.		Zur Kenntnis genommen.
1.4	BIS/PK 26		
	Telef. Rückmeldung		<u>Keine</u> Bedenken.
2	Bezirksamt Altona		
2.1	A/MR 13		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
2.2	A/MR 24		
	keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
2.3 A/MR 33		
keine Rückmeldung		Ausnahmegenehmigung nach § 26 BNatSchG i.V. § 6, 2 und 3 Verordnung zum Schutz von Landschaften am 01.11.2018 erteilt.
2.4 A/MR 22		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
2.5 A/SL 1, 2 und 4		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
2.6 A/SL 30		
SL hat keine Bedenken hinsichtlich der Rückhalteflächen.		
SL bittet um Einbindung bei der Pflanzplanung, damit in die Pflanzliste heimische Sträucher etc. aufgenommen werden.		Wird durch A/MR im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
2.7 A/MR 210V		
keine Rückmeldung		Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.
2.8 A/MR 23		
Einleitungsgenehmigung der HSE wahrscheinlich erforderlich, da in das Regensiel eingeleitet wird.		Die HSE hat einer Einleitung von 5 l/s zugestimmt.
Geht das Wasser aus dem Siel in den Rissener Dorfgraben?		Das RW-Siel führt zum Steenbarggraben.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Das Merkblatt M153 ist zu berücksichtigen.		Wurde berücksichtigt. Der positive Nachweis wurde erbracht und mit der BUE abgestimmt.
Für den Bau der RHB müssen ggf. Natur- und Artenschutzbelange berücksichtigt werden.		Wird durch A/MR im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.

3 Fachbehörden, Landesbetriebe, Städtische Gesellschaften

3.1 Stadtreinigung

Die erstmalig endgültige Herstellung und Umgestaltung des Tinsdaler Kirchenweges wird begrüßt. Ihr wird zugestimmt		Zur Kenntnis genommen.
Betriebliche Belange der SR für Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben.		Wird wenn möglich im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
Entsorgungssicherheit muss während der Bauzeit gewährleistet werden. Art und Dauer sind rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.		Wird wenn möglich im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
Depotcontainer im Tinsdaler Heideweg gg.über Tinsdaler Kirchenweg müssen den Bürgern während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen.		Wird wenn möglich im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt. Gegebenenfalls sind die Container umzustellen.
Ein Zugang für Kranwagenfahrzeuge muss bereitgestellt werden. Ist dies nicht möglich, ist eine schriftliche Info (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg.de) mind. 2 Wo. vorher über genauen Standplatz, Zeitraum und mind. 1 Ersatzstandplatz erforderlich. Kosten für Verlegung und Baumaßnahmen für einen neuen Standplatz sind vom Bauträger zu zahlen.		Wird wenn möglich im Zuge der weiteren Planungsschritte berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
3.2 BUE/U1 (Wasserwirtschaft)		
<p>Der Beschluss in Absprache mit Abt. Stadtgrün, die Anzahl der zu fällenden Bäume zu reduzieren, indem einige geplante, offene Straßenentwässerungsgräben gestrichen werden sollen, wird nicht akzeptiert. Ist Versickerung von Untergrundverhältnissen her möglich, ist dieser Entwässerungsform Vorzug zu geben.</p> <p>Wird Niederschlagswasser vermehrt über Leitungen in den Rissener Dorfgraben zugeführt, erhöht dies den hydraulischen Stress. Da Rissener Dorfgraben bereits massiv hydraulisch überlastet ist, muss dieses unterbunden werden.</p>	<p>Die Maßnahme wurde in Abstimmung mit der Abteilung Wasserwirtschaft geplant. Die vorhandenen Gräben wurden fast vollständig erhalten und ertüchtigt. Weitere neue Grabenabschnitte sowie große Rückhaltebecken können im Zuge der Planung realisiert werden.</p> <p>Insgesamt erhöhen sich die Flächen der offenen Straßenentwässerung, die neuen ca. 800 m² großen Rückhaltebecken sorgen für weiteren Rückhalteraum, bevor gedrosselt ins HSE-Siel eingeleitet wird.</p>	
<p>Sachverhalt zu Betrachtungen nach Merkblatt DWA M 153 muss vor weiteren Planungen geklärt werden. Bisher kein Hinweis dazu in den Unterlagen enthalten.</p>		<p>Nachweise gemäß DWA M153 werden bzw. wurden geführt und mit der BUE abgestimmt.</p>
3.3 HHVA/ÖB und LSA		
<p>keine Rückmeldung</p>		<p>Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen. Notwendige Arbeiten wurden abgestimmt und zum Teil bereits realisiert.</p>
3.4 LBV		
<p>keine Rückmeldung</p>		<p>Es wird davon ausgegangen, dass <u>keine</u> Bedenken bestehen.</p>
4 ÖPNV, P+R		
4.1 VHH		
<p>Die Bedeutung der Buslinie 189 mit ganztägig 6 Fahrten pro Std. und Richtung verträgt sich nicht</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Gemäß RAS06 kann mit Einschränkungen der</p>	

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>mit der geplanten Straßenbreite 6 m, Tempo 30, den daraus folgenden Einbauten und der Rechts-vor-Links-Regelung. Die Planung wird weitestgehend abgelehnt.</p>	<p>Verkehrsraum (Busse) auf 6,00 m reduziert werden. Derzeit weist der Tinsdaler Kirchenweg zwischen den Bordsteinen eine Breite von ca. 5,50 m bis ca. 5,90 m auf.</p>	
<p><u>Anregungen für den Fall der Umsetzung einzelner Elemente:</u> - alle 7 einmündenden Straßenzufahrten mit einer Gehwegüberfahrt versehen. Ansonsten muss der Bus vor jeder Einmündung seine Fahrt stark verlangsamen und wieder beschleunigen (führt zu vermeidbaren Geräusch-, Feinstaub- und Abgasemissionen).</p>	<p>Gemäß Stellungnahme A3 (1. Verschickung) sind alle Einmündungen in Rechts-vor-Links zu gestalten.</p>	
<p>- alle Straßeneinbauten durch Aufpflasterungen in Straßenmitte ersetzen, die vom Bus überfahren werden können, PKW aber wirksam ausbremsen.</p>	<p>In Abstimmung mit dem PK sind sogenannte „Br- liner Kissen“ nicht zielführend</p>	
<p>- Die Straßenbreite in den Streckenabschnitten auf 6,50 m aufweiten, wo es vom zur Verfügung stehenden Platz her möglich ist.</p>		<p>Soweit möglich berücksichtigt, im Bereich sämtlicher Fahrbahnverschnenkungen wurde bereits auf 6,50 m aufgeweitet. Mit Schleppkurven (Gelenkbus der FGSV 2001 [DE]) wurden die Fahrkurven digital ermittelt.</p>
<p><u>Sonstige Anmerkungen:</u></p>		
<p><u>Haltestelle Tinsdaler Heideweg Richtung Osten</u> Lässt sich der FGU etwas nach Westen verschieben, so dass er zwischen der 1. und 2. Tür der Busse steht?</p>		<p>Der FGU muss im Gehweg innerhalb der Straßenverkehrsfläche stehen (und damit auch außerhalb d. Naturschutzgebietes), er wurde dort im Bereich 1./2. Tür vorgesehen.</p>
<p>Der Radius im Ausfahrtbereich ist so abzufachen, dass es nicht kurz hintereinander zu zwei gegenläufigen Fahrtbewegungen führt und der Bus in die Straße einfahren kann, ohne die Gegenfahrbahn zu benutzen. Straßenbreite 6,50 m ist hier erforderlich. In der Gegenrichtung entsprechend, vom Beginn des leichten Radius nach Süden eine gerade</p>		<p>Anfahrt in Richtung Osten wurde soweit möglich abgeflacht. In Richtung Westen ist ein Bauwerk der Fernwärmeleitung Zwangspunkt für die Abflachung.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Fahrt bis zum Einbiegen in den Haltestellenbereich ermöglichen. Wenn dies so umgesetzt wird, kann die Haltestelle Richtung Westen mit einem Sonderbord von 18 cm Höhe ausgestattet werden.		Ab ca. St. 0+065 wurde der Radius abgeflacht. Der Sonderbord mit 18 cm wird vorgesehen.
Im Bereich der Einengung bei St. 0+200 und 0+700 müsste ein Bus in Richtung Osten bereits vor dem Beginn des Verschwenks warten, da danach keine Begegnung mit entgegenkommenden Fahrzeugen möglich ist. Hier auf den Gegenbogen verzichten und die Straße breiter ausführen.		Nach Prüfung mit entsprechenden Schleppkurven wurden Änderungen soweit erforderlich und möglich vorgenommen.
Die östliche Ecke der Einmündung Horandstieg (entsprechend auch im Gerlindweg) soweit zurücknehmen, dass der Bus in westlicher Fahrtrichtung nicht die Gegenfahrbahn mitbenutzen muss.		Am Gerlindweg ist eine Aufweitung möglich. Am Horandstieg kann aufgrund von Baumwurzeln (schützenswerte Kiefer) keine große Aufweitung vorgesehen werden.
Die Einengungen im Bereich der Einmündungen Gehlenkamp, Fruteweg, Heidewisch umgestalten. Ein Bus in Fahrtrichtung Westen versperrt die Zufahrt in die genannten Straßen für entgegenkommende, vorfahrtberechtigte Fahrzeuge, so dass sich beide blockieren. Zeitverzögerungen, Rangieren, Hupen sind die Folge (siehe Lüttkamp).	Verschiebung ist aufgrund von örtlichen Zwangspunkten nicht möglich. Querungen, die zu weit vom Einmündungsbereich entfernt liegen, werden in der Regel nicht angenommen. In Abstimmung mit dem PK kann die Anordnung der Einengungen unverändert bleiben. Ein vorausschauendes Agieren im Straßenverkehr kann bei allen Verkehrsteilnehmern vorausgesetzt und erwartet werden.	
Die Bushaltestelle Fruteweg ist in Fahrtrichtung Osten so zu verschieben, dass sich im Haltestellenbereich keine Einfahrt befindet. Dann kann auch ein Sonderbord mit 18 cm Höhe eingebaut werden.		Wurde berücksichtigt, die Haltestelle wurde um ca. 20 m nach Westen verschoben.
Die Bushaltestelle Fruteweg in Fahrtrichtung Westen auf eine nutzbare Länge von 19 m verlängern und ein 18 cm Bord vorsehen.		Wurde berücksichtigt.
Im Bereich des leichten Straßenbogens zwischen Gerlindweg und Watweg unbedingt eine Stra-		Wurde berücksichtigt.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>ßenbreite von 6,50 m vorsehen, ansonsten muss die Gegenfahrbahn mitbenutzt werden oder der südliche Bordstein würde regelmäßig touchiert werden.</p>		
<p>Die Einengung im Bereich der St. 0+820 liegt ungünstig. Ein Bus, der einem Fahrzeug aus dem Wateweg die Vorfahrt gewähren muss, steht diesem im Weg, wenn es in Richtung Osten fahren möchte. Dass eine gegenseitige Verständigung regelmäßig nicht funktioniert, lässt sich im Lüttkamp beobachten.</p>		<p>Einengung wurde nach Osten verschoben, so dass eine Aufstellung/ein Ausfahren von Pkw vor der Einengung nach Osten möglich ist.</p>
<p>Im östlichen Bereich des TKW sollte es einen ausreichend langen und breiten Abschnitt geben, in dem sich entgegenkommende Fahrzeuge begegnen können, auch wenn das Fahrzeug in westlicher Richtung gerade abgebogen ist. Gerade in den Längsparkständen würden an dieser Stelle unsauber geparkte Fahrzeuge für erhebliche Probleme bei Fahrzeugbegegnungen sorgen. An dieser Stelle soll auf Parkstände verzichtet werden (ausreichend im südlichen Wittenbergener Weg vorhanden), die Straße ist zu verbreitern und ein Halteverbot ist bis zur Einmündung Heidewisch anzuordnen.</p>	<p>Eine Verbreiterung der Straße sowie Halteverbote sollen in Absprache mit dem PK nicht vorgesehen werden.</p>	<p>Umgestaltung der nord-westlichen Bordsteinverläufe so, dass beim Abbiegen vom Wittenbergener Weg in den Tinsdaler Kirchenweg der Bus die Gegenfahrbahn nicht benutzen muss. Parkstände wurden reduziert.</p>
<p>4.2</p>	<p>HVV</p>	
<p>Das Vorhaben der straßenbaulichen Erneuerung des Tinsdaler Kirchenweges wird begrüßt.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der geplante Straßenzustand führt bei der Stadtbuslinie 189 (bis 6 Fahrten/h pro Richtung) zu gravierenden Verschlechterungen (Pünktlichkeit, Verlässlichkeit. Es wird befürchtet, dass das bestehende Fahrtenangebot der Linie 189 auf der künftigen Infrastruktur nicht mehr darstellbar ist.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf entsprechend langen Streckenabschnitt führt zu längeren Fahrtzeiten und damit zur Verschlechterung der Anschlusssituation an die S-Bahn-Linie S1 (Wedel und Blankenese).</p> <p>Mischverkehr mit Fahrrädern, die aufgrund geringerer Geschwindigkeitsdifferenz, Fahrbahnbreite und Haltestellenabständen nicht überholt werden können, führt zu längeren Fahrtzeiten.</p> <p>Übergangszeiten zu S-Bahn-Linie können nicht mehr garantiert werden.</p>		Zur Kenntnis genommen.
<p>Übrige bauliche Maßnahmen wirken zusätzlich fahrzeitverlängernd. Durch Tempo-30-Zone vorgesehene Rechts-vor-Links-Regelung an Knotenpunkten sorgt in westl. Fahrtrichtung für viele Brems- und Anfahrmanöver für Busse.</p> <p>Damit verbunden ergibt sich stärkere Geräusch- und Abgasemission und höherer Energieverbrauch.</p> <p>Durch Einrichtung von Gehwegüberfahrten aus einmündenden Querstraßen als Vorfahrtsregelung zugunsten der Busse sollte das Vorgenannte vermieden werden.</p>		Zur Kenntnis genommen.
<p>Fahrplantechnisch können Bus-Bus-Begegnungen im betreffenden Abschnitt nicht ausgeschlossen werden. Durch Fahrbahnbreite 6 m sind diese nur in Schrittgeschwindigkeit möglich (auch bei LKW- oder Müll-/Lieferfahrzeugbegegnungen). Hierdurch weitere Verzögerungen/Verspätungen möglich. Für sichere Abwicklung des Busverkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (je 3,25 m Fahrstreifenbreite) erforderlich.</p>		Zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p>Einbauten zur Verengung der Fahrbahn stellen Verschlechterung des Fahrkomforts durch zusätzl. Kurvenfahrten und Seitenbeschleunigungseffekte dar (Ursache für Fahrgaststürze im Fahrzeug). Einbauten führen zum Parken am Fahrbahnrand (längerer Engstellenbereich), dadurch werden Busbegegnungsmöglichkeiten reduziert. Folge sind Verzögerungen/ Verspätungen des Busverkehrs. Bitte, von fahrbahnverengenden Einbauten abzu-sehen und entlang des Straßenzuges ein Park-verbot einzurichten.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Sollten Fahrbahnverengungen und -randparken als zwingend erachtet werden, so sind diese dauerhaft gut einsehbar und in ihrer Länge begrenzt zu halten. Hierzu wird eine Markierung/Begrenzung von Parkständen am Fahrbahnrand als zweckmäßig angesehen. Dazwischenliegende Begegnungsbe-reiche sollten stets lang und breit genug für Bus-Bus-Begegnungen bleiben. Dafür Schleppkurven für 19 m-lange Gelenkbusse 19 berücksichtigen.</p>	<p>Parkbereiche werden nach Abstimmung mit dem PK zunächst nicht vorgesehen.</p>	
<p>Die Haltestellen am westl. Ende des TKW sind zur Schaffung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs aus Gelenkbussen mit einer Türanordnung über die gesamte Wagenlänge möglichst mit einer geraden Haltekante auf 19 Metern Länge herzu-stellen.</p>		<p>Wurde berücksichtigt.</p>
<p>Um weitestgehende Berücksichtigung der vorge-nannten Hinweise wird im Sinne eines attraktiven, öffentlichen Verkehrsangebotes gebeten.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
5 Kammern und Verbände		
5.1 Barrierefrei leben		
Der FGU Station 0+570 sollte so errichtet werden, dass das Profil des Gehweges möglichst wenig beeinträchtigt wird, um gefahrloses Passieren der Bushaltestelle für mobilitätsbehinderte Menschen sicherzustellen.	Aufgrund der Örtlichkeit nicht möglich.	
5.2 BSVH		
<u>Grundsätzlich:</u> - Auf korrekte Ausführung der Bordhöhen von 0 cm und 6 cm ist bei getrennter Querung zu achten.		Wurde berücksichtigt.
- Da Bordhöhe von 3 cm an gemeinsamer Querung Rollatornutzern Probleme bereitet, ist getrennte Querung mittlerweile Standard. Diese ist auch an Querung von Nebenstraßen grundsätzlich anzuwenden, da auch dort Rollatornutzer queren müssen.		Zur Kenntnis genommen.
<u>LP Blatt 1:</u> - An der Einmündung in den Tinsdaler Heideweg fehlt eine barrierefreie Quermöglichkeit über TKW. Diese ist dringend zum Erreichen der Bushaltestelle notwendig.		Wurde berücksichtigt.
- Die Querungen über den einmündenden TKW sowie über die Busspur liegen extrem in der Kurvenausrundung. Das Ausrichten an den Richtungsfeldern wird hier problematisch. Die Querung TKW sollte etwas in die Straße hineinverlegt werden, es wird die Querung der Busspur eine schräge Anordnung empfohlen.		Wurde berücksichtigt.
- Es fehlt eine barrierefreie Querung über den Horandstieg, hier sind wegen der Lage in der	Auf der Nordseite des TKWs ist östlich Horandstieg kein Gehweg vorhanden, Querung nicht	

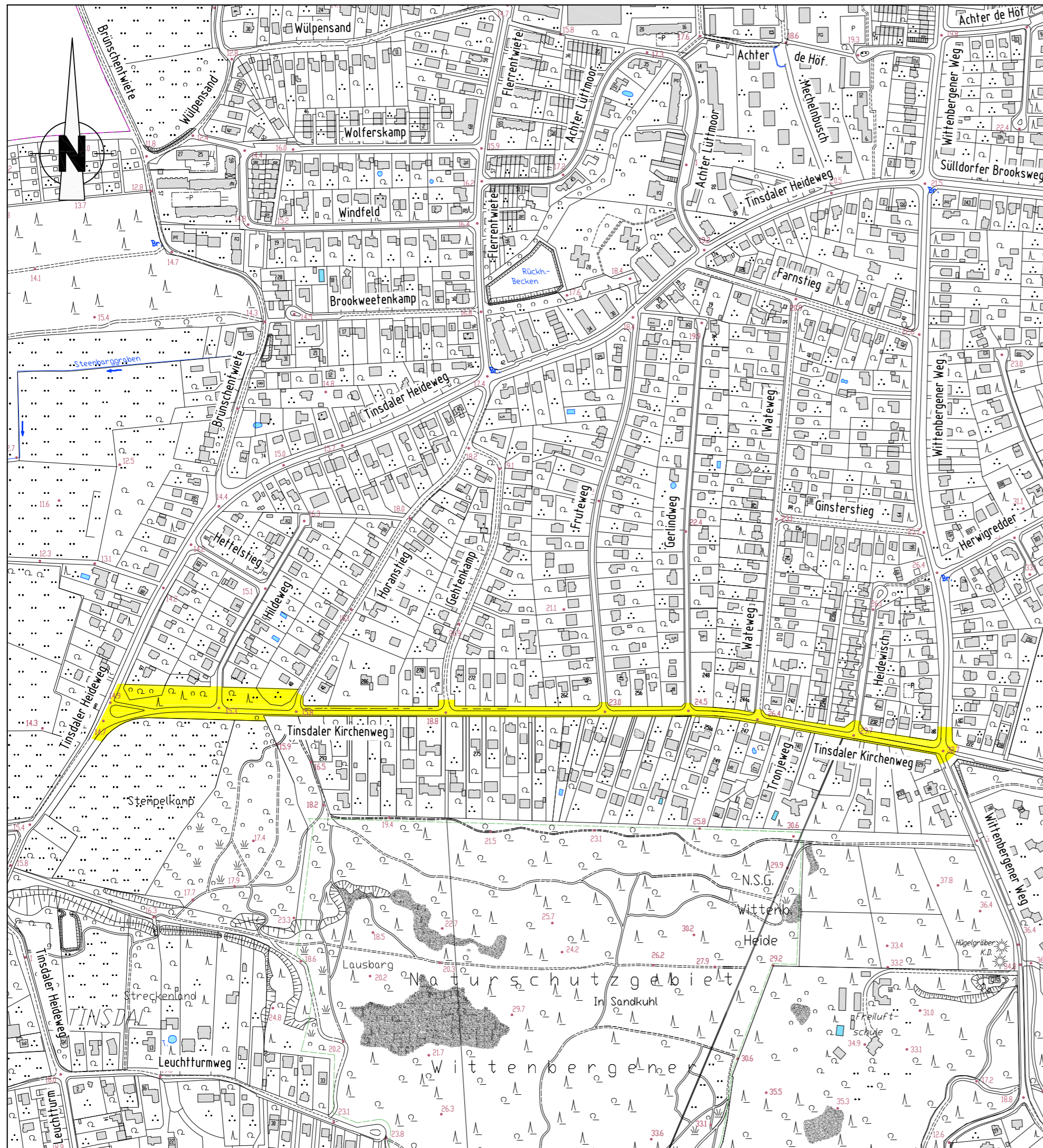
Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
Kurvenausrundung mindestens Richtungsfelder nötig, besser eine getrennte Querung.	erforderlich.	
LP Blatt 2: - Die Querung Gehlenkamp liegt in der Kurvenausrundung, hier werden dringend Richtungsfelder benötigt. - Die Querung über den Fruteweg sollte als getrennte Querung ausgeführt werden. - Die Wartehäuschen der Bushaltestellen stehen an der inneren Leitlinie, hier sollten die Seitenwände entfallen oder es muss taktil im Boden vor ihnen gewarnt werden.	Auf der Nordseite des TKWs ist östlich Gehlenkamp kein Gehweg vorhanden, Querung nicht erforderlich.	Wurde berücksichtigt.
- Die Situation am Gerlindweg ist nicht verständlich, ist hier auf der östlichen Seite kein Gehweg vorhanden? - Auch am Watweg fehlt eine Querung.	Auf der Nordseite des TKWs ist östlich Gerlindweg kein Gehweg vorhanden, Querung nicht erforderlich. Auf der Nordseite des TKWs ist westlich Watweg kein Gehweg vorhanden, Querung nicht erforderlich.	Wurde berücksichtigt, keine Seitenwände vorsehen.
LP Blatt 3: Am Heidewisch sollte eine getrennte Querung vorgesehen werden.		Wurde berücksichtigt.

6 Weitere


6.1 Wall


1. Verschickung nicht erhalten, daher keine Stellungnahme.		
<u>FGU14229 Hast. Tinsdaler Heideweg, Tinsdaler Heideweg, 60 m vor Tinsdaler Kirchenweg</u> Mit Versetzung FGU gem. Planung in den TKW einverstanden. FGU ohne Werbeträger, 4000 x 1550 mm und 80er Seitenscheiben. Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,50 m.		Zur Kenntnis genommen. Aufgrund des Naturschutzgebietes muss der FGU aber im Gehweg aufgestellt werden. Daher kann nur ein FGU <u>ohne</u> Seitenscheiben realisiert werden.

Stellungnahme Behörde	Gemäß MR: Nicht berücksichtigt	Gemäß MR: Berücksichtigt
<p><u>FGU14274 Hast. Tinsdaler Heideweg, Tinsdaler Kirchenweg ggü. 104</u> Mit Versetzung FGU gem. Planung ca. 4 m gg. Fahrtrichtung einverstanden. FGU ohne Werbeträger, 4000 x 1550 mm und 80er Seitenscheiben. Vorderkante Dach/Bordsteinkante ca. 2,50 m. Abstand FGU/H-Mast ca. 1,50 m.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>FGU 14228 Hast. Fruteweg, Tinsdaler Kirchenweg 267</u> FGU bleibt am Standort.</p>	<p>Verschiebung der Bushaltestelle nach Westen, FGU ohne Seitenwände vorsehen.</p>	
<p><u>FGU neu Tinsdaler Kirchenweg ca. 5 m vor Fruteweg</u> Mit Standort für neuen FGU einverstanden. Ob FGU installiert wird, entscheidet Hochbahn im Auftrag der FHH.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Planausschnitte sind Stellungnahme beigefügt. Auf die Stellungnahme der HHA wird verwiesen.</p>		<p>Zur Kenntnis genommen</p>
<p>Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes ist zur Einbringung von 80 cm tiefen Streifenfundamenten zu beachten (Leitungsfreiheit).</p>	<p>Durch Wall zu prüfen.</p>	
<p>Um Übersendung eines Leitungsplans wird gebeten, da es beim Einbringen der Fundamente schon Schwierigkeiten gegeben hat.</p>		<p>Wurde am 13.11.2018 per E-Mail zur Verfügung gestellt.</p>



Zeichenerklärung:

 Umgestaltungsabschnitt





BRW
INGENIEURPARTNERSCHAFT
mbB

**Beratung
Planung
Bauleitung**

Bohm • Rademaker
Beratende Ingenieure
Am Eichberg 3, 23795 Bad Segeberg
Tel. (04551) 80 80 262, Fax (04551) 80 80 264
Internet: www.brw-ip.de, E-Mail: info@brw-ip.de

Abwasserentsorgung • Kanalisation
Wasserwirtschaft • Naturnaher Wasserbau
Wasserversorgung • Erschließung • Straßenbau

Bearbeitet: 	Gezeichnet: 	Datum: 07.02.2019
--	--	----------------------

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

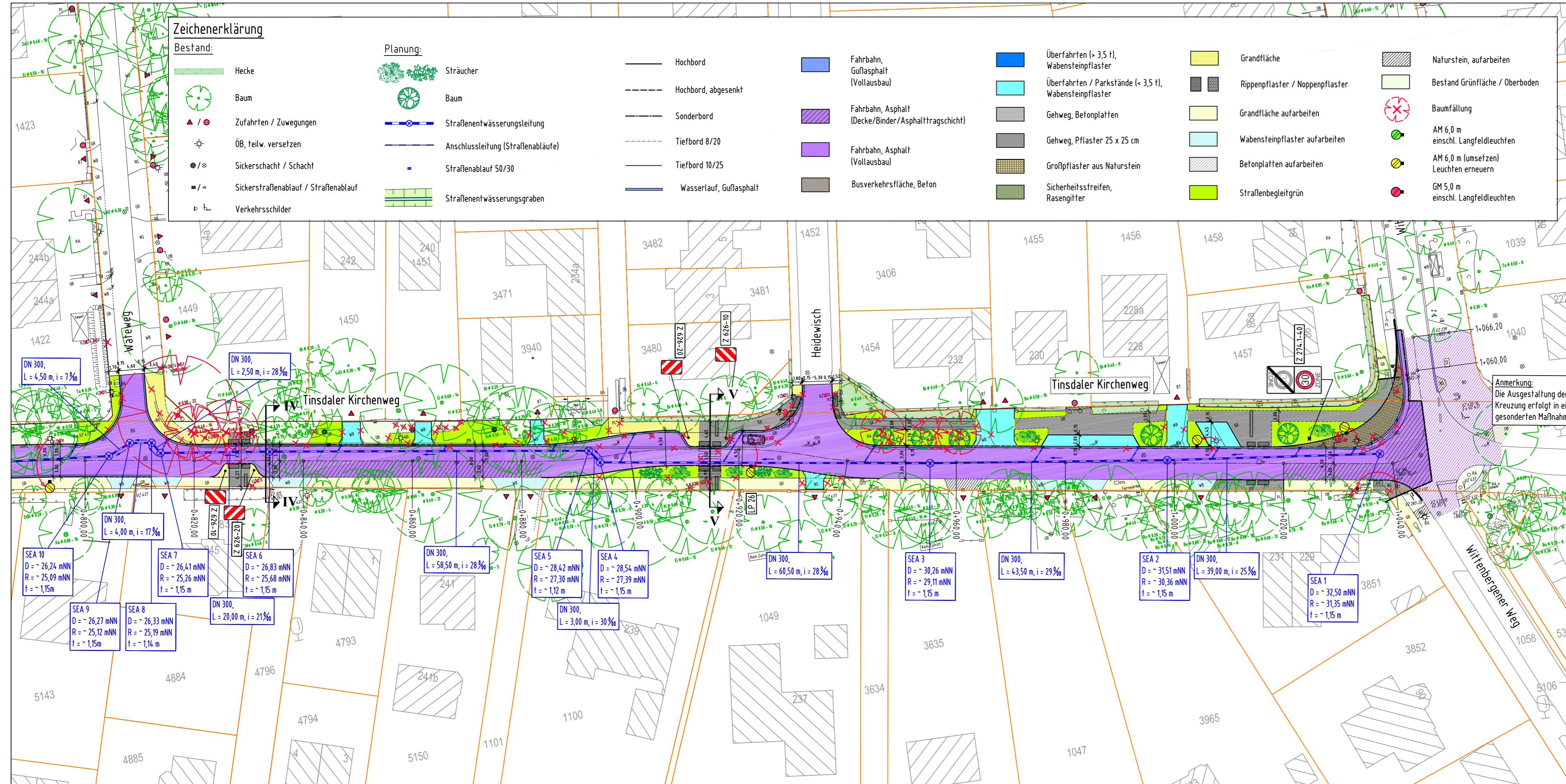
Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau



Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Fachbereich Tiefbau



Baumaßnahme: Tinsdaler Kirchenweg (von Tinsdaler Heideweg bis Wittenbergener Weg)	Bearbeitet: Datum: 20.02.2019 gez. Fuhrmann Unterschrift, MR 215
Teilbaumaßnahme: Erstmalig endgültige Herstellung und Umgestaltung in Tempo-30-Zone	Fachtechnisch geprüft: Datum: Unterschrift, MR 210
Planinhalt: Übersichtskarte	Aufgestellt: Datum: Unterschrift, MR 20
Zeichnungs-Nr.: 2	Maßstab: 1 : 5.000
Zugestimmt: Datum: Unterschrift, MR-L	



Zeichenerklärung

Bestand:

- Hecke
- Baum
- Zufahrten / Zuwegungen
- ÖB, teilw. versetzen
- Sickerschacht / Schacht
- Sickerstraßenablauf / Straßenablauf
- Verkehrsschilder

Planung:

- Sträucher
- Baum
- Straßenentwässerungsleitung
- Anschlussleitung (Straßenabläufe)
- Straßenablauf 50/30
- Straßenentwässerungsgraben

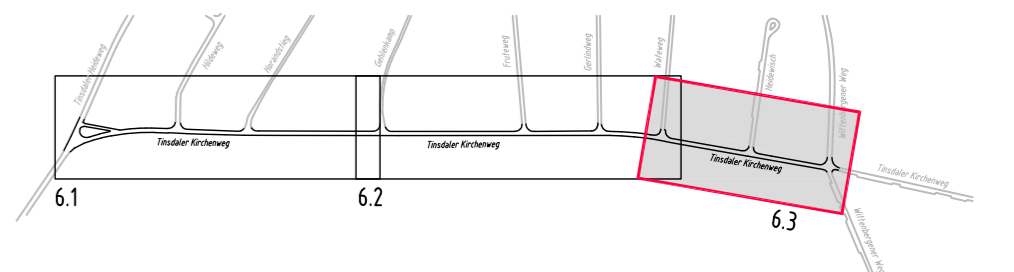
- Hochbord
- Hochbord, abgesenkt
- Sonderbord
- Tiefbord 8/20
- Tiefbord 10/25
- Wasserlauf, Gußasphalt

- Fahrbahn, Gußasphalt (Vollausbau)
- Fahrbahn, Asphalt (Decke/Binder/Asphalttragschicht)
- Fahrbahn, Asphalt (Vollausbau)
- Busverkehrsfläche, Beton

- Überfahrten (> 3,5 t), Wabensteinpflaster
- Überfahrten / Parkstände (< 3,5 t), Wabensteinpflaster
- Gehweg, Betonplatten
- Gehweg, Pflaster 25 x 25 cm
- Großpflaster aus Naturstein
- Sicherheitsstreifen, Rasengitter

- Grandfläche
- Rippenpflaster / Noppenpflaster
- Grandfläche aufarbeiten
- Wabensteinpflaster aufarbeiten
- Betonplatten aufarbeiten
- Straßenbegleitgrün

- Naturstein, aufarbeiten
- Bestand Grünfläche / Oberboden
- Baumfällung
- AM 6,0 m einschl. Langfeldleuchten
- AM 6,0 m (umsetzen) Leuchten erneuern
- GM 5,0 m einschl. Langfeldleuchten



**Beratung
Planung
Bauleitung**

Bohm • Rademaker
Beratende Ingenieure
Am Eichberg 3, 23795 Bad Segeberg
Tel. (04551) 80 80 262, Fax (04551) 80 80 264
Internet: www.brw-ip.de, E-Mail: info@brw-ip.de

Abwasserentsorgung • Kanalisation
Wasserwirtschaft • Naturnaher Wasserbau
Wasserversorgung • Erschließung • Straßenbau

Bearbeitet:	Gezeichnet:	Datum:
		21.02.2019

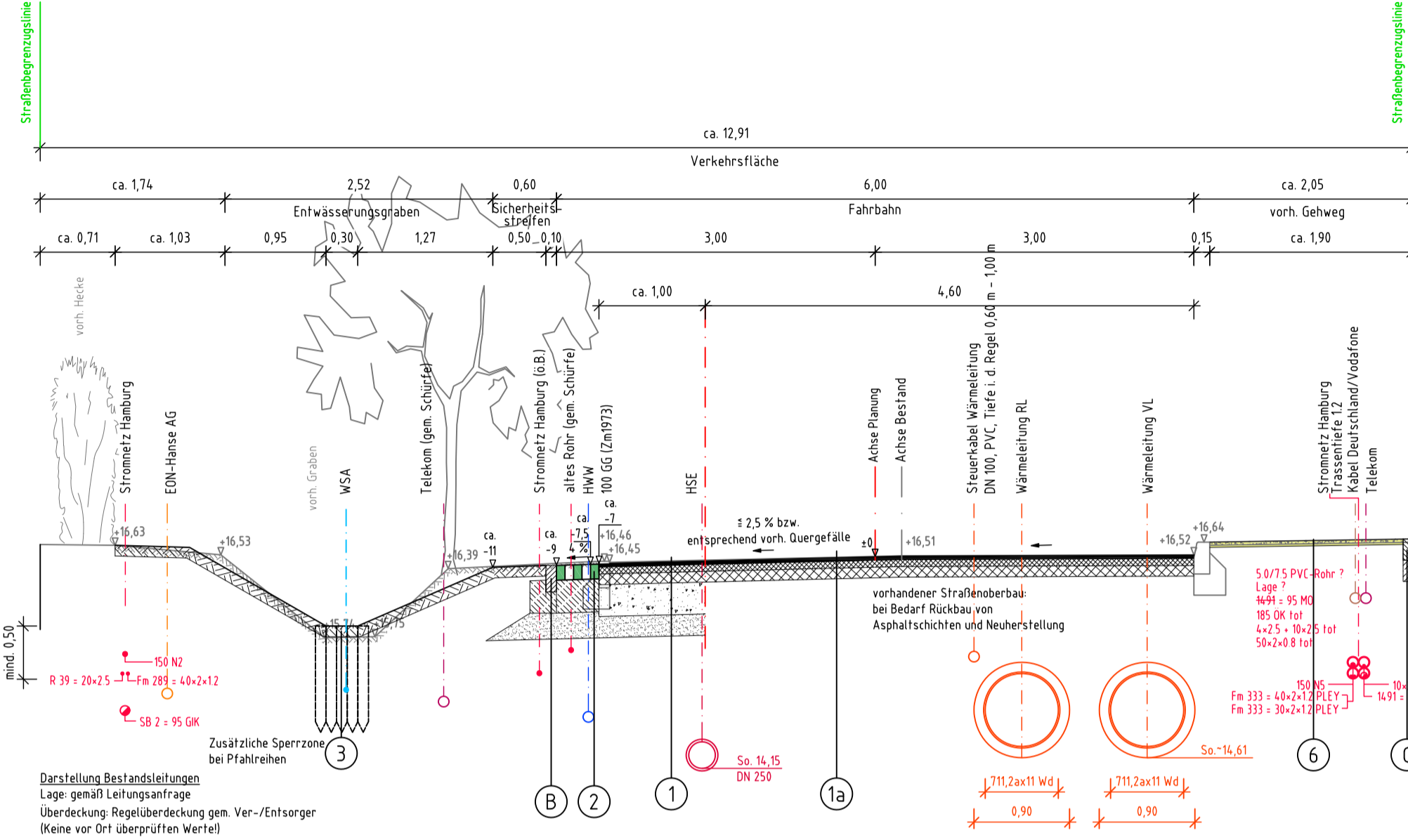
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfstäger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

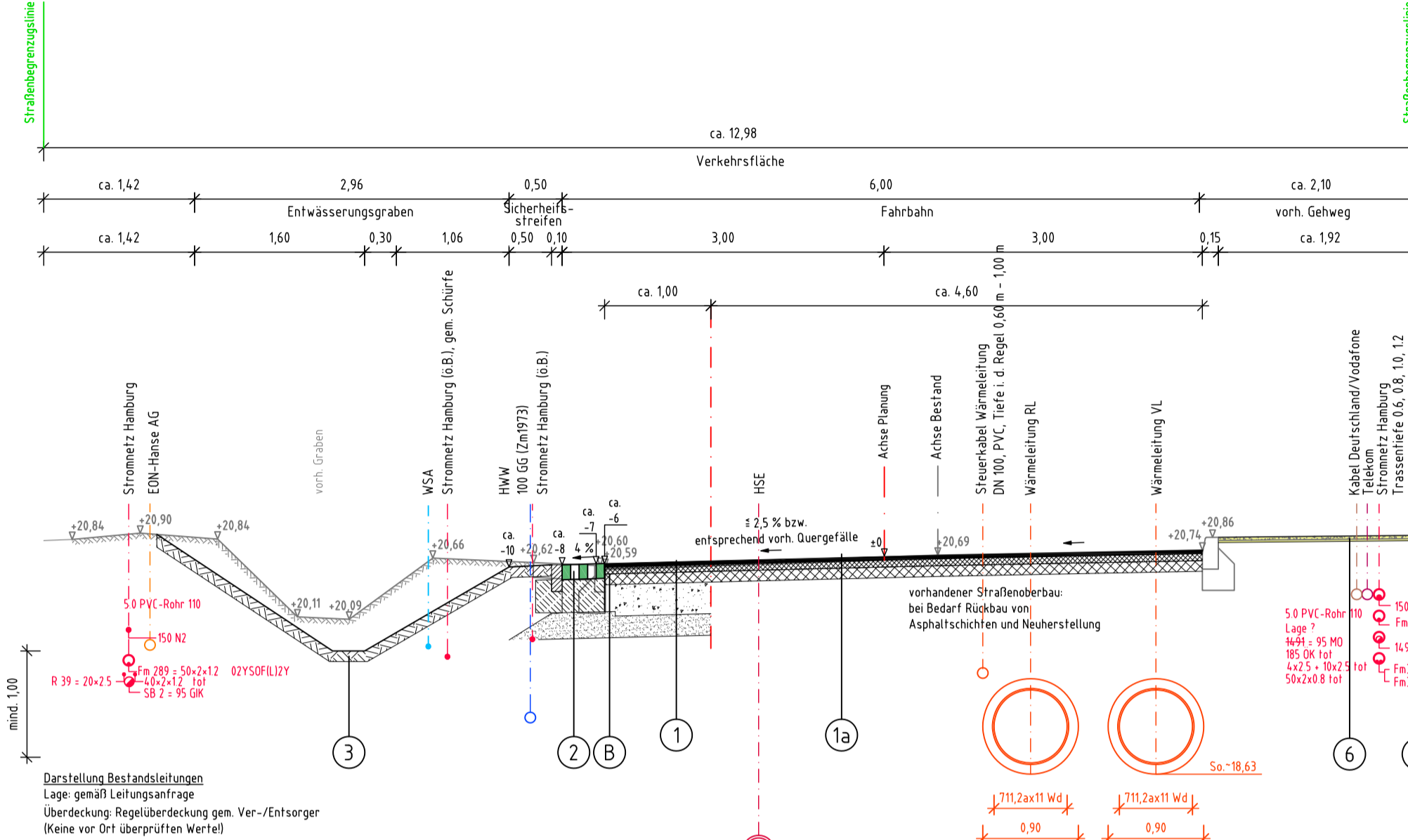
Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme:	Tinsdaler Kirchenweg (von Tinsdaler Heideweg bis Wittenbergener Weg)	Bearbeitet: Datum: 20.02.2019 gez. Fuhrmann Unterschrift, MR 215
Teilbaumaßnahme:	Erstmalig endgültige Herstellung und Umgestaltung in Tempo-30-Zone	Fachtechnisch geprüft: Datum: 08.03.2019 gez. Olshausen Unterschrift, MR 210
Planinhalt:	Lageplan Planung	Aufgestellt: Datum: 11.03.2019 gez. Tent Unterschrift, MR 20
Zeichnungs-Nr.:	6.3	Zugestimmt: Datum:
Maßstab:	1 : 500	Unterschrift, MR-L

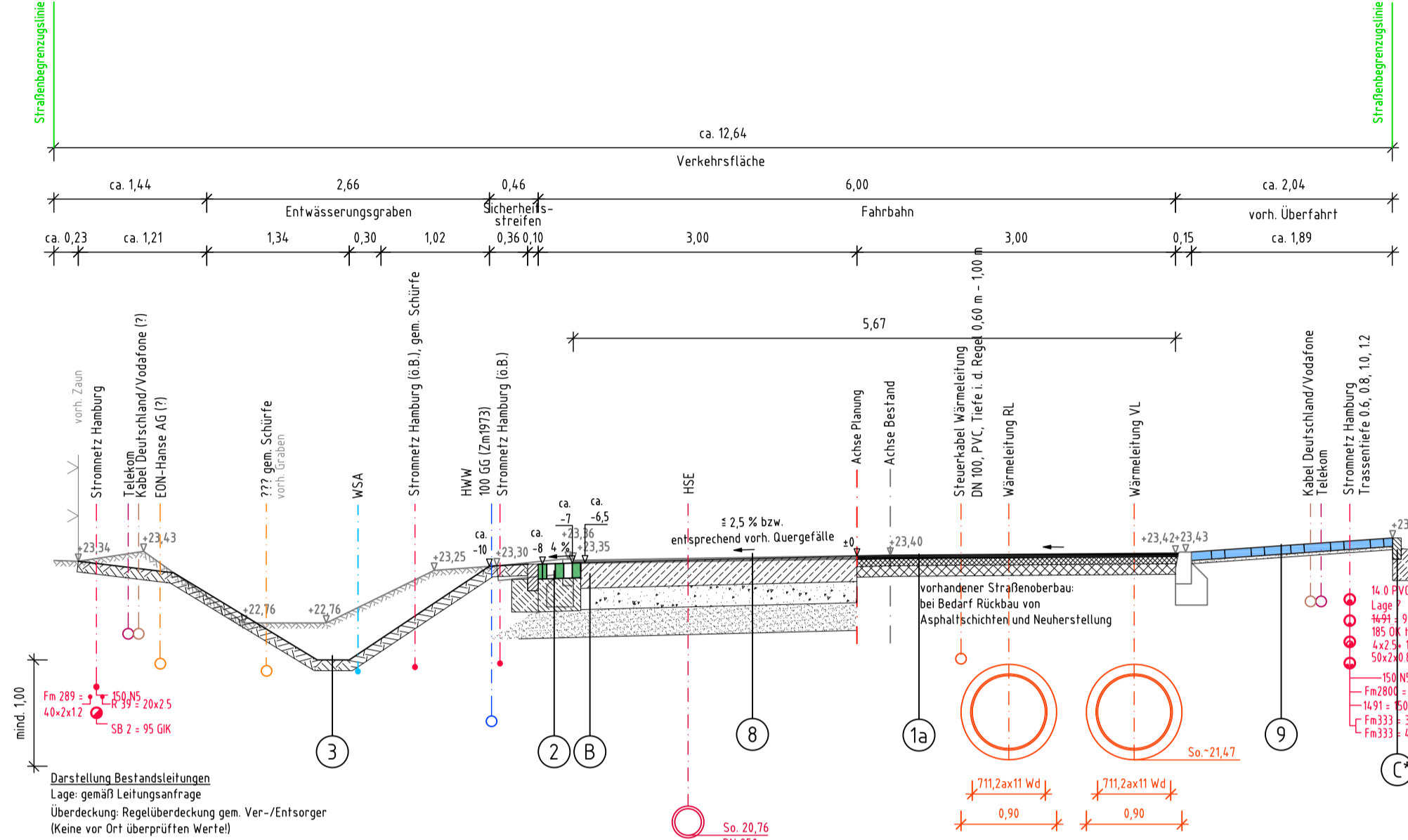
**Regelquerschnitt Tinsdaler Kirchenweg I
(bei Schürfe 6-11)**



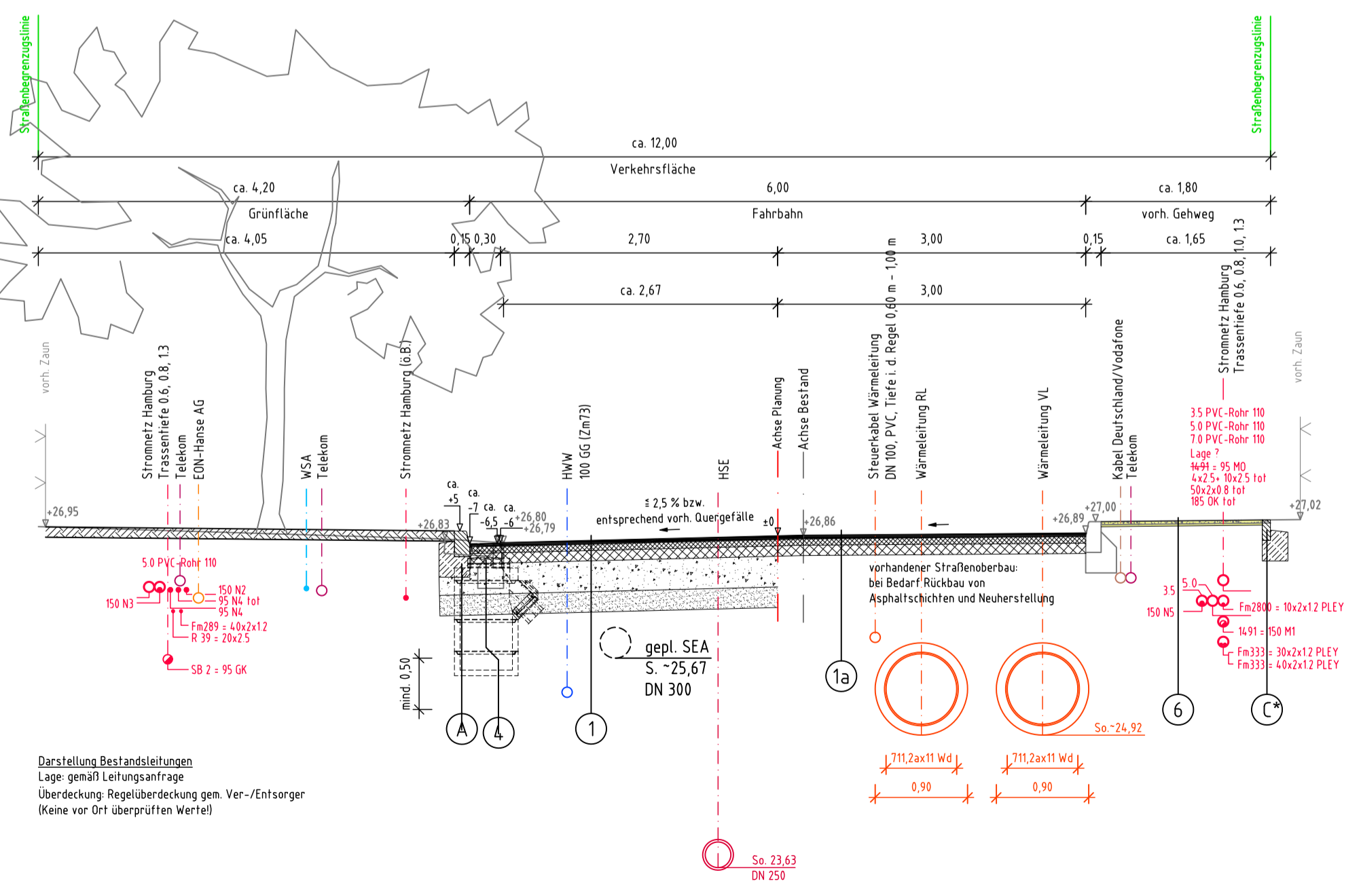
**Regelquerschnitt Tinsdaler Kirchenweg II
(bei Schürfe 2-17)**



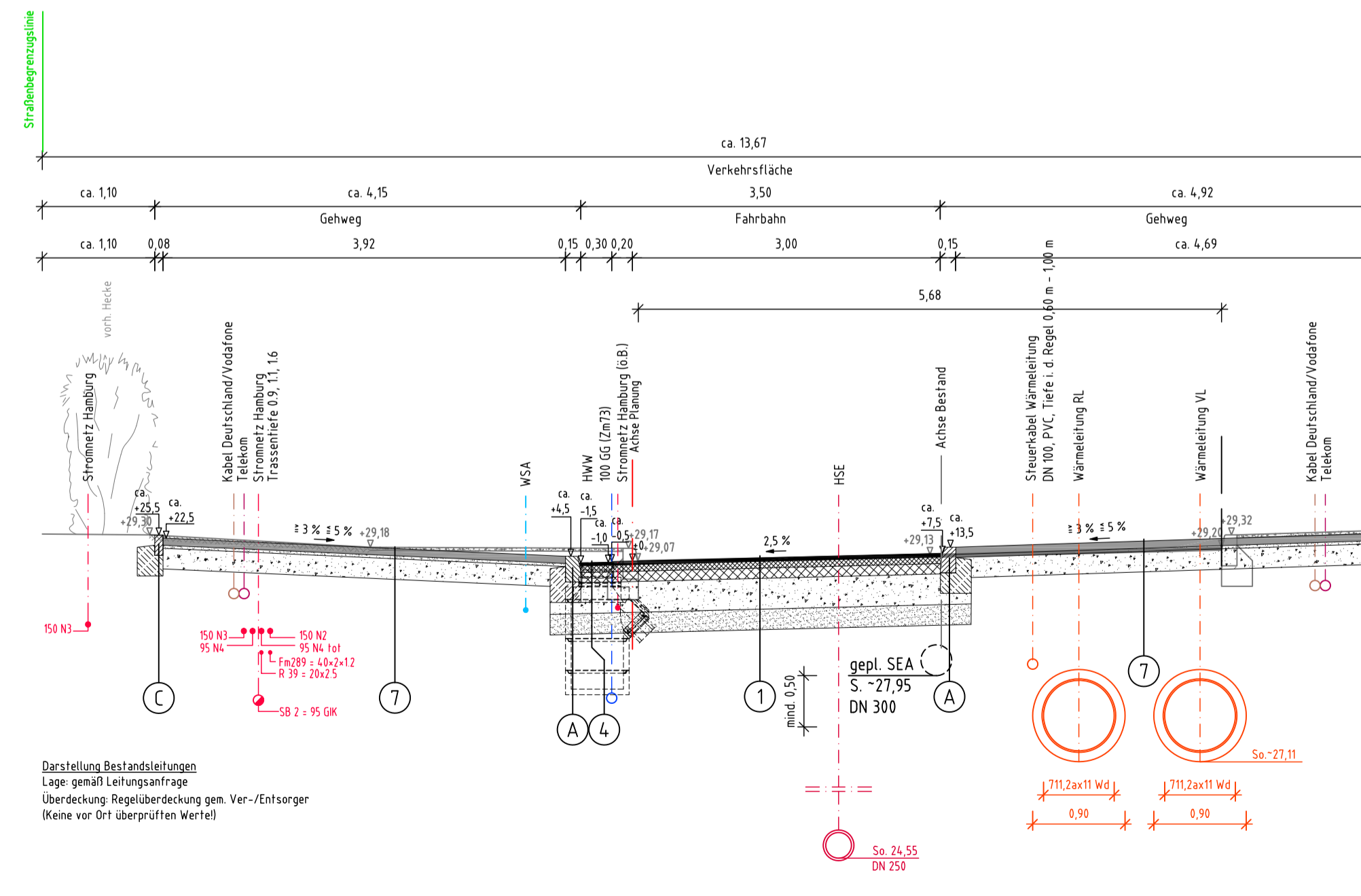
**Regelquerschnitt Tinsdaler Kirchenweg III
(bei Schürfe 7-22)**



Regelquerschnitt Tinsdaler Kirchenweg IV



Regelquerschnitt Tinsdaler Kirchenweg V



LEGENDE:

- Ⓐ Bordsteine gem. ReStra / MFP 6.5 aus Beton, H 12/15/25 cm, Farbe grau, auf Betonfundament mit Betonrückenstütze aus C 12/15
- Ⓑ Bordsteine gem. ReStra / MFP 6.5 aus Beton, T 10/25 cm, Farbe grau, auf Betonfundament mit Betonrückenstütze aus C 12/15
- Ⓒ Bordsteine gem. ReStra / MFP 6.5 aus Beton, T 8/20 cm, Farbe grau, auf Betonfundament mit Betonrückenstütze aus C 12/15
- * nur sofern keine bestehenden Kanten (z. B. Mauer) vorhanden
- ① Fahrbahn gem. ReStra / RS1012, Tafel 1, Zeile 5a, Belastungsklasse 3.2
3,5 cm SMA 8 Hmb.
6,5 cm AC 16 B Hmb.
10,0 cm AC 22 T Hmb.
30,0 cm Naturschotter 0/32
20,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- ② Offener Graben
10,0/20,0 cm Oberboden/Kies
10,0/20,0 cm
- ③ Wasserlauf gem. ReStra / RS1012, Tafel 1, Zeile 5a, Belastungsklasse 3.2
3,0 cm Gussasphalt 0/8
6,5 cm AC 16 B Hmb.
10,0 cm AC 22 T Hmb.
30,0 cm Naturschotter 0/32
20,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
- ④ Gehweg / Grandfläche gem. ReStra / RS1012, Tafel 6, Zeile 2
4,0 cm DoB, Brechsand - Sand - Gemisch 0/11
26,0 cm Naturschotter 0/32
30,0 cm
- ⑤ vorhandenen Gehweg aufarbeiten
4,0 cm DoB, Brechsand - Sand - Gemisch 0/11
- ⑥ Gehweg / Wartefläche gem. ReStra / RS1012, Tafel 6, Zeile 2
7,0 cm Betonpflastersteine, Farbe grau (25/25/71)
3,0 cm Brechsand-Splitt 0/5
20,0 cm Naturschotter 0/32
30,0 cm
- ⑦ Busverkehrsfläche gem. ReStra / RS1012, Tafel 2, Zeile 1.3, Belastungsklasse 3.2
24,0 cm frühhochfester Straßenbeton einschl. Vlies
20,0 cm Verfestigung gem. ZTV/Hmb. 09
26,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
70,0 cm
- ⑧ vorhandene Überfahrt aufarbeiten
8,0 cm Betonwabensteinpflaster, Farbe grau (Schlüsselweite 21,3 cm)
4,0 cm Brechsand-Splitt 0/5
12,0 cm

Hinweis vorh. Leitungen:
Die eingetragenen Leitungen entsprechen den Angaben der Leitungsverwaltungen. Keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben. Genaue Lage und Rohrdeckung der vorh. Leitungen/Anlagen sind durch Aufgrabungen festzustellen.

Bohm + Rademaker
Beratende Ingenieure
Am Eichberg 3, 22755 Bad Segeberg
Tel. (04551) 80 80 202, Fax (04551) 80 80 204
Internet: www.brw-tp.de, E-Mail: info@brw-tp.de

BRW
Beratung
Planung
Bauleitung

Abwasserentsorgung • Kanalsanien
Wasserwirtschaft • Naturnaher Wasserbau
Wasser Versorgung • Erschließung • Straßenbau

Bearbeitet: _____ Gezeichnet: _____ Datum: **07.02.2019**

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

Bedarfsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirkamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirkamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Tinsdaler Kirchenweg (von Tinsdaler Heideweg bis Wittenbergener Weg)

Teilbaumaßnahme: Erstmals endgültige Herstellung und Umgestaltung in Tempo-30-Zone

Bearbeitet: Datum: **20.02.2019**
gez. Fuhrmann
Unterschrift, MR 215

Fachtechnisch geprüft: Datum: **08.03.2019**
gez. Olshausen
Unterschrift, MR 210

Aufgestellt: Datum: **11.03.2019**
gez. Tent
Unterschrift, MR 20

Zugestimmt: Datum: _____
Unterschrift, MR-L

Planinhalt: Querschnitte

Zeichnungs-Nr.: 6.4 **Maßstab:** 1 : 50