PSP-Nummer:	2-22403010-10012.11 (investiv)/3-22403010-100010.04 (konsumtiv)
Bedarfsträger:	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Wandsbek
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenplanung
Baudienststelle:	Bezirksamt Wandsbek Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Abschnitt Straßenneubau

---

Baumaßnahme:	**Bezirkliche Radverkehrsmaßnahme PN 19-018**
Teilbaumaßnahme:	**Am Neumarkt Efftingestraße bis Luetkensallee**

Baulänge: 900 m

ABWÄGUNGSVERMERK

zur: 1. VERSCHICKUNG

Stand: 04.02.2021

Stellungnahmen

BUKEA-N 2 4
BUKEA-I 4
BSW-LP 1 4
BSW-WSB 4
BVM-VE 2 4
BVM-VI 2 6
BVM-VM 1 6
BVM-KMR 6
FB 633 6
BIS-VD 51 6
BIS-VD 52 6
VD 52/SG Radverkehr 7
BIS-PK 37 7
BIS-F 2 7
BIS-F 046 (GEKV) 7
SL 1 7
SL 2 11
SL 3 11
VS 3 11
WBZ 1 14
WBZ 2 14
WBZ 31 14
WBZ 4 14
MR 22 14
MR 231 14
MR 31 14
MR 32 21
MR 5 21
LIG 31 22
LIG 51/3 23
LGV (Geobasisdaten) 23
LSBG-DS5 (KOST) 23
LSBG-GF/IVS1 (LSA) 23
LSBG-S1 (ÖPNV) 24
LSBG-S2 24
LBV TGM 25
Stadtreinigung HH 25
Stadtreinigung HH Depotcontainer 25
HHVA (ÖB) 25
HHVA (LSA) 27
HHA 30
HVV 30
VHH GmbH 30
Handelskammer G-V/2 30
..... 30
..... 30
Fachverband Fußverkehr 31

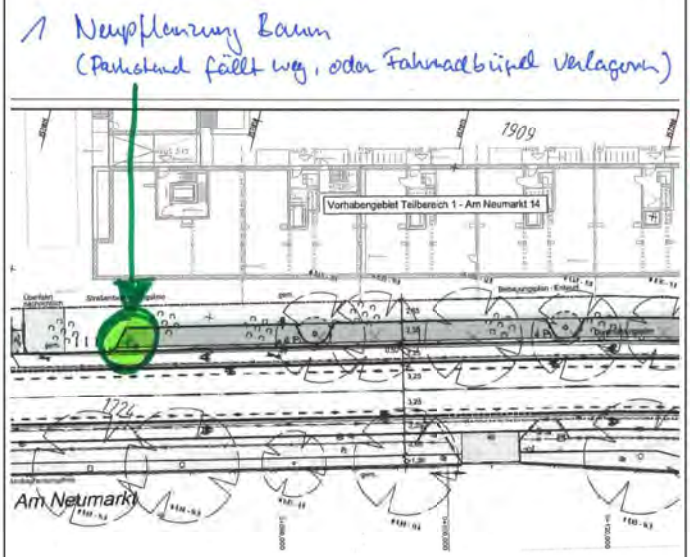
ADFC (Wandsbek) 31
Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg 36
Pflege- und Senioreneinrichtungen 36
Schulen und Kindertagesstätten 36
..... 37
Dataport 37
Gasnetz Hamburg GmbH 37
Hamburger Wasser 37
HanseWerk Natur GmbH 40
servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH 40
Stromnetz Hamburg GmbH 40
..... 41
..... 41
..... 41
..... 42
..... 42
..... 42

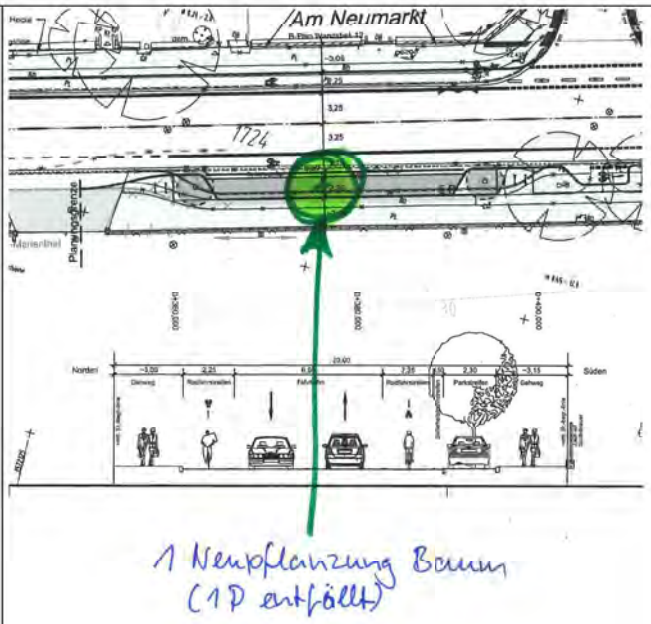
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft		
1.	BUKEA-N 2 vom	keine Stellungnahme	
2.	BUKEA-I vom	keine Stellungnahme	
	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen		
3.	BSW-LP 1 vom	keine Stellungnahme	
4.	BSW-WSB vom	keine Stellungnahme	
	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende		
5.	BVM-VE 2 vom 20.01.2021	Bitte entschuldigen Sie die verspätete Rückmeldung, krankheitsbedingt komme ich leider erst jetzt dazu Ihnen zu antworten. Nachfolgend sende ich Ihnen die Stellungnahme der BVM/Amt V zu o.a. Planverschickung m.d.B. um Berücksichtigung in der weiteren Planung: 1. Die Abwägung zur Auswahl der Führungsform des Radverkehrs, die zur Planung beidseitiger Radfahrstreifen führt, ist nachvollziehbar, auch wenn gerade auf einem Schulweg bauliche Radwege grundsätzlich vorteilhafter erscheinen. Um der Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid etwas mehr gerecht zu werden, wird empfohlen, abschnittsweise Protektionselemente vorzusehen, soweit dies in Abhängigkeit von Belangen des Parkens, der Feuerwehr, der Stadtreinigung etc. möglich ist. 2. Im Erläuterungsbericht steht, dass die Variante „Radfahrstreifen“ die Fällung von drei Bäumen erfordert. Allein im Lageplan Nr. 1 sind aber neun Bäume durchgekreuzt. Es wird gebeten, diesen Widerspruch aufzulösen.	Die Planung strebt eine gleichbleibende Führungsform der Radverkehrsanlage an. Die Einrichtung einer Protected Bikelane ist auch in Abschnitten nicht vorgesehen. Der Höhenunterschied am Bordstein zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen stellt eine Sturzgefahr für Radfahrende dar (siehe Erläuterungsbericht Abschnitt 3.3.5). Acht der neun Baumfällungen erfolgen auf dem Flurstück 1909 im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme zum Vorhabengebiet Am Neumarkt 14. (Umsetzung vorhabenbezogener Bebauungsplan Wandsbek 83). Dieser Hinweis ist in der Legende des Lageplans zu finden.

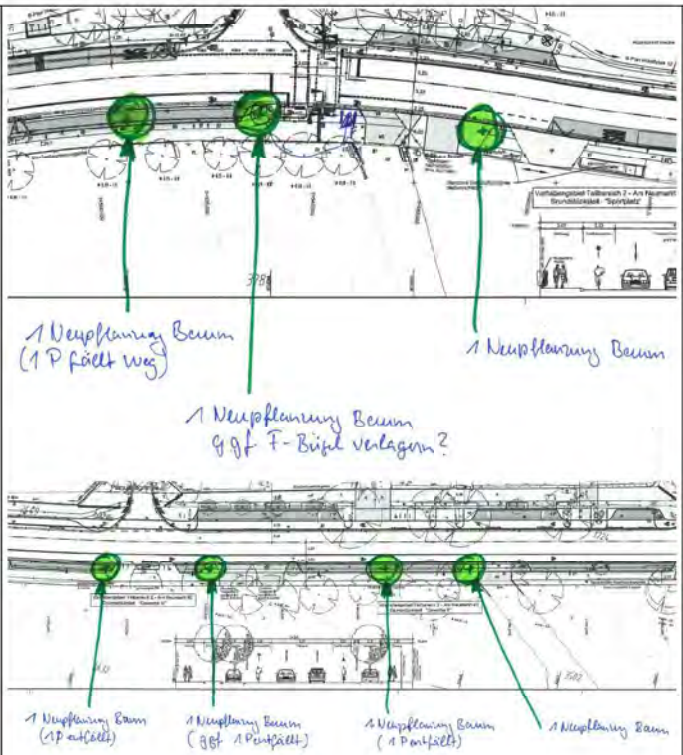
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		3. Schräg gegenüber der Einmündung Kedenburgstraße, am Ende der Bushaltestelle, ist die gestrichelte Markierung nicht eindeutig. Es wird vermutet, dass hier eine Linie zuviel dargestellt wurde.	Der Lageplan zeigt hier die vorliegende Verkehrsplanung und die Maßnahme „Herstellung Rechtsabbiegestreifen Nestlé Am Neumarkt". Daher sind die Schutzstreifen aus beiden Maßnahmen überlagert. Im Zuge der vorliegenden Maßnahme muss der Schutzstreifen angepasst werden.
		4. Auf Höhe Birtstraße ist die vorgesehene Aufstelltasche für Radfahrende sehr klein; hier passt höchstens ein Radfahrer hinein. Auch die Reinigung dürfte schwierig werden. Es wird empfohlen, die Aufstelltasche unter Einkürzung des benachbarten Parkstreifens zu vergrößern.	Die Aufstelltasche wurde verlängert.
		5. An Eichtalstraße, Birtstraße und Eickhoffweg sollte auch direktes Linksabbiegen für Radfahrende zulässig sein.	Der Hinweis wurde berücksichtigt. Die durchgehende Markierung vom Radfahrstreifen wurde im Bereich der Einmündungen geöffnet.
		6. Die Darstellungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrende sollten harmonisiert werden. Bei Nichtvorhandensein von Radfahrunfällen im gesamten Streckenverlauf ab 2017 sollte auch nicht von einer akuten Gefährdung gesprochen werden. Es geht doch vielmehr darum, die veralteten Radverkehrsanlagen den heutigen Verkehrsbedürfnissen anzupassen, mehr Komfort zu bieten, u.a. auch die allgemeine Sicherheit für Radfahrenden zu verbessern und mglw. potenzielle Gefährdungsrisiken zu reduzieren. Eine akute, reale und durch Unfallstatistik belegbare Gefahr liegt hier offensichtlich nicht vor. Auszug EB: 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit Das Bauvorhaben ist im Arbeitsprogramm 2020/2021 enthalten und steht auf der Prioritäten-liste. Eine akute Gefährdung der Verkehrssicherheit für Radfahrer liegt vor. Die vorhandenen Radverkehrsführungen im Streckenverlauf sind veraltet und der Ausbauzu-stand entspricht nicht den heutigen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs. Mit dieser Pla-nung soll die Gefahrensituation für Radfahrer beseitigt werden.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Der Straßenquerschnitt soll zur Schaffung von entsprechenden Radverkehrsanlagen neu auf-geteilt werden. In diesem Zusammenhang werden die Nebenflächen neu geordnet. ..... Die Unfalldaten im Auswertezeitraum 2017 bis 2019 zeigen eine Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Am Neumarkt/ Kedenburgstraße. Häufigste Unfallursachen sind die Nichtbeach-tung der Vorfahrt und andere Fehler beim Fahrzeugführer. Auf der gesamten Strecke gab es seit 2017 keinen Unfall mit Radfahrerbeteiligung.	Der Hinweis wurde berücksichtigt und der Erläuterungsbericht wurde angepasst.
6.	BVM-VI 2 vom	siehe Pkt. 5	
7.	BVM-VM 1 vom	siehe Pkt. 5	
8.	BVM-KMR vom	siehe Pkt. 5	
	Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke		
9.	FB 633 vom	keine Stellungnahme	
	Behörde für Inneres und Sport		
10.	BIS-VD 51 vom	keine Stellungnahme	
11.	BIS-VD 52 vom 02.12.2020 und	Seitens VD52 bestehen hinsichtlich der Durchführung der geplanten Maßnahmen keine grundsätzlichen Bedenken. Lediglich hinsichtlich der geplanten Bushaltestellen sieht VD52 Änderungsbedarf, da die Straße Am Neumarkt sicherlich als Strecke für den Schienersatzverkehr der DB – und hier im Speziellen der Neubau der S-Bahn-Linie 4 – eingeplant werden dürfte. Insofern sieht VD52 das Erfordernis, die Bushaltestellen derart zu planen und auszugestalten, dass die von der Hochbahn eingesetzten CapaCity-	Dem Hinweis wird gefolgt. In Abstimmung mit der HHA werden die Haltestellen für den Einsatz von

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	VD 52/SG Radverkehr vom 07.01.2021	Busse die Haltestellen anfahren können. D.h., bitte planen Sie die Bushaltestellen für die Busse mit einer Fahrzeuglänge von 21,50 m. VD 52 – Sachgebiet Radverkehr ist mit der vorliegenden Planung einverstanden und sieht die Vorzugsvariante Radfahrstreifen als bestmöglichste künftige Verkehrsführung für Rad Fahrende an. Der Radentscheid Hamburg gibt vor, keine Radfahrstreifen in Mittellage zu planen. Daher ist dieser im Bereich der Fa. Nestle (Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen) gesondert abzustimmen. Die Roteinfärbung wird von hiesiger Seite als positiv erachtet. Seitens des PK 37 und der VD 52 / SG Radverkehr erhalten sie ggf. separate Stellungnahmen.	CapaCity-Bussen auf 21,00 m verlängert. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
12.	BIS-PK 37 vom	keine Stellungnahme	
13.	BIS-F 021 vom	keine Stellungnahme	
14.	BIS-F 2 vom	keine Stellungnahme	
15.	BIS-F 046 (GEKV) vom	keine Stellungnahme	
	Bezirksamt Wandsbek		
16.	SL 1 vom 11.01.2021	Grundsätzlich begrüßt SL die Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Straße Am Neumarkt durch die Planung. Hinsichtlich der Begrünung des Straßenraumes schlägt SL weitere Baumstandorte vor (s. Anlage). Der Straßenraum in der Straße Am Neumarkt zeigt sich hinsichtlich der angrenzenden Gebäude- und Nutzungsstrukturen sehr heterogen. Eine durchgehende Begrünung mit Straßenbäumen, möglichst im Abstand von maximal 15-20 m, würde den Straßenraum visuell fassen und gestalterisch aufwerten und somit auch die Attraktivität für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen deutlich erhöhen. Vor allem im Bereich von seitlichen Parkständen sollten weitere Baumstandorte hergestellt werden. Die dargestellten Baumscheiben bei Neupflanzungen scheinen nicht immer die erforderlichen 12 qm aufzuweisen. Dieses ist in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.	In Abstimmung mit MR 31 wurden weitere Baumstandorte vorgesehen. Die Planung sieht jetzt insgesamt 32 Neupflanungen vor, bei insgesamt 11 Fällungen. Vorbehaltlich der Leitungsplanung hat sich die Bilanz gegenüber der 1. Verschickung von +15 auf +21 erhöht. Die Baumscheiben wurden überarbeitet. Gemäß den Vorgaben von MR 31 beträgt die Mindestgröße 10 m²

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
			bzw. 15m³ durchwurzelbaren Raum (siehe Pkt. 26). Laut FGSV „Hinweise zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten" bzw. ReStra soll die Pflanzgrube ein Volumen von 12 m³ nicht unterschreiten. Ggf. liegt hier eine Verwechslung vor. Der vorgeschlagene Baumstandort östlich der geplanten Überfahrt kann aus Sichtgründen nicht berücksichtigt werden. Westlich der Überfahrt werden in Abstimmung mit MR 31 zwei weitere Bäume gepflanzt (siehe Pkt. 26).

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
			Der Baumstandort wurde übernommen.

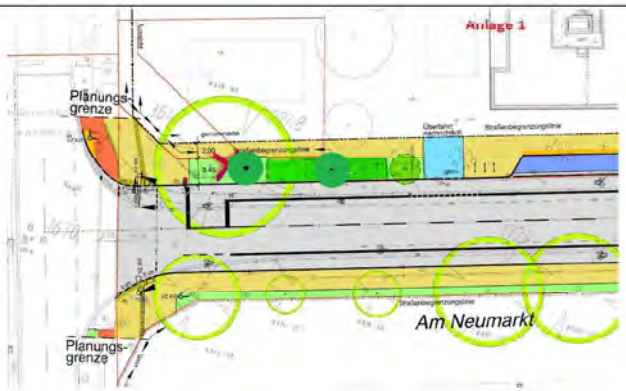
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		 Darüber hinaus gibt es ein Teilstück der Verkehrsfläche (auf dem Flurstück 2387), die auf im Bebauungsplan festgesetzten Flächen eines Reinen Wohngebietes liegt (nicht überbaubare Grundstücksfläche). Da es sich um eine marginale	Der westliche und östliche Baumstandort wurde übernommen. Die Baumpflanzung im Bereich der Aufstelltasche für Radfahrende kann aus Sichtgründen nicht berücksichtigt werden. Aus Sichtgründen können drei der vier vorgeschlagenen Baumstandorte im Bereich der Überfahrten und der Aufstelltasche für Radfahrende nicht übernommen werden. Der Baumstandort bei Station 0+810 wurde im Lageplan ergänzt.

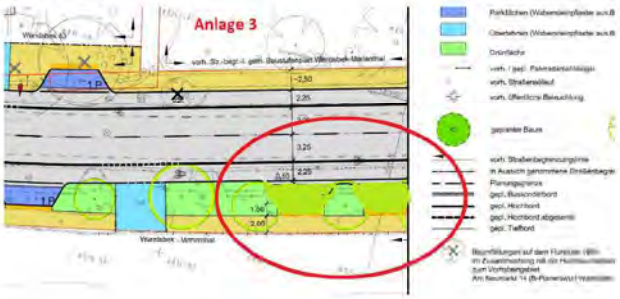
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Überbauung handelt und diese Fläche bereits im vorhandenen Bestand als Gehweg genutzt wird, bestehen seitens SL hier keine Bedenken.	
17.	SL 2 vom	siehe Pkt. 16	
18.	SL 3 vom	siehe Pkt. 16	
19.	VS 3 vom 04.12.2020	Abfall – und BODENSCHUTZRECHTLICHE ANFORDERUNGEN Vorhaben: Bezirkliche Radverkehrsmaßnahme Am Neumarkt von Efftingestraße bis Luetkensallee Vorschriften • Die Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) • Die Vorschriften des Hamburger Bodenschutzgesetzes (HmbBodSchG) • Die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) • Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) Tabelle II.1.2-2 (LAGA TR Boden) Hilfestellung für eine ordnungsgemäße Ausführung Informationen zum Abfallrecht http://www.hamburg.de/bau-und-abbruchabfaelle/ Verwendung von Ersatzbaustoffen http://www.hamburg.de/contentblob/1029218/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf Informationen zum Bodenschutz und Altlasten http://www.hamburg.de/boden-altlasten/ Versickerungsfähige Oberflächen Technisches Regelwerk der FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN beachten: Nr. 947: Merkblatt für wasserdurchlässige Befestigungen von Verkehrsflächen; 1998 Nr. 947/1: Änderungen und Ergänzungen zu dem Merkblatt für wasserdurchlässige Befestigungen von Verkehrsflächen, Ausgabe 1998, Ausgabe 2009 Hinweise	

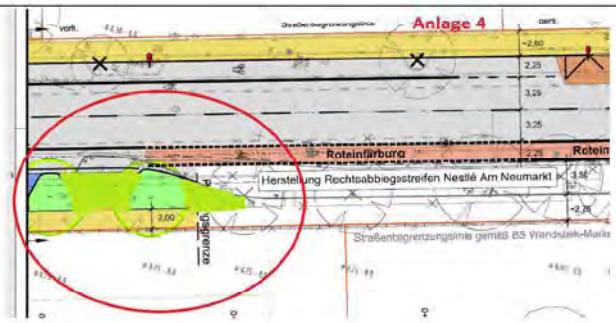
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Es liegen entlang der Radverkehrsmaßnahme folgende Eintragungen im Hamburger Altlastenhinweiskataster vor. Altlastverdächtige Flächen: Das Flurstück 3274 ist als Altlastverdächtige Fläche 7238-007/00 gekennzeichnet und liegt in BUKEA/N2 Zuständigkeit. Fläche im Bodenzustandsverzeichnis: Das Flurstück ist als „Fläche“ mit der Nummer 7238-028/00 vermerkt. Für „Flächen“ besteht kein behördlicher Handlungsbedarf. <u>Lageplan:</u> Altlastenportal für Altlastendienststellen der BUKEA Am Neumarkt <u>Durchführung</u> • Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0	

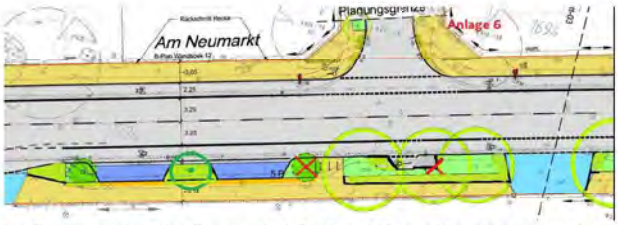
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV) • Unsere Böden sind unverzichtbarer Bestandteil intakter Lebensräume und von daher besonders schützenswert. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden. Die folgenden Vorsorgemaßnahmen berücksichtigen dieses Schutzbedürfnis a) Der Versiegelungsgrad von Freiflächen ist auf das geringste mögliche Maß zu reduzieren. b) Verkehrswege und Stellplatzflächen sind in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen, wenn es die Untergrundverhältnisse und die Nutzung zulassen. Die Wasserdurchlässigkeit ist nur durch die Verwendung geeigneter Beläge (Rasengittersteine, Sickerfugen- oder haufwerksporige Steine) und Unterbaumaterialien gewährleistet. Für die dauerhafte Funktionsfähigkeit sind Pflegemaßnahmen (Reinigung) vorzusehen. Als wasserdurchlässig wird ein Oberflächenaufbau bezeichnet, der einen wirksamen Durchlässigkeitsbeiwert von > 5*10-4 m/s aufweist. c) Bodenverdichtungen der nach Fertigstellung nicht versiegelten Restflächen sind während der Bauphase zu vermeiden. (§ 1 und § 7 BBodSchG) • Unbelasteter Mutterboden, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches). • Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist –sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg"). Diese Regeln gelten nicht für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten. • Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z.B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub	

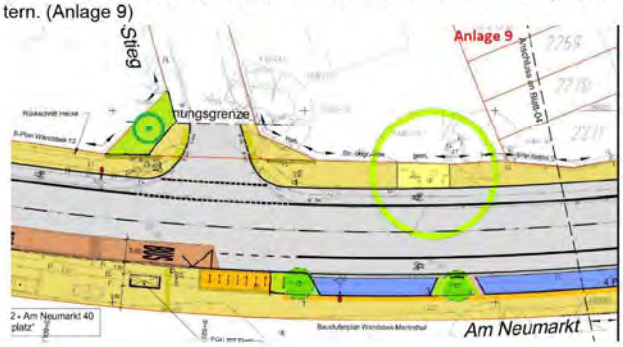
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		festgestellt werden, ist • innerhalb der Dienstzeit: FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.) • außerhalb der Dienstzeit: Referat Schadensmanagement der BUE Tel. Nr.: 42840-2300 oder über die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle unverzüglich zu benachrichtigen. (§1 HambBodSchG)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
20.	WBZ 1 vom	keine Stellungnahme	
21.	WBZ 2 vom	keine Stellungnahme	
22.	WBZ 31 vom	keine Stellungnahme	
23.	WBZ 4 vom	keine Stellungnahme	
24.	MR 22 vom	keine Stellungnahme	
25.	MR 231 vom	keine Stellungnahme	
26.	MR 31 vom 08.01.2020	MR 31 nimmt wie folgt Stellung: • Die Platane vor Efftingestraße 21 lässt sich durch das Einrücken des Bordes nicht erhalten. Der Grünstreifen ist an dieser Stelle zu erweitern und 2 neue Baumstandorte sind vorzusehen. Der Gehweg kann auf 2,65 verbreitert werden. (Anlage 1)	Der Hinweis wurde berücksichtigt. Der Lageplan wurde angepasst.

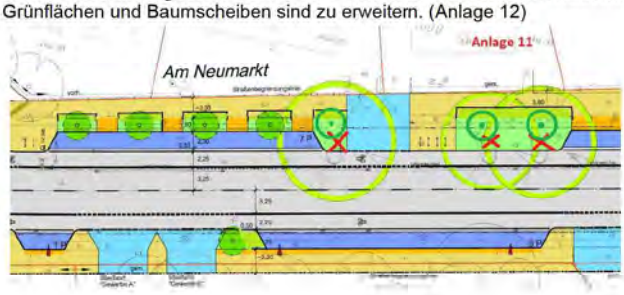
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		 • Die Baumscheiben der geplanten Baumpflanzungen sind deutlich zu klein. Hier ist als Mindestmaß eine Fläche von 10 qm vorzusehen, um den notwendigen durchwurzelbaren Raum für die Bäume zu erreichen. Ansonsten müssen aufwändige standortverbessernde Maßnahmen mit Tiefenbelüftung und überbaubaren Substraten unter Stellplätzen und Gehweg vorgesehen werden. Auf welche Weise der durchwurzelbare Raum für die Bäume von 12-15 cbm pro Baumstandort hergestellt werden soll, ist darzustellen. Der Hinweis auf die zu kleinen Baumscheiben wird exemplarisch in der Anlage 2 aufgeführt, gilt jedoch für alle Baumstandorte der Planung.	Die Baumscheiben wurden überarbeitet und vergrößert. Die Mindestfläche beträgt nun 10 m².

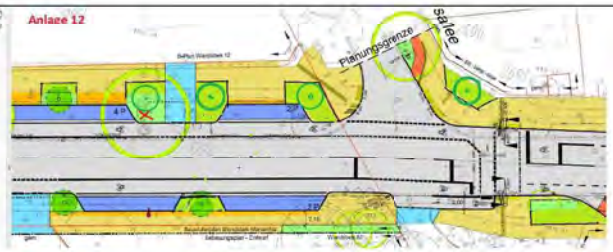
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		 • Die Einzelstellplätze vor Nestlé zwischen die vorhandenen Bäume können nicht hergestellt werden. Es ist mit massiven Wurzelschäden und damit Baumverlusten zu rechnen. Der durchgehende Grünstreifen ist beizubehalten. (Anlage 3 und 4) 	Der Hinweis wurde berücksichtigt. Die Parkstände wurden zugunsten des Grünstreifens entfernt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Anlage 4  • Ecke Kedenburgstraße ist ein Baumstandort herzustellen. (Anlage 5)	Der Baumstandort wurde in den Lageplan übertragen.
		Anlage 5 • Die Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer in die Eichtalstraße ist in ihrer Lage so gewählt, dass 2 Platanen wegen massiver Wurzelschäden gefällt werden müssten. Der mittlere Baum ist zu fällen. Die Aufstellfläche ist nach Osten zu verschieben, so dass zumindest 2 der 3 Bäume gehalten werden können. Die Neupflanzungen sind bei 10 qm offener Baumscheibe neu zu ordnen. Die	Die Hinweise wurden berücksichtigt. Der Lageplan wurde angepasst.

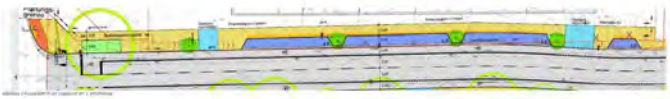
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Gehwegbreite ist mit 2,65 herzustellen, um einen größtmöglichen Abstand zum Baumbestand zu erzielen. Der „Schwalbenschwanz" der Einfahrt ist nicht zu erweitern, um Wurzelschäden zu vermeiden. (Anlage 6)  • Der Baumstandort der Platane bei Station 440 ist nicht einzuengen bzw. zu erweitern. (Anlage 7) • Ein weiterer Baumstandort auf Lücke zum privaten Baumbestand zwischen Station 500 und 520 ist herzustellen. 10 qm offene Baumscheibe. (Anlage 7) • Um die Größe der Plattenfläche Einmündung Birtstraße „zu entschärfen" ist die Grünfläche entsprechend zu vergrößern. (Anlage 8) • Auf Höhe der Bushaltestelle ist eine Grünfläche für 2 Baumstandorte herzustellen. Die Wertstoffcontainer sind Richtung Osten zusammenzuziehen. (Anlage 8)	Die Hinweise wurden berücksichtigt. Der Lageplan wurde angepasst. Der Hinweis wurde berücksichtigt. An diesen Standorten besteht keine Leitungsfreiheit. U.a. verläuft dort das 110 kV Kabel von Stromnetz Hamburg. Es kann nur ein Standort berücksichtigt werden im "Sicherheitstrennstreifen" neben dem Fahrbahnrand. Die Wertstoffcontainer werden

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
			Richtung Osten verschoben.
		• An der Einmündung Walter-Frahm-Stieg ist ein weiterer Baumstandort herzustellen. (Anlage 9)	Hier besteht keine Leitungsfreiheit, daher muss auf den Standort verzichtet werden.
		• Bei den weiteren Baumstandorten sind die Baumscheiben auf 10 qm zu erweitern. (Anlage 9)	Die Baumscheiben wurden vergrößert.
			
		• Bei Station 680 ist der Baumstandort auf Lücke zum privaten Baumbestand zu	Der Baumstandort wurde angepasst.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		verschieben. (Anlage 10) • Bei Station 740 und Einmündung Eickhoffweg sind weitere Baumstandorte herzustellen. (Anlage 10) 	Der Baumstandort an der westlichen Ecke Eickhoffweg wird in den Lageplan übernommen. Der Standort direkt vor der Fahrradaufstelltasche wird aus Sichtgründen nicht berücksichtigt.
		• Durch das Einrücken des Bords sind die Platanen auf der Nordseite zwischen Eickhoffweg und Luetkensallee nicht zu erhalten und müssen gefällt werden. Die Grünflächen sind zu erweitern. Ersatzpflanzungen sind vorzusehen. (Anlage 11 und 12) • Bei der Einmündung Luetkensallee sind weitere Baumstandorte herzustellen. Grünflächen und Baumscheiben sind zu erweitern. (Anlage 12) 	Die Hinweise wurden berücksichtigt. Der Lageplan wurde angepasst. Der Baumstandort an der nordöstlichen Ecke Luetkensallee kann nicht berücksichtigt. Dort besteht keine Leitungsfreiheit (110 kV). Ansonsten wurden die vorgeschlagen Baumstandorte übernommen.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Anlage 12  • Für Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sind Substrate und Einrichtungen, die das Wachstum und nachhaltige Baumstandorte auch über die Dauer der Gewährleistung hinaus versprechen, zu verwenden. • Hierzu gehören Baumscheiben bzw. Baumgruben in ausreichender Mindestgröße von 10m² offener Fläche bzw. 15m³ durchwurzelbaren Raum. • Die Baumgruben sind im Zweischichtenaufbau mit Unterboden- und Pflanzsubstrat herzustellen (K+E Bohlsen und Harburg oder vergleichbares Produkt). • Das Oberbodensubstrat ist aufgrund des hohen organischen Anteils bis max. 40cm Stärke unter GOK einzubauen. Für das Unterbodensubstrat gelten keine Beschränkungen. • Die Seiten und der Boden der Baumgruben sind aufzulockern um ein verzahnen der Substrate mit anstehendem Boden zu gewährleisten. • Bei kleineren offenen Baumscheiben als 10m² ist der durchwurzelbare Raum von 15m³ unter den befestigten Nebenflächen herzustellen. Hierbei sind standortverbessernde Maßnahmen vorzusehen (Tiefenbelüftung). Es sind miteinander verbundene Belüftungen in DN100 aus nicht ummanteltem Drainagerohr herzustellen. Die Verschlusskappen sollen dabei bündig mit dem anstehenden Boden sein. Das Drainagerohr ist bis 40cm unter GOK einzubauen, die Differenz ist aus KG-Rohr DN100 herzustellen. • Die Baumstandorte müssen leitungsfrei sein.	Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die geplanten Baumstandorte werden im Zusammenhang mit der Leitungsplanung überprüft.
27.	MR 32 vom	keine Stellungnahme	
28.	MR 5 vom	keine Stellungnahme	

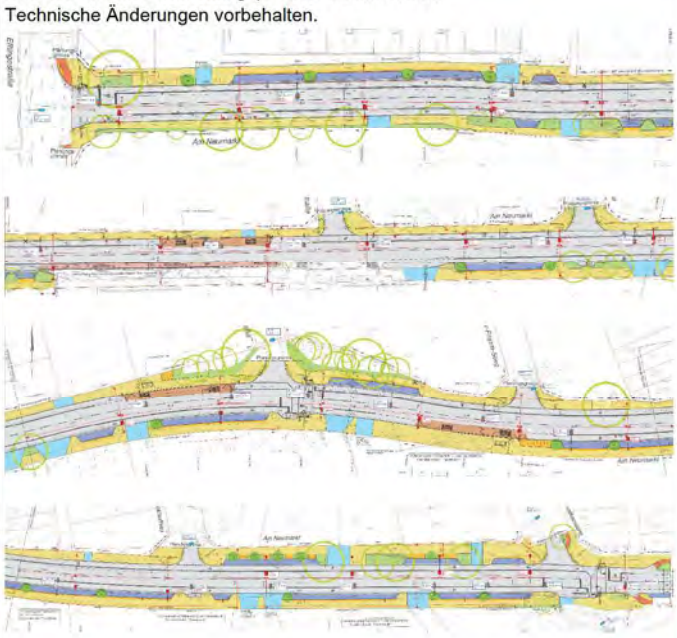
Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen		
29.	LIG 31 vom 07.01.2021	Der LIG begrüßt die geplante Radverkehrsmaßnahme. Gemäß Erläuterungsbericht wird die Maßnahme vollständig aus Mitteln des Realisierungsträgers bestritten. Gemäß Erläuterungsbericht und Blatt 04 des Lageplanes der 1. Verschickung ist zur Durchführung der geplanten Maßnahme Grunderwerb von Teilflächen der Flurstücke 3631, 3632, 3633, 3502 und 3355 der Gemarkung Marienthal notwendig. Nach Blatt 01 des Lageplanes der 1. Verschickung ist zur Durchführung der geplanten Maßnahme jedoch ebenfalls die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Flurstückes 1909 der Gemarkung Wandsbek notwendig. Dabei handelt es sich um eine Bezirkliche Fläche. Außerdem ist Grunderwerb von Teilflächen der sich in Privatbesitz befindlichen Flurstücke 2248 und 3647 der Gemarkung Wandsbek notwendig. Die Flurstücke 1909, 2248 und 3647 liegen im Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindlichen B-Planes Wandsbek 83. Gemäß Grobabstimmungspapier des vorhabenbezogenen B-Planes Wandsbek 83 vom 13.04.2017 soll das Flurstück 1909 dem Wohnbau zugeführt werden. Zudem sollen die Flurstücke 3647 und 2248 der Gemarkung Wandsbek, die westlich an das Vorhabengebiet angrenzen, gemäß § 12 Abs. 4 BauGB arrondierend in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen werden. Hinsichtlich des erforderlichen Grunderwerbs von Privat weise ich auf folgendes hin: • Um die zu erwerbenden Grundstücke / Teilflächen genau identifizieren zu können, benötigt der LIG – sofern noch nicht vorliegend – Grunderwerbspläne im Maßstab 1: 1000. • Sofern die erforderlichen Flächen nicht als Straßenverkehrsflächen planerisch ausgewiesen sind, kommt nur ein freihändiger Erwerb in Betracht. • Falls eine freihändige Einigung nicht erzielt werden kann, ist eine Enteignungsgrundlage, bei Flächen, die nicht als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen sind, nicht gegeben. • Für den erforderlichen Grunderwerb ist zu gegebener Zeit – sofern noch nicht geschehen - ein Grunderwerbsauftrag mit dem entsprechenden Vordruck nebst o. g. Pläne an das Postfach lig.dl.auftraege@ondataport.de zu richten. Hierzu weise ich auch auf unser Preis- und Leistungsverzeichnis hin, welches Sie hier https://fhhportal.ondataport.de/websites/PLV_047/default.aspx	Die im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Wandsbek 83 erforderlichen Straßenerweiterungsflächen werden im Rahmen des Öffentlich-rechtlichen-Vertrages zwischen Hamburg und dem Vorhabenträger geregelt. Die Straßenerweiterungsflächen sollen Hamburg kosten-lasten- und nutzungsfrei übereignet werden. Die benötigten Grunderwerbspläne werden zu gegebener Zeit dem LIG zur Verfügung gestellt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		finden, ebenso wie den Vordruck Grunderwerbsauftrag. • Bitte beachten Sie, dass zusätzlich zu den Grunderwerbskosten ein Dienstleistungsentgelt anfällt, welches Sie dem o. g. Preis- und Leistungsverzeichnis entnehmen können. • Bitte achten Sie auf die frühzeitige Übermittlung von Grunderwerbsaufträgen und beachten Sie, das eine verspätete Einrichtung zu teils erheblichen Verzögerungen bei der Durchführung der geplanten Maßnahme führen kann. 	Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.
30.	LIG 51/3 vom	keine Stellungnahme	
	Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung		
31.	LGV (Geobasisdaten) vom	keine Stellungnahme	
	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer		
32.	LSBG-DS5 (KOST) vom 16.12.2020	Da in den Unterlagen noch keine Angaben zur Verkehrsführung gemacht wurden, kann aus Sicht der KOST noch keine Rückmeldung dazu gegeben werden. Wir weisen nur nochmals darauf hin, dass die gesamte Strecke der Maßnahme als Umleitung für die Maßnahme der Deutschen Bahn in der Bovestraße zum Ausbau der S4 dient. (Dies ist auch auf Seite 22 vermerkt.) Dazu wird in jedem Fall weitere Abstimmung notwendig sein.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird mit Beteiligung von MR 5 / Baustellenkoordination im Zusammenhang mit einer Verkehrsbesprechung geklärt.
33.	LSBG-GF/IVS1 (LSA) vom 14.12.2020	Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlage erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffene LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten. Die verkehrstechnischen Unterlagen können durch den LSBG GF/IVS 1 aufgestellt werden. Dafür benötigen wir die abgestimmte Planung als DWG. Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung	Die Anpassung der verkehrstechnischen Unterlagen

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 5 Monate erforderlich sind. LSA 2131 Efftingestraße/Am Neumarkt Hier sollte die Planung der Nebenflächen einschließlich der Querung über die Efftingestraße erweitert werden und diese mit taktilen Leitelementen versehen werden. Da die LSA mit Sehbehindertensignalen auszustatten ist, sind die taktilen Leitelemente folgerichtig zu ergänzen. LSA 2437 Am Neumarkt/Birtstraße Aus unserer Sicht ist eine Aufstelltasche für indirektes Linksabbiegen nicht erforderlich. Die Radfahrenden können hier direkt abbiegen. Dazu ist der Radfahrstreifen entsprechend vor dem Knoten zu öffnen. Ist das Aufkommen der abbiegenden Radfahrenden so hoch, dass die Tasche erforderlich ist, ist die Haltlinie mit 0,25m zu markieren. Eine Erfassung der Radfahrenden über eine Kamera ist erforderlich. Dies ist bitte noch mit der VD52 und dem PK abzustimmen. LSA 1218 Ziethenstraße/Luetkensallee Aus unserer Sicht ist eine Aufstelltasche für indirektes Linksabbiegen nicht erforderlich. Die Radfahrenden können hier direkt abbiegen. Dazu ist der Radfahrstreifen entsprechend vor dem Knoten zu öffnen. Ist das Aufkommen der abbiegenden Radfahrenden so hoch, dass die Tasche erforderlich ist, ist die Haltlinie mit 0,25m zu markieren. Eine Erfassung der Radfahrenden über eine Kamera ist erforderlich. Eine „doppelte" Haltlinie wird in der Regel nicht angeordnet. Dies ist bitte noch mit der VD52 und dem PK abzustimmen. Weiter ist davon auszugehen, dass viel Radfahrende aus der Luetkensallee Süd an dieser Stelle die Straße queren wollen. Dies ist in der Planung noch nicht berücksichtigt. Der Bereich für die Sehbehinderten ist zu schmal eingeplant.	erfolgt durch das Ingenieurbüro in Abstimmung mit LSBG-GF/IVS1. Die Hinweise wurden berücksichtigt. Der Lageplan wurde angepasst. Die Aufstelltaschen (LSA 2437 und LSA 1218) sind das Ergebnis einer Abstimmung mit VD 52 / PK 37. Die Markierung im Bereich der Einmündung Birtstraße wurde geöffnet, um zusätzlich direktes Linksabbiegen zu ermöglichen. Im Bereich der Einmündung Luetkensallee wurde die Strichelung der Markierung verlängert. Die Strichbreite an den Haltlinien wurde angepasst. Die Installation von Kameras wird im Zusammenhang mit der verkehrstechnischen Bearbeitung geklärt. Die doppelte Haltlinie im Bereich der LSA 1218 wurde mit VD 52 abgestimmt. Radfahrende aus Richtung Süden nutzen die vorhandene Überfahrt und gelangen über den Radfahrstreifen bzw. die Aufstelltasche zur Fahrradfurt und können dort gesichert queren (siehe Erläuterungsbericht Abschnitt 3.3.1). Die Querungsfelder wurden getauscht.
34.	LSBG-S1 (ÖPNV) vom	keine Stellungnahme	
35.	LSBG-S2	keine Stellungnahme	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
	vom		
	Sonstige Dienststellen / Vereine / Firmen		
36.	LBV TGM vom 07.12.2020	Die Polizei – Verkehrsdirektion Genehmigungsmanagement Großraum- und Schwertransporte und Veranstaltungen hat keine Einwände.	
37.	Stadtreinigung HH vom 18.12.2020	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umgestaltungen der Straße Am Neumarkt zwischen Efftingestraße und Luetkensallee zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Sollten die vorhandenen Depotcontainer (gegenüber Birtstraße) für die Dauer der Baumaßnahme verlegt werden, ist dieses mit der SRH (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) abzustimmen. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Depotcontainer müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.	Der Standort der westlichen Container (Station 0+575) wurde im Vergleich zur 1. Verschickung angepasst und in Richtung Osten verschoben, um einen Baumstandort vorsehen zu können. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
38.	Stadtreinigung HH Depotcontainer vom	keine Stellungnahme	siehe Pkt. 37
39.	HHVA (ÖB) vom 04.12.2020	Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Im Straßenzug Am Neumarkt wird auf ganzer Länge eine bezirkliche Radverkehrsmaßnahme durchgeführt. Zur Optimierung werden beidseitig der Fahrbahn Radfahrstreifen angelegt und so eine Neuordnung der Nebenflächen mit umfangreichen Autostellplatzanlagen ermöglicht. Um Regelbreiten von Mischverkehren einhalten zu können, müssen in weiten Bereichen die Bordsteinkanten in Richtung Straßenbegrenzungslinie rückverlegt werden, sodass die auf 0,65 m zum Hochbord eingenommenen Lichtmaststandorte zu ändern sind. Die Straße am Neumarkt ist mit insgesamt 22 Auslegermaste 9,5 m Lichtpunkthöhe ausgestattet. In unregelmäßigen Längsabständen zwischen 23 und 68 m	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		mit 14 Standorten im Abschnitt Efftingestraße/Walter-Frahm-Stieg entlang der Nordseite und 8 Standorten weiter entlang der Südseite bis Luetkensallee. Der vom weiteren Straßenverlauf abweichenden größeren Straßengesamtbreite im Abschnitt zw. Eickhoffweg und Luetkensallee wurde in Abhilfe mit Verdichtung der Längsabstände der Auslegermaste 9,5 m auf 30 m begegnet. Seit Gründung der Beleuchtung hat zusätzlich der durch die unregelmäßigen Längsabstände der Lichtmaste zueinander gestörten Längsgleichmäßigkeit der Ausleuchtung der Straße die Abschattung der Beleuchtung durch Baumkronen zugenommen. Mit der Verkehrsplanung sind alle Maststandorte betroffen. Die Beleuchtungsanlagen Am Neumarkt sind im „60er Jahre-Konzept mit Leuchtstofflampentechnologie“ in weitestgehend überdehnten Abständen errichtet. Mit vorgefundener Geometrie des Anlagenbestandes kann bei der heutigen Verkehrsdichte den erhöhten Sicherheitsansprüchen der Verkehrsteilnehmer bei Mischverkehren, insbesondere der Radfahrer, an die Ausleuchtungsqualität des Straßenraumes nicht erreicht werden, sodass im zuvor beschriebenen Straßenabschnitt die Auslegermaste 9,5 m durch Auslegermaste 11,8 m ersetzt werden müssen. Für Mischverkehre ist die Bestandsanlage insgesamt soweit unterdimensioniert, dass mit Anlegen von Radfahrstreifen eine ausgewogene längsgleichmäßige Ausleuchtung insbesondere der Fahrbahn zwingend herzustellen ist. Erreicht wird dieses zeitgemäß und zukunftsorientiert durch Trassenwahl gegenüber eingeengt verlaufender Gehwege unter Berücksichtigung ergänzter Baumstandorte mit Verdichten der Mastlängsabstände um 35 m. Zur Gewährleistung homogener Ausleuchtungsqualität erfolgen Anlagenneu und -umbau dem Straßenzug durchgängig folgend mit Einsatz von LED-Leuchten optimierter Abstrahlcharakteristik. Ein gleichzeitiger Weiterbetrieb von Leuchtstofflampen im Anlagenbestand führt zur empfindlichen Störung der Längsgleichmäßigkeit und des Einheitsbildes des Straßenzuges, deshalb werden die Leuchten im Straßenzug durchgetauscht. Von den 23 im Plangebiet stehenden Auslegermaste 9,5 m können 14 aufgrund hohen Alters bestehender Gefährdung der Standsicherheit bei Standortveränderungen nicht weiterverwendet werden, sind im Rahmen der Maßnahme zu ersetzen, vier können versetzt werden und fünf werden durch vier Auslegermaste 11,8 m ersetzt. Um die Bauvorhaben Radverkehrsmaßnahme vom Planbereich Fa. Nestle „Standspur und Rechtsabbieger auf das Firmengelände“ eindeutig getrennt zuhalten, wurde die Lichtmasttrasse an der Fa. Nestle gegenüberliegenden Straßenseite vorgesehen.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Näheres ist den Beleuchtungsplänen zu entnehmen. Technische Änderungen vorbehalten. 	Die Standorte der ÖB-Masten wurden in den Lageplan übertragen. Aufgrund von zusätzlichen Baumpflanzungen im Vergleich zur 1. Verschickung wurde der geplante Maststandort LP1 in Abstimmung mit HHVA auf die andere Straßenseite verlegt.
	HHVA (LSA) vom 15.01.2021	Hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zur im Betreff genannten Erstverschickung, welche sich lediglich auf Lichtsignalanlagen bezieht. Entschuldigen Sie bitte die verspätete Rückmeldung. Unsere Stellungnahme wurde auf	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		der Basis der uns per E-Mail am 26.11.2020 zur Verfügung gestellten Unterlagen erstellt. Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen: LSA-Knoten 1218 (Ziethenstr. / Luetkensallee) LSA-Knoten 2131 (Efftingestr. / Am Neumarkt) LSA-Knoten 2437 (Am Neumarkt / Birtstr.) Unsere Einschätzungen zu den Schaltschrankstandorten sende ich Ihnen im Anhang. 	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
			Die Standorte der LSA-Schaltschränke wurden in den Lageplan übertragen.
		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.	Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen sowie der zeitliche Ablauf wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.
		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.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Verkehrsinsel sieht die Planung nicht vor.
		Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme im Jahr 2022 umgesetzt werden soll. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen.	Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahme ist frühestens ab 2022 anvisiert. Die Straße Am Neumarkt ist als Umleitungsstrecke für die DB - Maßnahme Ausbau der S-Bahnlinie S4 vorgesehen. Dadurch kann sich der geplante Baubeginn für die Maßnahme Am Neumarkt von 2022 auf 2024/25 verschieben.
		Um Ihren Bautermin nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		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.	Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird im Zusammenhang mit einer Verkehrsbesprechung geklärt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
40.	HHA vom 07.12.2020 HVV vom 07.01.2021	Grundsätzlich sind wir mit der Planvorlage einverstanden. Für die Haltestelle Kedenburgstraße Richtung Wandsbek Markt / Richtung Westen geben wir zu Bedenken, dass der FGU direkt vor zwei Fenster der Druckerei (?) geplant wurde. Auch wenn Abstimmungen mit Anrainern nicht üblich sind, sollten vermeidbare Störungen / Ärgernisse vermieden werden. Wir schlagen eine Versetzung des FGU in Fahrtrichtung nach dem Aufmerksamkeitsfeld vor die Wand vor. Allerdings ist dann auch der ÖB-Mast so zu platzieren, dass ein Warten im Unterstand ermöglicht und ein Vorbeigehen der Passanten nicht erschwert wird. Darüber hinaus haben wir keine Anmerkungen und verweisen auf die Stellungnahme der Fa. Wall zu den FGU-Standorten an den weiteren Haltestellen. Vielen Dank für die Beteiligung an der oben genannten Verschickung. Wir verweisen auf die Stellungnahme der HOCHBAHN, der wir nichts hinzuzufügen haben.	Der Standort des Fahrgastunterstandes wurde angepasst und aus der Fensterfront verschoben. Darüber hinaus wurden – in Abstimmung mit der HHA - die Haltestellen für den Einsatz von CapaCity-Bussen auf 21,00 m verlängert.
41.	VHH GmbH vom	keine Stellungnahme	
42.	Handelskammer G-V/2 vom 18.01.2021	Wir möchten die verspätete Abgabe unserer Stellungnahme entschuldigen. Durch die Migration unser Mailsoftware ist uns Ihre Mail mit den Planungsunterlagen leider untergegangen. Nach eingehender Prüfung der bereitgestellten Unterlagen, haben wir folgende Anmerkungen zu den zugesandten Planungsunterlagen: • Wir sehen den hohen Verlust der Parkplätze im westlichen Abschnitt bis zur Eichtalstraße sehr kritisch. Wir möchten das in diesem Straßenabschnitt weitere Stellplätze geschaffen werden.	Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnittes und der einzuhaltenden Regelbreiten der Verkehrsflächen können dort keine weiteren Parkstände vorgesehen werden. In der Abwägung wird der Herstellung von regelkonformen Radverkehrsanlagen der Verzug vor Parkraum gegeben.
43.	vom	keine Stellungnahme	
44.	vom 08.12.2020	Vielen Dank für die Übersendung der Planungsunterlagen zu oben genannter Verschickung, zu der wir wie folgt Stellung nehmen: **FGU12515 Hst. Kedenburgstraße – Am Neumarkt ggü. 20 (Plan Bl. 02)** mit der Versetzung des Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU 2700 x 1300 mm ohne Werbeträger und ohne Seitenscheiben ein. Wir verweisen in diesem Zusammenhang jedoch auf die Stellungnahme der HHA, I , vom 07.12.2020. **FGU12516 Hst. Kedenburgstraße – Am Neumarkt 30 (Plan Bl. 02)** FGU 2700 x 1300 mm mit Werbeträger und 80er Seitenscheibe. Dieser Standort ist genehmigt und betrifft die Verschickung „Herstellung eines Rechtsabbiegestreifens Nestle" **FGU12047 Hst. Britstraße – Am Neumarkt ggü. 40 (Plan Bl. 03)** mit der Versetzung des Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. FGU 4000 x 1550 mm mit Werbeträger und 80er Seitenscheibe. **FGU12048 Hst. Britstraße – Am Neumarkt 40 (Plan Bl. 03)** auch mit dieser Versetzung sind wir grundsätzlich einverstanden. FGU 4000 x 1550 mm mit Werbeträger und 80er Seitenscheibe Die entsprechenden Planausschnitte haben wir beigefügt. Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 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.	Die Planung wurde angepasst. Wird zur Kenntnis genommen. Die betroffenen Leitungsträger werden in der Leitungsbesprechung darauf hingewiesen, dass die Leitungen für die Fundamente des FGU auf eine Tiefe von mindestens 0,80 m abgesenkt oder verlegt werden müssen. Außerdem ist von den Leitungsträgern ggf. eine Zustimmung zur Überbauung an GmbH zu geben. Im Zusammenhang mit der Leitungstrassenplanung werden Leitungspläne übergeben.
45.	Fachverband Fußverkehr vom	keine Stellungnahme	
46.	ADFC (Wandsbek) vom 02.01.2021	**I. Vorbemerkung** Der gesamte Straßenzug Ziethenstraße - Am Neumarkt - Efftingestraße - Neumann-Reichardt-Straße - Schloßstraße bedarf dringend einer Umgestaltung, die den Interessen des Radverkehrs gerecht wird. Es handelt sich um eine für den Radverkehr wichtige Strecke als Alternative zur Ahrensburger Straße. Der Straßenzug dient auch vielen Kindern als Schulanmarschweg. Derzeit sind das nach Zählung der schulübergreifenden Rad AG in den Sommermonaten etwa 110 Kinder per Fahrrad täglich (Mobilitätsbefragung 2019/2020). Die Zahl der Kinder, die hier entlang radeln, wird durch die geplante Vergrößerung der	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Schulen weiter zunehmen. Eine bessere Radfahrmöglichkeit könnte außerdem dazu beitragen, die für alle Kinder im Bereich der Schule gefährlichen "Elterntaxifahrten" zu reduzieren. Aktuell fahren aus Angst vor dem Autoverkehr, der eng an den nur 1,45 m schmalen Schutzstreifen vorbeifährt, viele Kinder auf dem Gehweg. Damit sind sie hier - wie aber auch auf den Abschnitten des Straßenzugs mit Gehweg/Radfahrer frei oder abgesetzt geführten Radwegen - besonders unfallgefährdet. Besonders an Grundstückszufahrten und Einmündungen erhöht sich durch diesen Umstand die Gefahr durch Autofahrer*innen, die mit ihrem Fahrzeug abbiegen. Wir wünschen uns aus diesen Gründen eine moderne Straßengestaltung, die über den Planungsbereich hinaus weiter nach Osten den Straßenzug betrachtet. D. h. im Idealfall, - Durchgangs-MIV zu reduzieren oder ganz aus der Straße zu nehmen, - eine objektiv und subjektiv sichere Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, - dem Fußverkehr attraktive Wege zu gewähren. Die Interessen schnelles Autofahren und Autoparken müssen dahinter zurückstehen. Wir könnten uns daher als Lösung auch vorstellen: Eine Diagonalsperre an der Einmündung Efftingestraße/Am Neumarkt mit Durchlass lediglich für Bus-, Fahrrad- und Fußverkehr kombiniert mit Tempo 30 im gesamten Straßenzug oder kombiniert mit Fahrradstraße/Anlieger frei/Linienverkehr frei für Ziethenstraße und Am Neumarkt. Folge: Nur noch Anlieger*innen fahren durch Ziethenstraße und Am Neumarkt. Der weitere Straßenzug wäre dadurch auch bereits entlastet. Auch die jetzt als erste Verschickung vorgelegte Planung begrüßen wir: - eine zeitgemäße Lösung mit beidseitigen Radfahrstreifen, - den Verzicht auf jegliche Kante zwischen Kfz-Fahrstreifen und Radfahrstreifen, - dezentrale Installation einer angemessenen Anzahl von Fahrradanlehnbügeln, - den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Gehwegen, - der Schwerpunkt dieser Planung wurde auch auf Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr gelegt. **II. Anmerkungen haben wir zu folgenden Punkten** 1 - der Breite der geplanten Kfz-Stellplätze 2 - LSA bei Birtstraße	Die Anlieferung der Firma Nestle erfolgt auch aus Richtung Westen. Um die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und sicherer zu gestalten wurde erst kürzlich ein Rechtsabbiegefahrstreifen (Stat. 0+220 bis 0+280) zum Betriebsgelände hergestellt. Eine Diagonalsperre steht dazu im Widerspruch.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		3 - LSA bei Luetkensallee 4 - Fahrradanlehnbügel 5 - Sicherheitstrennstreifen 6 - Radverkehr aus Efftingestraße nach rechts 7 - Wasserläufe zu 1 – Breite der geplanten Kfz-Stellplätze Es wird im Erläuterungsbericht argumentiert, die übergroße Breite von 2,3 m für die Kfz-Stellplätze diene der Vermeidung von Docringgefahren. Diese Begründung halten wir nicht für stichhaltig. Denn geparkt wird von vielen Kfz-Führer*innen am linken Rand der Parkstandsmarkierung, was erlaubt ist. Es wird aber auch darüber hinaus regelwidrig von einigen Autofahrer*innen in den Sicherheitstrennstreifen hinein geparkt. "Kurze" Autos werden bei als "breit genug" empfundenen Stellplätzen vermehrt senkrecht in die Parkstände gestellt, was hier aus gutem Grund nicht vorgesehen ist. Ein breiter markierter Parkstand hätte daher für den Radverkehr keinen Nutzen. Die Sicherheit ließe sich erhöhen durch einen breiteren Sicherheitstrennstreifen oder durch einen breiteren Radfahrstreifen. Letzteres wäre optimal, weil Radfahrende dann am ehesten selbst ihre Fahrlinie so wählen können, dass sie mehr Sicherheitsabstand zu geparkten Fahrzeugen und auch zum fließenden Kfz-Verkehr herstellen können. Je komfortabler und sicherer am Ende der Radverkehr gestaltet ist, desto besser. Ein optimierter Komfort beim Ein- und Ausparken von Kfz muss dahinter zurückstehen. Stellplätze nun ein weiteres Mal breiter zu planen, als es bislang schon üblich war, nimmt dem fließenden Verkehr oder dem Fußverkehr Bewegungsraum. Zielsetzungen wie Mobilitätswende und Radverkehrsförderung arbeitet dies direkt entgegen. zu 2 – LSA bei Birtstraße Die Radfahrenden in der Wartetasche sehen ein Fahrradsignal auf ihrer Ampel. Es muss ausgeschlossen sein, dass dieses Signal von Radfahrenden in West-Ost-Richtung missverstanden wird. Darauf muss bei der Ausrichtung der Fahrrad-LSA geachtet werden. Besser noch sollte eine weitere Fahrrad-LSA für den Geradeaus-Radverkehr installiert werden, um Missverständnisse auszuräumen. Wir erwähnen das, weil es leider in Hamburg bereits mehrere kritische Fahrradampelinstallationen gibt. Die Radfahrende in der Wartetasche muss optisches Feedback erhalten, wenn	Die Parkstandsbreite von 2,30 m ist das Ergebnis einer Abstimmung mit der Polizei Hamburg. Damit sich Kfz im Parkstand korrekt aufstellen werden die Verkehrsflächen unterschiedlich befestigt. Der Sicherheitstrennstreifen erhält einen Asphaltbelag und der Parkstreifen wird in Pflasterbauweise hergestellt. Darüber hinaus erfolgt die Trennung mit einem Tiefbordstein mit ca. 2 cm Ansichtshöhe. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Zusammenhang mit der Lichtsignalanlagenplanung geklärt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Grün angefordert ist. Die Wartetasche sollte etwas länger ausgeführt sein. Die beiden westlich davon gelegenen Fahrradbügel könnten stattdessen östlich der LSA aufgestellt werden. Alternativ kann auf einen Kfz-Stellplatz verzichtet werden, um die Aufstelltasche verlängern zu können.	Die Planung wurde in diesem Bereich angepasst und die Aufstelltasche verlängert.
		zu 3 – LSA bei Luetkensallee Für geübte Radfahrende ist die Planung in Ordnung. Aber für weniger geübte Radfahrende, die aus Richtung Ost kommend nach Luetkensallee Süd abbiegen wollen, ist die Situation schwierig. Wir schlagen vor, dass für diese Gruppe indirektes Linksabbiegen in die LSA-Planung integriert wird. Hierzu bieten sich vor der jetzigen Fußgängerfurt eine Aufstelltasche und eine Radfurt an, die den Wechsel von der West- zur Ostseite erlaubt.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt. Es würde ein zusätzlicher Konfliktbereich im südlichen Seitenraum zwischen Fußgängern und Radfahrenden geschaffen. Für linksabbiegende Radfahrende wurde der ARAS vorgesehen.
		Zusätzlich schlagen wir vor, den gesamten LSA-Bereich etwas weiter nach Westen an die Luetkensallee zu verschieben. Damit ließe sich eine bessere Linienführung für die Furt der indirekt nach Luetkensallee Nord abbiegenden Radfahrenden realisieren. Ergänzend müsste die dadurch verkürzte geplante Aufstelltasche weiter nach West verschoben werden. Siehe Skizze. Skizze: Vorgeschlagene Rad-Furten und Aufstelltasche (orange)	Eine Verschiebung der Fahrradfurt nach Westen würde auch ein zurückversetzen der Kfz-Haltlinie direkt vor die Überfahrt bewirken. Ausfahrende Kfz könnten die Haltline übersehen.
		zu 4 – Fahrradanlehnbügel Es gibt trotz des Versuchs dezentral Fahrradabstellmöglichkeiten zu schaffen längere Strecken ohne Bügel. Z. B. sollten im Bereich 0+560 auf der Nordseite noch Plätze findbar sein (vor/hinter den Kfz-Stellplätzen, im Kurvenbereich	Die Planung wurde angepasst. Es sind Fahrradanlehnbügel auf der Nordseite ergänzt worden.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Walter-Frahm-Stieg usw. - ähnlich, wie das östlich Eickhoffweg geplant ist). Dies ist auch eine wirksame Maßnahme gegen sichtbehinderndes Kfz-Falschparken auf den Gehwegbereichen in der Einmündung. zu 5 – Sicherheitstrennstreifen Am östlichen Ende läuft der Radfahrstreifen als Schutzstreifen aus. Zu den Parkständen auf der Südseite sind keine Sicherheitstrennstreifen zu erkennen. Lt. VD 52 müssen Sicherheitstrennstreifen aber "ohne Ausnahme" an Schutz- und Radfahrstreifen markiert werden. zu 6 – Radverkehr aus Efftingestraße nach rechts In der Efftingestraße gilt "Gehweg/Radverkehr frei". Ein Teil der Radfahrer*innen - insbesondere Schüler*innen - nutzt den Gehweg. Sie müssen nach dem Einrichten der Radfahrstreifen in der Straße Am Neumarkt diesen Streifen aus Efftingestraße Süd gut erreichen können. Andernfalls ist zu erwarten, dass sie regelwidrig weiter auf dem Gehweg fahren oder an ungeeigneter Stelle auf den Radfahrstreifen wechseln. Dies sollte die Planung berücksichtigen. Dafür müsste der Knoten Efftingestraße/Am Neumarkt vermutlich in den Planungsbereich mit aufgenommen werden. zu 7 – Wir gehen selbstverständlich davon aus, dass die Wasserläufe nach den anerkannten Regeln der Technik hergestellt werden. Es zeigt sich aber als notwendig, dass schon während der Bauphase darauf geachtet wird, dass keine Längskante zwischen Wasserlauf und dem daneben liegenden Bereich der Fahrbahn entsteht. Diese Kante kann Stürze verursachen. Auch eine nach div. Abwägungsvermerken noch als zulässig verteidigte Kantenhöhe von max. 0,5 cm kann z. B. bei Rennrädern zu Stürzen führen. Das ist vermeidbar und sollte daher auch vermieden werden. Durch entsprechende Neigung lässt sich die Fahrbahn so gestalten, dass ohne Kante ein gut funktionierender Wasserlauf entsteht. Es sollte also nicht länger angestrebt werden, den gerade noch zulässigen ungenügenden Standard einzuhalten. Ziel sollte sein, einen höhengleichen Übergang von der Fahrbahn zum Wasserlauf zu erreichen. **III. Abschlussbemerkungen** Wir hoffen darauf, dass der Bezirk in Kürze den Straßenzug Efftingestraße, Neumann-Reichardt-Straße und Schloßstraße in Angriff nimmt, damit sich eine	Der Lageplan wurde angepasst. Der Schutzstreifen endet vor dem Parkstreifen. Die Rechtsabbiegenden Radfahrer auf dem Gehweg (Servicelösung) nutzen die Radwegfurt um gesichert nach rechts in die Straße Am Neumarkt einzubiegen. Die Wasserläufe werden nach den Vorgaben der ReStra hergestellt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		längere, gut fahrbare Strecke für den Radverkehr ergibt.	
47.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 14.01.2020	Wir danken für die Übersendung der Unterlagen für o.g. Vorhaben und möchten wie folgt Stellung nehmen: • Die Führung des Radwegeverkehrs außerhalb der Nebenflächen begrüßen wir ausdrücklich. • An den Querungen sind die Bordhöhen und Bodenindikatoren nicht richtig angeordnet. Der Teil mit einer Bordansicht von 6 cm muss auf der dem Knoten jeweils abgewandten Seite liegen. • Östlich des Walter-Frahm-Steges steht ein großer Baum auf dem Gehweg. Hier muss für eine gute Ausleuchtung und ggf. Markierung des Stammes gesorgt werden, damit dieser auch für Menschen mit einer Seheinschränkung zu erkennen ist. • Die Verwendung von Grand als Wegeoberfläche ist grundsätzlich möglich, allerdings muss hier auf eine sehr sorgfältige Anpassung an die angrenzenden Gehwegplatten geachtet werden, um Stolperfallen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang muss auch auf eine entsprechende Wegeunterhaltung geachtet werden	Die Querungsfelder wurden getauscht. Die Straßenbeleuchtung wird im gesamten überplanten Bereich erneuert und somit wird die Ausleuchtungsqualität erheblich verbessert. Der Hinweis wird im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.
48.	Pflege- und Seniorenein-richtungen vom	keine Stellungnahme	
49.	Schulen und Kindertagesstätten vom 03.12.2020	Schule Bovestraße vom 03.12.20 Zunächst kann man festhalten, dass die Planung eine erhebliche Verbesserung der aktuellen Situation darstellt. Der gesamte Straßenzug Ziethenstraße - Am Neumarkt - Efftingestraße - Neumann-Reichardt-Straße – Bovestraße bedarf auch aus unserer Sicht dringend einer Umgestaltung, die den Interessen der Schulradwege gerecht wird. Auf Basis einer durchgeführten Mobilitätsbefragung der schulübergreifenden Rad AG wissen wir, dass im Sommer über 100 Kinder diese Strecke per Rad regelmäßig nutzen (Mobilitätsbefragung 2019/2020 inkl. MCG und CPG).	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		Die Zahl der Kinder, die hier entlang radeln, wird durch die geplante Vergrößerung der Schulen weiter zunehmen. Eine bessere Radfahrmöglichkeit könnte außerdem dazu beitragen, die für alle Kinder im Bereich der Schule gefährlichen "Elterntaxifahrten" zu reduzieren. Zur konkreten Planung würden sich viele Eltern und Kinder vermutlich einen geschützten Radstreifen (Protected Bike Lane) wünschen, da dieser als noch sicherer empfunden wird und so ja auch im Radentscheid Hamburg grundsätzlich vereinbart wurde. Auf eine Besonderheit an der Planungsgrenze zur Efftingestraße möchte ich noch hinweisen. Viele Schüler biegen nach der Schule von Süden kommend aus der Efftingestraße rechts ab in die Straße am Neumarkt. Hier fahren alle auf dem Fußweg (dort ist Radfahrer frei) und diese sollten dann nach der Kurve deutlich auf die Radstreifen geführt werden. Kann man das noch verbessern, damit klar ist wie man von dort sicher und komfortabel z.B. durch eine Bordsteinabsenkung hinter der LSA auf den Radstreifen kommt?	Die Einrichtung einer Protected Bikelane ist nicht vorgesehen. Der Höhenunterschied am Bordstein zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen stellt eine Sturzgefahr für Radfahrende dar (siehe Erläuterungsbericht Abschnitt 3.3.5). Die Rechtsabbiegenden Radfahrer auf dem Gehweg (Servicelösung) können die Radwegfurt nutzen, um gesichert nach rechts in die Straße Am Neumarkt einzubiegen.
	Leitungsträger		
50.	GmbH vom	keine Stellungnahme	
51.	Dataport vom	keine Stellungnahme	
52.	Gasnetz Hamburg GmbH vom	keine Stellungnahme	
53.	Hamburger Wasser vom 03.12.2020	Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, servTEC und HAMBURG ENERGIE. **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	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): • 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 Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990. In dem von Ihnen geplanten Bereich befindet sich eine Versorgungsleitung DN 150 BDW 1908. Wie wir aus den Unterlagen entnehmen können, ist für das Jahr 2022 ein Straßenvollausbau geplant. Um eine Gefährdung unserer Trinkwasserleitung auszuschließen, sollte aus betrieblicher Sicht die vorhandene Graugussleitung erneuert werden. Eine Projektierung wird beantragt für den Bereich Efftingestr. - Kedenburgstr. / Kedenburgstr. - Eichtalstr. / Eichtalstr. - Am Neumarkt 41 / Eickhoffweg - Luetkensallee und Kreuzung Luetkensallee zw. 47 und 49. Dort befindet sich ebenfalls eine Leitung in DN 150 BDW 1908. Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. **Für HAMBURG ENERGIE:** Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden. **Vorl. Stellungnahme HSE:**	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahme ist frühestens ab 2022 anvisiert. Die Straße Am Neumarkt ist als Umleitungsstrecke für die DB - Maßnahme Ausbau der S-Bahnlinie S4 vorgesehen. Dadurch kann sich der geplante Baubeginn für die Maßnahme Am Neumarkt von 2022 auf 2024/25 verschieben. Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen sowie der Zeitplan werden im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		im Bereich der geplanten Baumaßnahme Am Neumarkt sind Schmutz- und Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist beauftragt worden, um zu prüfen, ob an den vorhandenen Sielen vor dem Straßenbau Erneuerungs- oder Sanierungsarbeiten vorzunehmen sind. Eine Untersuchung der vorhandenen Trummen und Trummenleitungen erfolgt im Rahmen dieser Untersuchung nicht. Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, werden Sie eine endgültige Stellungnahme der HSE erhalten. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr zu verständigen. Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen. **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. • 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.	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr anzupassen. **Endgültige Stellungnahme HSE vom 18.01.2021:** Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen im Bereich der oben genannten Maßnahme Am Neumarkt ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr zu verständigen. Bei Berücksichtigung der Hinweise aus unserer vorangegangenen Stellung der HSE vom 03.12.2020 bestehen seitens der HSE keine Bedenken gegen die Straßenbaumaßnahme. Bitte berücksichtigen sie auch die Hinweise der HWW aus der Stellungnahme v. 03.12.2020.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
54.	HanseWerk Natur GmbH vom	keine Stellungnahme	
55.	servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH vom 03.12.2020	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 Herren , gerne zur Verfügung. 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.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
56.	Stromnetz Hamburg GmbH vom 13.01.2021	Vielen Dank für die Beteiligung an ihrer geplanten Maßnahme Am Neumarkt. In dem überplanten Bereich befinden sich Betriebsmittel der Stromnetz Hamburg, welche gemäß unserem Betriebsmittelersatzkonzeptes ausgetauscht werden	

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		müssen. Ein detailliertes Konzept hierzu ist gegenwärtig noch nicht ausgearbeitet, wir würden dennoch im Zuge Ihrer geplanten Maßnahme die Sanierung der Betriebsmittel durchführen. Von daher beteiligen Sie bitte uns im weiteren Verlauf der Planung. Zur Info: In dem betroffenen Bereich befindet sich im südlichen Gehweg das 110kV Kabel Fa2, welches den Stadtteil Wandsbek versorgt. Die Lage dieser Leitung ist nicht veränderbar. Das bauausführende Unternehmen ist verpflichtet, im Zuge der Ausführung von unserem Fachpersonal eingewiesen zu werden. Sie finden im Anhang unseren aktuellen Leitungsbestandspläne zur Info und weiteren Verwendung,	Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.
57.	GmbH vom 07.12.2020	Vielen Dank für die Unterlagen. In den betreffenden Bereichen befinden sich Telekommunikationsanlagen der Pläne in einem CAD-Format können wir leider nicht bereitstellen. Die Lage der Telekommunikationsanlagen ist in den anliegenden Lageplänen skizziert. Die Regelverlegetiefe der Leitungen beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80-100 cm in Straßenflächen. Es sind derzeit und in absehbarer Zukunft dort keine Arbeiten an unserem Netz geplant. Bitte informieren Sie uns zeitnah über die weiteren Schritte.	Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.
58.	- vom	keine Stellungnahme	
59.	vom 06.01.2021	Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 26.11.2020. 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 um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.	Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		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 • Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland • Zeichenerklärung Vodafone • Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland	
60.	vom 02.12.2020	Zurzeit haben die im Bereich "Am Neumarkt, Hamburg " keinen Leitungsbestand. Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der GmbH und der GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
61.	vom 02.12.2020	Siehe	
62.	vom 01.12.2020	Bezugnehmend ihrer E-Mail vom Donnerstag, 26. November 2020 17:03, besitzt die GmbH im angefragten Bereich Am Neumarkt keine eigene Rohrtrasse und nutzt zu 90% im Bereich nur Kabel des Netzbetreiber Dataport. Wie sie unserer Leitungsauskunft vom Montag, 30. November 2020 entnehmen können. Ob unsere eigenen Kundenanschlüsse (Am Neumarkt HNr.36 und HNr.20 sowie Querung zur HNr.29) betroffen sind, kann nach jetzigem Plan- und Planungsstand nicht ermittelt werden. Ihre Maßnahme wird bei uns unter der Sachnummer:" BV-HH0101-20 Radverkehrsmaßnahme Am Neumarkt" weiter betreut. Mit bitte um Zusendung des aktuellen Leitungsplanes, nach Eintrag aller Daten der Leitungsträger und anstehenden Umbauten im Planungsbereich, zur	Nach Rücksprache mit Versatel am 11.12.2020 liegen die Kabel von größtenteils in den Trassen von Hamburg Wasser / ServTec und nicht Dataport. Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt. Die Leitungspläne werden im Vorwege

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Abwägung W/MR 21
		weiteren Bearbeitung ihrer Anfrage. Falls sich Planungsänderungen ergeben oder Sie Rückfragen haben, melden Sie sich gern bei uns.	zur Besprechung verteilt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ing.-Büro Masuch + Olbrisch	M+O	Verfasst	*08.02.2021*	[redacted]
Sachbearbeitung	[redacted]	Bearbeitet	*15.02.2021*	[redacted]
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		