

Bezirksamt Wandsbek
W/MR

Betr.: Bündnis für den Radverkehr - Veloroute 6, Abschnitt 16
Tilsiter Straße (Eulenkamp bis Lesserstraße) - Allensteiner Straße -
Pillauer Straße - Eckerkoppel (Bullenkoppel bis Tegelweg)

hier: **Abwägungsvermerk der Schlussverschickung**

Inhaltsverzeichnis:

1. BUE-U 1 vom 13.08.2018	1
2. BSW-LP1.....	1
3. BWVI-VE 2	1
4. BWVI-VI 2 vom 15.08.2018.....	1
5. BWVI-VM 1.....	2
6. BWVI-VR 1	2
7. LSBG-S 1 vom 14.08.2018	2
8. LSBG-S2	3
9. LSBG-S 4	3
10. BIS-VD 51 vom 03.09.2018	3
11. BIS-VD 52	6
12. BIS-PK 37.....	6
13. BIS-PK 38.....	6
14. BIS-F 2 vom 15.08.2018	6
15. W/SL 1 vom 16.08.2018.....	7
16. W/SL 2.....	8
17. W/MR 11	8
18. W/MR 22	8
19. W/MR 231	8
20. W/MR 232	8
21. W/MR 31 vom 24.08.2018	8
22. W/SR 3 vom 25.07.2018	9
23. W/BZ 11	9
24. W/BZ 2	9
25. W/BZ 3	9
26. W/BZ 4	9
27. FB 633 vom 30.07.2018.....	9
28. LIG 453 vom 27.07.2018.....	9
29. LGV S32.....	9
30. KB-Denkmalschutz vom 25.07.2018.....	9
31. SRH TS 215 vom 15.08.2018	10
32. Hochbahn HHA vom 22.08.2018	10
33. HVV GmbH vom 22.08.2018.....	13
34. Handelskammer und Handwerkskammer vom 21.08.2018.....	13
35. ██████████ vom 26.07.2018	14
36. ██████████ vom 31.07.2018.....	14
37. Fachverband Fußverkehr Deutschland.....	14
38. ADFC Hamburg /Bezirksgruppe Wandsbek vom 14.08.2018	14
39. Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. vom 24.08.2018	21
40. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft	23
41. Verein Barrierefreies Leben	23

42.	Schulen und Kindertagesstätten	23
43.	.....	23
44.	Dataport.....	23
45.	Gasnetz Hamburg GmbH vom 22.08.2018.....	23
46.	Hamburg Verkehrsanlagen vom 06.08.2018 und 24.08.2018	24
47.	Hamburger Wasser vom 16.08.2018 und 23.08.2018	27
48.	.....	29
49.	servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH.....	29
50.	Stromnetz Hamburg GmbH vom 01.08.2018.....	29
51.	..... vom 06.08.2018	30
52.	..... vom 02.08.2018.....	30
53.	..... vom 28.08.2018	30
54.	..... vom 25.09.2018	31
55.	.....	31
56.	.....	31

1. BUE-U 1 vom 13.08.2018

BUE U1 nimmt zu der oben genannten Maßnahme wie folgt Stellung:

Zu der von Ihnen geplanten Maßnahme haben wir keine weiteren Anmerkungen. Falls die Baugrunduntersuchungen ergeben, dass eine Grundinstandsetzung notwendig ist, muss geprüft werden, ob Vorrichtungen zur Reinigung und Drosselung des Straßenabwasser erforderlich sind.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

2. BSW-LP1

keine Stellungnahme

3. BWVI-VE 2

siehe 4.

4. BWVI-VI 2 vom 15.08.2018

nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme der BWVI/Amt V zu oben angegebener Maßnahme:

1. Direkt hinter dem Knoten Tilsiter Straße/ Lesserstraße in Fahrtrichtung Osten ist die Verflechtungssituation Rad-/ Kfz-Verkehr ungünstig dargestellt. Es wird daher empfohlen, im westlichen Knotenarm vor dem Geradeaus-/ Linksabbiegefahrstreifen einen ARAS anzulegen und auf die Furt in Richtung Osten zu verzichten.

W/MR 21: Auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen wurde verzichtet, da die Veloroutenrichtung geradeaus verläuft. Die Überleitung in den Mischverkehr im östlichen Knotenpunktsarm wurde verlängert. Die Verflechtung in den Mischverkehr wird somit verbessert. Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen wird im nördlichen Knotenpunktsarm Lesserstraße - analog zum bereits vorhandenen Radaufstellstreifen im südlichen Knotenpunktsarm - vorgesehen.

2. An den Knoten Pillauer Straße/ Lesserstraße (östlicher Knotenarm, für geradeaus + rechts), Eckerkoppel /Barmwisch (östlicher Knotenarm) und Eckerkoppel/ Tegelweg (westlicher Knotenarm) sollte ebenfalls geprüft werden, ob ein ARAS eingerichtet werden kann.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt. Daher entfallen die Knotenpunkte Pillauer Straße/ Lesserstraße und Eckerkoppel/ Barmwisch aus der Verkehrsplanung. Gemäß Behördenvorabstimmung zur 1. Verschickung wurde im westlichen Knotenpunktszulauf Tegelweg/ Eckerkoppel auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen verzichtet.

3. Auch in der Allensteiner Straße (analog zur Pillauer Straße) könnte auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radfahrstreifen und Längsparkständen verzich-

tet werden, um eine Fehlinterpretation durch den ruhenden Verkehr zu vermeiden. Des Weiteren sollte der Wasserlauf mit den Trummen (in Fahrtrichtung gesehen) links vom Radfahrstreifen angelegt werden, wie dies bereits in zahlreichen Straßen Hamburgs praktiziert wird, wenn eine Grundinstandsetzung erfolgt.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung wird die Allensteiner Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben. Der Radfahrstreifen wird auf die andere Straßenseite verlegt und mittels Doppelmarkierung vom Gegenverkehr getrennt. Auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum angrenzenden Gehwegparken wird verzichtet. Radfahrende in Einbahnstraßenrichtung werden im Mischverkehr geführt. Die Lage des Wasserlaufs wird im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der Höhensituation festgelegt.

5. BWVI-VM 1

siehe 4.

6. BWVI-VR 1

siehe 4.

7. LSBG-S 1 vom 14.08.2018

Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen erforderlich. Die im Planungsgebiet betroffenen LSA sind (wenn erforderlich) auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.

Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG/S1 haben wir zurzeit leider nicht.

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 an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.

W/MR 21: Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

LSA 478 Lesserstraße/Tilsiter Straße Plan

Die taktile Leitelemente sind an den LSA-Mast zu führen.

Die Überleitung des Radfahrstreifens in den Mischverkehrs in der Tilsiter Straße Ost ist länger und schleifender zu gestalten. Ein abruptes Einfädeln der Radfahrer in den fließenden Verkehr führt immer wieder zu Unfällen.

In der Lesserstraße Süd befindet sich bereits eine Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn. Dies sollte auch für die Lesserstraße Nord berücksichtigt werden.

W/MR 21: Die Hinweise wurden berücksichtigt.

Auf den Neubau bzw. die Wiederherstellung von Radverkehrsanlagen in den Nebenflächen in diesem Bereich sollte verzichtet werden. Dies würde im direkten Widerspruch zum Bündnis für den Radverkehr stehen und bei einer späteren Überplanung der Lesserstraße einen erneuten Umbau des Knotenpunktes bedeuten. Dies sollte unbedingt vermieden werden.

W/MR 21: Für Radfahrende in Fahrtrichtung Süden existiert auf der westlichen Straßenseite ein Radweg. Dieser führt außerhalb der Planungsgrenzen an der Haltestelle Tilsiter Straße vorbei und geht im Anschluss mittels Radwegableitung in einen Schutzstreifen über. Zum Erhalt dieser Verbindung wird an der südwest-

lichen Ecke des Knotenpunktes eine Radwegaufleitung geschaffen.

LSA 522 Lesserstraße/U-Bahnhof Wandsbek-Gartenstadt

An diesem Knotenpunkt wird aktuell eine Maßnahme vom Bezirk umgesetzt. Diese beinhaltet eine Anpassung der Lichtsignalanlage. Diese Planung hat eine erneute Anpassung der Lichtsignalanlage zur Folge. Hier sollte unbedingt geprüft werden, ob man dies noch kurzfristig berücksichtigen kann. (bezirksinterne Absprache erforderlich)

In der Planung ist über die Pillauer Straße eine getrennte Geh- und Radfahrerfurt eingeplant. Diese ist eine reine Fußgängerfurt zu ändern.

LSA 1860 Pillauer Straße/Voßkullen

Die taktilen Leitelemente sind an den LSA-Mast zu führen.

Die Lichtsignalanlage ist mit Sehbehindertensignalen zu ergänzen.

LSA 1447 Barmwisch/Eckerkoppel

Die taktilen Leitelemente sind an den LSA-Mast zu führen. Die Zwischenzeiten der LSA sind neu zu ermitteln und die Steuerung dahingehend anzupassen.

Der LSA-Mast im Bereich der Verbreiterung in der Eckerkoppel ist gegen einen 4,75m Mast zu tauschen.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt. Die Knotenpunkte Lesserstraße/ U-Bahnhof Wandsbek-Gartenstadt, Pillauer Straße/ Voßkullen und Barmwisch/ Eckerkoppel entfallen somit aus der Verkehrsplanung.

LSA 1451 Eckerkoppel/Tegelweg

Die LSA ist von der Maßnahme nicht direkt betroffen.

Der LSA-Lageplan ist anzupassen. Dazu lassen sie uns bitte die abgestimmte Planung als DWG zukommen. Die Anpassungen an diesem Lageplan werden von uns vorgenommen.

W/MR 21: Der abgestimmte Verkehrsplan wird als dwg - Datei zur Verfügung gestellt.

8. LSBG-S2

keine Stellungnahme

9. LSBG-S 4

keine Stellungnahme

10. BIS-VD 51 vom 03.09.2018

Im Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Polizeikommissariate 37 und 38 nimmt die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:

Die vorgelegte Planung ist in Teilen nicht anordnungsfähig. Dies wurde auch bereits in der Vorbesprechung zum Ausdruck gebracht.

In einigen Abschnitten werden Mindestmaße kombiniert, was gemäß der Regelwerke zu vermeiden ist. Hier sind eindeutig Sicherheitsdefizite erkennbar.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Allgemeines:

In dem gesamten Bauabschnitt besteht keine Radwegebenutzungspflicht. Diese wird auch nach der Grundinstandsetzung und dem regelkonformen Bau von Radverkehrsanlagen nicht wieder angeordnet.

In Bereichen der Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind sämtliche Radwegfragmente in den Nebenflächen zurück zu bauen.

Die gegebenenfalls noch vorhandenen Verkehrszeichen zur Radwegebenutzungspflicht (VZ 237, 240, 241) sind spätestens im Zuge der Baumaßnahmen zu entfernen.

W/MR 21: Die Hinweise werden berücksichtigt.

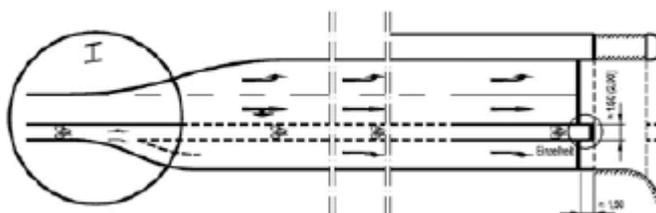
Hinweise zu den Plänen:

MO17322_EV_VA_LP-01:

Stat. 0+060,000 – Die Mittelinsel wird in Frage gestellt, da sie im früheren Bestand als Querungshilfe gedient hat, Fußgänger in der jetzigen Planung aber in einem Parkstreifen ankommen bzw. starten.

W/MR 21: Nach Abstimmung mit VD/PK soll die Mittelinsel auch zukünftig als Querungshilfe dienen. Die Lage der Mittelinsel wird angepasst, sodass die Querungsstelle näher an der Einmündung Eulenkamp liegt.

Stat. 0+100,000 – Radfahrer/innen ist durch folgende Markierung die Führung anzuzeigen.



W/MR 21: Dem Vorschlag wird gefolgt. Der Lageplan wurde angepasst.

Die Breite der Radfahrstreifen beträgt in weiten Teilen 1,85 m, was den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung genügt. In der ReStra wird eine Breite von 2,25 m gefordert. Insbesondere zwischen dem Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen stadtauswärts ist ein breiteres Maß anzustreben.

W/MR 21: Der Radfahrstreifen wurde um 0,50 m auf 2,35 m (inkl. Markierung) zulasten der Gehwegbreiten verbreitert.

MO17322_EV_VA_LP-02:

Es ist nicht nachvollziehbar wieso in der Allensteiner Straße nicht eine Führung für den Radverkehr in Gegenrichtung Richtung Bahnhof Wandsbek-Gartenstadt angestrebt wird.

W/MR 21: Der Lageplan wurde angepasst. Im Vergleich zur 1. Verschickung wird die Allensteiner Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben. Der Radfahrstreifen wird auf die andere Straßenseite verlegt und mittels Doppelmarkierung vom Gegenverkehr getrennt. Auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum angrenzenden Gehwegparken wird verzichtet. Radfahrende in Einbahnstraßenrichtung werden im Mischverkehr geführt.

MO17322_EV_VA_LP-03:

In Höhe Pillauer Straße Hausnummer 13 und 21 sollte für den Radverkehr jeweils ein Pfeilgruppe Geradeaus/Links markiert werden, um ein direktes Linksabbiegen zu ermöglichen.

MO17322_EV_VA_LP-04:

Stat. 0+340,000 – Die unterbrochene Dickstrichkette sollte bis zur Grundstückseinfahrt geschlossen werden.

An der Kreuzung Stephanstraße sind die Verkehrszeichen zur Regulierung des Haltverbot (283 + 286 mit Zusatzzeichen) nicht nachvollziehbar.

Stat. 0+400,000 – Für den Radverkehr sollte etwa in Höhe der Maßkette eine Pfeilgruppe Geradeaus/Links markiert werden, um ein direktes Linksabbiegen zu ermöglichen.

MO17322_EV_VA_LP-05:

Für den Radverkehr sollte in Höhe Pillauer Straße 93 eine Pfeilgruppe Geradeaus/Links markiert werden, um ein direktes Linksabbiegen zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Breiten von Gehweg, Parkständen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahrbahn wird auf die Anmerkungen im Vorwort bzw. Allgemeinen Teil hingewiesen.

MO17322_EV_VA_LP-06:

Hinsichtlich der Breiten von Gehweg, Parkständen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahrbahn wird auf die Anmerkungen im Vorwort bzw. Allgemeinen Teil hingewiesen.

MO17322_EV_VA_LP-07:

Der Schutzstreifen am Beginn der Pillauer in Richtung Westen ist bei einer Restfahrbahnbreite von 2,25m nicht genehmigungsfähig.

Die Planungsgrenze jeweils vor und hinter der Kreuzung ist nicht nachvollziehbar. Es werden Radverkehrsführungen für die Pillauer Straße bzw. Eckerkoppel geplant, gleichzeitig bleiben die Radfahrfurten im Knoten bestehen. Hier ist eine regelkonforme Anpassung erforderlich.

Stat. 1+180,000-1+240,000 – Die Fahrstreifenaufteilung in Richtung Westen ist in der geplanten Form nicht anordnungsfähig. Gegebenenfalls könnte ein überbreiter Fahrstreifen das Problem lösen.

W/MR 21: Die Pillauer Straße und die Straße Eckerkoppel zwischen Bullenkoppel und Am Stadtrand sind nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung (Lagepläne Blätter 3 bis 8). Es erfolgt dort kein Straßenumbau.

MO17322_EV_VA_LP-08:

Hinsichtlich der Breiten von Gehweg, Parkständen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahrbahn wird auf die Anmerkungen im Vorwort bzw. Allgemeinen Teil hingewiesen.
In diesem Bereich kommt ein erheblicher Bedarf von Parkraum für den allgemeinen öffentlichen Verkehr hinzu.

MO17322_EV_VA_LP-09:

Hinsichtlich der Breiten von Gehweg, Parkständen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahrbahn wird auf die Anmerkungen im Vorwort bzw. Allgemeinen Teil hingewiesen.

MO17322_EV_VA_LP-10:

Hinsichtlich der Breiten von Gehweg, Parkständen, Radfahr- bzw. Schutzstreifen und Fahrbahn wird auf die Anmerkungen im Vorwort bzw. Allgemeinen Teil hingewiesen.

W/MR 21: Die Straße Eckerkoppel zwischen Bullenkoppel und Am Stadtrand ist nicht mehr Bestandteil der Planung (Lagepläne Blätter 7 und 8). Dieser Straßenabschnitt wird nicht umgebaut. Im weiteren Straßenverlauf in Richtung Osten (Lagepläne Blätter 8 bis 10) ist die Herstellung einer Verkehrsführung mit Regelquerschnitten insbesondere zu Lasten der nördlichen Nebenflächen möglich. Da hierfür allerdings ein nennenswerter Baumbestand entfallen würde, für diesen Abschnitt der Veloroute keine alternative Streckenführung existiert und da die Planung in Grenzbereichen den Regelwerken entspricht, sieht VD/PK (siehe Besprechungsprotokoll vom 10.10.2018) auch nach Abwägung der Stellungnahme grundsätzlich eine anordnungsfähige Planung.

11. BIS-VD 52

siehe 10.

12. BIS-PK 37

siehe 10.

13. BIS-PK 38

siehe 10.

14. BIS-F 2 vom 15.08.2018

Bedenken seitens der Feuerwehr bestehen nicht, wenn:

- Wege und Zugänge zu den Grundstücken so beschaffen werden, dass das Befahren mit Rettungs- u. Löschfahrzeugen bzw. der Einsatz von Rettungs- u. Löschgerät ohne Schwierigkeiten möglich ist. Hierzu verweise ich auf die §§ 4 und 5 der Hamburgischen Bauordnung.
- Bepflanzungen, hier v.a. Bäume, so ausgewählt werden müssen, dass die zu erwartenden Baumkronen den Einsatz der Feuerwehr, insbesondere von Hubrettungsgeräten, nicht behindern.
- für Gebäude mit vorgesehenen Fenstern über 8 m der Geländeoberfläche der zweite Rettungsweg entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, Fassung 2007, (zuletzt geändert durch Beschluss der Fachkommission Bauaufsicht vom Oktober 2009). hergestellt wird. Ich verweise in diesem Fall insbesondere auf die Ziffern 10, 11 und 12 der Richtlinie. Die Flächen und ihre Zufahrten sind so herzustellen bzw. zu erhalten, dass sie für die Feuerwehr jederzeit benutzbar sind.
- Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung, nach DVGW Arbeitsblatt W 405 in der jeweils gültigen Fassung, bereitgestellt wird.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

15. W/SL 1 vom 16.08.2018

Allgemeines

Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung / BA-W begrüßt die Ertüchtigung der Veloroute 6 im geplanten Abschnitt und eine damit verbesserte fahrradgerechte Verkehrsführung. Gegen die Planung bestehen prinzipiell keine Bedenken.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Abschnitt – der bereits ausgebauten – Pillauer Straße HsNr. 123 bis 131 nach Baustufenplan Kleingärten festgesetzt sind. Es wird seitens SL empfohlen zu prüfen, ob eine Widmung der Straße bereits erfolgt ist.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Weiterhin erstreckt sich die Planung auch im Bebauungsplan Wandsbek 14, dies wäre im Erläuterungsbericht zu ergänzen (siehe Hinweise).

W/MR 21: Der Erläuterungsbericht wurde ergänzt.

Fuß- und Radverkehr

Im Bereich Tilsiter Straße / Lesserstraße werden die von der Tilsiter Straße kommend Linksabbiegenden Radfahrer auf den Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen geführt, um links in die Lesserstraße abzubiegen. Aufgrund der Verkehrsbelastung und möglichen Rückstau durch Radfahrer wird seitens SL empfohlen zu prüfen, ob ggf. eine Aufstellfläche, am Geradeausradfahrstreifen, für Linksabbieger an der Querung Tilsiter Straße / Lesserstraße umsetzbar ist.

W/MR 21: Ein erheblicher Rückstau durch linksabbiegende Radfahrer wird nicht erwartet, da zukünftig die Allensteiner Straße für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben wird und ein Großteil der Radfahrer diese Verbindung nutzen werden, um in Richtung Norden zu gelangen.

Grün- und Baumpflanzungen:

In Abstimmung mit MR 313 ist darauf zu achten, dass geplante Parkstände ausreichend Abstand zu den Baumstämmen haben bzw. ausreichend große Baumscheiben erhalten werden. Ebenso ist darauf zu achten, dass Sicherheits- und Übergangsstreifen ausreichend Abstand zu den Baumstämmen haben. Übergangsstreifen sollten, soweit möglich, außerhalb von Baumkronen hergestellt werden.

W/MR 21: Die Hinweise werden berücksichtigt.

Ruhender Verkehr:

Die geplante Neuordnung der öffentlichen Parkstände wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch ist mit der Planung vorgesehen in der Straße Eckerkoppel (auf einer Länge von über 500 Metern) keine Parkstände vorzusehen. Es wird seitens SL empfohlen die Planung dahingehend zu prüfen und ggf. zu optimieren. Bspw. könnte die nördliche Gehwegbreite zugun-

ten einzelner Parkstände teilweise reduziert werden, wie es im Abschnitt 0 + 760,000 bereits vorgesehen ist. Es ist dabei der Baumschutz wie im vorgenannten Punkt zu gewährleisten.

W/MR 21: Im Gegensatz zur Pillauer Straße sind in der Straße Eckerkoppel beidseitig Schutzstreifen vorgesehen, da dort die Veloroute in beide Richtungen verläuft. Der Straßenquerschnitt ist zu schmal, um einen Parkstreifen zwischen Trabberweg/Walter-Heitmann-Straße und Tegelweg einzurichten und gleichzeitig den Baumbestand zu schonen. Des Weiteren würden parkende Kfz den Gehweg einengen. Dem Vorschlag kann daher nicht gefolgt werden.

Ausstattung und Möblierung/Fahrradbügel:

Die Schaffung von Fahrradabstellbügeln wird grundsätzlich befürwortet, jedoch wird sich dafür ausgesprochen, dass die Herstellung von Fahrradbügeln in ausreichender Zahl im gesamten Plangebiet vorzusehen ist (vor allem im Bereich der Bushaltestelle). Die vorliegende Planung sollte dahingehend geprüft und ggf. optimiert werden.

Hierbei sollte sich für eine einheitliche Anordnung der Fahrradbügel entschieden werden (also, parallele oder schräge Aufstellung zur Fahrbahn).

W/MR 21: Es wurden zusätzliche Fahrradbügel vorgesehen. Aufgrund der beengten Verhältnisse ist eine einheitliche Aufstellung nicht möglich.

Hinweise

Kap. 2 Planungsrechtliche Grundlagen:

Als Ergänzung wären hierbei die Feststellungsdaten der B-Pläne zu nennen:

- Bebauungsplan Wandsbek 37,	18.06.1969
- Bebauungsplan Wandsbek 2,	13.06.1962
- Baustufenplan Wandsbek-Marienthal,	14.01.1955
- Bebauungsplan Farmsen-Berne 29 / Tonndorf 28 / Wandsbek 68 (Blatt 2)	19.02.1996
- Baustufenplan Farmsen	20.05.1955
- zu ergänzen: Bebauungsplan Wandsbek 14	23.07.1974

W/MR 21: Der Erläuterungsbericht wurde ergänzt.

16. W/SL 2

keine Stellungnahme

17. W/MR 11

keine Stellungnahme

18. W/MR 22

keine Stellungnahme

19. W/MR 231

keine Stellungnahme

20. W/MR 232

keine Stellungnahme

21. W/MR 31 vom 24.08.2018

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 her-

zustellen (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.

W/MR 21: Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

22. W/SR 3 vom 25.07.2018

Das Fachamt Sozialraummanagement (SR3) meldet Fehlanzeige, da von dem Streckenabschnitt kein RISE-Gebiet tangiert wird.

23. W/BZ 11

keine Stellungnahme

24. W/BZ 2

keine Stellungnahme

25. W/BZ 3

keine Stellungnahme

26. W/BZ 4

keine Stellungnahme

27. FB 633 vom 30.07.2018

Beitragsrechtliche Bewertung

Die Erschließungsanlagen Tilsiter Straße, Allensteiner Straße, Pillauer Straße und Eckerkoppel sind auf ganzer Länge endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).

Erhebung Wegebaubeiträge

Für die geplanten Baumaßnahmen werden keine Ausbaubeiträge erhoben.

28. LIG 453 vom 27.07.2018

Nach den vorliegenden Unterlagen findet die Baumaßnahme innerhalb der bestehenden Straßenverkehrsflächen statt. Grunderwerb ist daher nicht erforderlich, Flächen des Allgemeines Grundvermögens sind nicht betroffen. Der LIG hat keine Einwände.

29. LGV S32

keine Stellungnahme

30. KB-Denkmalenschutz vom 25.07.2018

Das Denkmalschutzamt hat keine grundsätzlichen Bedenken, weist aber auf folgende zwei Punkte hin und bittet hier um Anpassung der Planung bzw. Beachtung:

- Die Überfahrt vor dem Baudenkmal Pillauer Straße Nr. 3 ist momentan noch in Kleinpflaster ausgeführt, dies sollte auch im Zusammenhang mit dem Denkmalensemble so bleiben. Vielmehr wird darum gebeten, die anderen Überfahrten für das Denkmalen-

semble (Überfahrten Pillauer Straße 9, 13, 15, 17, 19) ebenfalls in Kleinpflaster auszuführen (ggf. geschnitten). In jedem Fall sind die ebenfalls geschützten Einfriedungsmauern Pillauer Straße 3-19 zu erhalten.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

- Der denkmalgeschützte Grenzstein ggü. Eckerkoppel 152 (Südseite der Straße, siehe Anlage) ist zwingend zu erhalten und an Ort und Stelle zu belassen. Im Zuge der Maßnahme wäre es sinnvoll, ihn in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt wieder etwas auszugraben und an derselben Stelle neu zu setzen.

W/MR 21: Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

31. SRH TS 215 vom 15.08.2018

Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umgestaltung im Bereich Tilsiter Straße, Allensteiner Straße, Pillauer Straße und Eckerkoppel 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. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.

Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Krankenwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Bei der vorliegenden Baumaßnahme geht es um die Anfahrbarkeit der Depotcontainer-Standplätze a) Alter Teichweg Nr. 171, b) Tilsiter Straße Nr. 80, gegenüber Voßkuhlen, und c) U-Bahn Trabrennbahn.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

32. Hochbahn HHA vom 22.08.2018

Zur Verschickung weisen wir aus Sicht des Busbetriebs und in Abstimmung mit dem HVV auf folgende Punkte hin:

Lageplan 1:

keine Anmerkungen

Lageplan 2:

Beim Abfahren von der Haltestelle Wandsbek Gartenstadt muss der Bus aufgrund der unüblich steilen Ausformung der "Bucht" im Ausfahrbereich stark nach links ausschwenken, damit das Heck an der Nase der Fußgängerquerungsstelle vorbeikommt. Anbei sende ich Ihnen einen Ausschnitt der Schleppkurve zur Planung des Ostpreußenplatzes. Es lässt sich erkennen, dass der Bus in der Theorie am geplanten Pkw-Stellplatz vorbeikommen würde. Die geplante Position direkt am Leitstreifen für Sehbehinderte möchte ich einerseits aus Sicht der Fußgängerverkehre in Frage stellen. Aus Sicht des Busbetriebs weise ich darauf

hin, dass nicht profillfrei parkende Pkw oder häufig auch SUVs eine Engstelle herbeiführen. Der Bus kann nicht mehr passieren und blockiert im Zweifel die Durchfahrt. Wir halten es für notwendig, dass der Platz frei von parkenden Pkws bleibt.



W/MR 21: Die Abfahrtshaltestelle sowie die Allensteiner Straße wurden in Abstimmung mit HHA und VD/PK umgeplant, um den Radverkehr in Gegenrichtung führen zu können. Der geplante Parkstand wurde aufgrund der Nähe zur Querungsstelle entfernt.

Lageplan 3:

keine Anmerkungen

Lageplan 4:

keine Anmerkungen

Lageplan 5:

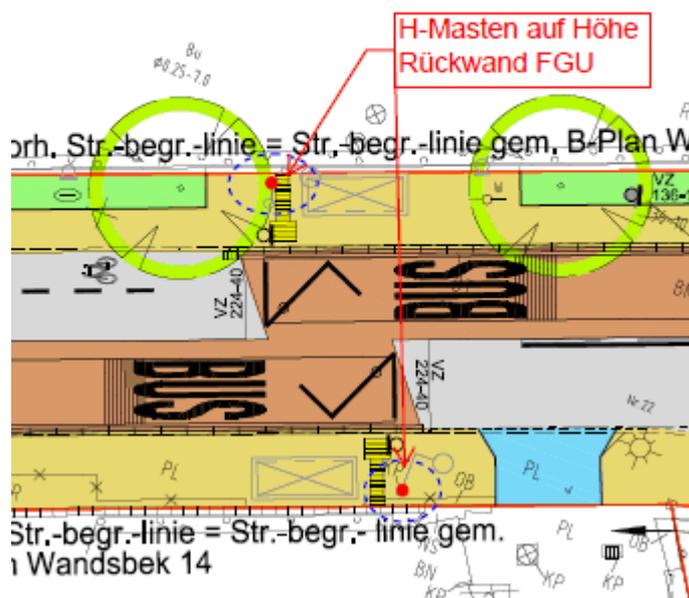
Anmerkungen siehe Lageplan 6

Lageplan 6/7:

In dem Abschnitt der Pillauer Straße zwischen Voßkuhlen und Bullenkoppel/ Barmwisch fährt unsere Buslinie 118 in beiden Richtungen. Eine Verdichtung des aktuellen Fahrplans ist wahrscheinlich. Es ist also damit zu rechnen, dass Busse sich in diesem Straßenabschnitt begegnen. Wie bereits in den Vorbesprechungen erwähnt, muss der Bus / die

Busse in diesem Fall den in einer Richtung abmarkierten Schutzstreifen wegen mangelnder Breite zum Ausweichen mit nutzen.

An den Bushaltestellen "Bullenkoppel" plädieren wir dafür, die H-Masten nach Hinten an die Grundstücksgrenze Höhe Rückwand FGU zu setzen. So wird der Gehweg nicht unnötig eingengt und das Passieren für Eltern mit Kinderwagen (Nähe zur Kita!), Rollstuhlfahrern oder Älteren mit Rollatoren wird im Wartebereich der Bushaltestelle erleichtert. Die Haltestellen am Fahrbahnrand sind mit 18 cm hohen Sonderborden auszustatten. Sollten im Bereich der Haltekante Trummen/Wassereinläufe erforderlich sein, bitten wir um die Verwendung von Sonderbord-Entwässerungssteinen, um die mittelfristig erwartbare Beschädigung konventioneller Trummen durch an- und abfahrende Busse zu vermeiden.



W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Grundsätzlich bitten wir, eine Busbevorrechtigung an den signalgesteuerten Knoten einzuplanen. Meine Kollegen sind unter lichtsignalanlagen@hochbahn.de in die Detailplanung der LSA-Programme einzubinden.

W/MR 21: Die Machbarkeit wird bei der Erstellung der Signalunterlagen geprüft.

Darüber hinaus haben wir keine Anmerkungen zur Planung. Bitte informieren Sie unseren Streckenservice rechtzeitig vor Aufnahme der Baumaßnahme unter streckenservice@hochbahn.de.

W/MR 21: Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

33. HVV GmbH vom 22.08.2018

Vielen Dank für die Beteiligung an der oben genannten Verschickung. Die hierunter vermeldete Stellungnahme der HOCHBAHN (siehe 32.) wurde mit uns abgestimmt und wird unsererseits unterstützt.

Im Sinne eines hochwertigen öffentlichen Verkehrsangebotes bitten wir um Berücksichtigung der darin enthaltenen Hinweise.

W/MR 21: siehe Pkt. 32

34. Handelskammer und Handwerkskammer vom 21.08.2018

Handelskammer

Nach eingehender Prüfung der zugesandten Unterlagen zur Baumaßnahme " Veloroute 6 - Abschnitt W16- Verlauf Tilsiter Straße" haben wir folgende Anmerkungen: Die auf der nördlichen Straßenseite der Pillauer Straße 1 vorhandene Ladezone soll auf die südliche Straßenseite verlagert werden.

„Die Planung sieht in diesem Bereich einen 1,50 m breiten Schutzstreifen auf der Nordseite zulasten der nördlichen Parkstände/ Ladezone vor. Die Parkstände (Gehwegparken) auf der Südseite bleiben erhalten. Die Gehwegbreiten betragen ca. 1,70 m bis 2,25 m.“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 16).

Diese Planung wird den Anforderungen der anliegenden Gewerbebetriebe nicht gerecht, da zukünftig alle Lieferungen über die Straße und die vorgesehenen Bordsteine transportiert werden müssten. Insbesondere für die Konditorei und das Cafe Nehberg ist eine ebenerdige Zuwegung zur Ladezone für ihre Lieferverkehre notwendig. Eine Verlagerung der Ladezone auf die andere Straßenseite würde den Geschäftsbetrieb deutlich beeinträchtigen. Wir schlagen daher vor, den geplanten Schutzstreifen nach Süden zu verschieben oder den Radverkehr aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Mischverkehr zu führen. Wir würden es begrüßen, wenn die Ladezone ganzjährig ausgewiesen wird.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Handwerkskammer

Zur vorliegenden Planung geben wir folgende Stellungnahme ab:

Auf der nördlichen Seite der Pillauer Seite, Einmündung/Einfahrt aus der Lesserstraße, befindet sich unser Mitgliedsbetrieb Nehberg, der dort eine Bäckerei/Konditorei betreibt. Die Anlieferung mit frischen Backwaren aus der unternehmenseigenen Bäckerei ist unter den aktuellen Bedingungen schwierig. Im Bereich der Pillauer Straße ist auf der Nordseite zwischen Lesserstraße und Gartenstadtweg eine Ladezone ausgewiesen. Diese wird oft durch unberechtigte Kfz beparkt und steht dem Betrieb nicht verlässlich zur Verfügung. Gleichwohl ist diese Ladezone für die Versorgung des Betriebes mit Back- und Konditoreiwaren zwingend erforderlich.

„Die Planung sieht in diesem Bereich einen 1,50 m breiten Schutzstreifen auf der Nordseite zulasten der nördlichen Parkstände/ Ladezone vor. Die Parkstände (Gehwegparken) auf

der Südseite bleiben erhalten. Die Gehwegbreiten betragen ca. 1,70 m bis 2,25 m.“ (vgl. Erläuterungsbericht, S. 16).

Diese Planung ist in dieser Form leider bedarfsfern, weil kurze und möglichst ebenerdige (kein Kantstein) Wege für den Transport der frischen Back- und Konditoreiwaren zwingend erforderlich sind. Die Querung der Fahrbahn von der Ladezone kommt für den Betrieb nicht in Frage und gefährdet diesen in seiner Existenz. Wir lehnen diesen Teil der Planung daher ab und fordern eine Beibehaltung der Ladezone auf der nördlichen Fahrbahnseite. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastung wäre eine Radverkehrsführung im Mischverkehr bei Entfall des Radfahrstreifens auf der Nordseite möglich, alternativ könnte unter Erhalt der Planung eines Radfahrstreifens die Fahrbahn insgesamt nach Süden verlagert werden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Gegebenenfalls stehen wir für einen Orts-termin mit den betroffenen Betrieben und der Handelskammer zur Verfügung.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

35. [REDACTED] vom 26.07.2018

Vielen Dank für die Übersendung der 1. Verschickung zum genannten Bauvorhaben. Im Planungsbereich betreibt die Firma [REDACTED] folgende Werbeträger:

- Lesserstraße / Tilsiter Straße, City-Light-Säule (nicht betroffen)
- Ostpreußenplatz, Litfaßsäule (in Planung Ostpreußenplatz betroffen)
- Pillauer Straße / Barmwisch, City-Light-Säule (nicht betroffen)
- Traberweg / Eckerkoppel, Litfaßsäule (nicht betroffen).

36. [REDACTED] vom 31.07.2018

Wir beziehen uns auf die oben genannte Verschickung. Von der geplanten Baumaßnahme in den angegebenen Straßenverläufen sind keine Anlagen von uns betroffen.

37. Fachverband Fußverkehr Deutschland

keine Stellungnahme

38. ADFC Hamburg /Bezirksgruppe Wandsbek vom 14.08.2018

generelle Einschätzung

Wir begrüßen die Planung im Grundsatz. Angesichts des engen Straßenraums und unter Abwägung aller Interessen kann die vorgelegte Planung als Kompromiss angesehen werden. Einige der bislang großen Probleme (wie z. B. der sich behindernde Begegnungsverkehr in der Eckerkoppel und die dort auf der Fahrbahn geparkten Kfz) oder auch die Engstelle in der Pillauer Straße bei Zufahrt zum Knoten Lesserstraße können durch die Planung entschärft werden. Allerdings wird z. T. nur der Status Quo verfestigt, statt eine deutliche Aufwertung des Radverkehrs und in die Zukunft gerichtete Straßenaufteilung zu erreichen.

Wir finden es richtig, für eine höhere Verkehrssicherheit der Rad Fahrenden den Straßenraum aufzuwerten, indem einige bisher als Stellplatz genutzte Fahrbahnflächen nun dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehen sollen.

Wir bedauern, dass die durch die Einbahnstraßenregelungen vorhandene Barrierewirkung im Nahbereichsnetz für den Radverkehr erhalten bleibt.

Bei der Planung wurde der Fokus so sehr auf die Veloroute gelegt, dass teilweise wichtige regionale Fahrbeziehungen unberücksichtigt bleiben.

Wir begrüßen die positive Baumbilanz.

Anregungen haben wir insbesondere

- für die Einbahnstraße Allensteiner Straße,
- zur Tilsiter Straße östlich Lesserstraße und
- zu den schmalen Schutzstreifen neben Parkständen in der Eckerkoppel zwischen Am Stadtrand und Traberweg.

im Detail

Blatt 1:

Die Veloroute 6 kommt aus der Allensteiner Straße, führt in die Tilsiter Straße und dann links in den Eulenkamp. Hier fehlt eine deutliche Überleitung aus der Allensteiner Straße in die Linksabbiegerspur der Tilsiter für direkte Linksabbieger. Die Markierung suggeriert, man möge mit dem Fahrrad am rechten Straßenrand bleiben. Die Führung über die Insel (westlich der Einmündung Eulenkamp) kann als Angebot bleiben, ist aber wegen der Wartepflicht und wegen des Umwegs für Berufspendler nicht attraktiv.

W/MR 21: Der Lageplan wurde angepasst. Die Markierung des Radfahrstreifens wird unterbrochen, damit Radfahrende direkt nach links abbiegen können. Alternativ können unsichere Radfahrer die Querungshilfe westlich vom Eulenkamp nutzen.

Gegenüber Einmündung Allensteiner Str. (vor Penny): Der östlichste Schrägparkplatz vor Penny sollte entfallen zugunsten eines dort nicht so eingeeengten Gehwegs. Der westlichste Stellplatz sollte entfallen zugunsten von ca. sechs Fahrradanhängerbügeln. Der Bedarf nach Fahrradstellplätzen für Kunden ist hier ebenso vorhanden wie der nach Autostellplätzen. Die Verlegung der Parkstände an die Fahrbahn und der neue Verlauf des Gehwegs wird von uns begrüßt.

W/MR 21: Dem Vorschlag wird gefolgt. Der Lageplan wurde angepasst.

Allensteiner Straße: Es ist für uns nicht nachzuvollziehen (da so offensichtlich notwendig), dass weiterhin keine Lösung angestrebt wird, die Allensteiner Straße in Gegenrichtung für den Radverkehr zu öffnen und einen entsprechenden Einlass an dieser Einmündung vorzusehen. (Siehe dazu die Anmerkungen zu Blatt 2).

W/MR 21: Dem Vorschlag wird gefolgt. Der Lageplan wurde angepasst.

Vor Lesserstraße sollte in der kombinierten Geradeaus und Linksabbiegerspur auch Fahrradpiktogramme markiert werden. Gerade weil rechts daneben der - korrekt platzierte - Geradeaus-Radfahrstreifen markiert ist, verstehen viele Autofahrer*innen und Radfahrer*innen nicht, dass auch Radverkehr in diesem Linksabbiegestreifen vorgesehen ist. Und man wird an diesem Knoten schon heute (ohne zusätzlich manchen irritierenden Geradeausradfahrstreifen) beim Linksabbiegen als Radfahrer*in gerne nochmal links überholt und geschnitten, weil Autofahrer*innen meinen, man hätte hier nichts zu suchen.

Sinnvoll wäre vor der Ampel auf jeden Fall ein ARAS, der das Einordnen zum direkten Linksabbiegen erleichtern würde, sofern die Ampelsignalisierung es gerade zulässt. Der EB lehnt das mit der Begründung ab, das sei nicht die Veloroutenrichtung. Trotzdem bleibt das Linksabbiegen für den Radverkehr hier wichtig und ARAS können nicht nur auf Velorouten

eingesetzt werden. Wo sonst sollen Radfahrende fahren, die aus dem südwestlichen Gebiet zum U-Bahnhof Wandsbek-Gartenstadt wollen, der unabhängig von der Veloroute ein wichtiges Ziel für Radfahrende ist? Weil die Allensteiner Straße - als direktere Verbindung - weiterhin nicht freigegeben wird, bleibt die Lesserstraße die einzige Alltagsverbindung.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung wird die Allensteiner Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben. Der Radfahrstreifen wird auf die andere Straßenseite verlegt und mittels Doppelmarkierung vom Gegenverkehr getrennt. Auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum angrenzenden Gehwegparken wird verzichtet. Radfahrende in Einbahnstraßenrichtung werden im Mischverkehr geführt.

Der ARAS wäre auch für geradeaus fahrende Radfahrer*innen eine Hilfe, sich im Sichtfeld vor dem Autoverkehr aufzustellen, um das kritische Ende der Furtmarkierung hier schon "aufzulösen" durch ein frühzeitiges Verflechten mit dem motorisierten Geradeausverkehr. Das Ende der Furtmarkierung im östlichen Abschnitt (Beginn Einbahnstraße Tilsiter Straße) geht so nach aller Alltagserfahrung nicht. Hier wird der Radverkehr in die Parkstände geführt. Es ist unbedingt notwendig, sich frühzeitiger nach links zu orientieren, damit Kfz und Fahrrad _hintereinander_ eingeordnet sind, wenn sie an diese Stelle kommen. Die Furtmarkierung sollte sich daher weit vorher nach links aufweiten. Zusätzlich könnten Fahrrad-Piktogramme in der Kernfahrbahn die regelkonforme Anwesenheit von Radfahrenden an dieser Stelle verdeutlichen (eigentlich rechtlich nicht nötig und nach StVO nicht vorgesehen, aber leider nötig, weil vielen Verkehrsteilnehmer*innen heute diese Regeln unbekannt sind ...).

Der Verkehrssicherheit und dem Fahrkomfort würde es noch viel mehr dienen, wenn auf die Parkstände am rechten Rand verzichtet würde, da in dieser Straße nach übereinstimmenden Erfahrungen von Radfahrenden nachfolgende Autofahrer*innen zum Drängeln neigen. Einem sicheren Verkehrsablauf sollte hier dem Wunsch nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum der Vorrang gegeben werden.

W/MR 21: Auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen wurde verzichtet, da die Veloroutenrichtung geradeaus verläuft. Die Überleitung in den Mischverkehr im östlichen Knotenpunktsarm wurde zulasten von Längsparkständen verlängert. Die Verflechtung in den Mischverkehr wird somit verbessert. Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen wird im nördlichen Knotenpunktsarm Lesserstraße - analog zum bereits vorhandenen Radaufstellstreifen im südlichen Knotenpunktsarm - vorgesehen.

Der aus Tilsiter Str. (Ost) abgeleitete Radweg (Richtung West) bzw. -streifen sollte gegen das Überfahren von Autos aus Richtung West baulich abgesichert werden z. B. durch eine aufgeklebte Insel und Rundbaken. Es könnten gefährliche Situationen entstehen zwischen Radfahrenden aus Ost, die diese Ableitung nutzen und Autofahrer*innen aus West, die meinen, in Richtung dieser Einbahnstraße keinen Gegenverkehr erwarten zu müssen oder schnell noch z. B. einen Motorroller überholen zu können. Der Effekt ist aus anderen Einbahnstraßen mit gegenläufigen Radfahrstreifen bekannt. Es sind auch bereits gute Lösungen entwickelt worden, um solche Konfliktstellen zu entschärfen. Siehe: <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/einbahnstrasse-zufahrt-und-ausfahrt-sichern/>

W/MR 21: Dem Vorschlag wird gefolgt. Es wurde eine Trenninsel zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrstreifen vorgesehen.

Im Erläuterungsbericht findet sich unter 1.1 (4. Absatz) die Aussage, dass die Eckerkoppel ab Bullenkoppel als Einbahnstraße geführt wird. Wir gehen von einem Fehler aus, da sich dies nicht in den Plänen wiederfindet.

W/MR 21: Der Erläuterungsbericht wurde angepasst.

Blatt 2:

Der Radfahrstreifen in der Allensteiner Straße ist isoliert betrachtet gut. Die Nicht-Freigabe dieser Einbahnstraße in Gegenrichtung wird aber weiterhin zu Radgegenverkehr (Geisterfahrern) auf diesem Streifen führen, was bekanntlich besondere Gefahren verursacht.

Die Strecke Alter Teichweg (oder auch Eulenkamp) zur U-Wandsbek-Gartenstadt ist eine wichtige Verbindung für den lokalen Radverkehr. Der hohe Anteil von Falschfahrer*innen unter den gezählten Radfahrer*innen bestätigt diesen Eindruck, zumal die Lesserstraße (Tilsiter Str. bis Pillauer Straße) ein äußerst unattraktives Stück im Radverkehrsnetz darstellt.

Besser wäre daher unserer Meinung nach, den Radverkehr in der Allensteiner Straße mit Fahrtrichtung Tilsiter Straße im Mischverkehr fahren zu lassen und einen Radfahrstreifen in Gegenrichtung auf der östlichen Seite der Fahrbahn Allensteiner Straße zu markieren. Dies geht auch unter Beibehaltung der Tempo-50-Regelung (vergl. Graumannsweg). Zwar wäre eine solche Lösung für den Radverkehr, der der Veloroute folgt, nicht ganz so attraktiv wie ein eigener Radfahrstreifen. Aber für den Radverkehr insgesamt brächte ein gegenläufiger Radfahrstreifen in diesem Gebiet erhebliche Vorteile.

Alternativ wäre ein Abweichen von der Tempo-50-Regelung machbar, da auch der Busverkehr hier keinen nennenswerten Zeitverlust hat, wenn er auf diesem kurzen Stück nicht theoretische 50 km/h fährt, was er auch heute nach eigenem Eindruck kaum tut.

Dass bereits in der Planung Ostpreußenplatz an der Einmündung Allensteiner Straße (nördlich Braunsberger Weg) keine Lösung für die Einfahrt gegenläufigen Radverkehrs gewählt wurde, ist weiterhin nicht nachvollziehbar. Es gibt umfangreiche Diskussionen um die Bedeutung von Nahmobilität, der rechtlichen Situation um Einbahnstraßen, der Frage, wie die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflusst werden kann usw., die hier anscheinend einfach ignoriert wurden. Die Diskussionen, die wir dazu mit dem Bezirk (und indirekt mit dem Pk) hatten, konnten uns nicht überzeugen.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung wird die Allensteiner Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung freigegeben. Der Radfahrstreifen wird auf die andere Straßenseite verlegt und mittels Doppelmarkierung vom Gegenverkehr getrennt. Auf die Markierung des Sicherheitstrennstreifens zum angrenzenden Gehwegparken wird verzichtet. Radfahrende in Einbahnstraßenrichtung werden im Mischverkehr geführt.

In der Allensteiner Straße (Westseite) stehen die geparkten Autos oft so, dass deutlich weniger als 1,5 m nutzbare Gehwegbreite verbleibt. Dieser Weg wird aber häufig von Kindergruppen genutzt (Ziele z. B. Beach Center, Kita Alter Teichweg 203, Kulturhof Alter Teichweg 200), was sehr unattraktiv ist. (Die Alternative über Braunsberger Weg ist ebenfalls durch die Nutzung mit Kindergruppen beeinträchtigt, weil dort der Gehweg kaum 1 m Breite hat und im Kurvenbereich sehr schlecht einsehbar ist). Entlang Allensteiner Straße sollte die geplante Gehwegbreite durch entsprechende Maßnahmen auch nutzbar gemacht werden.

W/MR 21: Zukünftig beträgt die Gehwegbreite inkl. Sicherheitstrennstreifen auf der Westseite ca. 2,35 m. Der Parkstreifen wird mittels Hochbord vom Gehweg/Sicherheitstrennstreifen getrennt. Darüber hinaus werden die angrenzenden privaten Hecken und Zäune zurückgebaut (siehe Erläuterungsbericht und Lageplan).

In der Allensteiner Straße fehlt es an öffentlich zugänglichen Fahrradbügel.

W/MR 21: Es wurden Fahrradbügel vorgesehen.

Blatt 3:

Einmündung zur Lesserstraße:

Der Schutzstreifen vor dem Knotenpunkt Lesserstraße ist an dieser Stelle sehr hilfreich, ermöglicht er doch Radfahrenden an dem üblichen Rückstau des Kraftverkehrs bis zur LSA vorbeizufahren und nicht dahinter in den Abgasen stehen zu müssen.

Die Wartezeiten an dieser Ampel sind teils erheblich. Sofern keine automatische Grünphase im Phasenumlauf geschaltet ist, sollten Radfahrende problemlos Grün anfordern können und auch durch optisches Feedback ("Signal kommt" am Taster an der Fußgängerampel könnte leuchten) wissen, dass diese Anforderung erfolgreich war.

Ein ARAS sollte markiert werden für die Radfahrenden die nach links in die Lesserstraße abbiegen möchten. Sie haben sonst keine Möglichkeit, bei durchgehender Autoschlange vor der roten Ampel vom Radfahrstreifen auf den Linksabbiegestreifen zu kommen.

Im Bereich der Pillauer Straße (insbesondere nahe Lesserstraße) fehlen Fahrradbügel. Dort gibt es Geschäfte aber keine Abstellmöglichkeit. Auch im Zuge der Neugestaltung des Ostpreußenplatzes sind auf dieser Straßenseite keine Bügel vorgesehen. Stattdessen wurden wir u. a. auf die nun hier vorliegende Planung verwiesen. Wir bitten also darum, jetzt die Abstellmöglichkeiten vorzusehen.

Das Gehwegparken auf der Nordseite der Pillauer Straße ist zwischen Lesserstraße und mindestens Stephanstraße für die Fußgänger*innen eine Zumutung. Von der baulich vorhandenen Gehwegbreite von rund 1,5 m verbleiben im Alltag oft weniger als 1 m, weil Autofahrer soweit in die Nebenflächen hinein parken. Das Problem ist dem PK 37 bekannt und auch aus der Bevölkerung schon kritisiert worden. Die Planung sollte dafür sorgen, dass der Gehweg zukünftig in seiner gesamten Breite als solcher genutzt werden kann.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Blatt 4:

Bitte auch hier Fahrradanhängerbügel vorsehen.

Wir begrüßen die Idee, die Einbahnstraße nach Osten bis Voßkullen zu verlängern.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 5:

Wir sehen den 2,25 m breiten Radfahrstreifen neben 2,0 m breiten Parkständen und ohne markierten Sicherheitsabstand als Versuch an. Wir sehen, dass markierte Sicherheitsabstände zu Parkständen oft nicht eingehalten werden. Andererseits müssen Radfahrende nun innerhalb des Radfahrstreifens für ausreichend Abstand zu den geparkten Fahrzeugen halten. Es bleibt zu beobachten, ob sich diese Art der Flächenaufteilung bewährt. Sicherer wäre es selbstverständlich, wenn hier die Stellplätze im öffentlichen Raum entfielen und damit auch das Problem der Türöffnungs-Unfälle.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 6:

Wir begrüßen, dass für die Planung die Variante mit halbachtzigem Parken in der Nebenfläche gewählt wurde. Denn die markierten Parkstände auf der Fahrbahn hätten zu Wartevorgängen anderer Pkw-Fahrer geführt, deren Fahrzeuge dann den Radverkehr östlicher Richtung behindert hätten. Es mindert außerdem die Gefahr von Ausweichmanövern des Pkw-Verkehrs über den Schutzstreifen. Zu Bedauern ist der sehr schmale und nicht normgerechte Fußweg. Hier sollte ggf. in regelmäßigen Abständen der Fußweg aufgeweitet werden, damit sich auch Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen begegnen bzw. komfortabel aneinander vorbeifahren können.

Damit auch tatsächlich das bisher gewohnte Parken auf der Nordseite der Pillauer Straße unterbleibt und somit Türöffnungs-Unfälle mit dem Radverkehr ausbleiben, sollten Sperrelemente (Poller, Radbügel etc.) im Grünstreifen eingeplant werden.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 7:

Aus Eckerkoppel nach Bullenkoppel sollte ein ARAS markiert werden. Die Haltelinie des Radfahrstreifens (östlich Barmwisch) sollte weiter an die LSA herangeführt werden, um die Sichtbeziehungen zwischen wartenden Radfahrenden und nach rechts abbiegenden Lkw-Fahrer*innen zu verbessern. Die Linie sollte hier 5 m vor der des Kfz-Fahrstreifens liegen, selbst wenn nur 3 m vorgeschrieben sind.

Wir plädieren ebenfalls dafür, auf die mittlere Fahrstreifenmarkierung zu verzichten. Das sorgt tendenziell für etwas größere Überholabstände Auto-Fahrrad.

Einseitige Radfahrstreifen und einseitige Schutzstreifen sind in Hamburg noch nicht sehr verbreitet. Daher sollte beobachtet werden, ob zukünftig der Schutzstreifen gehäuft in falscher Richtung befahren wird. Sollte das der Fall sein, schlagen wir vor, Fahrradpiktogramme am südlichen Rand der Fahrbahn zu markieren, um zu verdeutlichen, dass Radverkehr sich dort korrekt aufhält. Rechtlich ist das selbstverständlich nicht nötig. Aber wenn sich das Geisterfahren damit verhindern lässt, ist es trotzdem eine sinnvolle, die Verkehrssicherheit erhöhende Maßnahme.

Es ist bedauerlich, dass die untersuchte Variante mit einem Radstreifen und einer entsprechend breiten Fahrbahn zugunsten von Parkständen verworfen wurde. Nach Aussage der Planer bietet die Straße wegen des fehlenden Baumbestands genügend Freiraum zu einer entsprechend großzügigen Überplanung. Der bisherige Parkdruck in diesem Bereich war äußerst gering, wird allerdings durch die dortige Wohnbebauung absehbar steigen. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Stadt, öffentliche Flächen in Parkraum zu Lasten des fließenden Verkehrs umzuwandeln. Das dauerhafte Abstellen von Privateigentum im öffentlichen Raum findet zu Recht zunehmende Kritik in der Gesellschaft. Immerhin handelt es sich hier um eine Veloroute, also einer Vorrangroute für den Radverkehr, die ReStra-gerecht gestaltet werden sollte und auch unsicherere Personen zum Radfahren anregt.

Weiterhin sollte auch für die Gegenrichtung ein Radfahrstreifen (wenigstens ein Schutzstreifen) mit eingeplant werden, denn es geht hier zwar vorrangig um die Veloroute aber der Radverkehr im Nahbereich (Schule, U-Bahn-Haltestelle, Einkaufsmöglichkeiten, Sportanlage) sollte nicht vergessen werden.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 8:

Geplant ist jetzt auf der Südseite ein 1,5 m breiter Schutzstreifen ohne jeden Sicherheitsabstand zu geparkten Fahrzeugen in Längsparkständen. Dies ist keine sichere Verkehrsführung. Entweder fahren Radfahrende zu nah an den geparkten Autos entlang, dann laufen sie Gefahr, durch plötzlich geöffnete Autotüren zu verunfallen. Oder sie fahren mit ausreichend Sicherheitsabstand an den geparkten Autos entlang, dann sind sie aber bereits fast am linken Rand des Schutzstreifens. Gleichzeitig missverstehen Autofahrer den Schutzstreifen als insoweit eigenen Straßenbereich, dass sie nicht mehr den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand einhalten müssten. Egal, wo der Radfahrende fährt, es ist unangenehm oder unsicher. So gewinnt man keine Menschen fürs Radfahren.

W/MR 21: Für diesen Abschnitt der Veloroute existiert keine alternative Streckenführung. Die Planung entspricht in den Grenzbereichen den Regelwerken und ist aufgrund des niedrigen Schwerverkehrsanteils in Höhe von 2 % für akzeptabel.

Gleichzeitig wird wertvoller Platz, der für die Abwicklung des Verkehrs zur Verfügung stände, zugunsten von Parkraum verschenkt. Hier sei angemerkt, dass es sich bei den Wohnbauten ausschließlich um Einzel- bzw. Doppelhäuser handelt mit üblicherweise vorhandenem oder herstellbarem Parkraum auf privatem Grund. Das Straßenparken resultiert oft aus Bequemlichkeit oder weil Garagen evtl. anderweitig genutzt werden. Dass es auch anders geht, zeigt der letzte Abschnitt zwischen Tegelweg und Traberweg. Hier wird zugunsten des Baumbestandes komplett auf Parkstände verzichtet. Ohne die Vergeudung öffentlicher Flächen für private Nutzung könnten in der Eckerkoppel zwischen Am Stadtrand und Tegelweg beidseitig Radstreifen gebaut werden und somit der fließende Radverkehr sicher und hochwertig abgewickelt werden.

W/MR 21: Aufgrund der neuen Wohnanlage Eckerkoppel 170-192 und der Nähe zur U-Bahnstation Trabrennbahn ist der Bedarf an Parkraum vorhanden. Durch die beidseitig geplanten Schutzstreifen entfallen bereits zahlreiche Parkstände am Fahrbahnrand. Daher kann auf die geplanten Parkstände nicht verzichtet werden.

Im Bereich, in dem kein Schutzstreifen markiert wird, sollten im rechten Bereich der Fahrbahn ein paar hinweisende Fahrradpiktogramme in der Mischverkehrsfläche markiert werden.

W/MR 21: Dieser Bereich ist nicht mehr Bestandteil der Planung (siehe Abwägungstext zu Blatt 3)

Blatt 9:

Die Schutzstreifen sind mit 1,25 m bis 1,5 m sehr schmal. Da rechts daneben keine Parkstände geplant sind, tragen wir diese Lösung, die für alle einen Kompromiss darstellt, mit. Durch Holzspaltpfähle o. ä. im Grünstreifen sollte dafür gesorgt werden, dass dort tatsächlich nicht geparkt wird.

W/MR 21: Wie im Bestand, wird auch zukünftig der Grünstreifen gegen Falschparker gesichert.

Blatt 10:

Schutzstreifen: Wie für Blatt 9 formuliert.

An der Einmündung Tegelweg halten wir einen ARAS für sinnvoll. Der EB begründet den Verzicht darauf damit, dass der Radfahrende mit dem Abbiegen nicht mehr der Veloroute folgen würde. Allerdings sind ARAS nicht nur auf Velorouten ein sinnvolles Planungsinstrument. Es geht um eine gute Sichtbarkeit der nach links abbiegenden Radfahrer*innen und um einen höheren Fahrkomfort (nicht in den Abgasen stehen, bei Grün zügiger um die Kurve kommen).

W/MR 21: Gemäß Behördenvorabstimmung zur 1. Verschickung wurde im westlichen Knotenpunktzulauf Tegelweg/ Eckerkoppel auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen verzichtet.

zu allen Blättern:

Es besteht Bedarf an Fahrradanhängern. Für die Verkehrsmittelwahl ist es wichtig, dass man problemlos zielnah das Fahrrad sicher anschließen kann. Darauf muss man sich verlassen können, da ein nicht an einem festen Gegenstand angeschlossenes Fahrrad einfach weggetragen werden kann. Diese dezentralen Abstellmöglichkeiten sind auch z. B. für Personen, die in der häuslichen Pflege oder der ambulanten Beratung von Familien arbeiten, wichtig. Also sollten Einmündungsbereiche, Flächen neben Grundstückszufahrten ggf. auch mal ein Stellplatz genutzt werden, um Fahrradanhänger unterzubringen. Wir bitten darum, dies noch mehr in die Pläne einzufügen. Teilweise sind ganze Streckenabschnitte anhängelfrei.

W/MR 21: Es wurden Fahrradanhänger vorgesehen.

Wir bitten darum, dass bei Neuasphaltierung keine Längskante zwischen Wasserlauf und Schutzstreifen entsteht, da diese zu Stürzen führen könnte.

W/MR 21: Gemäß ReStra soll der Wasserlauf generell zwischen 0,5 bis 1,5 cm unter Fahrbahnniveau liegen. Vorbehaltlich der Ausführungsplanung wird der Mindestabstand von 0,5 cm angestrebt.

39. Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. vom 24.08.2018

Grundsätzlich:

- Alle Lichtsignalanlagen sind mit taktilen und akustischen Einrichtungen auszustatten.
- Die Bordhöhe von 6 cm ist auch an bestehenden Absenkungen einzuhalten, der Bord ist dann anzuheben.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind vor allem für blinde und sehbehinderte Fußgänger wegen des unhörbaren Radverkehrs, der zudem durch die wachsende Anzahl an Elektrorädern immer schneller wird, ein Sicherheitsrisiko und müssen von uns kategorisch und für die gesamte Planung abgelehnt werden.

W/MR 21: Die überplanten Fußgängerfurten werden mit Sehbehindertensignalen ausgestattet. Innerhalb der Planungsgrenzen erhalten die Fußgängerquerungen Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm beim Sperrfeld. Neu geplante gemeinsame Geh- und Radwege sind nicht vorgesehen.

Blatt 1 Tilsiter Straße mit Allensteiner Straße und Lesserstraße:

- Es fehlt eine Querungsmöglichkeit der Tilsiter Straße an der Allensteiner Straße

W/MR 21: Es wurde eine Querungshilfe in der Tilsiter Straße zwischen Eulenkamp und Allensteiner Straße geplant.

- An der nordwestlichen Ecke der Kreuzung Lesserstraße ist zwischen Radweg und Que-

rung keine Aufstellfläche vorhanden. Ein blinder Nutzer, der am Mast mit der Hand am Vibrationstaster auf Grün wartet, steht auf dem Radweg. Außerdem muss der Nutzer ja die Akustische Freigabe mit dem Taster anfordern. Auch für Rollstuhlnutzer ist kein ausreichender Platz vorhanden. Das ist nicht akzeptabel.

W/MR 21: Der Radweg ist entfallen.

Blatt 2 Allensteiner Straße bis Braunsberger Weg mit Anschluss an Ostpreußenplatz:

- Keine Anmerkungen

Blatt 3 Pillauer Straße von Einmündung Lesserstraße am Ostpreußenplatz und Einmündung Gartenstadtweg:

- Von Norden entlang die Lesserstraße kommend muss man durch die Baumscheibe von der inneren Leitlinie abweichen und kann dann über die ungesicherte Nullabsenkung der hier anscheinend vorhandenen Radfurt unbemerkt auf die Straße geraten.
- Aber auch aus Sicht der Radfahrer ist diese Situation unverständlich, da die Radfurt hier auf ein Verkehrsschild führt.
- Zudem ist die räumliche Situation viel zu eng für einen gemeinsamen Geh- und Radweg, den wir auch hier ablehnen müssen und scheint noch nicht durchdacht.
- Der nördliche Auffindestreifen an der Einmündung in die Lesserstraße sollte gradlinig und aus Noppenplatten ausgeführt werden.
- Vor Gebäude 1 steht ein Verkehrsschild an der inneren Leitlinie und behindert.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der 1. Verschickung große Teile des Abschnitts W16 abgelehnt, da die Planung aus Platzgründen „eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen“ vorsah. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde eine alternative Streckenführung der Veloroute 6 im Abschnitt Tilsiter Straße zwischen Lesserstraße und Bullenkoppel/ Am Stadtrand untersucht und mit den Beteiligten abgestimmt. Diese Alternativroute soll den ursprünglichen Streckenabschnitt Eckerkoppel/ Pillauer Straße zwischen Am Stadtrand und Lesserstraße ersetzen. Die Veloroute 6 würde somit stadteinwärts und stadtauswärts über die Tilsiter Straße verlaufen. Die Verkehrsplanung hierzu wird gesondert verschickt.

Blatt 4 Pillauer Straße mit Stephanstraße:

- An der nordöstlichen Ecke darf der Leitstreifen nicht bis an das Richtungsfeld führen, da die Querung Stephanstraße ungesichert ist. Die südöstliche Ecke ist hingegen in Ordnung.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 5 Pillauer Straße mit Voßkuhlen:

- Hier ist unverständlich, warum die Querungen über die Straße Voßkuhlen so weit in die Straße hineinversetzt liegen. Sie sind damit für blinde und sehbehinderte Fußgänger schwer auffindbar.
- Die Absicherung des nicht überquerbaren Bereichs mit Geländer muss grundsätzlich beidseitig erfolgen. Von Osten kommend würde man in Unkenntnis der zurückgesetzten Querung versuchen in Gehwegflucht zu queren und kann dann gegenüber nicht auf den sicheren Gehweg gelangen.
- Auch an der westlichen Ecke sollte eine Querung der Pillauer Straße vorgesehen werden, damit Umwege vermieden werden.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 6 Pillauer Straße mit Eydkuhnenweg:

- Die Wartehallen der Bushaltestellen stehen direkt an der inneren Leitlinie und dürfen keine Seitenwände haben oder es ist taktil im Boden vor ihnen zu warnen.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 7 Pillauer Straße – Eckerkoppel mit Kreuzung Barmwisch – Bullenkoppel und Einmündung Schilfgrund:

- Die Kreuzung muss komplett barrierefrei ausgestattet werden, da sie zum Erreichen der Bushaltestelle notwendig ist.
- An der Einmündung Schilfgrund liegt die Blindenquerung abweichend an der kreuzungszugewandten Seite, was aber durchaus sinnvoll erscheint, da sie damit in der Flucht des Gehweges liegt.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 8 Eckerkoppel mit Binsengrund und Am Stadtrand:

- Auch hier sind die Blinden- und Rollstuhlquerung vertauscht, was aber hier akzeptabel ist.

W/MR 21: siehe Abwägungstext zu Blatt 3

Blatt 9 Eckerkoppel mit Kreuzung Traberweg – Walter-Heidmann-Straße:

- Vertauschte Querungen hier akzeptabel.

Blatt 10 Eckerkoppel mit Hopfenweg und Kreuzung Tegelweg:

- Vertauschte Querungen hier akzeptabel.

40. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft

keine Stellungnahme

41. Verein Barrierefreies Leben

keine Stellungnahme

42. Schulen und Kindertagesstätten

keine Stellungnahme

43.

keine Stellungnahme

44. Dataport

keine Stellungnahme

45. Gasnetz Hamburg GmbH vom 22.08.2018

Vielen Dank für Ihr Schreiben, mit dem Sie uns als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligen.

Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH.

In einigen Bereichen sind unsere Versorgungsanlagen durch ihre geplanten Maßnahmen betroffen und es besteht noch Abstimmungsbedarf zu geplanten Niveaus, um alle Betrof-

fenheiten zu identifizieren. Besonders im Bereich Eckerkoppel 180 - 208, Eckerkoppel/Traberweg und Tilsiter Straße 2 besteht Klärungsbedarf.

Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung bitten wir um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Höhenprofile, Bauzeitenpläne).

Informationen über den Umgang mit unseren Gasversorgungsanlagen finden Sie auf unserer Homepage unter dem unten genannten Link.

Zusätzliche Hinweise:

Sofern uns Kosten durch die Baumaßnahme entstehen, sind diese durch den Vorhabenträger beziehungsweise Verursacher zu tragen. Bitte informieren Sie uns über den Fortgang des Verfahrens, insbesondere über Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen. Wir weisen Sie vorsorglich darauf hin, dass die von Ihnen beauftragten Bauunternehmen spätestens 10 Werkzeuge vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung über unsere Homepage

Anfordern müssen: www.gasnetz-hamburg.de/planerundbauherren

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.

46. Hamburg Verkehrsanlagen vom 06.08.2018 und 24.08.2018

ÖB vom 07.08.2018

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

Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme entsprechend der „Richtlinie für den Bau der Öffentlichen Beleuchtung in Hamburg“ sowie des „Planungshinweis Nr.1 für die öffentliche Beleuchtung Revision 1“ angepasst und ergänzt werden.

Wegen geringer Bürgersteigbreiten im überplanten Abschnitt W16 der Veloroute 6 werden Radwege am Fahrbahnrand angelegt, Bordsteinkanten zurückgezogen und der ruhende Verkehr in Längsaufstellung neu geordnet. Die Anlagenbestände der öffentlichen Beleuchtung sind überwiegend auf 0,65 m zum Fahrbahnrand angeordnet und müssen der Verkehrsführung teils örtlich angepasst bzw. an die Straßenbegrenzungslinie zurückgesetzt werden. Aufgrund dichten alten Baumbestandes werden in derart betroffenen Bereichen mangels Standortmöglichkeiten Mastabstände gem. Richtlinie im Rahmen seiner Längstoleranzen zw. 30 und 44 m unter Nutzung und seitlichem Verziehen des Anlagenbestandes und Mastzwischenstellungen den Erfordernissen an einer ausreichenden Beleuchtung entsprechend angepasst.

Plan 1

Tilsiter Straße, Lichtmaststandorte Südseite im Längsabstand von 30 m

Anlagenbestand 6 Auslegermaste 9,5 m

Örtliches Angleichen 5 Auslegermaste 9,5 m

Demontage 1 Auslegermast 9,5 m

Aufstellen 1 gerader Mast 10 m

Die Demontage wird wegen Anlegen einer Stellplatzanlage gegenüber Einmündungsbereich Allensteiner Straße erforderlich. Dem Vorschlag, in Ersatz einen Lichtmast auf der Verkehrsinsel zu positionieren, kann nicht entsprochen werden, da ansonsten in nur 12 m

Entfernung bereits ein gerader Mast auf der Sprunginsel Allensteiner Straße steht. Stattdessen wird ein einziger Standort mit einem geraden Mast 10 m im Kopf der Sprunginsel vorgesehen, der sowohl in Ersatz des abzubauenen Auslegermastes 9,5 m, als auch den Einmündungsbereich der Allensteiner Straße eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet.

Plan 2

Allensteiner Straße, Lichtmaststandorte Ostseite im Längsabstand 60 m

Anlagenbestand 4 Auslegermaste 7,5 m

Umsetzen 1 Auslegermast 7,5 m

Der Lichtmast ist wegen der geplanten Stellplatzanlage mittig zurückzusetzen.

Plan 3

Pillauer Straße, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand zw. 30 und 60 m

Anlagenbestand 6 Auslegermaste 7,5 m

Örtliches Angleichen 3 Auslegermaste 7,5 m

Umsetzen 3 Auslegermaste 7,5 m

Zwischenstellung 2 Auslegermaste 7,5 m

Aufgrund dichten alten Baumbestandes und mangels Standortmöglichkeiten und teils geringer Gehwegbreiten werden Mastabstände gem. Richtlinie im Rahmen seiner Längstoleranzen zw. 30 und 44 m unter Nutzung und seitlichem Verziehen des Anlagenbestandes und Mastzwischenstellungen den Erfordernissen an einer ausreichenden Beleuchtung entsprechend angepasst.

Plan 4

Pillauer Straße, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand um 60 m

Anlagenbestand 5 Auslegermaste 7,5 m

Umsetzen 4 Auslegermaste 7,5 m

Zwischenstellung 3 Auslegermaste 7,5 m

Aufgrund dichten alten Baumbestandes und mangels Standortmöglichkeiten und teils geringer Gehwegbreiten werden Mastabstände gem. Richtlinie im Rahmen seiner Längstoleranzen zw. 30 und 44 m unter Nutzung und seitlichem Verziehen des Anlagenbestandes und Mastzwischenstellungen überwiegend in die Baumtrasse den Erfordernissen an einer ausreichenden Beleuchtung entsprechend angepasst.

Plan 5

Pillauer Straße, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand um 60 m

Anlagenbestand 3 Auslegermaste 7,5 m Nordseite

Anlagenbestand 2 Auslegermaste 7,5 m Südseite

Umsetzen 4 Auslegermaste 7,5 m

Zwischenstellung 3 Auslegermaste 7,5 m

Aufgrund dichten alten Baumbestandes und mangels Standortmöglichkeiten und teils geringer Gehwegbreiten werden Mastabstände gem. Richtlinie im Rahmen seiner Längstoleranzen zw. 30 und 44 m ab Voßkuhlen mit Trassensprung und seitlichem Verziehen des Anlagenbestandes und Mastzwischenstellungen überwiegend in die Baumtrasse den Erfordernissen an einer ausreichenden Beleuchtung entsprechend angepasst.

Plan 6

Pillauer Straße, Lichtmaststandorte Südseite im Längsabstand zw. 30 und 60 m

Anlagenbestand 6 Auslegermaste 7,5 m, 1 Auslegermast 9,5 m

Umsetzen 6 Auslegermaste 7,5 m

Zwischenstellung 1 Auslegermast 7,5 m

Aufgrund dichten alten Baumbestandes und mangels Standortmöglichkeiten und teils geringer Gehwegbreiten werden Mastabstände gem. Richtlinie im Rahmen seiner Längstoleranzen zw. 30 und 44 m insbesondere mangels Standortmöglichkeiten mit einem Trassenwechsel auf die Nordseite einer ausreichenden Beleuchtung entsprechend angepasst.

Plan 7

Pillauer Straße bis Barmwisch Lichtmaststandorte Südseite

Anlagenbestand 1 Auslegermast 7,5 m, 1 Auslegermast 9,5 m

Umsetzen 1 Auslegermaste 7,5 m

Im Anschluss an Plan 6 wird der vorhandene Auslegermast 7,5 m von der Süd- auf die Nordseite trassiert.

Plan 7

Eckerkoppel, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand um 60 m

Anlagenbestand 4 Auslegermaste 7,5 m, 1 Auslegermast 9,5 m

Örtliches Angleichen 4 Auslegermaste 7,5 m

Aufgrund geringer Gehwegbreite, keine Baumanpflanzungen vorhanden punktuell zurücksetzen der Bestandsmaste an die Straßenbegrenzungslinie.

Plan 8

Eckerkoppel, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand um 60 m

Anlagenbestand 5 Auslegermaste 7,5 m

Örtliches Angleichen 5 Auslegermaste 7,5 m

Aufgrund geringer Gehwegbreite, keine Baumanpflanzungen vorhanden punktuell zurücksetzen der Bestandsmaste an die Straßenbegrenzungslinie.

Plan 9

Eckerkoppel, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand zw. 30 und 60 m

Anlagenbestand 5 Auslegermaste 7,5 m

Umsetzen 2 Auslegermaste 7,5 m

Zwischenstellung 3 Auslegermaste 7,5 m

R-FGÜ Aufstellen 4 gerade Mäste 6 m mit Scheinwerfer in Schrägstrahlung

Mit Änderung der beiden Fußgängerüberwege im VK Eckerkoppel / Traberweg / Walter-Heitmann-Straße fallen diese FGÜ aus der Bestandswahrung und sind gemäß bundeseinheitlicher R-FGÜ 2001 im Zuge dieser Baumaßnahme mit Einrichtungen der öffentlichen Beleuchtung entsprechend zu ergänzen.

Die Umsetzung der R-FGÜ wird durch Aufstellen von Lichtmasten mit einem Scheinwerfer in Schrägstrahlprinzip, der je Fahrtrichtung vor dem Zebrastreifen den Fußgänger und Aufstellfläche am FGÜ anstrahlt. Zusätzlich ist aber hinter dem Zebrastreifen mit Lichtmasten eine Adaptationstrecke herzustellen, die u.a. im Gegenstrahlprinzip bildenden Kontrast den Fußgänger deutlich sichtbar macht.

Das führt dazu, dass in der Eckerkoppel Lichtmaststandorte neu geordnet, über Lichtmastzwischenstellung auf 30 m verdichtet werden müssen, um das Gegenstrahlprinzip und Adaptationsstrecken für die FGÜ erreichen zu können.

Plan 10

Eckerkoppel, Lichtmaststandorte Nordseite im Längsabstand um 60 m

Anlagenbestand 5 Auslegermaste 7,5 m

Der Anlagenbestand bleibt unverändert.

Insgesamt sind bei vorliegender Verkehrsplanung Änderungen und Ergänzungen der öffentlichen Beleuchtung erforderlich

Auslegermaste 9,5 m örtlich anzugleichen 5

Auslegermast 9,5 m zu demontieren 1

Auslegermaste 7,5 m umzusetzen 21

Auslegermaste 7,5 m örtlich anzugleichen 12

Auslegermaste 7,5 m zwischenzustellen, neu 12

Gerade Mäste 6,0 m aufzustellen (R-FGÜ) 4

Gerader Mast 10,0 m aufzustellen 1

Die Ergänzungen und Änderungen der öffentlichen Beleuchtung (siehe angefügte Beleuchtungspläne 1-10) sind in weiteren Verschickungen zu berücksichtigen und können so in die Schlussverschickung übernommen werden. Vielen Dank.

Hinweis zu den Schutzabständen:

Gemäß der geltenden Richtlinie für die öffentliche Beleuchtung in Hamburg, dürfen die nachfolgend aufgeführten Schutzabstände nicht unterschritten werden:

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

Hinweis zum Bodenhöheniveau:

Die richtige Einbauhöhe hat eine wichtige Bedeutung für die Standsicherheit von ÖB- und LSA-Masten. Eine Änderung des Bodenhöheniveaus kann ggf. zu einem Sicherheitsrisiko werden.

Wir haben Ihnen daher zur Veranschaulichung die TA3004 „Einbauhöhe von Masten“ als Anlage beigefügt. Sollte infolge der Tief- bzw. Straßenbauarbeiten das Bodenhöheniveau im Bereich von bestehenden ÖB-Masten geändert werden, die nicht Gegenstand der vorgenannten Arbeiten an der ÖB sind, bitten wir um Mitteilung, da die betreffenden Masten dann an das neue Bodenhöheniveau angepasst werden müssen. In diesem Fall sind die Kosten durch die Baumaßnahme zu tragen.

W/MR 21: Im Vergleich zur 1. Verschickung ist der Straßenzug Pillauer Straße/ Eckerkoppel von Lesserstraße bis Am Stadtrand nicht mehr Bestandteil der Verkehrsplanung. Es findet dort kein Straßenumbau statt. Die geplanten Standorte der ÖB-Masten im Bereich Tilsiter Straße, Allensteiner Straße und Eckerkoppel zwischen Am Stadtrand und Tegelweg wurden übernommen.

LSA vom 24.08.2018

HHVA L1 hat gegen die Planung für die o.g. Baumaßnahme keine Bedenken.

47. Hamburger Wasser vom 16.08.2018 und 23.08.2018

Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW, HSE, serv-TEC 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 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.
- 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 Mitte, Ausschläger Allee 175, Tel: 7888-
[REDACTED].

Nach Rücksprache mit dem Bezirksamt Wandsbek wird in der Allensteiner Straße kein Straßenvollausbau ausgeführt. Deshalb brauchen aus betrieblicher Sicht die vorhandenen Graugussleitungen nicht erneuert werden.

Es gibt eine Baumaßnahme A 16/0087 Bauzeit Juni bis Oktober 2018 (Ostpreußenplatz). Ihr Ansprechpartner ist [REDACTED].

Ergänzung HWW vom 23.08.2018:

Wenn aufgrund von geänderten Voraussetzungen ein Straßenvollausbau hergestellt wird, sollten aus betrieblicher Sicht die vorhandenen Graugussleitungen erneuert werden.

Unsere Armaturen sind weder verlegbar noch entfernbar.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Für HAMBURG ENERGIE:

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

Für HSE:

im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Veloroute 6 sind Schmutz-, Regen- und Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.

Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen 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 [REDACTED] zu verständigen.

Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.

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 3,0 m von der Sielachse oder 2,5 m 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 [REDACTED] anzupassen.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Für servTEC:

Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplanauszug der HSE dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen Ihnen unsere [REDACTED], 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.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

48. HanseWerk Natur GmbH
keine Stellungnahme

49. servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH
siehe 47.

50. Stromnetz Hamburg GmbH vom 01.08.2018

Vielen Dank für die Vorstellung Ihrer Baumaßnahme. Im geplanten Bereich liegen unterirdisch diverse Versorgungsleitungen aller Spannungsebenen (Nieder-, Mittel- und Hochspannung) und Freileitungen der Stromnetz Hamburg GmbH. Bei den hochrelevanten Hochspannungsleitungen handelt es sich um 110-kV-Freileitungen 24/25 (Mastfeld 131-132) sowie die 110-kV-Erdkabel FB1, FB1, FC1 und FC2, siehe unsere Leitungspläne.

Nach Durchsicht Ihrer Unterlagen bewerten wir zunächst die Pflanzung neuer Bäume in unmittelbarer Nähe zu unseren Leitungstrassen kritisch, siehe dazu unten die Hinweise bzgl. Neubepflanzung der genehmigten Leitungstrassen. Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme dann Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen (z.B. koordinierte Leitungspläne) prüfen. Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: [REDACTED]@stromnetz-hamburg.de Generell gelten bei Baumaßnahme in der Nähe von Versorgungsanlagen der Stromnetz Hamburg die beigefügten Richtlinien.

An bevorstehenden Leitungsbesprechungen nehmen wir gern teil.

Allgemeine Hinweise bzgl. Neubepflanzung der genehmigten Leitungstrassen:

Wir weisen Sie darauf hin, dass eine Bepflanzung unserer genehmigten Leitungstrassen in öffentlichen Wegen unzulässig ist, weil die Zugänglichkeit unserer Leitungen aus betrieblichen Gründen jederzeit gewährleistet sein muss (s. insbesondere auch Ziff. 5 der DIN 1998). Gegen eine rechtswidrige Beeinträchtigung unserer Leitungsrechte besteht ein Beseitigungs- und Unterlassungsanspruch. Baumpflanzungen sind in einem Mindestabstand von 2,50 m zu unseren Trassen vorzunehmen. Wegen der aus unserer Sicht drohenden

Beeinträchtigung machen wir hiermit vorbeugend einen Unterlassungsanspruch dahingehend geltend, keine Bepflanzung im Bereich unserer Leitungstrassen vorzunehmen. Schadensersatzansprüche bleiben vorbehalten.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen wird im Zusammenhang mit einer Leitungsbesprechung geklärt.

51. [REDACTED] vom 06.08.2018

Im angegebenen Bereich befinden sich umfangreiche Telekommunikationsanlagen der [REDACTED].

Die Lage ist in den anliegenden Lageplänen skizziert. Pläne in einem CAD-Format können wir leider nicht bereitstellen.

Die Regelverlegetiefe beträgt 60 cm in den Nebenflächen und 80 cm in Straßenflächen. Es sind unsererseits keine Maßnahmen geplant.

Nach erster Durchsicht sind unsere Anlagen zum Teil beidseitig der Straßen in erheblichem Umfang von der Maßnahme betroffen.

Wir rechnen daher mit einer Vorlauf- und Ausführungszeit von > 15 Monaten!

Erfahrungsgemäß halten unsere Anlagen, außerhalb der Kabelschächte, einem Bodendruck von 200 kN/m² stand.

Im Gehweg befindliche Kleinschächte entsprechen in der Regel Brückenklasse 12 und sind nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

52. [REDACTED] vom 02.08.2018

Anbei übersenden wir Ihnen die Fernwärmeunterlagen für den angefragten Bereich. (Auskunft erfolgt grundsätzlich nur im PDF-Format!)

In unseren Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, beachten Sie mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden.

Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen der [REDACTED] ist umgehend unter Telefon 6396-2871 zu melden.

Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen.

Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden.

Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist.

Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Telefon 6396-3551/[REDACTED]

Wir weisen ausdrücklich auf die "Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR" hin.

(Unabhängig von den statischen oder sonstigen Erfordernissen sollte ein lichter Mindestabstand zwischen den Fernwärmeanlagen und der Baugrube (bei Böschungen der horizontale lichte Abstand zum oberen Anfang der Böschung) von 1,0 m nicht unterschritten werden.)

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

53. [REDACTED] vom 28.08.2018

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 [REDACTED] m, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

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

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

54. [REDACTED] vom 25.09.2018

Anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für "Veloroute 6, Abschnitt W16 ", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der [REDACTED] und der [REDACTED] mittels Handschachtung.

Über den Inhalt informieren Sie bitte die ausführende Baufirma.

Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der [REDACTED] 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.

W/MR 21: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

55. [REDACTED]
siehe 54.

56. [REDACTED]
keine Stellungnahme