Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahmen: Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme: Kaistraße zwischen Große Elbstraße und Koppelstockstraße

INHALT

1 ANLASS DER PLANUNG 2

2 VORHANDENER ZUSTAND 2

2.1 Allgemeines 2
2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung 2
2.3 Fußgänger und Radfahrer 3
2.4 Ruhender Verkehr 3
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr 3
2.6 Lichtsignalanlagen 3
2.7 Straßenentwässerung 3
2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung 4
2.9 Straßenbegleitgrün 4
2.10 Ver- und Entsorgungsleitungen 4
2.11 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung 4

3 GEPLANTER ZUSTAND 4

3.1 Variantenuntersuchung 4
3.2 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung 4
3.3 Fußgänger und Radfahrer 5
3.4 Barrierefreiheit 5
3.5 Ruhender Verkehr 5
3.6 Öffentlicher Personennahverkehr 5
3.7 Höhenanpassung und Straßenentwässerung 6
3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung 6
3.9 Straßenbegleitgrün 6
3.10 Ver- und Entsorgungsleitungen 6

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN 6

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG 6

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST 7

7 UMSETZUNG DER PLANUNG 7

7.1 Grunderwerb 7
7.2 Finanzierung 7
7.3 Entwurfs- und Baudienststelle 7
7.4 Realisierungstermin 7

1 ANLASS DER PLANUNG

Die bituminöse Fahrbahnbefestigung der Kaistraße weist in dem Abschnitt zwischen Große Elbstraße und Kloppstockstraße erhebliche Schäden auf. Zudem befinden sich im Bereich der Baumaßnahme zwei Bushaltestellen, welche nicht ReStra-gerecht ausgebaut sind. Barrierefreie Querungsmöglichkeiten für den fußläufigen Verkehr sind weder am vorhandenen Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße/ Neumühlen noch an den Bushaltestellen vorhanden und der Kantenvorstand der südlichen Nebenflächen beträgt teilweise lediglich 2 cm. Für die weitere Gewährleistung der Verkehrssicherheit besteht Handlungsbedarf.

Entgegen der zweiten Verschickung dieser geplanten Baumaßnahme bleibt die bestehende Vorfahrtregelung an der Einmündung Kaistraße/ Große Elbstraße/ Neumühlen bestehen. Die zunächst betrachtete Umgestaltungsvariante mittels Änderung der Vorfahrtsregelung wurde bei einem Ortstermin am 10. Mai 2019 mit der Polizei auf Grund der vorhandenen Hauptverkehrsströme und nach Abwägung der Bedenken der Hochbahn verworfen. Eine bauliche Umgestaltung bei gleichbleibender Vorfahrtsregelung wurde festgelegt.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Der betrachtete Bereich der Kaistraße liegt im Stadtteil Altona-Altstadt des Bezirksamtsbereiches Altona zwischen der Großen Elbstraße und der Fußgängerbrücke ca. 100 m vor der Einmündung der Kaistraße in die Kloppstockstraße.

Der zu überplanende Abschnitt hat eine Gesamtlänge von ca. 420 m.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Kaistraße beginnt im Westen mit dem Einmündungsbereich Neumühlen/ Große Elbstraße. Die Straße Neumühlen stellt den weiteren Verlauf der Kaistraße in Richtung Westen dar. Die Große Elbstraße mündet aus Richtung Süden ein. Der Verlauf Große Elbstraße/ Kaistraße ist gegenüber der Straße Neumühlen bevorrechtigt.

Im Verlauf der Kaistraße mündet aus Richtung Süden die Straße Elbberg ein. Diese ist als Gehwegüberfahrt angebunden und entsprechend im Einmündungsbereich mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Die Straße Elbberg ist durch Poller für Kfz gesperrt.

Die Kaistraße weist ein ausgeprägtes Längsgefälle in Richtung Westen auf. Im Bereich des östlichen Planungsendes weist die Fahrbahn Höhen von ca. 27,25 mNN auf. Im Einmündungsbereich zur Großen Elbstraße sind Höhen von ca. 7,40 mNN gegeben. Somit beträgt das Längsgefälle ca. 5 % im Mittel. Nördlich der Straßenverkehrsfläche steigt das Gelände in Form einer begrünten Böschung stark an. Südlich der Straßenverkehrsfläche fällt das Gelände stark ab. Als Absturzsicherung ist auf fast gesamter Länge der Kaistraße auf der Südseite ein Geländer vorhanden.

Die Fahrbahn der Kaistraße ist im betrachteten Abschnitt in einer Breite zwischen ca. 6,50 m und ca. 7,50 m bituminös befestigt und mit Betonhochborden eingefasst, deren Kantenvorstand der südlichen Nebenflächen teilweise lediglich 4 cm und in den nördlich lediglich 5 cm beträgt. Die Fahrbahn teilt sich in jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf. Es ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen.

Unmittelbar vor dem Einmündungsbereich Große Elbstraße weitet sich die Fahrbahn auf ca. 9,90 m auf. Diese Breite resultiert aus der ehemaligen Verkehrsführung im Einmündungsbereich. Ehemals war der Straßenzug Kaistraße/ Neumühlen der Großen

Elbstraße bevorrechtigt. Um das Abbiegen aus der Kaistraße in die Große Elbstraße zu erleichtern, war ein Linksabbiegestreifen markiert.

Beidseitig der Fahrbahn der Kaistraße befinden sich Gehwege. Diese sind untermaßig mit Gehwegplatten bzw. ungebunden in Breiten zwischen ca. 0,75 m und ca. 1,50 m befestigt.

Im Knotenpunktbereich Kaistraße/ Große Elbstraße/ Neumühlen befindet sich im Einmündungsbereich der Großen Bergstraße in die Kaistraße eine Mittelinsel, um das Queren der Fahrbahn zu erleichtern.

In der Kaistraße fahren Busse der Linien 111 und 112.

Im Verlauf der Kaistraße befinden sich die Bushaltestellen Elbberg. Beide Bushaltepunkte sind nicht ReStra-gerecht ausgebaut. Es sind keine Warteflächen, Fahrgastunterstände bzw. taktilen Leitelemente vorhanden. Busse halten am Fahrbahnrand auf der bituminösen Fahrbahnbefestigung. Die Bordhöhen betragen nur ca. 4 cm für den Bushaltepunkt auf der südlichen Fahrbahnseite und nur ca. 9 cm für den Bushaltepunkt auf der nördlichen Fahrbahnseite.

Mit Ausnahme der als Gehwegüberfahrt angebundenen Straße Elbberg befinden sich im Verlauf der Kaistraße keine Gehwegüberfahrten.

2.3 Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger nutzen die beidseitig der Fahrbahn vorhandenen, derzeit untermaßig befestigten Gehwege. Die Gehwege sind zur Fahrbahn mit Hochbordsteinen abgegrenzt, deren Kantenvorstand in den südlichen Nebenflächen teilweise lediglich rund 2 cm beträgt.

Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr statt.

2.4 Ruhender Verkehr

In der Kaistraße befindet sich in der Nähe der Bushaltestellen südlich der Fahrbahn ein Längsparkstreifen mit einer Länge von ca. 17,5 m für 3 Pkw. Dieser ist mit Betonwabensteinpflaster befestigt.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Kaistraße sind die Bushaltestellen Elbberg vorhanden. Beide Haltepunkte werden von den Linien 111 und 112 angefahren.

- 111 Richtung Baakenhöft, werktägliche Taktung: 20 Minuten
- 112 Richtung Övelgönne, werktägliche Taktung: 7 Minuten bzw. 15 Minuten
- 111 Richtung Teufelsbrück, werktägliche Taktung: 20 Minuten
- 112 Richtung Osterbrookplatz, werktägliche Taktung: 7 Minuten bzw. 15 Minuten

2.6 Lichtsignalanlagen

Im Planungsbereich sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

2.7 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in ein Trennsystem der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen großteils in der Fahrbahn der Kaistraße. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung besteht in dem zu überplanenden Bereich aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten, welche in den nördlichen Nebenflächen stehen.

Im Planungsbereich befindet sich keine wegweisende Beschilderung.

2.9 Straßenbegleitgrün

Innerhalb der Straßenbegrenzungslinien der Kaistraße befindet sich kein Straßenbegleitgrün.

Nördlich und südlich der Straßenverkehrsfläche schließen sich Grünflächen mit abschnittsweise dichtem Busch- und Baumbestand an.

2.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Plangebiet sind die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

2.11 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im Planungsbereich besteht keine an die Kaistraße angebundene Bebauung.

3 GEPLANTER ZUSTAND

Im Planungsbereich der Kaistraße sollen Asphaltdeck- und –binderschicht saniert werden. Die vorhandenen Bushaltestellen werden ReStra-gerecht ausgebaut.

Die Gehwegoberflächen werden erneuert, wobei der südliche Gehweg zulasten der Fahrbahn verbreitert und der vorhandene Bordsteinvorstand von teilweise ca. 4 cm auf 12 cm erhöht wird.

Zusätzlich wird der Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße / Neumühlen umgestaltet. Die derzeitige Bevorrechtigung des Straßenzugs Große Elbstraße/ Kaistraße gegenüber der Straße Neumühlen wird beibehalten. Die nördliche Bordkante der Straße Neumühlen wird um 2,00 m in die bestehende Fahrbahn vorgezogen, um die abknickende Vorfahrtsregelung zu verdeutlichen.

3.1 Variantenuntersuchung

Die erste Variante der am 05.01.2018 erfolgten Erstverschickung eines einseitigen Radfahrstreifens entlang des südlichen Fahrbahnrandes der Kaistraße wurde auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen verworfen.

Im Zuge der zweiten Verschickung wurde die Variante einer geänderten Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Kaistraße/ Neumühlen/ Große Elbstraße von abknickenden Vorfahrt zu einer Einmündung mit rechts-vor-links-Regelung geprüft. Um eine ausreichende Fahrplanstabilität des ÖPNV zu gewährleisten wurde diese Variante jedoch ebenfalls verworfen.

3.2 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Zwischen den Stationen 0+140 und 0+410 wird die derzeitige Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m auf 6,50 m verschmälert. Der nördliche Bordkantenverlauf bleibt bestehen. Die südliche Bordkante wird neu gesetzt. Dadurch ist es möglich, den südlichen Gehweg von Station 0+115 bis 0+380 in einer Breite von 2,40 m mit Betongehwegplatten zu befestigen. Das vorhandene Geländer soll bei diesem Umbau nicht verändert werden. Der nördliche Gehweg wird von Station 1+029 bis Station 0+380 in einer Breite von 1,90 m mit Betongehwegplatten befestigt.

Der Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße/ Neumühlen wird einschließlich Bordkantenverlauf umgestaltet. Der Straßenzug Kaistraße/ Großen Elbstraße bleibt dabei der

Straße Neumühlen bevorrechtigt. Die Fahrbahn der Straße Neumühlen wird im Anschlussbereich Kaistraße/ Großen Elbstraße in südlicher Richtung verschwenkt, um die vorhandene gradlinige Führung in die Kaistraße zu reduzieren und so die vor Ort geltenden Vorfahrtsregeln zu verdeutlichen.

Die beidseitigen Bushaltepunkte der Kaistraße bleiben erhalten, werden jedoch ReStragerecht ausgebaut und dahingehend verlängert, dass zukünftig ein Doppelgelenkbus oder zwei Solobusse hintereinander dort halten können. Die nördliche Wartefläche weist zukünftig eine Breite von 3,50 m und die südliche eine Breite von 4,70 m auf.

Am Knotenpunkt Kaistraße/ Großen Elbstraße/ Neumühlen sowie zwischen den beiden Bushaltepunkten der Kaistraße sind barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geplant. Diese werden gemäß ReStra als ungesicherte getrennte Querungen ausgebaut.

3.3 Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger nutzen zukünftig die beidseitig der Fahrbahn großteils erneuerten Gehwege. Diese werden mit Betongehwegplatten befestigt.

Es sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der Radverkehr in der Kaistraße findet auch zukünftig auf der Fahrbahn statt.

3.4 Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Fußgängerquerungen werden als getrennte Querungen hergestellt, welche Ansichten von 0 cm bzw. 6 cm aufweisen. Die Querungen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die Straßenmöblierungen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden.

Zwischen den Bushaltepunkten wird eine ungesicherte Querungsstelle hergestellt. Die Bordkanten werden beidseitig der Fahrbahn abgesenkt. Taktile Leitelemente für eine Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (getrennte Querung) werden vorgesehen.

Im Bereich der Einmündung Große Elbstraße wird eine ungesicherte Querungsstelle über die Große Elbstraße hergestellt. Die Querung (getrennte Querung) führt über die anzupassende Mittelinsel im Einmündungsbereich. Eine weitere ungesicherte und getrennte Querung wird im Einmündungsbereich der Straße Neumühlen hergestellt.

3.5 Ruhender Verkehr

Der in den südlichen Nebenflächen der Kaistraße vorhandene Längsparkstreifen wird zugunsten der Wartefläche der Bushaltestelle aufgegeben.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Bushaltestellen werden nach den aktuellen Regeln der Technik neu hergestellt. Busse halten an den beiden Haltepunkten auch zukünftig am Fahrbahnrand. Zukünftig sollen die zwei im Planungsbereich befindlichen Haltepunkten für die Nutzung durch Gelenkbusse hergestellt werden. Die Betonflächen werden demnach in Längen von 34 m (15 m zur Aufnahme der Schubkräfte und 19 m Aufstelllänge für den Doppelgelenkbus) sowie einer Breite von 3 m hergestellt. Aufgrund der angedachten Taktverdichtung der Linie 111 besteht die Möglichkeit des zeitgleichen Eintreffens zweier Solobusse an der Bushaltestellte. Die Haltekante wird somit mit einer Länge von 28 m (12 m Länge je Solobus, zuzüglich 1 m Abstand und 3 m) vorgesehen.

Die Haltepunkte Elbberg (Fahrtrichtung Westen und Osten) wird beidseitig mit frühhochfestem Beton mit Fließmittel befestigt und mit Bussonderbordsteinen mit einer Ansichtshöhe von 18 cm zur Nebenfläche abgegrenzt.

Die Haltestellen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die Warteflächen werden mit Betonsteinplatten 50/50 cm befestigt. Die Haltepunkte werden mit der notwendigen Beschilderung ausgestattet.

Die Bushaltestelle stadteinwärts wird ca. 80 m in östliche Richtung verschoben. Durch den Entfall des kurzen Längsparkstreifens in diesem Bereich kann eine Wartefläche in einer Breite von 4,70 m vorgesehen werden. Ein Fahrgastunterstand kann aufgestellt werden.

Der Bushaltepunkt stadtauswärts wird ca. 25 m in westliche Richtung verschoben. Um eine ausreichend breite Wartefläche gewährleisten zu können, wird die sich nördlich anschließende Böschung abgefangen. Eine Detailabstimmung zur Abfangung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Abteilung Stadtgrün. Es kann eine Wartefläche in einer Breite von 3,50 m hergestellt werden. Eine Fläche für einen Fahrgastunterstand (ohne Seitenscheiben) ist vorgesehen.

3.7 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradiente und Höhen der Fahrbahnen werden übernommen. Die Höhenlage entspricht der vorhandenen Situation. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst. Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in die vorhandenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

Der südliche Gehweg wird mit einem Quergefälle in Richtung südlich gelegener Grünfläche hergestellt.

3.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Anpassungen der öffentlichen Beleuchtung sind nicht geplant.

Auch zukünftig ist keine wegweisende Beschilderung vorhanden.

3.9 Straßenbegleitgrün

Für diese Planung ist keine Fällung von Baumbestand notwendig. Es sind keine Neupflanzungen vorgesehen.

3.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Ver- und Entsorgungsleitungen liegen tief genug, und es müssen voraussichtlich keine Anpassungsarbeiten getätigt werden.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Im Bereich der Baumaßnahme gelten der Bebauungsplan Altona-Altstadt 32 und der Teilbebauungsplan 729.

Der vorgesehene Umbau erfolgt größtenteils innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Im Bereich der Bushaltestelle stadtauswärts wird eine kleine Fläche der angrenzenden Grünanlage in Anspruch genommen, um eine ausreichend breite Wartefläche gewährleisten zu können.

5 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

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

6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST

Ein Bescheid der Feuerwehr (GEKV) für die Luftbildauswertung / Fernerkundung wurde beantragt und wird im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

Für die Herstellung der Bushaltestelle Rtg. stadtauswärts und die erforderliche Wartefläche werden Flächen in Anspruch genommen, die sich im Verwaltungsvermögen der Abteilung Stadtgrün befinden. Nach Realisierung der Baumaßnahme ist eine Übernahme der Fläche in das Verwaltungsvermögen Tiefbau erforderlich.

7.2 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Baukosten werden vorläufig auf 740.000,00 € (brutto) geschätzt.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Planungsunterlagen wurden durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

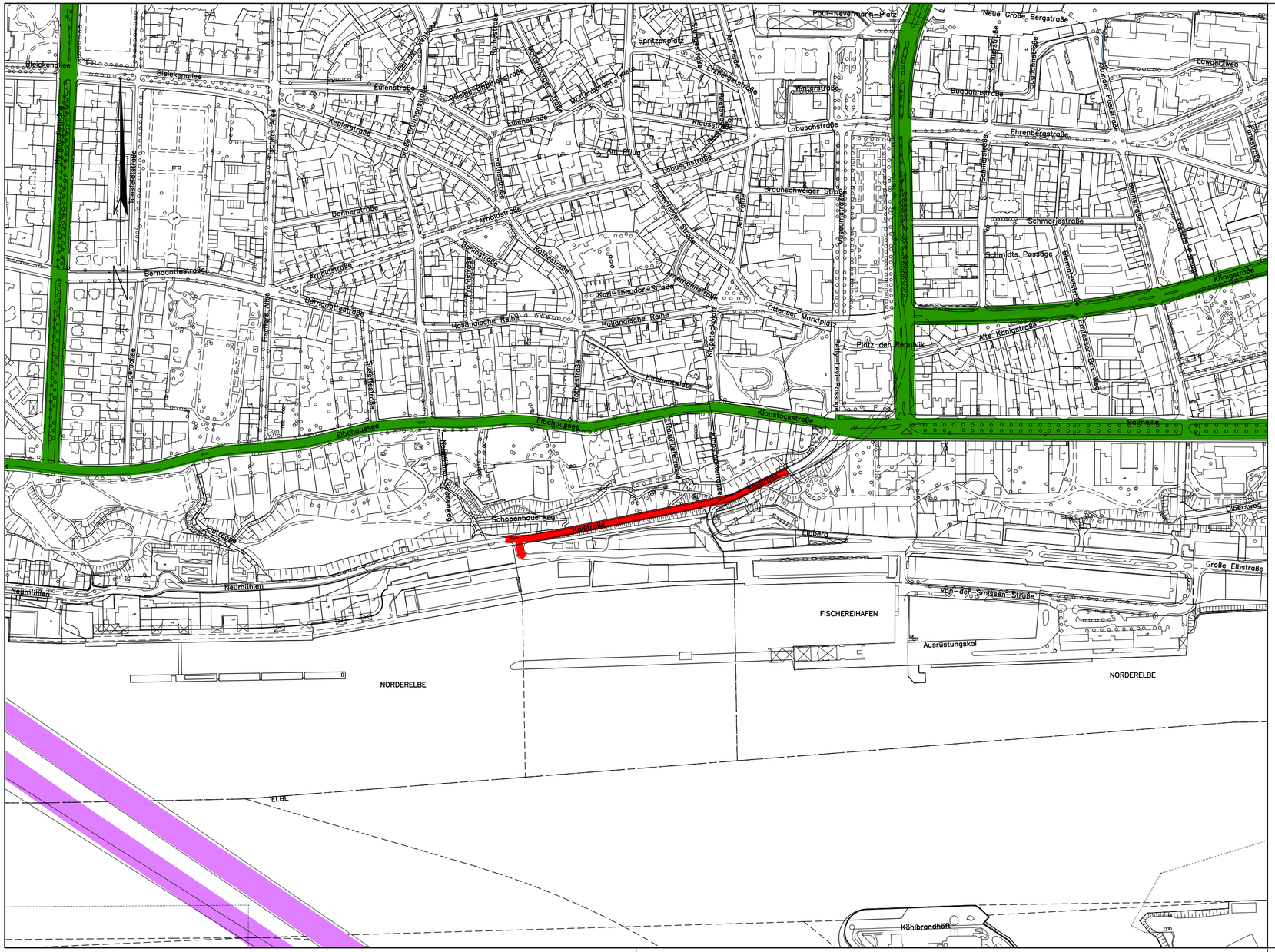
7.4 Realisierungstermin

Mit der Realisierung der Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2020 begonnen werden.

Verfasst: Hamburg, im Oktober 2019

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

gez. [redacted]



Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

22.10.2019
gez. [redacted]

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

Legende

- Baustrecke
- Bundesautobahn
- Hauptverkehrsstraßen

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

Bedarfsträger:
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Realisierungsträger:
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme:
Kairstraße
zwischen Große Elbstraße und Kloppstockstraße

Planinhalt: Übersichtsplan

Zeichnung Nr:

Maßstab: 1 : 5.000

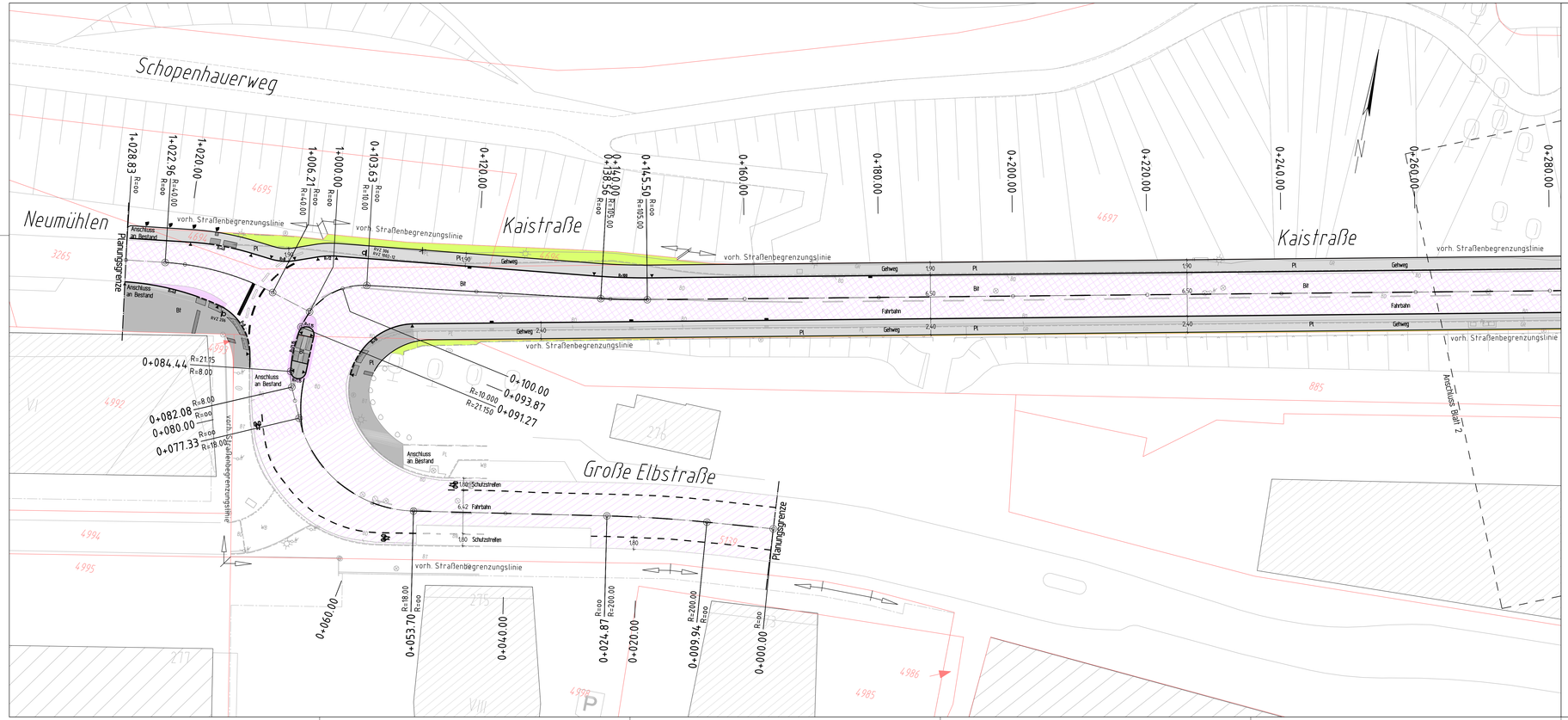
Datum: 24.10.2019
Bearbeitet:
gez. Tröbst
Unterschrift, A/MR 218

Datum: .....
Fachtechnisch geprüft:
.....
Unterschrift, A/MR 210

Datum: .....
Aufgestellt:
.....
Unterschrift, A/MR 20

Datum: .....
Geprüft:
.....
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....
Freigegeben:
.....
Unterschrift, A/MR-L



Legende

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord
- Vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie nach B-plan
- Zaun/ Geländer
- gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- gepl./ vorh./ aufzuh. Straßenabl.
- gepl. Fahrradanlehnbügel
- gepl. / vorh. / aufzuh. Poller
- RVZ 222-20 — gepl. / vorh. / aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
- taktile Leitelemente
- Zufahrten
- Zuwegungen
- Bit — Asphalt
- Bit — Asphaltdeckschicht- und Bindersanierung
- Bit — Asphaltdeckschicht
- Pl — Betongehwegplatten 50/50
- Bt — Betonsteinpflaster 25/25
- Wb — Wabensteinpflaster
- Ob — Oberboden mit Rasenansaat
- Beton

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen
gez. 22.10.2019
Osterbekstraße 90a 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
a	Vorfahrtsänderung			12.06.2019

Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen
Datum: 24.10.2019
Bearbeitet: gez. Trobst
Unterschrift, A/NR 218

Teilbaumaßnahme: Kaistraße zwischen Große Elbstraße und Kloppstockstraße
Datum: 25.10.2019
Fachtechnisch geprüft: gez. Meyer
Unterschrift, A/NR 210

Planinhalt: Lageplan 1/2
Datum: 28.10.2019
Aufgestellt: gez. Ochsenius
Unterschrift, A/NR 20

Zeichnung Nr:
Maßstab: 1 : 250

Datum:
Gegrüft:
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: 28.10.2019
Freigegeben: gez. Dettmer
Unterschrift, A/NR-L

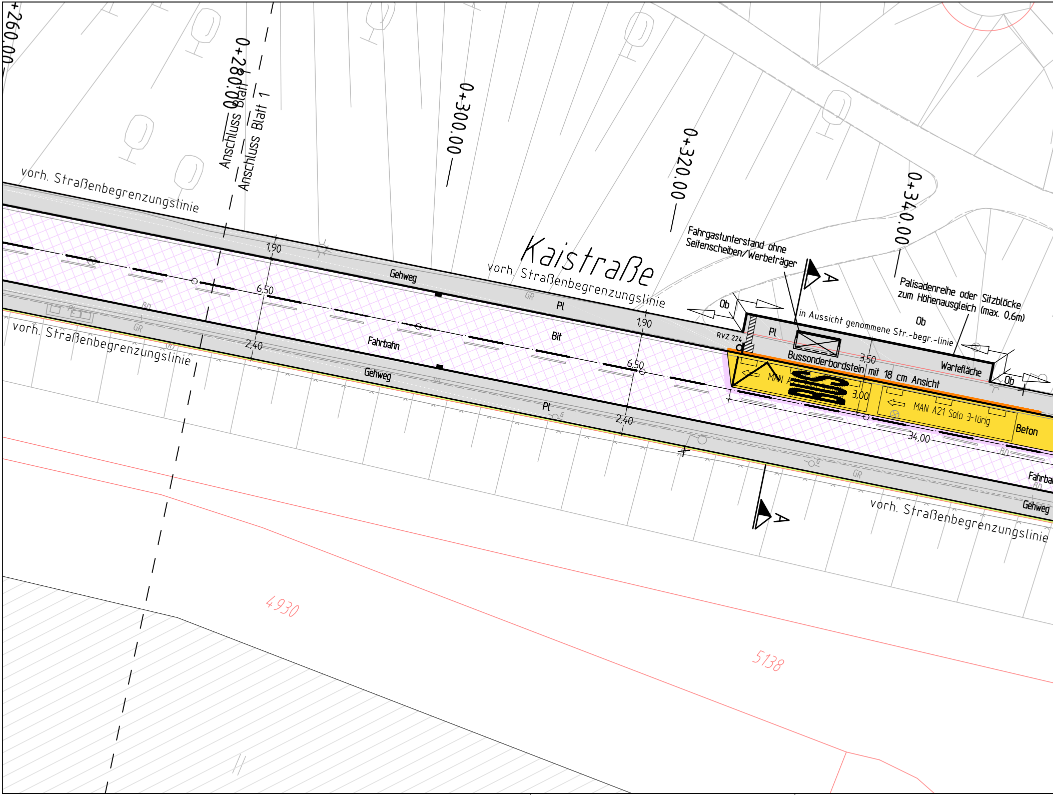
Layer: XU_254
Plotdatei: 28.10.2019
Schreiber: ITRIMS_LPTAN.exe
Speicherort: M:\Projekte\1006 1009\1009 Kaistr\AK\1009 Kaistr AK.dwg

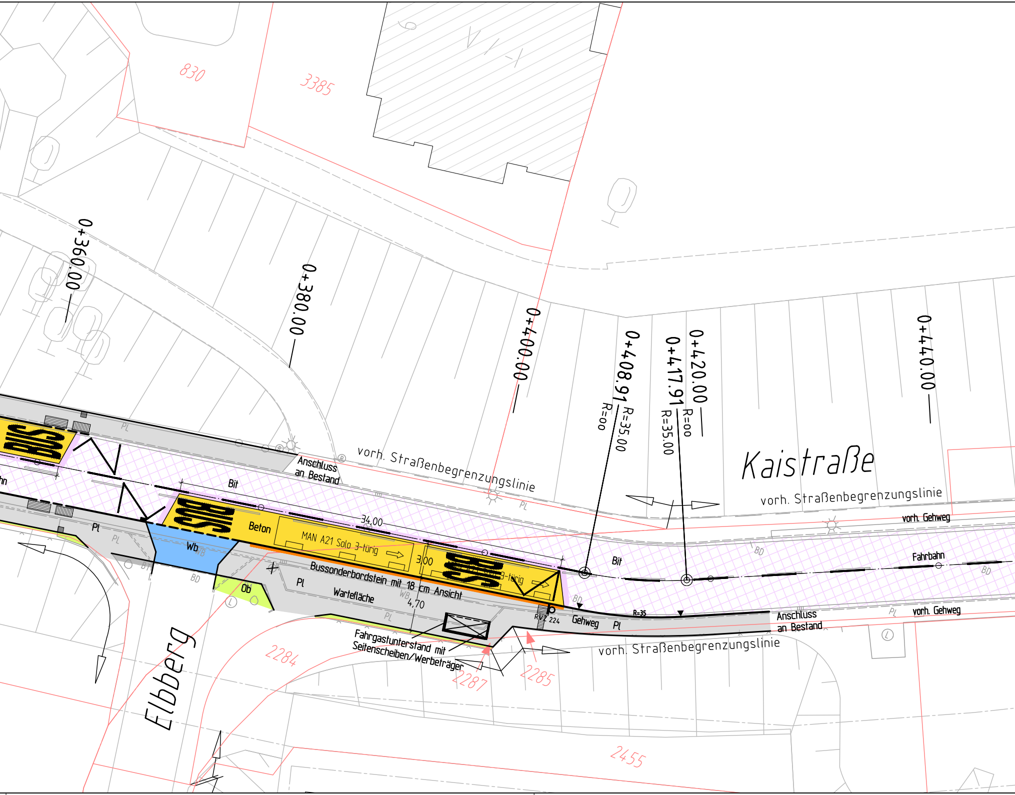
Layout: AU_250

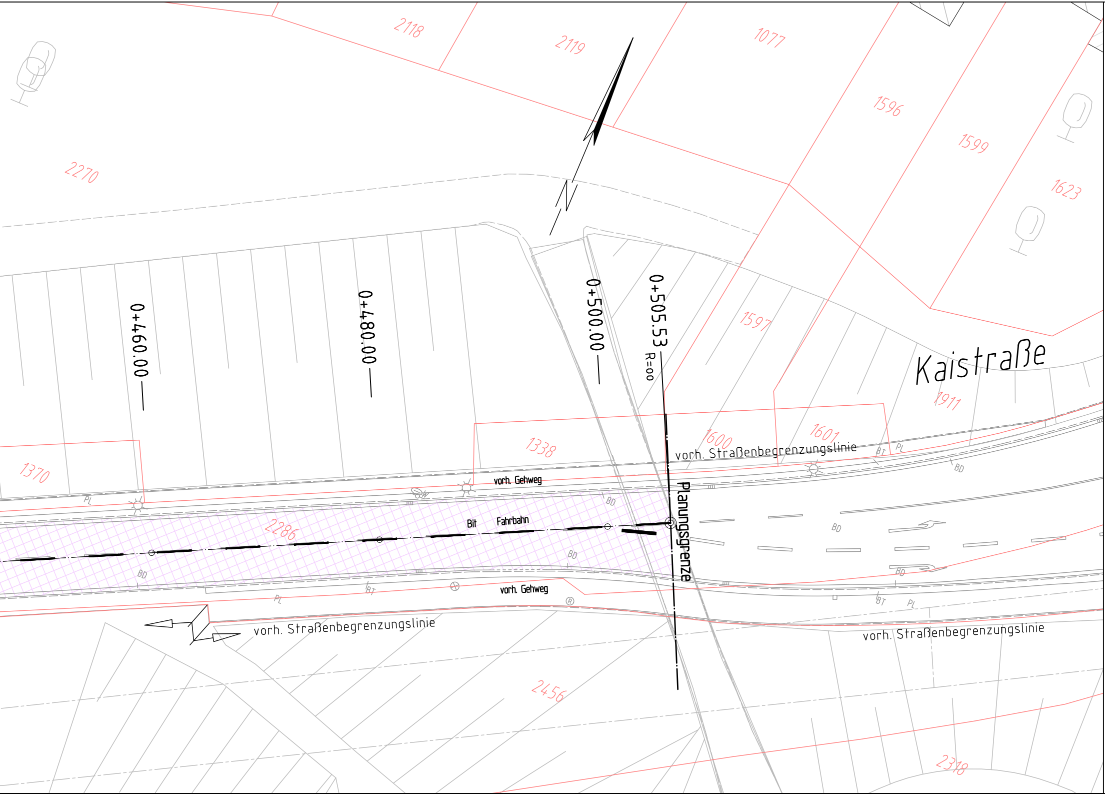
Plotdatum: 28.10.2019

Dateiname: 1219A01_LP10.dwg

Speicherort: H:\Projekte\1200-1299\1219-Kaistraße\1219A01-Kaistraße\CAD


0+260.00
0+280.00
Anschluss Blatt 1
Anschluss Blatt 1
0+300.00
0+320.00
0+340.00
Kaistraße
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
1,90
6,50
2,40
1,90
6,50
2,40
Gehweg
Gehweg
Gehweg
Fahrbahn
Fahrbahn
Pl
Pl
Pl
Bit
GR
GR
GR
BD
BD
Fahrgastunterstand ohne Seitenscheiben/Werbeträger
A
A
Ob
Ob
Ob
RVZ 224
in Aussicht genommene Str.-begr.-linie
Palisadenreihe oder Sitzblöcke zum Höhenausgleich (max. 0,6m)
Bussonderbordstein mit 18 cm Ansicht
3,50
3,00
34,00
Wartefläche
MAN A21
BUS
MAN A21 Solo 3-türig
Beton
4930
5138


830
3385
0+360.00
0+380.00
0+400.00
0+408.91
R=35.00
R=oo
0+417.91
R=35.00
R=oo
0+420.00
0+440.00
Kaistraße
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Gehweg
vorh. Gehweg
Fahrbahn
Anschluss an Bestand
Anschluss an Bestand
Bit
Bit
BUS
BUS
BUS
Beton
MAN A21 Solo 3-türig
34,00
3,00
4,70
Wb
WB
Ob
Pl
PL
BD
Bussonderbordstein mit 18 cm Ansicht
Wartefläche
Fahrgastunterstand mit Seitenscheiben/Werbeträger
Gehweg
RW 224
R=35
Elbberg
2284
2287
2285
2455


2118
2119
1077
1596
1599
1623
2270
0+460.00
0+480.00
0+500.00
0+505.53
R=oo
1597
Kaistraße
1911
1600
1601
1338
1370
vorh. Straßenbegrenzungslinie
PL
BT
BD
vorh. Gehweg
Planungsgrenze
2286
Bit
Fahrbahn
BD
vorh. Gehweg
BT
PL
vorh. Straßenbegrenzungslinie
vorh. Straßenbegrenzungslinie
2456
2318

Legende

▬	Hochbord
‒ ‒ ‒ ‒ ‒ ‒	abgesenkter Hochbord
– – – – – –	Tiefbord
―	Vorhandene Straßenbegrenzungslinie
–·–·–·–	Straßenbegrenzungslinie nach B-plan
⌄ ⌄	Zaun/ Geländer
○ ☼ ☒	gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
🟩 🟩 ⊗	gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
■ ▥ ☒	gepl./ vorh./ aufzuh. Straßenabl.
▬	gepl. Fahrradanlehnbügel
● ○ ☒	gepl. / vorh. / aufzuh. Poller
RVZ 222-20 265 ~~265~~	gepl. / vorh. / aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
▥ ▨	taktile Leitelemente
▲	Zufahrten
▲	Zuwegungen
Bit	Asphalt
Bit	Asphaltdeckschicht- und Bindersanierung
Bit	Asphaltdeckschicht
Pl	Betongehwegplatten 50/50
Bt	Betonsteinpflaster 25/25
Wb	Wabensteinpflaster
Ob	Oberboden mit Rasenansaat
▨	Beton

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen

22.10.2019
gez. [redacted]

ids

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

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
a	Vorfahrtsänderung	[redacted]		12.06.2019

Bedarfsträger:
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Realisierungsträger:
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Tiefbau

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme:
Kaistraße
zwischen Große Elbstraße und Kloppstockstraße

Planinhalt: Lageplan 2/2

Zeichnung Nr:

Maßstab: 1 : 250

Datum: ....
Geprüft:
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: 24.10.2019
Bearbeitet:
gez. Tröbst
Unterschrift, A/MR 218

Datum: 25.10.2019
Fachtechnisch geprüft:
gez. Meyer
Unterschrift, A/MR 210

Datum: 28.10.2019
Aufgestellt:
gez. Olshausen
Unterschrift, A/MR 20

Datum: 28.10.2019
Freigegeben:
gez. [redacted] Dettmer
Unterschrift, A/MR-L

Abwägung der zur Verschickung eingegangenen Stellungnahmen
Abstimmung der Planunterlagen vom 11. März 2019

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
BIS / VD 51 **12.03.2019**	Keine Bedenken	
BIS / VD 513 **12.03.2019**	Die Verkehrsdirektion/VD 513 hat die nach hier übersandten Unterlagen im Hinblick auf die Anpassung verkehrslenkender Beschilderungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass Maßnahmen an verkehrslenkenden Beschilderungen nach derzeitigem Stand der Planung nicht betroffen und nicht vorgesehen sind.	
BIS / PK 21 **27.03.2019**	Nach Absprache mit VD 51 ([redacted]) nimmt das PK 212 zu obiger Thematik wie folgt Stellung: Zum Lageplan: 1 / 2: Neumühlen, Fahrtrichtung Kaistraße Streiche: Vz. 206 (Halt: Vorfahrt gewähren) Setze: · Vz. 301 (Vorfahrt) Große Elbstraße, Mittelinsel (aus der Kaistraße kommend und nach links abbiegend in die Gr. Elbstr.) Setze: Vz. 222 (rechts vorbei) Zum Lageplan: 2 / 2: Keinerlei Korrekturen. In gemeinsamer Abstimmung mit der VD 51 ([redacted]) stimmt das PK 212 der weiteren Planung zu.	Die Änderung der Vorfahrtsregelung wurde verworfen. Hierzu hat ein Ortstermin stattgefunden. Die Hauptfahrbeziehung des Verkehrs ist von der Kaistraße in die Große Elbstraße und die Gegenrichtung. Die Gestaltung des Einmündungsbereiches unterstützt und verdeutlicht nicht die abknickende Vorfahrt. Eine Veränderung der nördlichen Bordsteinführung wurde festgelegt.
BIS / Feuerwehr	Keine Stellungnahme eingegangen	
HHVA /ÖB und LSA **14.05.2019**	wie schon im EB beschrieben sind mit der Verkehrsplanung GI Anlagenteile der öffentlichen Beleuchtung nicht betroffen. Seitens HHVA sind keine Maßnahmen vorgesehen.	Dies wird berücksichtigt.
FB / 6 -63- **14.03.2019**	Die Erschließungsanlage Kaistraße ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die geplante Baumaßnahme werden keine Beiträge erhoben.	
Stadtreinigung **02.04.2019**	die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Maßnahmen zur Grundinstandsetzung der Kaistraße zwischen Große Elbstraße und Kloppstockstraße zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
	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.	
Senatskoord. Gleichst.	Keine Stellungnahme eingegangen	
Hochbahn 08.04.2019	wir danken für die Beteiligung an dem o.g. Verschickungsverfahren und nehmen in Abstimmung mit dem HVV sowie der Wall GmbH wie folgt Stellung: In der Kaistraße verkehren die Stadt-Buslinien 111 und 112 in den Hauptverkehrszeiten im 10-20 Min.-Takt, jeweils mit Halt an der Haltestelle Elbberg. Die Linie 111 erschließt im innerstädtischen Bereich viele touristische Ziele, ihr kommt damit eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der hohen Nachfrage auf der Linie 111 gibt es derzeit Überlegungen, diese regulär im 10 Min.-Takt zu fahren. Wir begrüßen die Herstellung der barrierefreien Haltepunkte und die ausreichend breiten Warteflächen. Aufgrund der angedachten Taktverdichtung der Linie 111 ist ein zeitgleiches Eintreffen an der Haltestelle mit der Linie 112 nicht grundsätzlich auszuschließen. Wir bitten daher um Prüfung, ob eine Haltekante von 25,0 m (für zwei Solobusse á 12,0 m, zzgl. 1,0 m Sicherheitsabstand) realisiert werden kann, um den barrierefreien Ein- und Ausstieg zumindest an der zweiten Tür auch für die zweite Halteposition zu ermöglichen. (Hinweis: Grundsätzlich bleibt der 19,0 m lange Gelenkbus das zugrunde zu legende Bemessungsfahrzeug. Im Erläuterungsbericht ist unter 3.2 von 18 m langen Doppelgelenkbussen geschrieben.) Bzgl. der Fahrgastunterstände (FGU) möchten wir anmerken, dass für diese ein Standort gemäß Lageplan vorzusehen ist, die genaue Lage jedoch erst im Zuge der Realisierung und mit Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten zu bestimmen ist. Wir gehen zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass je Haltepunkt ein FGU ohne Werbeträger, jedoch mit 60 cm „kurzen“ Seitenscheiben aufgestellt wird.	Dies wird berücksichtigt. Die Planung sieht die Aufstellung von FGU mit 60 cm kurzer Seitenscheibe vor.
	Für den Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße hat sich gemäß Planung die Vorfahrtsregelung von einer abknickenden Vorfahrt zu einer Einmündung mit rechts-vor-links-Regelung geändert. An diesem Knoten biegt die Linie 111 auf	Am Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße / Neumühlen wird die derzeitige Bevorrechtigung des Straßenzugs Große Elbstraße/ Kaistraße gegenüber der Straße Neumühlen bei-

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
	ihrem Linienweg zwischen Teufelsbrück und der HafenCity ab bzw. ein, die Linie 112 fährt entlang der Kaistraße bis nach Neumühlen und zurück. Um eine ausreichende Fahrplanstabilität, insbesondere bei Ausflugsverkehren aus Richtung Neumühlen, gewährleisten zu können, befürworten wir die abknickende Vorfahrt. So müssen linksabbiegende Busse aus der Kaistraße nicht auf entgegenkommende Fahrzeuge (ggf. lange) warten und können so ihren Linienweg ungehindert fortsetzen. Eine Verspätungslage ist nicht zu befürchten. Gleichwohl ist ein langsames Fahren aufgrund der engen Kurvenlage unumgänglich. Darüber hinaus ist am Knotenpunkt der separate Linksabbieger mit 2,94 m zu schmal. Aufgrund der engen Kurvenradien und dem damit in Zusammenhang stehenden fahrdynamischen Verhalten der Busse, wäre hier eine Breite des Linksabbiegefahrstreifens von mindestens 3,50 m erforderlich. Auch ergibt sich durch die Lage der Querungsinsel eine Engstelle, wodurch linksabbiegende Busse (und andere Großfahrzeuge) gezwungen sind, die Mittelinsel oder auch die Borde der Nebenfläche zu überfahren. Darüber hinaus ist das Rechtseinbiegen aus der Großen Elbstraße in die Kaistraße ebenfalls für Busse und andere Großfahrzeuge nicht ohne Mitbenutzung des separaten Linksabbiegefahrstreifens möglich. Aus den oben aufgeführten Gründen müssen wir die Planung für den Knotenpunkt Kaistraße/ Große Elbstraße ablehnen.	behalten. Die Straße Neumühlen wird im Einmündungsbereich in südlicher Richtung verschenkt, um das geradlinige Einfahren in die Kaistraße optisch zu erschweren und so die abknickende Vorfahrtsregelung zu verdeutlichen. Bei der Planung des Knotenpunks sind die Schleppkurven für Gelenkbusse berücksichtigt, so dass weder die Überfahrung von Borden noch eine Mitbenutzung von Verkehrsräumen anderer Verkehrsteilnehmer notwendig ist.
HVV	Keine Stellungnahme eingegangen (siehe Hochbahn)	
Fuss e.V. **08.04.2019**	Wir begrüßen die Verbesserung des Gehwegs und der Bushaltestellen. Nicht einverstanden sind wir mit den ungesicherten Überwegen im Bereich der Haltestellen und an der Einmündung Gr. Elbstraße. In beiden Fällen halten wir gesicherte Überwege für notwendig. An den Haltestellen ist mit sehr schnell bergab fahrenden Radfahrer*inne zu rechnen. An der Gr. Elbstraße werden vor allem von der Kaistraße kommende Fahrzeuge eine Gefahr darstellen. Diese müssen den entgegenkommenden Verkehr von Neumühlen abwarten müssen und beachten dann häufig die querenden Fußgänger*innen nicht. Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.	Die Einrichtung von FGÜ's erfolgt auf Grundlage der R-FGÜ. Die erforderlichen Verkehrsstärken für die Einrichtung eines FGÜ sind nicht gegeben. Im Zuge der Ausführung werden an der nördlichen Bushaltestelle Elbberg Betonblöcke angeordnet. Für weiter Sitzmöglichkeiten besteht kein Bedarf, da im Einmündungsbereich Bänke vorhanden sind.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
BSVH **08.04.2019**	das „Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg“ wird vom Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg, der Hamburger LAG und dem Verein „Barrierefrei Leben“ gemeinsam getragen. Die Stellungnahmen werden zwischen den Trägervereinen abgestimmt. Insofern erfolgt von dort keine eigene Stellungnahme. Zu o.g. Vorhaben möchten wir wie folgt Stellung nehmen: - Nach wie vor fehlen barrierefreie Querungsmöglichkeiten über die Kaistraße - An der Bushaltestelle fehlt zudem ein FGÜ - Geländer etc. müssen kontrastreich gestaltet sein und mit einer Tastleiste für Menschen mit Langstock versehen sein.	Eine barrierefreie Querungsmöglichkeit in Form einer getrennten Querung ist auf Höhe der Bushaltestellen Elbberg in der Planung vorgesehen. Die Einrichtung von FGÜ’s erfolgt auf Grundlage der R-FGÜ. Die erforderlichen Verkehrsstärken für die Einrichtung eines FGÜ sind nicht gegeben. Das Geländer wird im Zuge der Maßnahme nicht verändert, da es auf Grund des vorhandenen Zustandes nicht veränderbar ist.
Barrierefrei leben **12.03.2019**	Verweis auf die Stellungnahme des BSVH	
Seniorenbeirat	Keine Stellungnahme eingegangen	
Wall **19.03.2019**	Verweis auf die Stellungnahme der Hochbahn	
1&1 Versatel	Keine Stellungnahme eingegangen	
ServTec **08.04.2019**	Siehe Stellungnahme HWW	
Hamburg Energie GmbH **08.04.2019**	Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	
Stromnetz Hamburg **09.04.2019**	In Ihrem geplanten Bereich sind Leitungstrassen vorhanden und in Betrieb. Eine Überbauung der Trassen mit z.B. FGU ist nicht zulässig. Sollten die Anlagen der Stromnetz Hamburg GmbH mit Ihrem Bauvorhaben kollidieren, wenden	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
	Sie sich bitte zur Abstimmung der weiteren Schritte an uns.	
Hamburgwasser 08.04.2019	**Für HWW:** In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): - Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen 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 - 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 - Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990 Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. Die HWW-Anlagen sind nicht betroffen, es besteht kein Handlungsbedarf und	Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
	keine Bedenken, soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen. **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 geplante Bushaltestelle liegt im Bereich eines von Norden in die Kaistraße einmündenden Mischwassersieles K DN 400 bzw. DN 600. Die Palisadenreihe der Sitzblöcke zum Höhenausgleich führt am Schacht D+19,37/ M+15,92 entlang. Im beiliegenden Revisionsplan ist es der Schacht Nr. 2. Die Herstellung der Palisadenreihe ist so vorzusehen, dass der Schacht nicht beeinträchtigt wird. - 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 Zimmermann 7888 34001 anzupassen. **Für ServTEC** Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH	Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort:
	befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen ihnen unsere Herren Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.	
Dataport 14.03.2019	Die Beauskunftungen erhalten Sie als PDF Dateien.	
Hansewerk Natur / EON	Keine Stellungnahme eingegangen	
Vattenfall Wärme 15.03.2019	anbei übersenden wir Ihnen die Fernwärmeunterlagen für den angefragten Bereich. Weitere detaillierte Unterlagen liegen uns aktuell nicht vor.	
Deutsche Telekom 15.04.2019	Im Bereich Ihrer Maßnahme befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom, deren ungefähre Lage aus den angefügten Plänen ersichtlich sind. Leider können wir Ihnen aus technischen Gründen keine DWG-Dateien zur Verfügung stellen. Wenn Sie Auskünfte über die exakte Lage und Deckung benötigen, die über die in den Plänen dargestellten Daten hinausgehen, sind diese durch Aufgrabungen festzustellen. Zurzeit sind keine Arbeiten an unserem Netz geplant. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen an unseren Anlagen erforderlich sein, setzen Sie sich bitte rechtzeitig mit uns in Verbindung.	
Gasnetz Hamburg	Keine Stellungnahme eingegangen	