
Baumaßnahme: **Neu-, Um- und Ausbau von Straßen**

Teilbaumaßnahme: **Umbau der Straßen Quarzweg, Kieselweg,
Granitweg und Hasenhoop**

A B W Ä G U N G S V E R M E R K

März 2020

SCHLUSSVERSCHICKUNG

**Abwägung der zur Erstverschickung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhalt

1.	W-MR 2321	3
2.	W-SL 12	3
3.	D4-BK	4
4.	BUE W1	4
5.	BSW-LP 1	4
6.	FB 633	6
7.	LIG 51/3	6
8.	HHVA	6
9.	PK 35	6
10.	SRH	7
11.	Hamburg Wasser	7
12.	Stromnetz Hamburg	9
13.	Gasnetz Hamburg	9
14.	Dt. Telekom	9
15.	ADFC	10
16.	BSVH	11
17.	FUSS e.V.	11
18.	W/MR 31	12
19.	Regionalausschuss Alstertal.....	12

1. W-MR 2321

1. Werden die Entwässerungsanlagen nach dem Umbau von Hamburgwasser / Sielbezirk übernommen und unterhalten ?

2. Werden alle angedachten Grünflächen nach dem Umbau von der Abteilung Straßengrün übernommen und unterhalten ?

Besonders in den Einmündungsbereichen zum Heegbarg wird es nämlich in den Folgejahren durch den Grünbewuchs zu Sichtbehinderungen kommen und das führt dann mit Sicherheit zu Anliegerbeschwerden.

3. Einer Aufstellung von 3 Sitzbänken steht die Wegeaufsicht skeptisch gegenüber.

In der Vergangenheit mussten Bänke häufig wegen Vandalismusschäden repariert oder ganz abgebaut werden. Unsere Erfahrung zeigt, dass das Umfeld von Sitzbänken oft vermüllt und Bänke sowie daneben eingebaute Papierkörbe mit Graffiti verunreinigt werden. Der Reinigungs- und Unterhaltungsaufwand ist sehr hoch; die dem Bezirksamt insgesamt zur Verfügung stehenden Unterhaltungsmittel sind jedoch begrenzt und stehen unter Umständen bei Bedarf nicht zur Verfügung, weil Schäden und Mängel, die die Verkehrssicherheit gefährden, grundsätzlich vorrangig bearbeitet und behoben werden.

Bänke dienen zudem gern als oft abendlicher oder nächtlicher Treffpunkt für ein alkoholisiertes und/oder lautstarkes Klientel, das den Unwillen von Bürgerinnen und Bürgern erweckt, weil es beispielsweise zu Ruhestörungen kommt und auf die Anwohner keine Rücksicht genommen wird.

W/MR: Für die Neuregelung der Entwässerung ist der Bau von Straßenentwässerungsleitungen DN 300 vorgesehen. Die neuen Leitungen haben NICHT den Status von Regensielen und sind somit durch MR und nicht durch die HSE zu unterhalten.

Die neuen Grünflächen sind der Straßenverkehrsfläche zugeordnet. Sie werden mit Bäumen und Blühwiesenmischung bepflanzt. Die Unterhaltung der Grünflächen wird von der Abteilung Stadtgrün vorgenommen.

Für die Aufstellung der Sitzbänke wurde im Rahmen der Vorstellung der Maßnahme im Regionalausschuss Alstertal im Januar 2020 ein befürwortendes und positives Votum der betroffenen Anlieger eingeholt. Es sollen 2 Sitzbänke im Bereich Hasenhoop / Kieselweg sowie 1 Sitzbank im Bereich Hasenhoop / Granitweg aufgestellt werden. An den Sitzbänken werden Abfalleimer aufgestellt. Die Sitzbänke sind aus Edelstahl.

Aufgrund der Bushaltestelle „Alsterredder“ im Heegbarg werden 3 zusätzliche Fahrradbügel in der Einmündung Quarzweg/Heegbarg vorgesehen.

2. W-SL 12

Es bestehen seitens des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung keine Bedenken hinsichtlich der betreffenden Maßnahme.

Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass im geltenden Bebauungsplan Poppenbüttel 4 vom Plangeber eine zusätzliche Fußwegeverbindung in Verlängerung des Granitwegs (ähnlich dem Quarzweg) vorgesehen ist. Den örtlichen Verhältnissen entsprechend erscheint eine Herstellung dieses Gehwegs jedoch derzeit nicht zielführend, da es sich bei der östlich angrenzenden Grünfläche (Flurstücke 1245, 7002, 1247, 4136, 6886, 4440) um eine abgesperrte baumbewachsene Fläche handelt. Es wird seitens SL angeregt dies im Erläuterungsbericht kurz darzulegen.

Es wird zudem angeregt die Planung nochmals zu prüfen und ggf. so zu optimieren, dass eine nachträgliche Herstellung des Gehwegs ohne großen baulichen Aufwand noch möglich ist, sofern eine Durchwegung der benachbarten Grünfläche angestrebt wird.

	<p>W/MR: Derzeit sind keine Überlegungen bekannt, mittelfristig eine Durchwegung bzw. einen Fußweg in Verlängerung des Granitweges auf dem Flurstück 1242 herzustellen. Dennoch wäre es jederzeit durch die Verkleinerung einer Grüninsel im Hasenhoop möglich, eine solche Zuwegung nachträglich herzustellen.</p> <p>Der Sachverhalt wird in den Erläuterungstext mit aufgenommen.</p>
3. D4-BK	<p><i>Seitens der Baustellenkoordinierung des Bezirksamtes Wandsbek bestehen keine Bedenken. Punkt 3.2 weist die zuvor getroffene Abstimmung zur Maßnahmenkoordinierung aus.</i></p> <p>W/MR: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
4. BUE W1	<p><i>Nach Prüfung der Unterlagen ist seitens BUE W1 (Wasserwirtschaft) folgendes anzumerken:</i></p> <p><i>Die Entwässerung der Straßen Granitweg, Hasenhoop, Kieselweg und Quarzweg soll in Zukunft über Trummen in das Regensiel Hegeberg erfolgen. Das Abwasser aus den Regensielen wird in die Alster eingeleitet.</i></p> <p><i>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 WHG nach dem Stand der Technik zu reinigen. Die Planungen sind mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen.</i></p> <p><i>Gemäß § 55 (2) WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation eingeleitet werden. Ein Neuanschluss von Flächen an das Regensiel von Hamburg Wasser ist zu vermeiden. Wir bitten daher zu prüfen, ob gemäß dem Stand der Technik die schadlose Versickerung, d.h. über die belebte Bodenzone, möglich ist (Grand ist keine belebte Bodenzone).</i></p> <p><i>Falls noch nicht bekannt, erlauben wir uns, auf folgendes Dokument zu verweisen: https://www.hamburg.de/content-blob/4458538/2d89eeb5db6269e28ade344430a08bc9/data/wassersensible-strassenraumgestaltung.pdf</i></p> <p>W/MR: Aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse können keine ausreichend große Grünflächen nachgewiesen werden, die eine Versickerung der Oberflächenwasser ermöglichen. Es ist daher die Herstellung von Straßenentwässerungsleitungen vorgesehen, die an das vorhandene Regenwassersiel der HSE im Hegeberg anschließen. Im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung wird die Notwendigkeit einer Straßenabwasserreinigung gesondert geprüft.</p>
5. BSW-LP 1	<p><i>Anlass der geplanten Baumaßnahmen sind lt. Erläuterungsbericht ein mangelhafter Zustand bzw. die Heterogenität der Beläge und eine unklare Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die laufenden punktuellen Reparaturen des bestehenden Asphaltbelags und der Grantstreifen seien auf Dauer zu aufwendig.</i></p> <p><i>Die aktuelle Planung stellt ein Muster dar, dass möglicherweise auch in weiteren Fällen in vergleichbaren Stadtgebieten aufgerufen werden wird, und erhält daher über den eigentlichen Planungsraum hinaus erhebliche Relevanz. Sie möchte den Interessen der Beteiligten bestmöglich gerecht werden, behält dabei aber das Gesamterscheinungsbild des Straßenraums nicht zufrieden stellend im Blick. Unsere Anmerkungen folgen dem Interesse an einem sinnvollen prinzipiellen Gestaltungsszenario für diesen Straßentypus.</i></p> <p><i>Die bestehende Gestaltung der Straße entspricht einem Muster, wie es in Hamburg sehr verbreitet ist: Eine befestigte, mittig erhöhte Fahrspur aus Kiesasphalt (oder Natursteinpflaster) mit seitlichem Grandstreifen, die Entwässerung erfolgt von der Mitte zur Seite. Der Grandstreifen bringt es mit sich, dass Längsparkstreifen nicht fest markiert sind. Dieses Prinzip besteht seit langer Zeit in weiten Bereichen</i></p>

Hamburgs. Der Grandstreifen erlaubt je nach Frequentierung der Fläche das Vordringen von Grün in den Straßenraum, was dem Gartenstadtcharakter dieses und ähnlicher Quartiere entspricht.

Die aktuelle Planung sieht ein vollflächiges Betonsteinpflaster vor. Dies wird ein völlig anderes, steriles Erscheinungsbild erzeugen, und den Charakter der Straße in gestalterischer Hinsicht nachteilig verändern.

Die mittige Entwässerung kehrt das übliche Querschnittsprofil des Belages um, so dass sich die Rückstände in Straßenmitte sammeln.

Da heutige Einfamilienhausgebiete ohnehin stark unter der Heterogenität in Material und Bauweisen leiden, kommt einer möglichst reduzierten und quartiersübergreifend durchgängigen Gestaltung des öffentlichen Raumes besondere Bedeutung zu. LP 14 plädiert daher dafür, an der bestehenden Typologie in der Ausstattung der Straße festzuhalten.

Mit der baulichen Einfassung von Grünflächen und Parkbereichen wird ein formaler Anspruch erhoben, dem die konkrete Linienführung nicht gerecht wird.

So ist insbesondere die Ausbildung der Straßenkreuzungsbereiche von Querweg und Hasenhoop mit einer zweifach abgewinkelten Kehle formal nicht überzeugend.

Die Ecke Granitweg und Hasenhoop könnte mit ihrer Aufweitung einen platzartigen Charakter erhalten. Statt dessen werden hier Stellflächen für Fahrräder und Querparker kumuliert, die Freifläche mit Bordsteinkanten zu wertlosen Restflächen zerschnitten.

Form und Anordnung der begrüneten Flächen sind zu untergeordnet, um dem Gartenstadt-Charakter angemessen Rechnung zu tragen.

Es wird empfohlen, einen nennenswerten Anteil der Stellflächen zugunsten von zusätzlichen Baumscheiben aufzugeben.

Hinsichtlich der Stellplatzproblematik ist die Logik des Erläuterungsberichts nicht nachvollziehbar. Denn einerseits wird der große Parkdruck durch quartiersfremde Verkehrsteilnehmer beklagt. Dieser Nachfrage das Angebot zu entziehen, wäre ein nahe liegender Schluss, der aber nicht gezogen wird. Die Planung bleibt damit in einem Mobilitätskonzept befangen, das zunehmend hinterfragt wird.

Dies verwundert umso mehr, als sich in ca. 500 m Entfernung die S-Bahn Station Pöppenbüttel befindet. LP 14 regt an, über die vorliegende Planung hinaus auch über eine Aufwertung der Fußwegverbindung zur S-Bahnstation nachzudenken, die sich aktuell wenig attraktiv darstellt.

W/MR: Die geplante Typologie und Ausstattung der Straße entspricht formal, gestalterisch und bautechnisch einem allgemein anerkannten, bewährten und akzeptierten Muster, welcher an vielen Stellen im Bezirksamtsbereich Wandsbek umgesetzt wurde. Insbesondere der hohe Wiedererkennungswert der Gestaltung von Spiel- und Wohnstraßen in ganz Hamburg bürgt in diesem Zusammenhang für ein hohes Maß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Straße ist nach dem Prinzip „form follows function“ konstruiert und folgt den einschlägigen Vorgaben für verkehrsberuhigte Bereiche. Sie erlaubt daher einen hohen Nutzwert und ein hohes Sicherheitsniveau bei gleichzeitig bekanntem, vertrautem optischen Erscheinungsbild. Die Gestaltung der Einmündungsbereiche orientieren sich in diesem Zusammenhang an den Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und Anwohner (Sichtbeziehungen und Sichtverhältnisse, Querungsbreiten, Schleppkurven).

Stellplatzflächen für Fahrräder zu schaffen genießt zusätzlich ein Höchstmaß an Priorität. Vor dem Hintergrund des Bündnisses für den Radverkehr des Hamburgischen Senats wurden die dort formulierten übergeordneten Ziele zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs auch im Rahmen der Möglichkeiten auf diese Planung angewendet.

Die Anzahl der Parkstände wird im Zuge der weiteren Planung reduziert. Aufgrund von Einlassungen der Anlieger wurde deutlich, dass der Bedarf an

	<p>Besucherparkplätzen vergleichsweise gering ist. Gleichzeitig kann das „Fremdparkeproblem“ weiter reduziert werden.</p> <p>Die Überplanung der Fußwegeverbindung zur S-Bahn ist nicht Bestandteil der hier vorliegenden Maßnahme und befindet sich außerhalb des Planungsgebietes.</p>
<p>6. FB 633</p>	<p><i>Beitragsrechtliche Bewertung</i></p> <p><i>Die Erschließungsanlagen Quarzweg (Stichweg bei Hs.Nr. 11 inkl.), Kieselweg, Granitweg und Hasenhoop sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen. Für die oben genannten Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</i></p> <p>W/MR: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7. LIG 51/3</p>	<p><i>Der LIG ist mit der Maßnahme einverstanden und hat keine Anmerkungen, da keine Flächen des Allgemeinen Grundvermögens betroffen sind.</i></p> <p>W/MR: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>8. HHVA</p>	<p><i>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demontieren von elf AM 5,0m. - Neu stellen von 20 GM 5,0m mit Kofferleuchte LED. <p><i>Hinweis zu den Schutzabständen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p><i>Hinweis zum Bodenhöhenniveau:</i></p> <p><i>Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöhenniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden.</i></p> <p><i>Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöhenniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Maste dann an das neue Bodenhöhenniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.</i></p> <p><i>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</i></p> <p>W/MR: Den Hinweisen wird gefolgt. Die Maststandorte werden in die Planung übernommen.</p>
<p>9. PK 35</p>	<p><i>Das PK 35 favorisiert die Variante 1 unter der Voraussetzung, dass die einschlägigen Vorgaben für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen eingehalten werden.</i></p>

	<p>Anmerkung zum Erläuterungsbericht :</p> <p>1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme</p> <p>Verbunden mit dem in der Nähe befindlichen Alstertal-Einkaufszentrum herrscht im betrachteten Wohngebiet ein großer Parkdruck mit zahlreichen illegalen genutzten Parkflächen. Die Zufahrten und Zuwegungen sind dadurch in Teilen schlecht einsehbar bzw. erreichbar und bieten erhöhtes Unfallrisiko.</p> <p>Das PK 35 folgt dieser Ausführung nicht. Weder zeigt sich ein erhöhtes Unfallrisiko noch werden hier zahlreich illegale Parkflächen belegt,</p> <p>W/MR: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Vorgaben für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen werden eingehalten. Die Variante 1 ist die in der Planung bzw. in der 1. Verschickung dargestellte Vorzugsvariante.</p> <p>Der Erläuterungstext wird gemäß der Hinweise angepasst.</p>
10. SRH	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umgestaltungen im Bereich der Straßen Quarzweg, Kieselweg, Granitweg und Hasenhoop zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p> <p>W/MR: Den Hinweisen wird gefolgt.</p>
11. Hamburg Wasser	<p>Für HWW:</p> <p>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.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none">• Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen 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 lagegenau eingezeichnet, für weitere Fragen zu Kabeltrassen steht Ihnen unsere Abteilung Informationstechnologie unter der Telefonnummer 040 / 7888 84145 oder team-man-wan@hamburgwasser.de zur Verfügung <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p>

Netzbetrieb Nord, Streekweg 63, Tel: 7888-33610

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

Für vorbereitende Arbeiten benötigt die HWW eine Vorlaufzeit von 3 Monaten, bitte setzen sie sich mit dem Netzbetrieb 7888 33210/211 in Verbindung.

Für HAMBURG ENERGIE:

Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.

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 Lage des im Granitweg geplanten Wasserlaufes (Rinne) ist hinsichtlich des vorhandenen S-Sieldeckels zu prüfen und wenn möglich anzupassen/zu verschieben.

- Die Lage der geplanten Straßenentwässerungsleitung (SEA) ist noch mit der HSE abzustimmen. Der Abstand zwischen SEA und S-Siel ist so groß vorzusehen, dass eine Erneuerung des Schmutzwassersieles ohne Sicherung der SEA gewährleistet ist.

- Den Lageplan bitte um den im Kreuzungsbereich Kieselweg/Heegbarg/Basaltweg vorhandenen Schmutz- und Regenwasserschacht ergänzen.

- Korrektur/Ergänzung/Anpassung des Erläuterungsberichtes (Seite 7, Punkt 3.1.9 Entwässerung): "In den Straße Quarzweg, Hasenhoop, Kieselweg und Granitweg befindet sich ein Schmutzwassersiel DN 200. Entwässerungseinrichtungen für Niederschlagswasser sind nicht vorhanden. Das Niederschlagswasser versickert in den Parkstreifen und Gehwegen aus Grand."

• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.

• 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 Herr [REDACTED] anzupassen.

	<p>Für servTEC:</p> <p><i>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED] [REDACTED] gerne zur Verfügung.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schrifefeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</i></p> <p>W/MR: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung (auch in der Leitungstrassenplanung) berücksichtigt.</p>
<p>12. Stromnetz Hamburg</p>	<p><i>Aufgrund der abschnittswisen Straßenverbreiterung sind Anpassungen in der Höhenlage bzw. Sanierungen der Leitungen notwendig.</i></p> <p><i>Nach Eingang aller benötigten Unterlagen (unterschiedene Trassenanweisung, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenplan, usw.) benötigen wir einen Vorlauf von 6 Monaten und eine anschließende Ausführungszeit von ca. 10 Wochen.</i></p> <p>W/MR: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.</p>
<p>13. Gasnetz Hamburg</p>	<p><i>Wir betreiben quasi im gesamten Gebiet Gasleitungen, die einen Großteil der Häuser im genannten Gebiet mit Gas versorgen. Haben sie die offizielle Leitungsauskunft erhalten? Wenn nicht, geben sie mir bitte Bescheid, da diese unbedingt zu beachten ist. Aus dieser wird ersichtlich, dass die Gasleitungen meist in den jetzigen Nebenflächen mit einer Überdeckung von 0,8 m, in Einzelfällen aber auch nur 0,7 m liegen. Daher ist für uns insbesondere wichtig zu wissen, wie tief die von Ihnen geplanten Änderungen in den Untergrund reichen.</i></p> <p>W/MR: Eine Leitungsauskunft liegt vor. Die Hinweise werden in der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.</p>
<p>14. [REDACTED]</p>	<p><i>In dem betreffenden Bereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der [REDACTED]. Pläne in einem CAD-Format können wir leider nicht bereitstellen. Die Lage ist in dem anliegenden Lageplan skizziert. Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflächen.</i></p> <p><i>Es sind derzeit und in absehbarer Zukunft dort keine Arbeiten an unserem Netz geplant. Grundsätzlich erwarten wir von Ihnen, dass die Arbeiten so durchgeführt werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung unserer Anlagen kommt.</i></p> <p>W/MR: Eine Leitungsauskunft liegt vor. Die Hinweise werden in der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.</p>

15. ADFC

Verkehrskonzept

*Die Vorzugsvariante "Verkehrsberuhigte Zone" erscheint uns für diesen Wohnbereich gut geeignet. Fußverkehr bewegt sich zukünftig im Mischverkehr, es muss also für Übersichtlichkeit gesorgt werden. Daher sind Stellplätze nur dort vorzusehen, wo sie keine Sichtfelder einschränken. Anwohner*innen sollten im Gebiet im wesentlichen auf privatem Grund parken. Insgesamt würde sich damit die Aufenthaltsqualität in der Straße deutlich erhöhen. Für eine noch höhere Qualität wären Bereiche hilfreich, in denen weder links noch rechts Kfz-Stellplätze markiert sind, so dass zum Beispiel spielende Kinder mehr Platz bekämen.*

Fahrradparken

*Bislang gibt es im betrachteten Gebiet keine öffentlichen Fahrradabstellplätze. Die Autor*innen des Erläuterungsberichts betrachten für jede Planungsvariante die Auswirkungen auf die "Parkstände" (gemeint sind aber dabei hier immer nur die Stellflächen für Kfz). Dann fällt die Entscheidung für eine Variante, die auf ganzer Streckenlänge überall Kfz-Stellplätze vorsieht, dabei sogar eine Zunahme gegenüber heute um gut 10 % feiert. Und dann fällt den Planer*innen ein, dass da ja noch Radverkehr ist: "Im Kurvenbereich Hasenhoop / Granitweg werden sechs neue Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradabstellbügeln geschaffen." (EB, S. 15) - Das ist eine unzeitgemäße Planung, die wir in dieser Form ablehnen. Radverkehrsplanung ist nicht Resteverwertung.*

Die Aufstellung neuer Fahrradabstellbügeln im Rahmen von Umgestaltungsmaßnahmen im Stadtstraßennetz, wo immer dies sinnvoll und möglich ist, hat sich mittlerweile zu einem obligatorischen Bestandteil der Verkehrsplanungen entwickelt. (...)« (Quelle: Fortschrittsbericht 2015 zur Radverkehrsstrategie, S. 16) Das muss doch dann auch in Wandsbek gelten.

Um das Radfahren attraktiv zu machen, bedarf es vieler verschiedener Maßnahmen. Notwendig sind Fahrradabstellmöglichkeiten an Start- und Zielpunkt einer zurückgelegten Strecke. Eine Anforderung an Abstellanlagen ist dabei die weitgehend diebstahlsichere Anschließmöglichkeit des Fahrradrahmens. Genau wie es Autostellplätze im öffentlichen Straßenraum gibt, so muss es auch Fahrradstellplätze dort geben. Sinnvollerweise werden diese dezentral über die Strecke verteilt.

*Wir schlagen vor, dass es mindestens so viele Fahrradstellplätze wie Autostellplätze im betrachteten öffentlichen Straßenraum gibt und diese dezentral angeordnet werden. Sollten die Planer*innen jetzt dafür keinen freien Platz mehr sehen, müssten geplante Kfz-Stellplätze durch Plätze für Fahrradabstellbügeln ersetzt werden. Auch bietet es sich immer an, statt Pollern Fahrradabstellbügeln zu installieren, damit auch diese zum Anschließen genutzt werden können (bei dieser Planung z. B. in den in den Plänen Grün gezeichneten Flächen).*

Quarzweg (Hasenhoop bis Bergdoltweg)

Dieser Abschnitt des Quarzwegs hat eine wassergebundene Decke. Damit ist er bei Regen oder nach Regenfällen für den Radverkehr schlecht nutzbar (verdreckte Hosenbeine). Gleiches gilt für den Fußverkehr (Pfützenbildung, feuchte, vermatschte Schuhe). Winterdienst erfolgt kaum. Man könnte argumentieren, dass eine Oberfläche aus Asphalt das Versickern erschweren würde. Aber die großen Pfützen nach Regenfällen zeigen, was man ohnehin weiß: Die wassergebundene Decke nimmt kaum Wasser auf. Es ist viel sinnvoller, das Wasser zur Seite ablaufen zu lassen und dort für gute Versickerungsmöglichkeiten zu sorgen.

Zwar ist dieser Wegabschnitt außerhalb des Planungsgebiets. Im Sinne einer guten Nahmobilität (besonders wichtig für Fuß- und Radverkehr sowie insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen) sollten derartige Durchlässe aber immer mit bedacht werden.

	<p>W/MR: Die Anzahl der öffentlichen Parkstände wird reduziert und die Lage optimiert. Nach Informationen der Anlieger sind weniger Besucherparkstände im öffentlichen Raum erforderlich, so dass hierdurch die „Straßen-Spielfläche“ vergrößert und quartiersfremdes Parken weiter reduziert werden kann.</p> <p>Eine Erhöhung der Anzahl der Fahrradstellplätze wird im weiteren Planungsprozess nochmals geprüft. Es ist dabei zu bedenken, dass innerhalb eines in sich geschlossenen Wohnquartieres mit Einfamilienhäusern kaum Bedarf an öffentlichen „Besucher-Fahrrad-Parkständen“ besteht, da keine öffentlichen Ziele vorhanden sind und Besucher in der Regel auf den Privatgrundstücken parken. Eine Ausnahme besteht im Bereich der Mehrfamilienhäuser westlich des Granitweges. Hier sind die benannten Fahrradanhänger bereits berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund der Bushaltestelle „Alsterredder“ im Heegbarg werden 3 zusätzliche Fahrradbügel in der Einmündung Quarzweg / Heegbarg sowie 6 zusätzliche Fahrradbügel in der Einmündung Kieselweg / Heegbarg vorgesehen.</p> <p>Der Bereich zwischen Quarzweg und Bergdoltweg wird zukünftig durchgehend analog zum verkehrsberuhigten Bereich neu gestaltet und befestigt (Pflastersteine 10/20 grau sowie beidseitig ein Grandstreifen zur Versickerung des Oberflächenwassers).</p>
<p>16. BSVH</p>	<p><i>Zu o.g. Vorhaben möchte ich empfehlen, dass die Gehwegüberfahrten am Heegbarg mir kontrastlosen Richtungsfeldern zu Versehen. Die ReStra/RASt sieht diese Lösung für höherfrequentierte Gehwegüberfahrten ausdrücklich vor.</i></p> <p>W/MR: Dem Hinweis wird gefolgt.</p>
<p>17. FUSS e.V.</p>	<p><i>Wir sehen in der Einrichtung einer Gemeinschaftsfläche für Kfz und Fußgänger einen Nachteil für Fußgänger, da diese keinen geschützten Bereich mehr haben. Es ist schade, dass hier eine Variante gewählt wird, die nur zum Ziel hat, möglichst viele Autos im öffentlichen Raum abzustellen, obwohl ein Stellplatznachweis auf den eigenen Grundstücken den Straßenraum für Fußgänger und alle anderen Nicht-Autofahrer attraktiv machen könnte. Für Fußgänger erhöht sich bei einer Mischnutzung nicht die Aufenthaltsqualität (wie unter 5.1 aufgeführt), da man den Autos Platz machen muss und schon bei sich nähernden Fahrzeugen die Mischfläche räumen und das passieren abwarten muss. In einer Tempo-30-Zone wird nicht automatisch Schritttempo gefahren.</i></p> <p><i>Wir bevorzugen ganz klar die Variante 4 mit den 2,65 m breiten Gehwegen.</i></p> <p><i>Die "verkehrsberuhigte" Straße hat keine Qualität in Bezug auf Aufenthalt, z.B. in Form von Spielflächen.</i></p> <p><i>Versiegelung: Selbst die Grandflächen, die zuvor noch eine Versickerung ermöglichen oder (immer weniger werdenden) Spatzen dienen konnten, werden mit einer Betonpflasterfläche versiegelt.</i></p> <p><i>Die T-Kreuzung Hasenhoop / Kieselweg empfehlen wir, mit einem anderen Oberflächenbelag zu versehen, um zu verdeutlichen, dass es sich um einen oder Nachbarschaftsfördernde Aufenthaltsbereich handelt, der auch zum Verweilen einladen soll und eine abweichende Funktion hat.</i></p> <p><i>Sitzgelegenheit: Wir begrüßen die beiden geplanten Sitzbänke an der Ecke Hasenhoop / Kieselweg. Neben dieser Stelle können wir uns im Bereich der Einmündungen in die Straße Heegbarg jeweils eine weitere Sitzgelegenheit vorstellen.</i></p> <p>W/MR: Das Quartier wird ausdrücklich zu einem verkehrsberuhigten Bereich und nicht zu einer Tempo-30-Zone umgebaut. In einem verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) ist ausdrücklich Schritttempo angeordnet und alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Die Einlassungen bezüglich der vermeintlichen Benachteiligung der Fußgänger sind daher nicht korrekt.</p>

	<p>Die Variante 4 wird aus den im Erläuterungsbericht genannten Gründen nicht weiter verfolgt. Ein gänzlich vollständiger Verzicht auf öffentliche Parkstände ist nicht anforderungs- und sachgerecht.</p> <p>Die Anzahl der öffentlichen Parkstände wird jedoch reduziert und die Lage optimiert. Nach Informationen der Anlieger sind weniger Besucherparkstände im öffentlichen Raum erforderlich, so dass hierdurch die „Straßen-Spielfläche“ vergrößert und quartiersfremdes Parken weiter reduziert werden kann.</p> <p>Die Grandflächen sind nicht ausreichend, um das anfallende Straßenwasser versickern zu lassen. Die Entwässerung ist daher im Rahmen der Umbaumaßnahme zwingend neu zu regeln.</p> <p>Eine Änderung des Oberflächenbelages im Bereich Hasenhoop/Kieselweg ist aufgrund der Ausweisung des gesamten Quartiers als verkehrsberuhigter Bereich nicht erforderlich. Ein Aufenthalt und Verweilen von Fußgängern auf diesen Flächen ist – wie im gesamten Quartier - ausdrücklich erlaubt.</p> <p>Für die Aufstellung der geplanten Sitzbänke wurde im Rahmen der Vorstellung der Maßnahme im Regionalausschuss Alstertal im Januar 2020 ein befürwortendes und positives Votum der betroffenen Anlieger eingeholt. Es sollen 2 Sitzbänke im Bereich Hasenhoop / Kieselweg sowie 1 Sitzbank im Bereich Hasenhoop / Granitweg aufgestellt werden.</p>
<p>18. W/MR 31</p>	<p><i>MR 31 hat eine Stellungnahme mit Eintragungen im Lageplan abgegeben:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Grüninseln mit Blühwiesenmischung anlegen</i> • <i>18 Baumstandorte entweder Traubenkirsche oder Feldahorn</i> • <i>Eine Baumpflanzung im Einmündungsbereich Heegbarg/Quarzweg als Hofeinfahrt anlegen. An den anderen Einmündungen sind aufgrund Überhangs von Privatbäumen Hofeinfahrten vorhanden.</i> <p>W/MR: Den Hinweisen wird gefolgt.</p>
<p>19. Regionalaus- schuss Alstertal</p>	<p><i>In der Sitzung des Regionalausschusses Alstertal wurde die erstverschickte Planung am 22.01.2020 unter Anwesenheit von ca. 60 Anliegern vorgestellt.</i></p> <p>W/MR: Die Wünsche der Anlieger und der politischen Gremien haben in der Schlussverschickung Berücksichtigung gefunden.</p>