

SHP Ingenieure

ENTWURF

Hamburg-Wandsbek

Veloroute 7

Maßnahme KP Kuehnstraße/Jenfelder Allee

Abwägungsvermerk zur 1. Verschickung

Hamburg-Wandsbek
Veloroute 7 - Maßnahme KP Kuehnstraße/Jenfelder Allee

– Abwägungsvermerk zur 1. Verschickung –

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Management des öffentlichen Raums

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

[REDACTED]

Bearbeitung:

[REDACTED]

Hannover, Juli 2024

Inhalt

		Seite
1	Behörde für Inneres und Sport	1
1.1	F02 / F04	1
1.2	VD12	2
1.3	VD51	2
1.4	VD52	2
1.5	PK38	3
2	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	4
2.1	LP1	4
3	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft	5
3.1	A2	5
3.2	N1	5
3.3	W1	6
3.4	W2	7
4	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	9
4.1	AR21	9
4.2	M	9
4.3	MV	11
4.4	MW	11
5	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer	12
5.1	XV	12
5.2	S	15
6	Sonstige	16
6.1	Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA)	16
6.2	Hochbahn	20
6.3	HVV	20
6.4	VHH	20
6.5	ADAC	20
6.6	ADFC	21
6.7	FUSS e.V.	23
6.8	Handelskammer	24
6.9	Handwerkskammer	24
6.10	Kompetenzzentrum Barrierefreiheit	25
6.11	VCD	25
6.12	Ströer	25
6.13	Wall GmbH	25
7	Leitungsträger	28
7.1	1&1 Versatel	28
7.2	BT Germany	28
7.3	Colt Technology Services	28
7.4	Dataport	28
7.5	EWE	28
7.6	Gasnetz Hamburg	29
7.7	Hamburg Energie	29
7.8	Hamburg Gas Consult	29
7.9	Hamburg Verkehrsanlagen	30
7.10	HAMBURG WASSER (HWW/HSE)	30

7.11	HanseWerk Natur GmbH	32
7.12	ImmoMediaNet	33
7.13	Kabel Deutschland	33
7.14	OXG Glasfaser	33
7.15	PKV Projektleitung & Kabelverlegung	33
7.16	servTEC	33
7.17	SH-Netz	33
7.18	Stromnetz Hamburg	33
7.19	Telekom Deutschland	34
7.20	Vodafone	35
7.21	Wärme Hamburg	35
7.22	WSV Bund	36
7.23	wilhelm.tel/willy.tel	36
8	Bezirksamt Wandsbek	37
8.1	MR 22	37
8.2	MR 231	37
8.3	MR 232	37
8.4	MR 31	37
8.5	MR 32	39
8.6	MR 5	39
8.7	D4	39
8.8	MR-L	39
8.9	MR 30	39
8.10	MR 20	40
8.11	MR 210	40
8.12	VS3	40
8.13	WBZ21	40

1 Behörde für Inneres und Sport

1.1 F02 / F04

- Stellungnahme vom 19.12.2023 -

Auf Grundlage der bislang vorliegenden Unterlagen zu o.g. Baumaßnahme, nimmt das Sachgebiet Verkehrsflusskoordination, Einsatzabteilung F02, wie folgt Stellung:

Der bisherige Planungsstand der „Veloroute 7: Knotenpunkt Kuehnstraße / Jenfelder Allee“, ist aus Sicht der Feuerwehr unproblematisch. Bitte binden sie unsere Fachabteilung frühzeitig in alle die Maßnahme betreffenden Abstimmungen mit ein und lassen sie uns gegebenenfalls die weiteren Planungsunterlagen zu den Bauphasen und die VZ-Pläne zukommen.

Bezüglich des Bauablaufes wird ein Abstimmungstermin notwendig sein, um die Rettungswege während der Bauzeit zu erörtern und ggf. eine Vorbegehung der Baumaßnahme.

Generelles

Folgende Vorgaben sind jederzeit zu gewährleisten:

Straßenbau / Verkehrsführung

- Einhaltung der ‚Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen‘ (ReStra)
- Bei Änderungen, die verkehrliche Infrastruktur (Vollsperrungen, Richtungsverkehr, verringerte Fahrbahnbreiten, Umbauten der Radwege zu „Protected Lanes“ etc., Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen, Einrichtung von Tempo 30 Zonen), ist eine frühzeitige Einbindung der Feuerwehr erforderlich (Ansprechpartner: verkehr@feuerwehr.hamburg.de)
- Nach Möglichkeit ist während Bauarbeiten eine Zweispurigkeit der Straße sowie eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50m sicherzustellen, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzkräfte gewährleisten zu können. Einschränkungen sind mit der zuständigen Fachabteilung der Feuerwehr Hamburg abzustimmen (Ansprechpartner: verkehr@feuerwehr.hamburg.de)

Vorbeugender Brandschutz

- Bestehende in Baugenehmigungen geforderte Feuerwehrezufahrten, -flächen etc. dürfen nicht ohne Genehmigung der Bauprüfteilungen dauerhaft verändert werden
- Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E-Leitungen, etc. müssen min. 3,50m betragen
- Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut/zugebaut werden
- Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gem. §31 HBauO

- Erfüllung der Anforderungen der §§ 5; 17 HBauO
- Die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden muss in jeden Fall gewährleistet bleiben
- Für Feuerwehruzufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren
- Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden
- Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25m gradlinig freizuhalten
- Für den Nachweis zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über die Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind grundsätzlich folgende Vorgaben zu beachten:
<https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf>
- Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der Fachabteilung und der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Abstimmung mit den entsprechenden Stellen in den weiteren Planungsphasen wird berücksichtigt.
 Zu den Feuerwehraufstellflächen wird zusätzlich auf Kapitel 8.13 verwiesen.

1.2 VD12

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.3 VD51

Keine Stellungnahme eingegangen.

1.4 VD52

- Stellungnahme vom 10.01.2024 -

Die Verkehrsdirektion (VD) 52 nimmt unter Beteiligung des zuständigen Polizeikommissariats (PK) 38 zur vorgelegten Verschickung nachfolgend Stellung.

Die VD begrüßt die Roteinfärbung der Radwegfurten im Knotenbereich. Jedoch wird die Roteinfärbung der Aufstelltaschen für die Radfahrenden als überdimensioniert betrachtet.

In der Folge lassen insbesondere die Haltlinien im westlichen sowie südlichen Bereich keine zufriedenstellende Sichtbeziehung auf die R-Signalisierung zu. Dort wäre jeweils ein Versatz der Markierungen in den Aufstellbereich vorstellbar, um diese Problematik zu minimieren.

**Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hinsichtlich der Aufstellflächen für die indirekt Linksabbiegenden
wird auf Kapitel 5.1 verwiesen.**

Zur besseren Erreichbarkeit und Abfahrbarkeit der Fahrradbügel ist ein Absenken der Bordsteine zu empfehlen.

Abwägung: Die Stellungnahme teilweise berücksichtigt.

Die Fahrradbügel sind über die Bordabsenkungen der angrenzenden Zufahrten zu erreichen, vereinzelt können geplante Bordabsenkungen verlängert werden.

Im Planungsbereich wurden jeweils in Höhe der Grundstückszufahrten die Markierungen der Radverkehrsanlage geöffnet. Lediglich im Bereich der Kuehnstraße 112 erfolgte dieses nicht. Auf Grund der Einheitlichkeit empfiehlt die VD, auch dort eine Strich-Lücke-Markierung vorzusehen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Markierung wird in der Planung angepasst.

Anmerkung:

Eine telefonische Rücksprache mit Herrn [REDACTED] vom LSBG ergab, dass die Fahrbahnbreiten mindestens 3,25 m aufweisen werden.

Im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes (Jenfelder Allee in Fahrtrichtung Süden) erschien dies fraglich, da dort zwei Messketten in den Fahrstreifen mit jeweils 3,25 m Breite ausgewiesen sind. Bei der rechten Fahrspur erscheint es visuell so, dass durch den sogenannten Kopenhagen Radweg die Fahrspur eingeengt wird.

**Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Alle Fahrstreifen haben eine Breite von 3,25 m.**

1.5 PK38

Stellungnahme siehe Kapitel 1.4

2 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

2.1 LP1

- Stellungnahme vom 29.01.2024 -

Die BSW-Landesplanungsamt hat gegen die vorliegende Planung keine Bedenken.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3 Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft

3.1 A2

- Stellungnahme vom 19.02.2024 -

Wie derzeit schon zu beobachten ist, ist mit dem Fortschreiten der menschengemachten Klimakrise mit einer Zunahme von Starkregenereignissen und Hitzetagen zu rechnen. Unversiegelte Böden können durch die Reduzierung des Oberflächenabfluss Überflutungen verhindern bzw. abschwächen. Ebenso bieten unversiegelte und bewachsene Böden eine Kühlungsfunktion und können das Aufheizen ihrer Umgebung abschwächen. Zu diesem Zeitpunkt vorgenommene Maßnahmen legen den Zustand der öffentlichen Flächen auf lange Zeit fest. Vor diesem Hintergrund wäre aus bodenschutzfachlicher Sicht eine Entscheidung für die Vorzugsvariante 2 sehr stark zu begrüßen gewesen, da hier im Vergleich der meiste Raum für Entsiegelungsmaßnahmen entstehen würde.

Bei der nun gewählten Variante sollte umso sehr das vorhandene Entsiegelungspotential ausgeschöpft werden. Hier sind insbesondere die Mittelinseln zu nennen, welche entsiegelt und begrünt hergerichtet werden sollten. Ebenso sollten in den Nebenflächen entsiegelte Flächen geschaffen werden.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Bereich der Mittelinseln verlaufen Bestandsleitungen, die eine Bepflanzung mit Bäumen verhindern. Um eine nachträgliche Bepflanzung und damit eine Gefährdung der Leitungen zu verhindern, werden die Verkehrsinsel befestigt hergestellt.

Die Umsetzung weiterer Grünflächen in den Seitenräumen mit Baumstandorten werden aufgrund der Vielzahl an Leitungen mit den Leitungsträgern abgestimmt.

3.2 N1

- Stellungnahme vom 16.02.2024 -

BUKEA/ N1 meldet Fehlanzeige.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3.3 W1

- Stellungnahme vom 29.02.2024 -

Zur o.g. Straßenbaumaßnahme darf ich Ihnen seitens der BUKEA/W1 die folgenden Stellungnahmen übermitteln. Die verspätete Rückmeldung bitte ich zu entschuldigen.

BUKEA/W13 (Schutz und Bewirtschaftung der Oberflächengewässer)

Bei einer Grundinstandsetzung der Straße bzw. Neuregelung der Entwässerung ist regelhaft auch die Entwässerung (Reinigung und Rückhalt) zu prüfen. Belastetes Niederschlagswasser ist vor der Einleitung in ein Gewässer gemäß § 57 (1) WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob ein Rückhalt des Straßenabwassers zum Schutz des Gewässers erforderlich ist. Falls bereits Planungen zur Behandlung und Reinigung des Regenwassers vorliegen, sollten diese auch in der Verschickung dargestellt werden.

BUKEA/W12 (Schutz und Bewirtschaftung des Grundwassers)

Im Zuge von Grundinstandsetzungen sind die Planungen insgesamt an einer wassersensiblen Straßenraumgestaltung auszurichten (s. Stellungnahme der BUKEA/W13 sowie das entsprechende Wissensdokument: <https://www.hamburg.de/bvm/innovativer-strassenbau/4458160/wasser-sensible-strassenraumgestaltung-text/>).

Außerdem wird das Kapitel zur Entwässerung (S. 23) im Erläuterungsbericht aktuell nur unvollständig dargestellt. Dies ist bitte, unter Berücksichtigung der Stellungnahmen, anzupassen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Die Entwässerung in der Kuehnstraße erfolgt über die bestehende bzw. der neu hergestellten SEA in den angrenzenden Abschnitten W24 (West) und W25 (Ost) der Kuehnstraße, ggf. ist die SEA in den Knotenpunkt zu verlängern. Der Knotenpunktbereich in der Kuehnstraße bietet hinsichtlich der begrenzten zur Verfügung stehenden Flächen, auch durch Bestandsleitungen im Untergrund, nur geringe Möglichkeiten für eine unabhängige Entwässerung ohne Berücksichtigung der angrenzenden Abschnitte.

In der Jenfelder Allee sind lediglich geringfügige Anpassungen geplant (Verbreiterung der Mittelinseln, Auf- und Ableitung des Radverkehrs zwischen Seitenraum und Fahrbahn). Eine gesamthafte Grundinstandsetzung ist hier im Zuge der vorliegenden Maßnahme nicht vorgesehen. Die Fahrbahn erhält im Anpassungsbereich eine Deckenerneuerung. Die Entwässerung bleibt hier somit wie im Bestand bestehen, bereichsweise lediglich mit geringfügigen Anpassungen an die neuen Bordlagen. Die Entwässerung der Jenfelder Allee ist im Zuge der ganzheitlichen Umgestaltung durch den LSBG zu betrachten.

3.4 W2

- Stellungnahme vom 31.01.2024 -

Die BUKEA/W 24 nimmt zu der vorliegenden Planung der Veloroute 7 Abschnitt Knotenpunkt Kuehnstraße/Jenfelder Allee wie folgt Stellung:

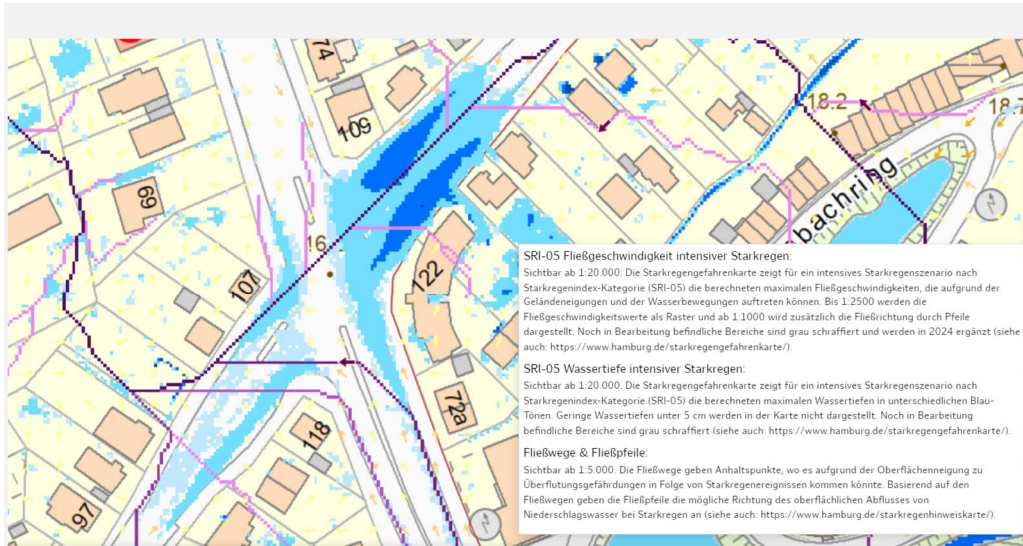
Bei der Planung der Straße ist eine wassersensible Straßenraumgestaltung, nach dem gleichnamigen Merkblatt, als verpflichtender Bestandteil der ReStra, zu berücksichtigen.

Gemäß der angehängten Ausschnitte der Starkregengefahrenkarte besteht im östlichen Bereich der Kreuzung Kuehnstraße -Jenfelder Allee bei einem 30-jährlichem Regenereignis (SRI 5) eine Überflutungsfahrer. Durch die Umgestaltung des Straßenkörpers darf es zu keiner Verschlechterung für Ober- oder Unterlieger kommen. Bestehende Fließwege dürfen nicht abgeschnitten, sondern sollten bestenfalls auf die Mitte des Straßenkörpers verlagert werden, um so Anlieger der Straße vor Überflutungen zu schützen und die Situation bei Starkregen zu verbessern. Bitte zeigen Sie im weiteren Planungsschritt auf, dass die Themen der Starkregenvorsorge sowie der wassersensiblen Straßenraumgestaltung Berücksichtigung gefunden haben.

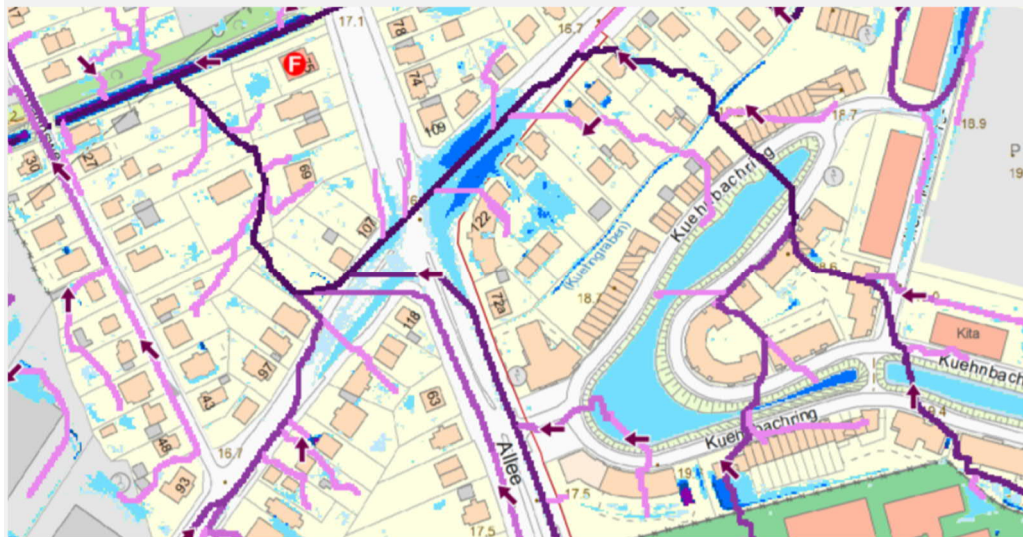
Eine abschließende Stellungnahme von der BUKEA W24 kann erst nach erneuter Abstimmung erfolgen. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.



Anlage „Kreuzung groß“



Anlage „Kreuzung mit Legende“



Anlage „Starkregengefahrenkarte“

Abwägung: Die Entwässerung wird im Zuge der Ausführungsplanung auch hinsichtlich der Überflutungsgefahr geprüft und abgestimmt und die Stellungnahme soweit möglich berücksichtigt.

4 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

4.1 AR21

Keine Stellungnahme eingegangen.

4.2 M

- Stellungnahme vom 20.02.2024 –

Nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme der BVM zu o.a. Planung m. d. B. um Berücksichtigung:

seitens der BVM wird die Planung hinsichtlich des Verkehrsflusses kritisch eingestuft, da für die Hauptverkehrsstraße eine QSV von E erreicht wird. Wir bitten um eine Einschätzung des Ingenieurbüros wie sich die QSV E auf den Knoten auswirkt und darüber hinaus um die Kennzahlen der Leistungsfähigkeitsberechnung (Wartezeiten, Aufstelllänge, Auslastung etc.)

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Unter der Berücksichtigung der Besprechung mit dem LSBG (s. Kapitel 5.1) ist die Umlaufzeit auf 90 Sekunden wie in Hamburg üblich zu erhöhen. Der maximale Auslastungsgrad von 85 % wird eingehalten. In einzelnen Verkehrsströmen wird dabei jedoch nur einen QSV E erreicht. Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass die Verkehrsqualität mittels HBS-Verfahren und somit mit einem Festzeitprogramm ermittelt wurde. Es wurde eine feste Umlaufzeit von 90 Sekunden berücksichtigt und die Freigabezeit der einzelnen Verkehrsströme ist in jedem Umlauf identisch, unabhängig des tatsächlichen Verkehrsgeschehens. Nach Umsetzung der Baumaßnahme wird die Signalanlage verkehrsabhängig laufen. Dies ermöglicht eine deutlich flexiblere Steuerung des Verkehrsablaufs, so dass auf stärkere Verkehrsströme entsprechend reagiert werden kann.

Anhand der eingetragenen Straßenbegrenzungslinien ist zu erkennen, dass bereichsweise das Planrecht Straßenerweiterungsflächen ausweist. Bei Flächen für den Fußverkehr von tlw. nur 1,87 / 2,30 m an einer Hauptverkehrsstraße (mit Option zur Erweiterung im selben Bereich) überrascht die Aussage unter Kapitel 5 „Nach aktuellem Planungsstand ist kein Grunderwerb erforderlich“. In Hinblick auf die Bauleitplanung wird empfohlen diese Aussage zu konkretisieren. Hierbei bieten sich z.B. folgende Abwägungen an:

- Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Das Verfahren wurde/wird eingeleitet.
- Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Der Grunderwerb konnte nicht

- ausgeübt werden (Verfahren gescheitert, Finanzmittel stehen nicht zur Verfügung o.ä.)
- Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Der Grunderwerb wird nicht ausgeübt (hoher Baumbestand, Bestandsbauten o.ä.)
 - Grunderwerb ist nicht erforderlich / Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind (Grund: z. B. bei Wegfall eines Fahrstreifens o.ä.).

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Zur Breite des Gehweges kommt zusätzlich der Begrenzungstreifen mit einer Breite von 0,25 m hinzu. Breiten von 1,83 m bzw. 1,87 m (2,12 m inkl. Begrenzungstreifen) stellen nur bestandsorientierte, punktuelle Engstellen dar, die zum Beispiel durch vorhandene Baumstandorte im Seitenraum (Süd-West) bzw. Mittelinseln, Einfriedungen oder den Anschluss an den Bestand bedingt sind.

Ein Grunderwerb über den vorhandenen Straßenraum hinaus, wird hinsichtlich der vorhandenen baulichen Einfriedungen kritisch gesehen. Der im südwestlichen Seitenraum befindliche Baum soll erhalten werden. Die angesprochenen Gehwegbreiten stellen nur punktuelle Engstellen dar.

Die BVM begrüßt, dass in der Planung Grünflächen und Baumstandorte im Seitenraum hinzukommen. Um der Klimafolgenanpassung im Zuge des Straßenumbaus noch näher zu kommen, bitten wir darum, noch weitere Potentiale für die dezentrale Versickerung, Verdunstung und Verschattung im Straßenraum zu berücksichtigen.

Wir bitten daher um Prüfung, inwiefern Elemente der klimaangepassten Infrastruktur in der Straßenplanung implementiert werden können. Die BlueGreenStreets-Toolbox und das ReStra-Wissensdokument "Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung" bieten hierfür geeignete Planungshilfen.

Hinsichtlich der Hitze- und Trockenperioden soll nicht nur auf die bloße Ableitung des Niederschlagswassers abgezielt werden, sondern auch auf die Einleitung in Versickerungs-, Verdunstungs- oder Wasserbewirtschaftungsanlagen. Bei Starkregenereignissen stellt die Kreuzung einen Sammelpunkt für das Regenwasser dar. Entsprechend sollte der Boden im Seitenraum nach Möglichkeit entsiegelt werden, um auf einen naturnahen Wasserhaushalt hinzuwirken.

Die Mittelinsel an der südlichen Einmündung der Jenfelder Allee ist entsiegelt hergestellt. Besteht die Möglichkeit, die übrigen Mittelinseln ebenfalls zu entsiegeln und ggf. auch Baumstandorte zu vorzusehen?

Wir bitten zudem um Prüfung, ob an der Station 200+075 anstelle der Fahrradabstellflächen eine Grünfläche mit Baumstandorten vorgesehen werden kann und ob die Fahrradabstellflächen mithilfe von Rasengittersteinen / TTE-System entsiegelt werden können und ob im Seitenraum an der südlichen Einmündung der Jenfelder Allee (vor Hausnummer 118) zusätzliche Fläche entsiegelt werden kann.

Darauf aufbauend bitten wir um eine Ausführung zum bestehenden und geplanten Wasserhaushalt im Straßenraum.

Neben der Bilanzierung der Baumstandorte bitten wir auch um eine Bilanzierung der Grünflächen und der entsiegelten Flächen. Als entsiegelt sind hierbei nur Wegeflächen anzusehen, deren gesamter Oberbau sickertauglich hergestellt ist. Wassergebundene Wegeflächen bzw. Deckschichten ohne Bindemittel gelten in diesem Sinne nicht als entsiegelte Flächen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Baumpflanzungen auf den Mittelinseln sind aufgrund der Leitungslagen nicht möglich. Die Verwendung von versickerungsfähigem Material wird in der Ausführungsplanung geprüft. Weitere Möglichkeiten zur Entsiegelung in den Seitenräumen werden vorgesehen. Die Anordnung von weiteren Baumstandorten auf den Mittelinseln und im Seitenraum gestaltet sich hinsichtlich der Vielzahl an Versorgungsleitungen im Knotenpunkt schwierig. Zudem sind stets die erforderlichen Sichtbeziehungen zu beachten. Es wird zusätzlich auf Kapitel 3.1 verwiesen.

Die Anordnung von Grünflächen bei Station 200+075 und bei Hausnummer 118 soll aufgrund der Vielzahl an Versorgungsleitungen und aufgrund der sich ergebenden geringen Grünflächenbreite hinsichtlich Baumpflanzungen nicht umgesetzt werden.

Die Bilanzierung (vorher und nachher ver- und entsiegelte Flächen) werden im Erläuterungsbericht ergänzt.

4.3 MV

- Stellungnahme vom 22.12.2023 –

Von Seiten BVM MV gibt es keine Anmerkungen. Die Koordinierung erfolgt regelhaft über die bezirkliche Baustellenkoordinierung.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.4 MW

Keine Stellungnahme eingegangen.

5 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

5.1 XV

- Protokoll vom 29.01.2024 –

Objektplanung Verkehrsanlagen

Indirektes Linksabbiegen

Die Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen sollen nach Vorgabe des LSBG so ausgestaltet werden, dass die Haltelinie auf Höhe des Signalgebers vorgesehen wird, sodass von der Haltelinie das Signal eingesehen werden kann. Bezugnehmend auf den aktuellen Entwurf sind dazu Anpassungen erforderlich.

Im nordwestlichen und im südöstlichen Quadranten soll geprüft werden, ob der Radius der Eckausrundung von $R=10$ auf ca. $R=3$ reduziert werden kann, sodass der Signalstandort angepasst werden kann. Außerdem dürfen Signale für den Radverkehr generell mit einem Abstand von 65 cm zum Fahrbahnrand angeordnet werden.

Im nordöstlichen und im südwestlichen Quadranten ist die Situation schwieriger, da die Eckausrundungen hier bereits einen Radius von $R=3$ haben. LSBG schlägt zwei Ansätze vor.

- Zunächst soll geprüft werden, ob in den Knotenpunktzufahrten der Jenfelder Allee anstelle des kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifens ein Rechtsabbiegestreifen angeordnet werden kann. Dem Geradeausverkehr würde in dieser Lösung nur ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Damit würde man in den Knotenpunktausfahrten Breite sowie mehr Freiheitsgrade bei der Anordnung des indirekten Linksabbiegens gewinnen und u.a. auch Engstellen in den Gehwegen beseitigen können. In den Leistungsfähigkeitsberechnungen soll eine Auslastung von maximal 80 % bis 85 % angestrebt werden.
- Ist dieser Ansatz nicht möglich, müssten die beiden Aufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen sowie die Furten für den Fußverkehr und die Haltelinien weiter in die Kuehnstraße verlegt werden.

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Die Aufstelltaschen und Eckausrundungen werden entsprechend angepasst, sodass die Ausrichtung der Signalgeber und die Einsehbarkeit auf diese verbessert werden. Die Anpassung der Eckausrundungen erfolgt unter Beachtung der Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug Sattelzug.

Die Anordnung eines Rechtsabbiegestreifens anstelle des im Bestand vorhandenen kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen wurde geprüft. Die Umlaufzeit wurde auf 90 Sekunden erhöht. Der Auslastungsgrad von 80 % bzw. 85 % kann hierbei nicht eingehalten werden. Die Änderung der Aufteilung der Fahrstreifen wird aus diesem Grunde verworfen. Die Haltlinien der Aufstelltaschen werden in den beiden betreffenden Seitenräumen weiter vom Knotenpunkt abgerückt.

Mittelinsel/Linksabbiegestreifen Jenfelder Allee

In der Kuehnstraße wurden die Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs gemäß Vorgabe des LSBG links der Mittelinsel angeordnet. Im südlichen Knotenpunktarm der Jenfelder Allee ist dies aufgrund des Baumbestands nicht möglich. Der nördliche Knotenpunktarm war bisher aus Gründen der Einheitlichkeit und des nach Möglichkeit geringeren baulichen Eingriffes in die Jenfelder Allee analog zum südlichen Knotenpunktarm geplant. LSBG schlägt vor, den Linksabbiegestreifen auch im nördlichen Knotenpunktarm links der Mittelinsel anzuordnen. Gerade bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens in der Knotenpunktausfahrt (s.o.) würde sich für den Fußverkehr dadurch auch ein in etwa gleich langer Querungsweg vor und hinter der Insel ergeben.

SHP und Bezirksamt Wandsbek prüfen den Vorschlag in Kombination mit den übrigen Hinweisen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

Da keine Änderung in der Fahrstreifenaufteilung der Jenfelder Allee erfolgt, wird weiterhin nur eine Deckenerneuerung mit Anpassungen im Bereich der Bordlagen geplant. Von einer Positionierung des nördlichen Linksabbiegestreifens linksseitig der Mittelinsel wird abgesehen, da dies einen verhältnismäßig großen baulichen Aufwand bedeuten würde. Eine Grundinstandsetzung der Jenfelder Allee ist im Zuge der vorliegenden Maßnahme nicht geplant. Im aktuellen Entwurf verfügen die Linksabbiegestreifen im Streckenverlauf der Jenfelder Allee zudem über eine einheitliche Gestaltung, was im Hinblick auf die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit günstig bewertet wird. Die aus planerischer Sicht eher als Sonderlösung zu bewertende Gestaltung mit Linksabbiegestreifen linksseitig der Mittelinsel beschränkt sich auf die beiden Knotenpunktzufahrten der Kuehnstraße.

Positionierung und Lage der Haltelinien

Im Unterschied zur Bestandssituation am Knotenpunkt sollen die Haltelinien in Zukunft nicht schräg, sondern gerade (senkrecht zur Fahrstreifenachse) angeordnet werden. Ein Versatz der Haltelinien zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen wird gewünscht, allerdings ist dieser nur bei dem unmittelbar an den Radfahrstreifen angrenzenden Kfz-Fahrstreifen anzuwenden.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Alle Haltelinien werden zukünftig nicht mehr bestandsorientiert schräg, sondern gerade (senkrecht zur Fahrstreifenachse) vorgesehen.

Planung Lichtsignalanlage

Da der Radverkehr signaltechnisch einem Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr erhalten soll, benötigt der Radverkehr eigene Signale. Dort, wo im Lageplan ggf. Signale fehlen, sollen diese nachgetragen werden bzw. ist ggf. die Erkennbarkeit der Symbole zu verbessern.

LSBG weist darauf hin, dass Umlaufzeiten von 70 Sekunden in Hamburg nicht vorgesehen werden. Es ist mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden zu planen (Programm 1 und 3). Das Tagesprogramm läuft mit einer Umlaufzeit von 75 s, das Nachtprogramm mit 60 s. Die signaltechnischen Berechnungen sind unter Berücksichtigung des LSBG-Leitfadens mit einer Umlaufzeit von 90 s anzupassen. Erkenntnisse wie z.B. potentielle Auswirkungen auf die Rückstaulängen sind im Lageplan zu berücksichtigen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Der Radverkehr erhält grundsätzlich eigene Signalgeber, die Darstellung im Lageplan wird im Vergleich zur 1. Verschickung etwas optimiert, sodass diese besser erkennbar sind.

Die Umlaufzeit wurde auf 90 Sekunden erhöht.

Weiteres Vorgehen

Nach Prüfung der o.g. Punkte erfolgt vor der Schlussverschickung ein erneuter Austausch mit dem LSBG.

Im Anschluss ist die VTU in Gänze auszuarbeiten (u.a. mit Busbeschleunigung, LSA-Lageplan und LISA-Unterlagen). Der LSBG steht hier beratend

zur Seite und für Abstimmungen zur Verfügung. Die finale Unterlage wird vom LSBG an VD 52 übergeben. Die VTU geht dann auch an HHVA und wird dort weiterbearbeitet.

Weitere Abstimmungen werden im Hinblick auf die Planung und Ausführung der bauzeitlichen LSA-Provisorien erforderlich. Diese können entweder über die Baustelle oder über HHVA vorgesehen werden. LSBG weist darauf hin, dass HHVA aktuell einen Vorlauf von ca. 10 Wochen benötigt.

Nach Angabe des Bezirksamtes ist der Baubeginn derzeit für Mitte 2025 vorgesehen.

5.2 S

Keine Stellungnahme eingegangen.

6 Sonstige

6.1 Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA)

- Stellungnahme vom 05.01.2024 (Lichtsignalanlagen) -

hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zur im Betreff genannten 1. Verschickung, welche sich lediglich auf Lichtsignalanlagen bezieht. Unsere Stellungnahme wurde auf der Basis der uns per E-Mail am 18.12.2023 zur Verfügung gestellten Unterlagen erstellt.

Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen:

- LSA-Knoten 1245 (Jenfelder Allee / Kuehnstraße)

Unsere Einschätzungen zum Schaltschrankstandort sende ich Ihnen im Anhang.

Abwägung: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

Der vorgesehene Standort kann aufgrund des privaten Eingangsbereichs nicht umgesetzt werden. In Absprache mit HHVA werden die Schaltschränke zukünftig im südwestlichen Seitenraum angeordnet. Der neue Standort ist in der Planung dargestellt.

Sofern Ihnen die Unterlage der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) liegen derzeit noch nicht vor.

Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungslauf) bedeuten würde.

Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen, beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine Mindestbreite von 1,60m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Verkehrsinseln sind in einer Breite von 2,50 m geplant und bieten damit ausreichend Platz für die zukünftige Wartung der LSA.

Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Der Planung der Bauzeiten und Bauphasen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung und wird mit den erforderlichen Stellen besprochen und abgestimmt.

Bei Umgestaltung der Nebenfläche bittet die Polizei die LSA-Schaltschränke durch einen passiven Anfahrerschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

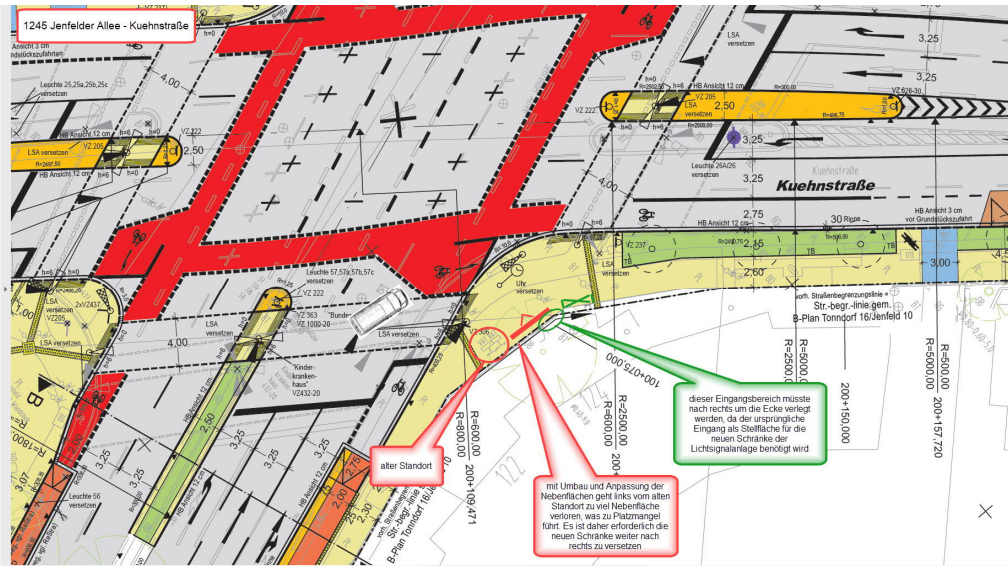
In Absprache mit HHVA werden die Schaltschränke zukünftig im südwestlichen Seitenraum angeordnet. Ein passiver Anfahrerschutz kann vorgesehen werden.

Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme ab 2025 vorgesehen ist. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen.

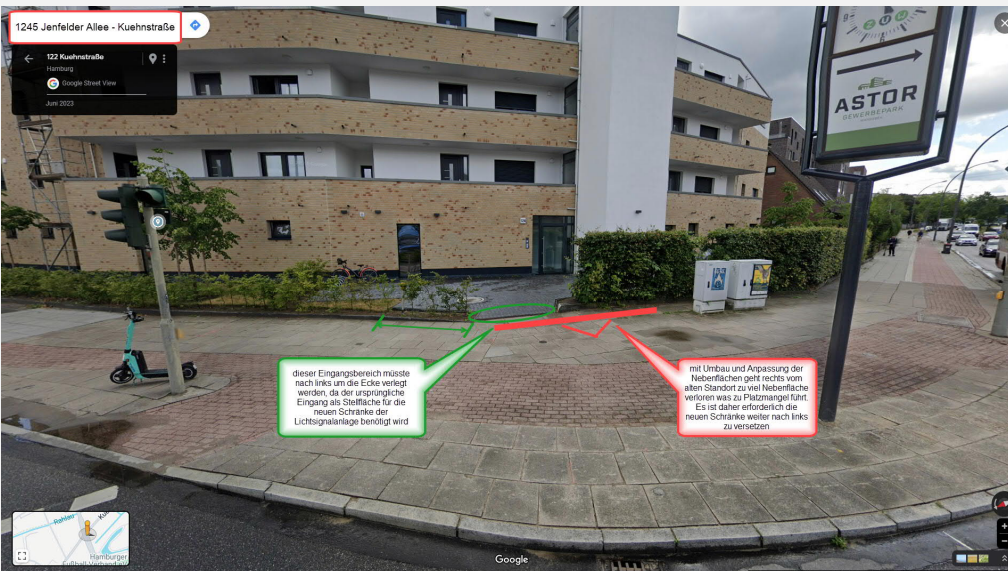
Um Ihren Baetermin nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung.

Bei Rückfragen rufen Sie mich gerne an.

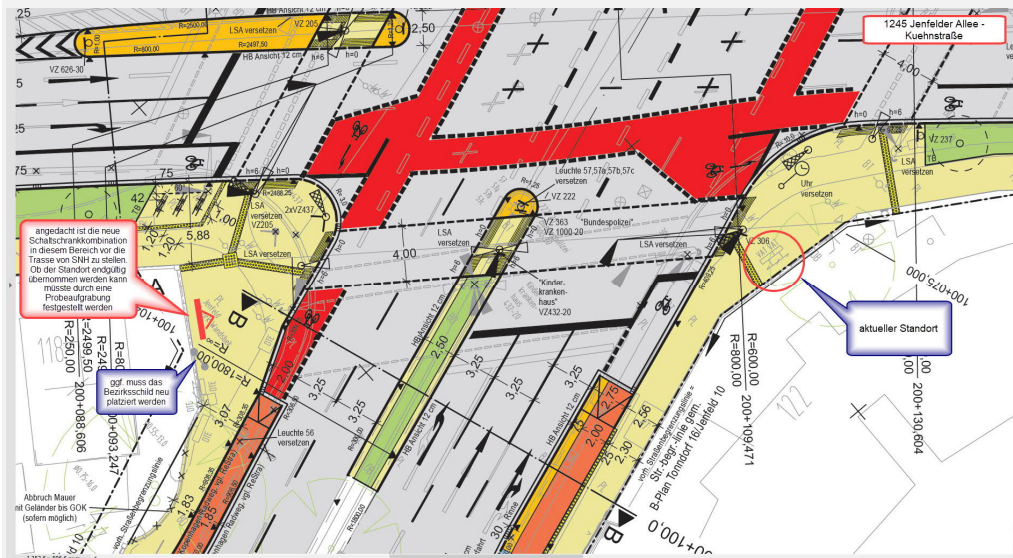
Bitte nehmen Sie bei einer Antwort das Postfach auftraege@hhva.de in den Verteiler. Danke.



Anlage „20240105 _ 1245 Auszug Straßenbauplan“



Anlage „20240105 _ 1245 Auszug GoogleMaps“



Neuer Standort gemäß Nachverhandlung zwischen BA Wandsbek und HHVA

- Stellungnahme vom 06.02.2024 (öffentliche Beleuchtung) -

Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.

Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30-40m vorzusehen sind. Eine detaillierte Planung für die Beleuchtung werden wir im Zuge der Schlussverschickung erstellen.

- es wird ein GM4,0m Mast mit einer Cuvia40 Leuchte in der Jenfelder Allee 76 zur Bushaltestelle gestellt.
- es werden die GM16,0m Maste im Kreuzungsbereich gegen GM12,5m Maste getauscht und an neuem Standort gestellt

Hinweis zu den Schutzabständen:

- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m
- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m
- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m

Technische Änderungen behalten wir uns vor.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Standorte der Leuchten werden in die Lagepläne aufgenommen, sobald die Angaben zu den Standorten von Hamburg Verkehrsanlagen übergeben werden.

6.2 Hochbahn

- Stellungnahme vom 29.12.2024 -

Seitens der Hamburger Hochbahn AG möchten wir zu der 1. Verschickung des Knotens Kuehnstraße/Jenfelder Allee wie folgt Stellung nehmen:

Wir bitten um eine Schleppkurvenprüfung der jeweiligen Rechtsabbieger aus der Kuehnstraße in die Jenfelder Allee für Gelenkbusse vom Typ MAN Lion's City 19 mit einer Fahrzeuglänge von 18,75 Meter.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Die Fahrbeziehungen wurden durch dynamische Schleppkurven geprüft. Das Standardbemessungsfahrzeug „Gelenkbus (3-achsig)“ gemäß RBSV 2020 wurde dafür hinsichtlich der Abmessungen des MAN Lion's City 19 angepasst. Eine Befahrbarkeit der Fahrbeziehung durch das beschriebene Fahrzeug ist gewährleistet.

6.3 HVV

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.4 VHH

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.5 ADAC

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.6 ADFC

- Stellungnahme vom 10.01.2024 -

Projektnummer: 22-008 / M-BW22-78

Baumaßnahme: Veloroute 7

Teilbaumaßnahme: Knotenpunkt Kuehnstraße / Jenfelder Allee

Vorbemerkung:

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Lage, Verkehrsabläufe, geltende Regelwerke und Vereinbarungen) halten wir die Planung insgesamt für nachvollziehbar.

Im Detail:

Positive Aspekte

- Der jeweils rechte Fahrstreifen aus der Kuehnstraße wird zu einem reinen Rechtsabbiegestreifen. Wie der Erläuterungsbericht betont, gibt es dadurch hinter dem Knoten nur noch jeweils einen Fahrstreifen in die Kuehnstraße hinein. Wir begrüßen das, weil damit Verflechtungsvorgänge hinter dem Knoten entfallen, die sonst erfahrungsgemäß auch regelwidrig über den Radfahrstreifen stattfinden.
- Wir begrüßen, dass die Grundstückszufahrten auf die Breite von 3 m reduziert wird. Dies hilft, zu schnelles Einfahren mit Kfz zu verhindern, was mit entsprechenden Gefahren für Rad- und Fußverkehr verbunden wäre.
- Der geplante Einbau von Fahrradlehnenbügeln ist gut und wichtig.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Anregungen

- Insel zur Protektion: Unter dem Gesichtspunkt "Gefahren durch Rechtsabbieger-Kfz" halten wir die Fahrbeziehung Jenfelder Allee nach Kuehnstraße Ost bzw. West für kritisch. Die Schleppkurve dürfte regelmäßig über den Radfahrstreifen erfolgen. Daher schlagen wir vor, in Kuehnstraße Ost und West am Beginn der dortigen Radfahrstreifen je eine Protektion vorzusehen. Evtl. müsste - um den nötigen Platz im Querschnitt zu erhalten - noch etwas mehr von der Nebenfläche für den Radfahrstreifen eingeplant werden.
- Wir schlagen vor, die Radfahrstreifen, die als Berliner Lösung in der Jenfelder Allee an den Knoten heranzuführen, rot zu markieren (also das Stück zwischen Radwegende und Furtmarkierung im Knoten).
- Die Gefahr von Rechtsabbiegeunfällen aus der Kuehnstraße besteht bei der geplanten Anordnung der Fahrstreifen auch bei Grünvorlauf für den Radverkehr. Denn letzterer bringt lediglich zu Beginn einer Grünphase einen Sicherheitsvorteil. Daher wäre es hilfreich gewesen, in der Planung

auch eine Variante mit Radfahrstreifen links der Rechtsabbiegestreifen zu untersuchen (sog. Radfahrstreifen in Mittellage (RiM)). Der durch die "Einigung mit dem Radentscheid" vereinbarte generelle Ausschluss dieses Planungsinstrumentes ist nicht sachgerecht. Die Verhinderung von Rechtsabbiegeunfällen muss oberste Priorität haben und RiM sind dabei eines der Mittel, mit denen diese verhindert werden sollen.

- Geplant sind Fahrrad-LSA, die für indirekt linksabbiegende Radfahrende in den Aufstelltaschen gelten. Diese LSA müssen so ausgerichtet sein, dass sie von Radfahrenden, die nicht in die Wartetasche fahren, sondern geradeaus, nicht fehlinterpretiert werden können (Wir sprechen aus schlechter Erfahrung an anderen Knoten). Im Plan sieht das hier vernünftig gelöst aus. Wir gehen auch davon aus, dass es sich um die Signalfolge Rot-Grün-Aus handelt, die hier sinnvoll wäre.
- Wir bedauern, dass die Radweganschlüsse in der Jenfelder Allee in Pflasterbauweise und nicht aus Asphalt hergestellt werden.

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Der Knotenpunkt wird mittels dynamischer Schleppkurven geprüft. Hierfür dient als Standardbemessungsfahrzeug der Sattelzug gemäß RBSV 2020. Anhand der Schleppkurven wird ein Überfahren der Radfahrstreifen nicht erforderlich. Durch die Anordnung der Linksabbiegestreifen der Kuehnstraße linksseitig der Mittelinsel wird hier zusätzlicher Raum für die Rechtsabbiegevorgänge aus der Jenfelder Allee in die Kuehnstraße ermöglicht.

Die Rotmarkierung der Radfahrstreifen in der Jenfelder Allee bis zur Aufleitung des Radverkehrs in den Seitenraum wird in die Pläne mit aufgenommen.

Der Radverkehr erhält einen zeitlichen sowie einen geometrischen Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr. Eine nicht bedingt verträgliche Führung des Radverkehrs wurde geprüft, ist jedoch nicht umsetzbar. Radfahrstreifen in Mittellage sind gemäß ReStra nicht mehr vorzusehen, zusätzlich bedarf die Anordnung von Radfahrstreifen in Mittellage breite Fahrbahnen, was zu schmaleren Gehwegen und/oder dem Entfall von geplanten Entsiegelungen und Baumpflanzungen führen würde. Alternativ müsste der rechtsabbiegende Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Die Linksabbiegetaschen aus der Jenfelder Allee müssten als Insellösung auf der Fahrbahn ausgeführt werden, wodurch sich die Komplexität des Knotenpunktes erhöht und sich die Übersichtlichkeit verringert. Eine Erhöhung der Sicherheit wäre nur durch die Entkopplung der Rechtsabbieger möglich. Diese Variante wurde signaltechnisch eingehend geprüft, ist jedoch nicht vereinbar mit der Forderung eines max. Auslastungsgrades von 85% (siehe 4.2 und 5.1).

Die Signalgeber für die Linksabbiegetaschen müssen so weit eingedreht werden, dass sie aus der Gegenrichtung nicht sichtbar sind (siehe Kapitel 5.1).

Aufgrund der Vielzahl der Leitungen im Untergrund und der damit absehbaren höheren Häufigkeiten für Aufgrabungen werden die Anschlüsse für den Radverkehr in Pflaster hergestellt (vgl. ReStra S. 56).

6.7 FUSS e.V.

- Stellungnahme vom 19.02.2024 -

Stellungnahme zum Bauvorhaben Veloroute 7 Knotenpunkt Kuehnstraße / Jenfelder Allee

- Wir begrüßen die zum Teil verbesserten Gehwegbreiten; jedoch bemängeln wir die teilweise nur 1,87m, sowie 2,12m breiten Gehwegflächen im nordöstlichen Kreuzungsbereich, welche weit unter der Planungsempfehlung von mind. 2,50m liegen. Dies ist allein dem Verkehrsraum für Kfz geschuldet, der wegen seiner Fünfspurigkeit in diesem Bereich mit großzügigen Abbiegestreifen für Kfz sehr viel Platz einnimmt. Durch das Entfallen einer der Abbiegespuren für Kfz im nördlichen Kreuzungsbereich könnte man den Planungsvorgaben für Gehwege ohne weiteres gerecht werden.
- Wir gehen davon aus, dass für die Zufußgehenden im Bereich der Grundstückszufahrten ein durchgehender, ebener, im Laufbereich nicht abgesenkter Gehweg erstellt wird und der Höhenversatz zur Fahrbahn erst durch einen abgesenkten Bordstein erfolgt ("HB Ansicht 3cm vor Grundstückzufahrt"); ansonsten würden wir dieses bemängeln.
- Bei der Bushaltestelle an der Kuehnstraße vor dem Flurstück 1470 halten wir die lichte Durchgangsbreite bei dem Haltestellenunterstand von 1,50 für viel zu gering. Kann der Haltestellenunterstand nicht weiter östlich Richtung Kreuzung positioniert werden? Leider nimmt auch hier die Kfz-Linksabbiegespur so viel Platz ein, dass für eine Haltestellenpositionierung einschließlich des Unterstands Richtung Osten so kein Raum mehr verbleibt.
- Wir gehen davon aus, dass im Rahmen der anzupassenden Beleuchtung im Kreuzungsbereich die ausreichende Ausleuchtung der Gehweg planerisch berücksichtigt wird.
- Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn an geeigneten Stellen Bänke vorgesehen werden würden. Hierfür eignen sich beispielsweise der nordöstliche Kreuzungsbereich, der südwestliche Kreuzungsbereich, sowie der Grünstreifen vor der Flurstücknummer 78.

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Dem Gehweg im Norden steht zusätzlich der taktile Trennstreifen, welcher zum Gehweg gezählt wird, mit einer Breite von 0,25 m zur Verfügung. Breiten von 1,83 m bzw. 1,87 m (2,12 m inkl. Begrenzungstreifen) stellen nur bestandsorientierte, punktuelle Engstellen dar, die durch vorhandene Baumstandorte (Süd-West) im Seitenraum bzw. Mittelinseln, Einfriedungen und den Anschluss an den Bestand bedingt sind.

Der Entfall eines Kfz-Fahrstreifens in der Jenfelder Allee u.a. zugunsten größerer Gehwegbreiten wurde geprüft, ist jedoch nicht umsetzbar (vgl. Kapitel 5.1).

Die Höhendifferenz der Bordanlagen in den Grundstückszufahrten muss über den Seitenraum abgefangen werden. Dies erfolgt hauptsächlich im Bereich des Sicherheitstrennstreifen. Es kann jedoch bei ungünstigen Höhenlagen zu kurzzeitigen Erhöhungen der Querneigungen im Gehweg kommen. Bei ausreichend breiten Gehwegen mit bspw. Grünstreifen wird in der Höhenplanung (Ausführungsplanung) geprüft, in wieweit die Höhendifferenz über den vorderen Bereich abgefangen werden kann, sodass die Querneigung der durchgängigen Gehwegbreite nicht oder nur geringfügig angepasst werden muss. Darüber hinaus erfolgt im Bereich der Zufahrten und Zugänge zu den angrenzenden Grundstücken auch höhenmäßig der Anschluss an den Bestand.

Die Positionierung der Haltestelle ist durch die hohe Anzahl an Grundstückszufahrten am nördlichen Fahrbahnrand bedingt. Der Fahrgastunterstand sollte nah an der Halteposition angeordnet werden. Der FGU wird kleinere Maße erhalten als in der bisherigen Planung vorgesehen (vgl. Kapitel 6.13). Dies ist im Lageplan der Schlussverschickung berücksichtigt.

Die Planung der Beleuchtungsstandorte erfolgt über die HHVA (vgl. Kapitel 6.1).

Die Anmerkung hinsichtlich der Sitzgelegenheiten wird aufgenommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.

6.8 Handelskammer

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.9 Handwerkskammer

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.10 Kompetenzzentrum Barrierefreiheit

- Stellungnahme vom 15.02.2024 -

zu o.g. Vorhaben bestehen unsererseits keine Einwendungen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird ausdrücklich begrüßt.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

6.11 VCD

Keine Stellungnahme eingegangen.

6.12 Ströer

Keine Stellungnahme eingegangen.

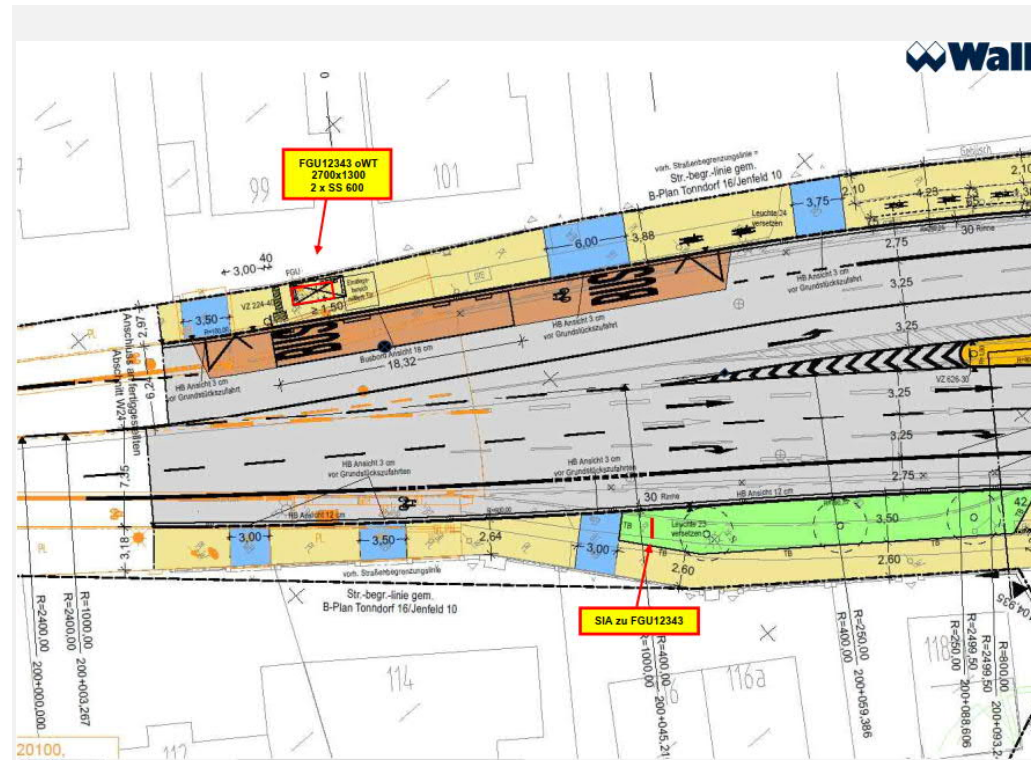
6.13 Wall GmbH

- Stellungnahme vom 08.01.2024 –

zu der oben genannten 1. Verschickung nehmen wir wie folgt Stellung:

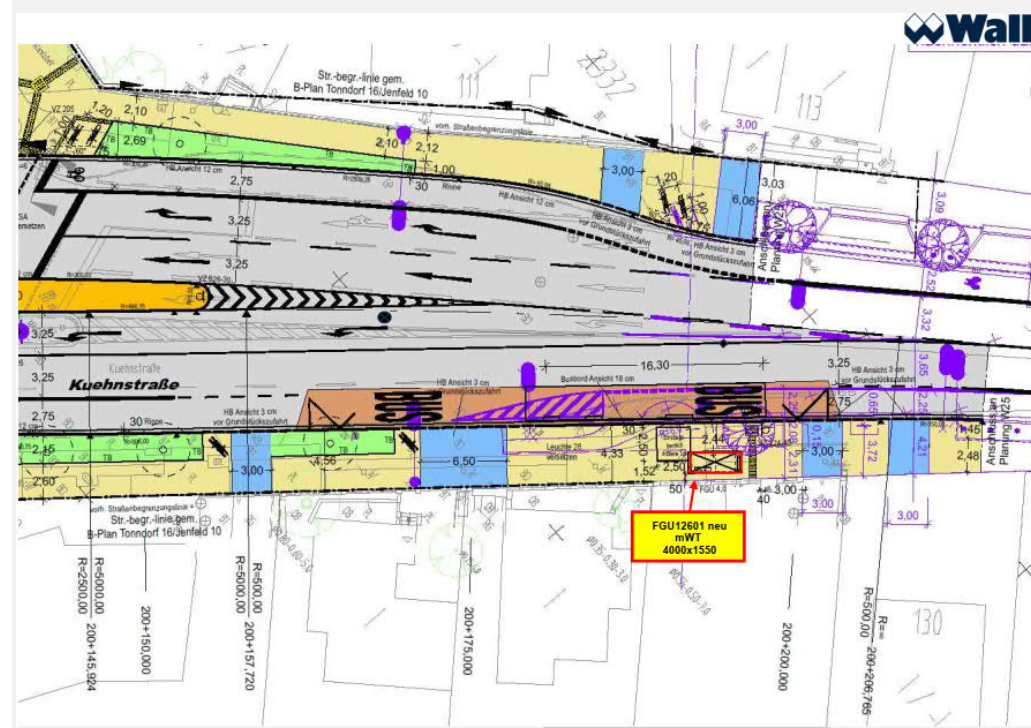
1. FGU12343, Hst. Kuehnstraße, Kuehnstraße, vor Hausnr. 99, Fahrtrichtung stadteinwärts (Singelmannsweg)
Mit der Versetzung wie im Plan dargestellt sind wir grundsätzlich einverstanden.
Bitte planen Sie hier jedoch einen FGU ohne Werbeträger ein.
2700 x 1300 mm mit zwei 60er Seitenscheiben
H-Mast/Dachkante ca. 1,50 m
2. Standort Vorschlag für eine SIA zu FGU12343
Wir bitten den von uns im Planausschnitt eingezeichneten Standort für unsere SIA zu berücksichtigen.
3. FGU12601, ein neuer Fahrgastunterstand Kuehnstraße nach Jenfelder Allee, Fahrtrichtung stadtauswärts (Schöneberger Str.)
Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.
4000 x 1550 mm mit eine 80er Seitenscheibe
H-Mast/WT ca. 1,50 m

Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden.



Stellungnahme der Firma Wall GmBH bezüglich der 1 Verschiebung „Veloroute 7 Knotenpunkt Kuehnstraße Jenfelder Allee“

Anlage „FGU12343; SIA zu FGU12343“



Stellungnahme der Firma Wall GmBH bezüglich der 1 Verschiebung „Veloroute 7 Knotenpunkt Kuehnstraße Jenfelder Allee“

Anlage „FGU12601_neu“

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Erforderliche Leitungsverlegungen aufgrund geänderter Fahrbahnränder und geplanter Baumpflanzungen wurde mit den Leitungsträgern und dem Bezirksamt besprochen, können jedoch nicht umgesetzt werden. Im Zuge der Abstimmung der Leitungsverlegungen mit den Leitungsträgern wird der vorgeschlagene SIA-Standort berücksichtigt.

7 Leitungsträger

7.1 1&1 Versatel

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.2 BT Germany

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.3 Colt Technology Services

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.4 Dataport

- Stellungnahme vom 21.12.2023 -

wir haben die Verschickungsunterlagen zur Veloroute 7 Knotenpunkt Kuehnstraße / Jenfelder Allee erhalten und geprüft. Eigene Maßnahmen von unserer Seite sind hier nicht geplant, gehen aber davon aus, dass wir unseren Trassenbestand an die Planung anpassen müssen. Wir bitten um Anweisung einer entsprechenden Trasse.

Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.

Der guten Ordnung halber erhalten Sie unsere Beauskunftung als PDF.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

[Eine Abstimmung mit den Leitungsträgern, in denen erforderliche Leitungsverlegungen abgestimmt werden, ist am 24.04.2024 erfolgt.](#)

7.5 EWE

- Stellungnahme vom 19.12.2023 -

vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange.

In dem angefragten Bereich betreiben wir keine Versorgungsleitungen oder -anlagen. Die EWE NETZ GmbH ist daher nicht betroffen.

Unsere Kontaktdaten haben sich geändert!

Ab sofort erreichen Sie unsere Fachabteilung für "Träger öffentlicher Belange" ausschließlich unter folgender eigenständiger E-Mailadresse:
ToeB-Verfahren@ewe-netz.de

Ändern Sie zudem, falls noch nicht geschehen, unsere postalische Anschrift wie folgt:
EWE NETZ GmbH
GE-AS Leitungsrechte
Cloppenburger Straße 302
26133 Oldenburg

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

7.6 Gasnetz Hamburg

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.7 Hamburg Energie

- Stellungnahme vom 22.12.2023 -

in dem angefragten Bereich haben wir keine Fernwärme liegen. Es sind aktuell auch keine Maßnahmen geplant.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

- Stellungnahme vom 12.01.2024 -

die Hamburger Energiewerke haben im o.g. Knotenbereich keine Bauvorhaben geplant.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

7.8 Hamburg Gas Consult

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.9 Hamburg Verkehrsanlagen

- Stellungnahme vom 06.02.2024 -

Siehe Kapitel 6.1 zur LSA und öffentlichen Beleuchtung.
Keine weiteren Stellungnahmen eingegangen.

7.10 HAMBURG WASSER (HWW/HSE)

- Stellungnahme vom 01.02.2024 -

als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation sowie eine Stellungnahme der HWW und HSE.

Für HWW:

In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagenau eingezeichnet.

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-38990

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.

In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.

Anmerkungen: In dem von Ihnen geplanten Bereich befinden sich Trinkwasserleitungen. Eine Gefährdung dieser Trinkwasserleitungen ist auszuschließen. Bei Veränderung des Straßenverlaufes ist darauf zu achten, dass sich unsere Armaturen anschließend nicht im Bordsteinbereich befinden und zu jederzeit zugänglich sind. Wenn eine Erneuerung des Bordsteins geplant wird, ist zu prüfen, ob Aufgrund der Bordsteinbreite, Tiefe oder Gründung Konflikte mit der bestehenden Leitung bzw. Armaturen bestehen. Bei einer evtl. Umgestaltung und Neubepflanzung ist folgendes zu beachten. Unsere Anlagen wie Schieber, Hydranten und Anschlüsse müssen in einem Radius von ca. 2,0 m frei bleiben, dürfen nicht überbaut werden und sind nicht entfernbar oder versetzbar.

Für HSE:

Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):

- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- 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.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.
- Grundsätzlich sind die am R- oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdämmern. Die

Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen.

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.

In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in der Beschriftung.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Eine Abstimmung mit den Leitungsträgern, in denen erforderliche Leitungsverlegungen abgestimmt werden, ist am 24.04.2024 erfolgt.

7.11 HanseWerk Natur GmbH

- Stellungnahme vom 19.12.2023 -

Vielen Dank für Ihre Anfrage, in dem oben benannten Bereich befindet sich keine Versorgungsleitung der Hansewerk Natur.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.12 ImmoMediaNet

- Stellungnahme vom 20.12.2023 -

in dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

7.13 Kabel Deutschland

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.14 OXG Glasfaser

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.15 PKV Projektleitung & Kabelverlegung

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.16 servTEC

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.17 SH-Netz

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.18 Stromnetz Hamburg

- Stellungnahme vom 20.02.2024 -

vielen Dank für die Beteiligung an ihrer geplanten Maßnahme.

im Kreuzungsbereich liegen diverse 10kV-, 1kV-, Fm- und LWL-Kabel welche Sanierungsbedürftig sind. In dem überplanten Bereich führt die Stromnetz Hamburg die Quartierssanierung Tonndorf durch, welche an einen Generalunternehmer fremdvergeben ist.

Die Kreuzungserneuerung ist erst gegen Ende der Gesamt-Erneuerungsmaßnahme im Jahr 2028 geplant. Eine Verschiebung der Maßnahme ist nach Rücksprache mit dem Generalunternehmer aufgrund diverser Netzstrategischer Abhängigkeiten nicht umsetzbar. Der östlich angrenzende Teil der Kuehnstraße wird im Gehwegbereich voraussichtlich in 2025 erneuert.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Eine Abstimmung mit den Leitungsträgern, in denen erforderliche Leitungsverlegungen abgestimmt werden, ist am 24.04.2024 erfolgt.

7.19 Telekom Deutschland

- Stellungnahme vom 05.01.2024 -

die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Wir danken Ihnen für die Zusendung der Planunterlagen. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom. An einigen Stellen sind, in ausgelöst durch den Straßenbau, umfangreichere Umbaumaßnahmen an unserem Netz erforderlich:

Kuehnstraße Hs.109: Die Baumpflanzung erfolgt direkt neben einem Kabelschacht mit den Abmessungen 4,7m*1,8m. Für die Herstellung der Pflanzgrube muss daher der Kabelschacht gegen ein kleineres Modell getauscht und der Rohrverband in Richtung Grundstücksgrenze geschwenkt werden.

Kuehnstraße Hs. 116 bis Hs 118: Hier erfolgt die Baumpflanzung direkt auf einer mehrzügigen Kabelkanalanlage. Hier ist ebenfalls ein Verschwenken der Anlage in Richtung Grundstücksgrenze erforderlich.

Kuehnstraße 118, in der Jenfelder Allee: Der Kabelschacht mit den Abmessungen 4,5m*1,8m kollidiert mit dem geplanten Bordstein und würde 60cm in den Radweg hineinragen. Hier ist der Austausch des Kabelschachtes und ein Verschwenken der vorhandenen Rohranlage in Richtung Grundstücksgrenze erforderlich.

Die Maßnahme grenzt direkt an die Maßnahme in der Kuehnstraße-Ost in der diverse Kabel geändert werden müssen. Diese Kabel sind ebenfalls von der aktuellen Maßnahme betroffen. Für ein wirtschaftliches Handeln ist es daher erforderlich, dass die Telekom die Maßnahmen für die beiden Bauabschnitte in einem Schritt ausführen kann. Wir bitten Sie daher die beiden Vorhaben zeitlich aufeinander abzustimmen und für die Telekom ein Bau Fenster, das sich über beide Abschnitte erstreckt, zu ermöglichen.

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Eine Abstimmung mit den Leitungsträgern, in denen erforderliche Leitungsverlegungen abgestimmt werden, ist am 24.04.2024 erfolgt.

7.20 Vodafone

- Stellungnahme vom 15.02.2024 –

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 18.12.2023.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.

Anlagen:
Lageplan(-pläne)

Weiterführende Dokumente:

- Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH
- Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH
- Zeichenerklärung Vodafone GmbH
- Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH

Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.21 Wärme Hamburg

Keine Stellungnahme eingegangen.

7.22 WSV Bund

- Stellungnahme vom 21.12.2023 -

ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BÜMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

7.23 wilhelm.tel/willy.tel

Keine Stellungnahme eingegangen.

8 Bezirksamt Wandsbek

8.1 MR 22

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.2 MR 231

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.3 MR 232

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.4 MR 31

- Stellungnahme vom 10.01.2024 -

MR Straßengrün nimmt wie folgt Stellung.

- Seitens MR Straßengrün wird die Prüfung angeregt, ob vor der Sperrfläche in der in der Jenfelder Allee, aus östlicher Richtung kommend, Baumstandorte geschaffen werden können.
- Ebenfalls vor der Gegebenheit Kuehnstraße 118 und 122 ist zu prüfen ob stirnseitig in Richtung Kreuzung zusätzliche Baumstandorte entstehen können.
- Im Bereich der Kuehnstraße 103/105 schlägt MR Straßengrün eine Verschiebung der Fahrradstellplätze vor, um hier ein ggf. zwei, zusätzliche Baumstandort zu schaffen.

Zur besseren Verdeutlichung befindet sich im Anhang eine bearbeitete Variante des Lageplans vom 03.01.24.



Anlage „LPA_0250_01_BEARBEITET“ (reduzierte Darstellung)

Abwägung: Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Unterhalb der Verkehrsinsel/Sperfläche der Jenfelder Allee Nord verlaufen mehrere Bestandsleitungen u.a. eine Gasleitung längs der Jenfelder Allee. Die Anordnung von Baumstandorten ist hier nicht möglich.

Gleichen gilt für die Standorte vor Hausnummer 118 und 122 im Seitenraum. Hier verlaufen eine Vielzahl an unterschiedlichen Leitungen (Strom, Gas, Telekommunikation, Wasser). Die Anordnung von Baumstandorten ist hier nicht möglich.

Die Anordnung von Baumstandorten im Bereich der Kuehnstraße 103/105 wird geprüft. Hier verlaufen Wasser- und Telekommunikationsleitungen und aufgrund der geringen umsetzbaren Grünflächenbreite ist eine Anordnung von Baumstandorten hier nicht möglich.

8.5 MR 32

- Stellungnahme vom 06.02.2024 -

Im Knotenpunkt ist die Niederschlagsentwässerung über die Bestandsleitung von Hamburg Wasser (HSE) geplant. Diese führt das Niederschlagswasser aus dem östlich von der Kreuzung gelegenen Teil der Kuehnstraße, sowie das Wasser aus der Jenfelder Allee, in die Rahlau ab. Eine neu herzustellen Straßenentwässerung ist nicht geplant.

Der Knotenpunkt knüpft an der Maßnahme Veloroute 7 W25 an. Für diesen Abschnitt wurde mit der Stellungnahme vom 19.07.2022 eine Einleitmengenbegrenzung von 17 l/s*ha mit einer Rückhaltung für ein 30-jährliches Regenereignis ausgesprochen. Die Planung sieht eine Rückhaltung in dem vorhandenen Becken an der Kuehnstraße vor. Eine evtl. erforderliche Reinigung des Straßenwassers sollte gem. DWA-A102 zu ermitteln und umgesetzt werden.

Im Sinne der Klimaanpassung und natürlichen Bewirtschaftung von Regenwasser fordern wir die Auflagen auch für den direkt anschließenden Knotenpunkt mit zu berücksichtigen. Bzw. den Knotenpunkt mit in die Planung für den Abschnitt 7 W25 aufzunehmen. Oder es ist zu prüfen ob bei einem späteren anschließenden Bauabschnitt, die Flächen des Knotenpunktes mit einer Einleitmengenbegrenzung und ggf. Reinigung nach DWA-A 102 berücksichtigt werden kann.

Abwägung: Die Stellungnahme wird berücksichtigt.

Für die Entwässerung der Kuehnstraße ist ein Anschluss an die vorhandene SEA im Westen (Maßnahme W24 fertiggestellt) und im Osten an die neue geplante SEA der Maßnahme W25 vorgesehen. Die Anmerkungen werden in der weiteren Planung beachtet.

8.6 MR 5

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.7 D4

Siehe Kapitel 8.13 (WBZ 21).

8.8 MR-L

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.9 MR 30

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.10 MR 20

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.11 MR 210

Keine Stellungnahme eingegangen.

8.12 VS3

- Stellungnahme vom 28.12.2023 -

Es liegen keine Eintragungen/Informationen im Hamburger Fachinformationssystem Altlasten zu Grundwasserkontaminationen, Altlastverdächtigen Flächen, Altlasten oder Schädlichen Bodenveränderungen vor.

[Abwägung: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.](#)

8.13 WBZ21

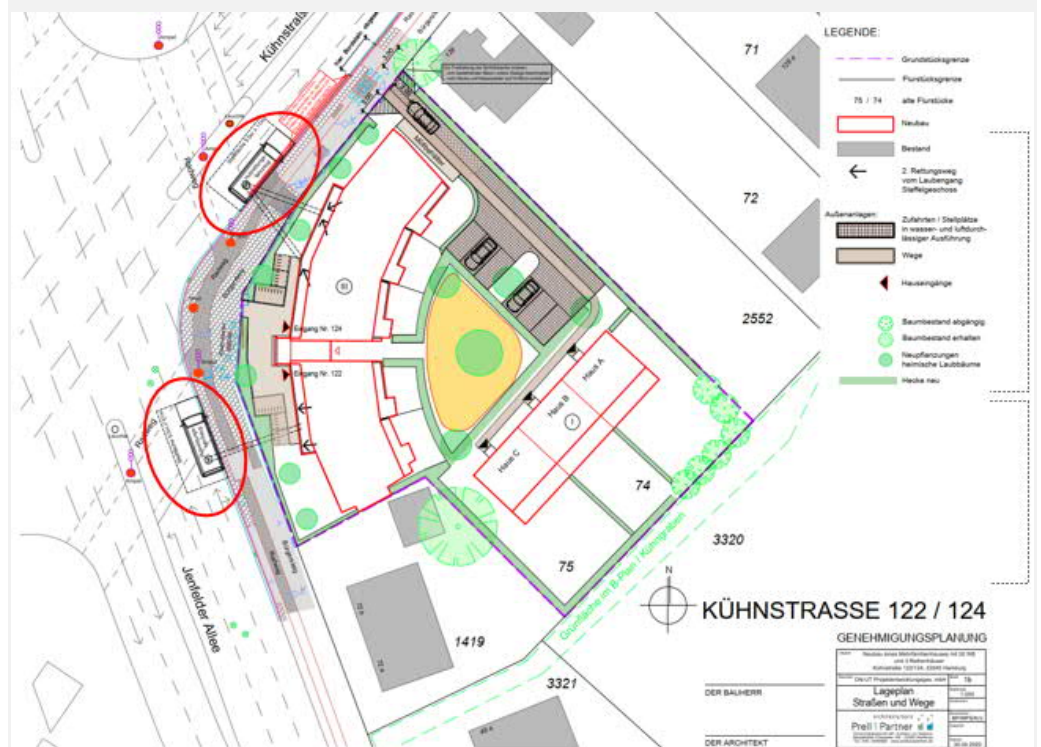
- Stellungnahme vom 17.01.2024 -

die Bauaufsichtsbehörde nimmt wie folgt Stellung:

- Kuehnstr. 130 + 130a – Flurstück 70: hier müssten zwei Überfahrten gebaut werden. Nach Aktenlage wurde vorne eine Tiefgarage und hinten eine Garage genehmigt (siehe beigefügtes Foto)
- Kuehnstraße 122-124 – Flurstücke 74 + 75: bitte berücksichtigen Sie bei der Planung von Straßenbäumen, dass hier die Feuerwehraufstellflächen für den 2. Rettungsweg aus den Gebäuden im öffentlichen Raum (siehe beigefügten Lageplan) angeordnet sind



Anlage „Kuehnstr.130-130a Foto“



Anlage „Kuehnstr.122-124 Lageplan“

Abwägung: Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.

Im Bestand ist keine Zufahrt mit Bordabsenkung für Hausnummer 130a vorhanden. Bei Anordnung einer zusätzlichen Zufahrt würde durch die daneben liegenden zwei Zufahrten ein sehr langer Bereich

mit Bordabsenkung entstehen, der im Hinblick auf die Barrierefreiheit ungünstig zu betrachten ist. Ohne Erlaubnis nach § 18 Abs. 1 des HWG besteht kein Rechtsanspruch auf die Herstellung bzw. Vorhaltung einer entsprechenden Fläche im Zuge der jetzigen Neuplanung. Nach aktuellen Informationen liegt keine Erlaubnis vor.

Eine Beteiligung von MR im Zuge der Planung der Aufstellflächen der Kuehnstraße 122-124 hat nicht stattgefunden, obwohl der Ausbau der Veloroute bereits bekannt war. In einer entsprechenden Stellungnahme wurde darauf hingewiesen, dass kein Rechtsanspruch auf die Verfügbarkeit der Aufstellflächen besteht. Seitens der Eigentümergemeinschaft ist ein alternativer Rettungsweg zu gewährleisten.

Verfasst:

Hannover, den 26.07.2024

gez. 