

---

<b><u>Baumaßnahme:</u></b>	<b>Busbeschleunigung</b>
<b><u>Teilbaumaßnahme:</u></b>	<b>Metrobuslinie 3 – Haltestellen Rothenburgsort</b>

---

**A B W Ä G U N G S V E R M E R K**

**E X T E R N**

**Schlussverschickung**

Februar 2022

**Abwägung der zur Erstverschickung (16.12.2020)  
eingegangenen Stellungnahmen**

## Inhalt

1.	BIS-VD 513 .....	3
2.	BIS-VD 52 / PK 41 .....	3
3.	BIS-F 02 .....	5
4.	BIS-F 042 .....	5
5.	BIS WF 33 .....	5
6.	BUKEA-W 2 .....	5
7.	BUKEA-N 125 .....	5
8.	BWI-WF 2 .....	6
9.	BWI-WM 3 .....	6
10.	BSW-LP 13 .....	6
11.	BWFBG-SKbM .....	9
12.	FB 632 .....	9
13.	BKM – Denkmalschutz .....	9
14.	Bezirksamt Mitte .....	9
15.	LBV .....	10
16.	LIG-431 .....	10
17.	SRH-TS 2 .....	10
18.	SRH-Winterdienst .....	10
19.	Bezirksseniorenrat .....	10
20.	Kompetenzzentrum für barrierefreies HH .....	10
21.	HHVA .....	11
22.	Handelskammer .....	11
23.	Handwerkskammer .....	11
24.	HVV .....	12
25.	VHH .....	12
26.	Wall GmbH .....	13
27.	ADFC .....	15
28.	1&1 Versatel .....	18
29.	Dataport .....	18
30.	Gasnetz Hamburg .....	18
31.	Hamburg Wasser .....	19
32.	Hansawerk Natur .....	21
33.	Stromnetz Hamburg .....	21
34.	Willy+Wilhelm Tel .....	21

**Vorbemerkung:**

Die Planung des Knotenpunktes Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht abgeschlossen und wird zeitlich zurückgestellt. Blatt 01 entfällt daher in dieser Schlussverschickung. Der Knotenpunkt wird Bestandteil einer späteren separaten Schlussverschickung sein. Die Abwägung erfolgt in dem Zuge und ist nicht Bestandteil der angegebenen Straßenabschnitte.

Die Stellungnahmen, die sich auf den Knotenpunkt Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg beziehen, werden hier nicht dargestellt und somit hier nicht abgewogen.

<b>Behörde für Inneres und Sport</b>	
<b>1. BIS-VD 513</b>	<i>Keine Stellungnahme eingegangen.</i>
<b>2. BIS-VD 52 / PK 41</b>	<p><i>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 41 nimmt die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>Von Seiten der Polizei wird die Baumaßnahme hinsichtlich einer Verbesserung der dort vorliegenden Verkehrsinfrastruktur begrüßt.</i></p> <p><i>Grundsätzlich ist anzumerken, dass die geplanten Schutzstreifen für den Radverkehr seitens der VD 5 zum heutigen Zeitpunkt als fraglich betrachtet und von Seiten der BVM nochmals grundsätzlich geprüft werden müssten. Hintergrund hierfür ist die letzte StVO-Novelle vom 28.04.2020, die einen Mindestüberholabstand von 1,50m auf der gemeinsamen Fahrbahn vom MIV zum Radverkehr innerorts explizit vorschreibt (s.a. § 5 Abs. 4, Satz 2 StVO). Erst nach dieser Entscheidung könnte auch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung erfolgen.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 wurde der Fahrbahnquerschnitt mit den Schutzstreifen zwischen dem Billhorner Deich und der Thiedingreihe diskutiert. Im Einvernehmen aller Beteiligten (Straßenverkehrsbehörde, BVM, VHH, M/MR) wurde die in den Lageplänen der Schlussverschickung aufgetragene Fahrbahnaufteilung (Radfahrstreifen 1,85 m und Fahrstreifen 3,1 m) abgestimmt und in die Planung übernommen.</i></p> <p><i>Dem Fahrbahnquerschnitt mit den Schutzstreifen zwischen der Zollvereinsstraße und der Rothenburgstraße wurde zugestimmt. In diesem Bereich werden weiterhin Schutzstreifen vorgesehen. Um hier einen breiteren Fahrbahnquerschnitt zu planen, müssten alle Parkstände (12) entfallen. Dies wird als nicht vertretbar angesehen.</i></p> <p><i>Es wird grundsätzlich angeregt, sämtliche Privatzufahrten im Bereich der Radverkehrsanlagen in rot zu markieren.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde werden nur hochfrequentierte Überfahrten rot markiert.</i></p> <p><i>Im Folgenden die Stellungnahme zu den einzelnen Lageplänen:</i></p> <p><i>[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</i></p> <p><i>Lageplan 02:</i></p> <p><i>Der zwischen Position 0+400,00 und Position 0+420,00 eingezeichnete Wertstoffcontainerstandort der Stadtreinigung Hamburg wird als kritisch angesehen, da Müllfahrzeuge auf dem dortigen Radfahrstreifen halten müssten, um die dortige Entleerung durchführen zu können. Auch ein linksseitiges Halten neben dem Radfahrstreifen ist rechtlich nicht möglich, da der Hub über den Radfahrstreifen verboten ist.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Wertstoffcontainer werden auf der gegenüberliegenden Straßenseite geplant.</i></p> <p><i>In Höhe der Position 0+500,00:</i></p> <p><i>Den südlichen Radfahrstreifen vom rechten Fahrstreifen nicht nur durch VZ 295, sondern möglichst anschließend von der Trenninsel bis zum ersten Straßenbaum aus Verkehrssicherheitsgründen baulich (z.B. durch Protektion) abtrennen.</i></p>

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Trenninsel ist verlängert worden.

*Lageplan 03:*

*Die dortige FLZA sollte als kombinierte LZA für Fußgänger und Radfahrer geplant werden. Dies gilt auch für die geplante FLZA Ausschläger Allee / Zollvereinsstraße im Lageplan 06.*

LSBG: In Abstimmung mit der VD 52 wird die Planung der FLSA nur für Fußgänger beibehalten. Die dortigen Radfahrstreifen werden in beide Richtungen für den linksabbiegenden Radverkehr geöffnet, sodass die Passierbarkeit der Knotenpunkte gewährleistet ist.

*Dem Radverkehr sollte das direkte Linksabbiegen vom Billhorner Röhrendamm in die Lindleystraße (Sackgasse) durch Öffnen der Radfahrstreifenmarkierung (Z 295) ab Position 0+520,00 ermöglicht werden. Hierfür ist eine Leitlinie (Z 340) mit einem Richtungspfeil (geradeaus/links, Z 297) kombiniert mit einem Fahrradsinnbild für den Radverkehr zu markieren. In der Gegenrichtung (Vierländer Damm / Lindleystraße) müsste ebenfalls für das direkte Linksabbiegen die Leitlinie (Z 340) des Radfahrstreifens bis zur Position 0+600,00 verlängert werden. Hierfür ist ein Richtungspfeil (geradeaus/links, Z 297) für den Radverkehr und ein Fahrradsinnbild kombiniert zu markieren.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Radfahrstreifen wird für das Linksabbiegen geöffnet.

*Lageplan 04:*

*Der gezeichnete ausgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) am LZA-Knotenpunkt Vierländer Damm / Billhorner Deich wird grundsätzlich in Hamburg nicht in rot ausgeführt.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Der ARAS wird nicht rot markiert.

*Dem Radverkehr sollte das direkte Linksabbiegen vom Vierländer Damm in den Billhorner Deich (Nord) durch Öffnen der Radfahrstreifenmarkierung (Z 295) ab Position 0+700,00 ermöglicht werden. Hierfür ist eine Leitlinie (Z 340) mit einem Richtungspfeil (geradeaus/links, Z 297) kombiniert mit einem Fahrradsinnbild für den Radverkehr zu markieren.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Radfahrstreifen wird für das Linksabbiegen geöffnet.

*Lageplan 05:*

*In Höhe der Einmündung Vierländer Damm / Vierländer Damm (T-30-Zone) sollte der auslaufende Radfahrstreifen über den gesamten Einmündungsbereich durchgängig in rot markiert werden. Zusätzlich sollte eine bauliche Aufleitung auf den parallel geführten südlichen Radweg hergestellt werden. Eine Radwegbenutzungspflicht für den südlichen baulichen Radweg wurde geprüft und ist rechtlich nicht haltbar.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 wurde festgelegt, dass eine durchgängige Furt zum Radweg markiert werden soll. Die Option zur Weiterfahrt im Mischverkehr auf der Fahrbahn soll nicht markiert werden. Die Planung ist entsprechend angepasst.

*Dem Radverkehr sollte in der Gegenrichtung das Linksabbiegen in den Vierländer Damm (T-30-Zone) vom Radfahrstreifen durch Öffnung der Radfahrstreifenmarkierung (Z 295) ab Position 1+210,00 ermöglicht werden. Hierfür ist eine Leitlinie (Z 340) mit einem Richtungspfeil (geradeaus/links, Z 297) für den Radverkehr und ein Fahrradsinnbild kombiniert zu markieren.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Radfahrstreifen wird für das Linksabbiegen geöffnet.

*Lageplan 06:*

*Knotenpunkt Ausschläger Allee / Freihafenstraße, Höhe 1+340,00:*

*Die Weiterführung des südlichen Radweges in den Radfahrstreifen (Berliner Lösung) ist ebenfalls in rot herzustellen.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Radfahrstreifen wird rot markiert.

*FLZA Ausschläger Allee / Zollvereinsstraße: s. Anmerkung im Lageplan 03.*

LSBG: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die dortigen Radfahrstreifen werden in beide Richtungen für den linksabbiegenden Radverkehr geöffnet, sodass die Passierbarkeit der Knotenpunkte gewährleistet ist.

	<p>Die VD 52 (AR LZA) kann zu den vorliegenden Planungen in den LZA- Bereichen erst nach Prüfung der verkehrstechnischen Unterlagen eine abschließende Stellungnahme erteilen.</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die signaltechnischen Unterlagen werden mit der VD 52 abgestimmt.</p>
<b>3. BIS-F 02</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>4. BIS-F 042</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>5. BIS WF 33</b>	<p>Eine detaillierte Prüfung der brandschutztechnischen Infrastruktur der an Ihre Baumaßnahme angrenzenden baulichen Anlagen in Verbindung mit Ihrem Bauvorhaben kann – auf Basis der eingereichten Unterlagen nicht erfolgen.</p> <p>Grundsätzlich sind die Anforderungen der gültigen Rechtsnormen (HBauO, Sonderbauvorschriften etc.) und eingeführten technischen Baubestimmungen (z.B. RL über Flächen für die Feuerwehr) zu erfüllen.</p> <p>In diesem Zusammenhang weise ich insbesondere auf die Anforderungen an die Rettungswege, die Erschließung, und die Löschwasserversorgung hin. Für Flächen im öffentlichen Straßenraum sind grundsätzlich die PLAST 5 sowie die PLAST 6, Abschnitt 1.5 anzuwenden.</p> <p>Für Detailfragen zu einzelnen baulichen Anlagen, im Kontext mit den o.a. Anforderungen, ist mit der zuständigen Baugenehmigungsbehörde Kontakt aufzunehmen.</p> <p>LSBG: Die Hinweise werden berücksichtigt. Alle Feuerwehruzufahrten und -aufstellflächen im Bestand werden bei der Planung berücksichtigt.</p>
<b>Behörde für Umwelt und Energie</b>	
<b>6. BUKEA-W 2</b>	Keine Stellungnahme eingegangen
<b>7. BUKEA-N 125</b>	<p>Anbei erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme der BUKEA Abteilung Landschaftsplanung und Stadtgrün (hier Referat Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung sowie Qualitätssicherung Stadtgrün) zur Metrobuslinie 3 in Rothenburgsort:</p> <p>Aufzunehmende Hinweise und Ergänzungen im Erläuterungsbericht:</p> <p>1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation</p> <p>Bei der Darstellung der überörtlichen Situation bitten wir um Aufführung der landschaftsplanerischen Grundsätze gemäß Landschaftsprogramm. Die Baumaßnahme kreuzt eine ausgewiesene Parkanlage (Alster-Bille-Elbe-Grünzug- kurz ABE GZ) und liegt in einem verdichteten Stadtraum. Das Landschaftsprogramm verfolgt hier das Ziel einer qualitativen Aufwertung des vorhandenen Freiflächenanteils und der Förderung des Naturhaushaltes. Daher spielt der schonende Umgang mit dem vorhandenen Baumbestand und Grünvolumen eine wichtige Rolle, ebenso wie der Regenwasserrückhalt im Straßenraum.</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird im Grundsatz berücksichtigt. Mit der vorgelegten Planung wird der Grundstein zur Umsetzung des Landschaftsprogramms gesetzt. Die exakte Gestaltung des Grünzugs obliegt den jeweiligen Fachbehörden. Grundsatz der Planung ist die Herstellung eines verkehrssicheren Straßenraumes.</p> <p>3.1.6 Straßenbegleitgrün</p> <p>Wir bitten um Ergänzung eines Satzes zum Alter und Zustand der zu fällenden Bestandsbäume. Es handelt sich gemäß Straßenbaumkataster meist um Linden und Pflanzungen aus den späten 60er-bis 90er Jahren.</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Ergänzung wird in den Bericht aufgenommen.</p> <p>[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</p> <p>5.8 Straßenbegleitgrün</p> <p>Wir bitten um Ergänzung eines Satzes für wie viele Bäume eine Ersatzzahlung erforderlich wird.</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Für jeden entfallenden Baum ist grundsätzlich ein Ersatzbaum vorzusehen (als reale Ausgleichs- oder Ersatzpflanzungen oder Ersatzzahlungen).</p>

Zusätzlich zu dem Ausgleich pro Baum soll für das gesamte Planungsgebiet ein Ausgleich von 4 weiteren Bäumen geleistet werden.

*Hinweise zu den Planzeichnungen:*

*Die Pläne weichen hinsichtlich der dargestellten Fällungen und Neupflanzung von den Angaben im Erläuterungsbericht ab und sind daher zu überprüfen.*

*LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Da die Planung angepasst worden ist, wird die Baumbilanz neu aufgestellt.*

*Leider sind die Baumstandorte aufgrund des begrenzten Straßenraumes in den Plänen meist nur 1,80-2,50 m breit. Damit die Wuchsbedingungen der Neupflanzen optimiert werden können sollten Pflanzgräben wie bei Borgweg vorgesehen werden (sofern möglich), anstatt Pflanzgruben.*

*LSBG: Der Hinweis wird im Rahmen der Ausführungsplanung jeweils im Einzelfall geprüft. Grundsätzlich werden die Bäume entsprechend der geltenden technischen Regelwerke gepflanzt.*

**Behörde für Wirtschaft und Innovation**

**8. BWI-WF 2** Keine Stellungnahme eingegangen

**9. BWI-WM 3** Keine Stellungnahme eingegangen

**Andere Behörden und Ämter**

**10. BSW-LP 13** *BSW/ LP 13 nimmt federführend für das Amt LP/ BSW zu der o.g. Maßnahme wie folgt Stellung:*

*Die nachfolgend aufgeführten Anregungen und Hinweise (siehe auch Anlagen) bitten wir bei der weiteren Planung zu beachten.*

*Grundsätzlich wird die Baumaßnahme seitens LP begrüßt.*

*Der Senat hat mit dem Senatskonzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg-Ost“ (Drucksache 20/14117) in 2014 eine neue stadträumliche Entwicklungsperspektive aufgezeigt und als Schwerpunkt der zukünftigen Stadtentwicklung benannt. Dabei stellt der Stadtteil Rothenburgsort einen der elf Fokusräume in diesem Konzept dar, auf dessen zukünftige Entwicklung die BSW ein besonderes Augenmerk legt.*

*[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3*

*In Anbetracht des geschilderten baulichen Zustands des Straßenzuges und seiner Nebenflächen wird die Maßnahme sehr begrüßt. Dies umso mehr als sie neben der Modernisierung auch der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und der Radwege dienen soll. Auch die punktuelle Reduzierung versiegelter Flächen wird positiv gesehen.*

*Im Erläuterungstext wird darauf hingewiesen, dass bei der Planung die Kriterien der Funktionalität und Verkehrssicherheit im Vordergrund standen. Im Vorfeld wurde die ursprünglich als Sanierung konzipierte Maßnahme zurückgestellt. Wegen der Vielzahl der Mängel entschied man sich für einen weitgehenden Neubau der Straßenanlage.*

*Es handelt sich um die zentrale Erschließungsstraße für den Stadtteil Rothenburgsort, eines Quartiers mit erheblichen Stadtentwicklungspotenzialen. Die Anbindung mittels der Metrobuslinie 3 ist sehr bedeutend für die Rothenburgsorterinnen und Rothenburgsorter. Die Ausdehnung des Straßenabschnitts und der Umfang der Maßnahmen sind erheblich.*

*Vor diesem Hintergrund und bzgl. der eingangs erwähnten fokussierten Stadtentwicklungskonzepte für Rothenburgsort ist es von besonderer Bedeutung auch die gestalterische Qualität des Straßenraums als quartiersbezogener Außen- und Aufenthaltsraum in dem vorgelegten Planungsentwurf stärker zu berücksichtigen, um die Chance für Rothenburgsort, die mit diesem umfangreichen Neubau dieses langen Straßenabschnittes verbunden ist, auch vollends auszuschöpfen. Es soll damit eine in den Stadtteil ausstrahlende Aufwertung, eine Attraktivitätssteigerung dieser für Rothenburgsort bedeutenden Straße einhergehen, welche deren Bedeutung unterstreicht und fördert.*

*Daher regt LP nachstehende Aspekte an, die bzgl. der vorgesehenen Baumaßnahme zu berücksichtigen sind:*

1. Die Anlage von Längsparkbuchten ist im Sinne der Verkehrsordnung nachvollziehbar und die damit verbundene Reduzierung der Stellplatzanzahl zu begrüßen. Gleichwohl sollte geprüft werden, ob die dargestellten Stellplätze den dortigen Bedarfen Rechnung tragen (auch gerade in Anbetracht diverser umliegender Neubauvorhaben sowie der angrenzenden Rahmenplanung Stadteingang Elbbrücken). Darüber hinaus sollten Länge und Anordnung der Parkbuchten jedoch einer räumlich stringenten Platzierung der Straßenbäume folgen. In der aktuellen Planung ist dies umgekehrt.

LSBG: Der Hinweis wird im Grundsatz berücksichtigt. Die zur Verfügung stehenden Flächen werden bei der Planung optimal ausgenutzt. Aufgrund zahlreicher Zwangspunkte (Überfahrten, Leitungen, etc.) ist die Einhaltung von bestimmten, stringenten Abständen der geplanten Bäume nicht möglich. Die Lage und Anordnung der Parkbuchten sind daher jeweils eine Einzelfallbeurteilung und es erfolgt eine individuelle Festlegung je nach örtlicher Gegebenheit.

2. Um den Allee-Charakter der Straße zu stärken, sollten die Bäume in möglichst einheitlichem Abstand von der Straßenmitte und in möglichst gleichmäßigem Abstand entlang der Straßenabwicklung platziert werden. Vor der Hausnr. 104/ Billhorner Röhrendamm, im Streckenabschnitt Vierländer Damm (hier: östlich Lindleystr.) sollten im nördlichen Parkbuchtenbereich und im südlichen Bushaldebereich sowie im Abschnitt Vierländer Damm (hier: östlich Billhorner Deich) in den Busbereichen die als zu „entfallenden“ Bestandsbäume bzw. hierfür mögliche Ersatzpflanzungen nochmals geprüft werden. Das gleiche gilt für die geplanten Bushaldebereiche im Vierländer Damm/ Höhe Thiedingreihe. Zielsetzung sollte das Halten der gewachsenen Bestandsbäume sein, um den alleeartigen Charakter beizubehalten und möglichst noch zu kräftigen.

LSBG: Der LSBG hat den Hinweis intensiv geprüft, um entsprechenden Gestaltungsanforderungen nachzukommen. Dies ist jedoch mit Kompromissen verbunden. Der Baumerhalt steht auch in dieser Maßnahme im Vordergrund. Um die Bäume möglichst zu erhalten, wurden an vielen Stellen Kompromisslösungen gefunden. Jedoch ist besonders an den Bushaltestellen der Baumerhalt nicht überall möglich. Hierbei steht der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen auch im Vordergrund, um eine reibungsarme Abwicklung des Busverkehrs zu gewährleisten. Es wurden zahlreiche Varianten aufgetragen und geprüft. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile wird die aufgetragene Planung weiterverfolgt.

3. Der gesamte Straßenquerschnitt sollte über die Gesamtabwicklung der Straße nach Möglichkeit eine Typologie durchhalten. Insbesondere für den Abschnitt Billhorner Röhrendamm sollte ein hochwertiges Gestaltungskonzept gefunden werden, das besondere Poller, Fahrradhaltebügel, Bordsteine, Beeteinfassungen und eine spezielle Pflasterung der möglichst großzügig anzulegenden Gehwege sowie einen besonderen Straßenbelag etc. einschließt. Denkbar wäre z.B. auch ein andersfarbiger Asphaltbelag (z.B. ein roter Fahrbahnbelag). Auch die dargestellten Mittelinseln o.ä. im Fahrbahnbereich sollten mit ansprechenden Blumenbeeten und Bordsteinen (z.B. wie in der Osterstraße) versehen werden. Letztlich soll mit der Maßnahme eine Attraktivitätssteigerung einhergehen, die die Aufenthaltsqualität erhöht und mehr zum Flanieren einlädt und damit den Hauptstraßencharakter für diesen Stadtteil stärker betont. Zudem soll damit die Vernetzung zwischen Rothenburgsort-West und Ost künftig gefördert werden, wie es auch der Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken vorsieht.

LSBG: Die Ausarbeitung der Straßenraumgestaltung ist Teil der Ausführungsplanung. Grundsätzlich wird bei der Materialwahl der Hamburger Standard verwendet. Für Materialien, die von diesen Standards abweichen, sind dem LSBG zusätzliche Mittel einschließlich Mittel für die Unterhaltung zu gewährleisten.

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

6. Eine kompakte Fahrbahngestaltung wäre wünschenswert, um z.B. möglichst breite, attraktive Gehwege und bepflanzbare Flächen generieren zu können. Daher wird darum gebeten, die vorgelegte Baumaßnahme diesbezüglich nochmals zu prüfen.

LSBG: Die zur Verfügung stehenden Flächen werden bei der Planung optimal ausgenutzt. Es müssen Radverkehrsanlagen vorgesehen werden, um den Radverkehr sicher zu führen. Um den Baumbestand zu erhalten, sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn die optimale Lösung. Hierbei werden aus Baumschutzgründen in Teilbereichen bereits relativ schmale Radfahrstreifen geplant. Eine weitere Reduzierung der Fahrbahnflächen ist auch unter der Berücksichtigung der Busoptimierung nicht möglich.

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

#### Lärmschutz

Begrüßt wird die Grundinstandsetzung der Fahrbahn, die v.a. zur Minderung der Lärmbelastung beiträgt. Der im Bericht beschriebene schlechte Erhaltungszustand wird damit beseitigt. Auch wenn diese Maßnahme keine wesentliche Änderung der Straße im Sinne der 16. BImSchV darstellt.

Daher wird folgender Vorschlag zu der vorgelegten Baumaßnahme eingebracht:

Im Erläuterungsbericht ist erwähnt, dass im gesamten Streckenverlauf eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet ist. Im Sinne einer weiteren Lärmreduktion in der für den Schlaf und damit für die Gesundheit der Bevölkerung wichtigen Nachtzeit (22-6 Uhr) sollte geprüft werden, ob eine entsprechend tageszeitlich befristete Anordnung von Tempo 30 km/h möglich erscheint. Die Fahrzeitverlängerungen im Nachtzeitraum könnten im Verhältnis zur Minderungswirkung, die in etwa 2 dB(A) beträgt, ggf. hingenommen werden. Das Ziel der Busbeschleunigung, welches im Wesentlichen zur Tageszeit wichtig ist, wäre von dieser Maßnahme nicht relevant tangiert.

LSBG: Der Hinweis wurde geprüft und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde diskutiert. Unter der Berücksichtigung der Busoptimierung (Fahrzeitenverluste) wird insbesondere in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben keine Anordnung von Tempo 30 nachts vorgesehen.

Die Einführung von Tempo 30 nachts kann im Nachgang ohne Änderung der Infrastruktur eingeführt werden. Ist jedoch nicht Bestandteil dieser Planung.

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

Das für das Bauvorhaben Billhorner Mühlenweg 13 von der SAGA beauftragte Architekturbüro RHWZ Architekten hat sich mit der vorliegenden Baumaßnahme auseinandergesetzt. Den Anlagen sind die Anmerkungen der Architekten (inkl. zwei Lagepläne) hierzu zu entnehmen und bei der weiteren Planung abzustimmen sowie zu beachten.

Bauvorhaben Unsere Kollegen von LPA (Arbeitsstab des Oberbaudirektors) haben auf folgende Bauvorhaben aus den letzten Jahren hingewiesen, und mit denen die vorgelegte Baumaßnahme ebenso abzustimmen ist (z.B. hinsichtlich der damit geplanten Grundstücksüberfahrten etc.):

- Ausschläger Allee 20/22
- Zollvereinstraße 1/5
- Freihafenstraße 12
- Billhorner Röhrendamm 120 und 132

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Maßnahmen werden aufeinander abgestimmt.

#### Anlage

- Anlage 1:

Rahmenplan-Entwurf Stadteingang Elbbrücken (Stand: 18.12.2020 m.d.B. um vertrauliche Handhabe)

- Anlage 2:

Alster-Bille-Elbe-Grünzug und Schnittstelle zur Verkehrsplanung/ Rahmenplan

Stadteingang Elbbrücken: Stellungnahme vom Büro Argus und HafenCity Hamburg GmbH

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

- Anlage 3:

SAGA - Neubauvorhabens Billhorner Mühlenweg 13: Lageplan und Erdgeschossgrundriss

- Anlage 4:

SAGA - Neubauvorhabens Billhorner Mühlenweg 13 (E-Mail vom 25.01.2021):

Zusammenfassung abzustimmender Punkte und zwei Lagepläne/ Architekturbüro RHWZ



<b>11. BWFBG-SKbM</b>	<p>Die Erschließungsanlagen Billhorner Röhrendamm, Vierländer Damm und Ausschläger Allee sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p> <p>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen.</p> <p>Für die Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
<b>12. FB 632</b>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>
<b>13. BKM – Denkmalschutz</b>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>
<b>14. Bezirkssamt Mitte</b>	<p>(...) <u>M/MR 21:</u></p> <p>Wir begrüßen die angedachten Umgestaltungen zu fußverkehrsfreundlichen kompakteren Knotenpunkten ebenso wie die Anlage von Radverkehrsanlagen. Im Bereich der Verflechtung des Radverkehrs zum Mischverkehr Richtung Osten sollte über flankierende Maßnahmen nachgedacht werden (Tempo 30 Strecke).</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Planung an der Stat. 1+180 ist angepasst und im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 auch mit M/MR abgestimmt.</p> <p>[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</p> <p><u>M/MR3211:</u></p> <p>Nach Abschluss der Bautätigkeit ist eine offizielle Übergabe der Grünflächen mit einem Termin vor Ort nötig. Hierzu sind Flächenaufmaße zu erbringen, sowie eine Information, wie lange die Fertigstellungspflege anschließend läuft.</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Falls eine Bepflanzung mit Stauden und /oder Gehölzen geplant ist, sollte dieses nur in Absprache mit uns und einem Pflegekonzept, welches einen langfristigen Erfolg verspricht, erfolgen.</p> <p>LSBG: Es werden keine Staudenpflanzungen vorgesehen.</p> <p><u>MR-B Baustellenkoordination:</u></p> <p>Aus Sicht der Baustellenkoordination ist die Maßnahme „1. Verschickung "Metrobuslinie 3 - Haltestellen Rothenburgsort" mit folgenden anderen Baumaßnahmen zu koordinieren:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- M-HW18-193: Hamburg Wasser – G. Wolters, Billhorner Röhrendamm im Bereich Billhorner Mühlendamm, 01.08.22 – 15.04.23</li><li>- M-SNH20-73: Stromnetz Hamburg – ██████████, Ltg. 14/31 N von der Innenstadt bis Tiefstack, genaues Datum steht noch nicht fest</li></ul> <p>Zu berücksichtigen sind auch folgende Maßnahmen auf eventuellen Ausweichstrecken:</p> <p>M-BWVI19-815, Bezirk-HH-Mitte, Veloroute 9, Ausschläger Elbdeich, 4/22 – 3/23</p> <p>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Maßnahmen werden aufeinander abgestimmt.</p> <p><u>M/SL:</u></p> <p>Das Fachamt SL trägt keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung vor.</p> <p>Vonseiten der Bebauungsplanung wird jedoch darauf hingewiesen, dass die verschickte Verkehrsplanung im Bereich des Billhorner Röhrendamms den Bebauungsplan-Entwurf Rothenburgsort 16, zumindest hinsichtlich des Aldi-Grundstücks, noch nicht berücksichtigt. Die Erschließungsplanungen des Aldi-Grundstücks und des östlich angrenzenden Grundstücks Billhorner Röhrendamm 151 sollten berücksichtigt werden. Im Anhang befinden sich der Bebauungsplan-Entwurf und die Funktionspläne der beiden betreffenden Vorhaben mit dem Stand zum AK I am 11.11.2019. Die Kenntnisnahmeversendung der nach AK I überarbeiteten B-Plan-Unterlagen wird aktuell vorbereitet.</p>

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Maßnahmen werden aufeinander abgestimmt.

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

Hinsichtlich der Planung und Abstimmung der Straßenplanung des Billhorner Mühlenweges (Alter Bille-Elbe-Grünzug) bitte ich um Information über den Sachstand.

**Landesbetriebe**

**15. LBV** Der LBV ist von dieser Baumaßnahme nicht betroffen.  
Für weitere Fragen stehe ich Ihnen sehr gerne weiter zur Verfügung.  
LSBG: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**16. LIG-431** Keine Stellungnahme eingegangen

**Stadtreinigung Hamburg**

**17. SRH-TS 2** Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 1. Verschickung zum Umbau der Bushaltestellen (hier zehn Haltestellen) in Rothenburgsort zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen.

Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme – hier der Standplatz Billhorner Röhrendamm 151 mit 5 Depotcontainer und Vierländer Damm 78 mit 6 Depotcontainer – müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die Veloroute im Bereich des Depotcontainer-Standplatzes Billhorner Röhrendamm 151 mit einer durchgezogenen Linie geplant ist. Wir würden die Einplanung einer Anlieferzone vor dem Depotcontainer-Standplatz begrüßen, insbesondere vor dem Hinblick, dass bereits einzelne Standplätze aufgrund einer durchgezogenen Linie nach Herstellung der Veloroute aufgelöst werden mussten.

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Es ist ein alternativer Standort geplant (s. auch Stellungnahme BIS VD 52 / PK 41).

Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn (und mindestens 3 Wochen im Voraus) wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Abstimmung wird rechtzeitig vor Baubeginn erfolgen.

**18. SRH-Winterdienst** Keine Stellungnahme eingegangen

**Barrierefreiheit**

**19. Bezirks-senioren-rat** Keine Stellungnahme eingegangen

**20. Kompetenzzentrum für barrierefreies HH** Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zu o.g. Vorhaben, zu dem wir wie folgt Stellung nehmen:

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

Die Fußwegeführung im Bereich des Knotens Ausschläger Allee/Vierländer Damm ist unklar. Es ist nicht deutlich, wie vor allem Menschen mit einer Seheinschränkung zu der Querung über den Vierländer Damm geführt werden bzw. diese auffinden können. Auch ist unklar, ob es in diesem

*Bereich eine ausreichende innere Leitlinie zur Verdeutlichung der Gehwegbeziehungen vorhanden ist. Des weiteren besteht die Frage, warum dort keine Querung mit differenzierten Bordhöhen eingerichtet wird.*

LSBG: Den Hinweisen wird gefolgt.

*Den Richtlinien entsprechend müssen 3 - 4 Parkstände für schwerbehinderte Menschen eingerichtet werden (3 %).*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Anlage von barrierefreien Parkständen wird geprüft und entsprechende Parkstände werden, sofern möglich, ergänzt.

**21. HHVA**

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

*Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.*

*Neustellen von einem GM 4,0m mit Aufsatzleuchte.*

*- Umstellen von einem GM 16,0m mit zwei Kofferleuchten.*

*- Demontage eines Doppel- AM 7,5m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig.*

*- Neustellen von zwei AM 7,5m mit Langfeldleuchte.*

*- Demontage von 15 AM 9,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig.*

*- Umstellen von sechs AM 9,5m und auswechseln der Langfeldleuchte gegen eine Kofferleuchte.*

*- Neustellen von 21 AM 9,5m mit Kofferleuchte.*

*- Punktueller Tauschen von 13 AM 9,5m und auswechseln der Langfeldleuchte gegen eine Kofferleuchte.*

*- Tauschen von zehn Langfeldleuchten an einem AM 9,5m gegen eine Kofferleuchte.*

*- Neustellen von drei AM 11,8m mit Kofferleuchte.*

*Hinweis zu den Schutzabständen:*

*- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m*

*- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m*

*- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m*

*Technische Änderungen behalten wir uns vor.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Planung der öffentlichen Beleuchtung wird angepasst.

**22. Handelskammer**

*Keine Stellungnahme eingegangen*

**23. Handwerkskammer**

*Wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur „1. Verschickung - Metrobuslinie 3 - Haltestellen Rothenburgsort“ zu denen wir wie folgt Stellung nehmen:*

*Durch die Maßnahme gehen insgesamt 111 der 252 Stellplätze verloren. Dieser hohe Verlust hat auch Auswirkungen auf die im Planungsabschnitt ansässigen Handwerksbetriebe (Abstellen von Firmenfahrzeugen, Kundenverkehr, etc.).*

*Wir regen daher an, erneut zu prüfen, ob zusätzliche Parkplätze erhalten werden können.*

LSBG: Der Hinweis wurde geprüft. Eine erneute Prüfung hat keine Änderung ergeben. Die zur Verfügung stehenden Flächen werden bei der Planung optimal ausgenutzt. Um alle Verkehrsteilnehmer hinreichend und regelkonform zu berücksichtigen, ist der Entfall von Parkplätzen in Teilbereichen unumgänglich. Es werden weitere Ladezonen für Be- und Entladen vorgesehen, so dass die Anlieferung weiterhin möglich ist.

*Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die ansässigen Betriebe frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden müssen.*

*LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Alle Anlieger werden rechtzeitig vor Baubeginn über die Baumaßnahme informiert.*

### Verkehrsbetriebe

<b>24. HVV</b>	Keine Stellungnahme eingegangen
<b>25. VHH</b> 01.02.2021	<p><i>Vielen Dank für die Zusendung der Planung. Wir haben sie geprüft und haben folgende Anmerkungen und Hinweise:</i></p> <p><i>Zu 3.1.2 ÖPNV-Bestand</i></p> <p><i>Zum Dezember 2020 wurden Linienwege im Planungsbereich geändert. Die in der Planung verzeichnete Linie 130 wurde geteilt und der hier verkehrende Südostast der Linie ist jetzt die Linie 119, die ihren neuen Endpunkt an U/S Elbrücken hat. Die Fahrtenanzahl ist gleich geblieben, aber westlich der Haltestelle Billhorner Mühlenweg verläuft die Linie 119 über den Billhorner Röhrendamm und die Billhorner Brückenstraße weiter über die Zweibrückenstraße und Baakenwerder Straße.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Linienverläufe der Busse sind angepasst.</i></p> <p><i>[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3</i></p> <p><i>Blatt 2</i></p> <p><i>Keine Hinweise</i></p> <p><i>Blatt 3</i></p> <p><i>Die stadteinwärtige Haltestelle kann eine 18cm-Ansicht erhalten, da sie in einer geraden nach einem Rechtsbogen liegt.</i></p> <p><i>Die stadtauswärtige Haltestelle kann in ihrem östlichen Teil (vorderer Gelenkbus) ebenfalls 18cm-Hochbord erhalten, da dieser Teil weit genug vom vorhergehenden Linksbogen entfernt ist.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bordansichten werden angepasst.</i></p> <p><i>Blatt 4</i></p> <p><i>Die Buslinien 120, 122 124 und 224 befahren regelhaft die Fahrbeziehung Billhorner Deich (Nord) – Vierländer Damm (Ost), es kommen alle marktgängigen Fahrzeugtypen zum Einsatz. Wir bitten um Überprüfung der Abbiegebeziehung mit einem 15m-Bus.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Schleppkurven sind geprüft. Alle Fahrzeugtypen können hier abbiegen.</i></p> <p><i>Für die Haltestelle in Fahrtrichtung Osten ist keine Bordhöhe angegeben, hier können 18cm angenommen werden.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bordansicht wird angepasst.</i></p> <p><i>Blatt 5 und 6</i></p> <p><i>Die Bushaltestellen können alle mit einer Ansichtshöhe von 18cm ausgestattet werden.</i></p> <p><i>LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bordansichten werden angepasst.</i></p> <p><i>Im Zusammenspiel mit Blatt 6 ist die Radwegführung auf der Südseite inkonsequent und irreführend. Die Radfahrenden werden in Höhe des Vierländer Damms aus dem Radfahr(schutz)streifen in den Mischverkehr entlassen. Auf Blatt 6 wird ein Radweg aus der Nebenfläche auf die Straße geleitet und als Radfahrstreifen weitergeführt, auf den der von Westen im Mischverkehr ankommende dann in Höhe der Freihafenstraße einfahren soll. Hier stellt sich die Frage, warum der Radverkehr nicht in Höhe des südlichen Vierländer Damms gleich auf die Nebenfläche geleitet wird und so ein durchgängiger Radweg zur Verfügung steht, der auch für den ortsunkundigen sofort und eindeutig zu erfassen ist – zumal hier stets Breiten von mindestens 2,00m zur Verfügung stehen. Die hier aufgezeigte Fassung wird in Praxi erhebliche Fragen aufwerfen und Reaktionen auslösen und sollte u.E. überdacht werden. Wir bitten um Beachtung unserer Hinweise.</i></p>

LSBG: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der geplante Radweg wird keine Radwegbenutzungspflicht erhalten. Daher kann der Radverkehr auch weiterhin auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren. Für die Radwegbenutzungspflicht fehlen die Rahmenbedingungen in diesem Bereich. Die Straßenverkehrsbehörde wird keine Radwegbenutzungspflicht anordnen. In diesem Bereich werden zwei parallele Radverkehrsführungen angeboten. Für den unsicheren Radverkehr wird eine Option zum Mischverkehr in Form des Radweges angeboten.

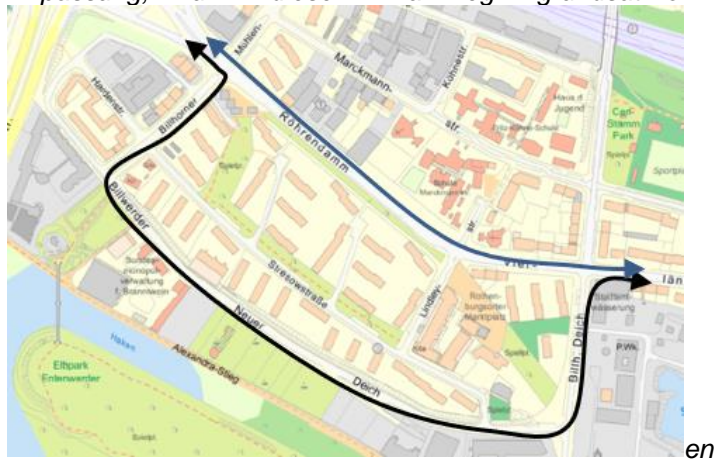
In diesem Bereich wurden sehr viele Varianten aufgetragen und abgestimmt. Eine optimale Lösung für alle Verkehrsteilnehmer würde hier mit der Fällung von zahlreichen erhaltenswerten Bäumen einhergehen.

Die Planung an der Stat. 1+180 ist angepasst und im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 auch mit VHH abgestimmt. Die aufgetragene Planung wird weiterverfolgt.

14.04.2021

*Durch eine Information seitens der BVM bezüglich des städtebaulichen Rahmenplans „Stadteingang Elbbrücken“ sind der HVV und wir kürzlich darauf aufmerksam geworden, dass für den Bereich westlich des Billhorner Mühlenweges und im Bereich des Billwerder Neuen Deiches verdichtende Siedlungsentwicklung angedacht wird, die vermutlich den Bedarf einer Busfeinerschließung nach sich ziehen wird. Der mögliche Weg einer solchen Buserschließung würde über die Straßen Billhorner Mühlenweg – Billwerder Neuer Deich – Billhorner Deich verlaufen (siehe Skizze anbei – schwarze Linie).*

*Die Knoten Billhorner Röhrendamm/Billhorner Mühlenweg und Vierländer Damm/Billhorner Deich werden gerade im Zuge der Busbeschleunigung überplant und ersterer deutlich verändert. Wir bitten um Prüfung der Planung, ob die dann neu hinzukommenden Fahrbeziehungen in den beiden Knoten im Planungsbereich auch für 18,75m-Gelenbusse fahrbar sind und ggf. um entsprechende Anpassung, um diesen Fahrweg grundsätzlich technisch möglich zu machen.*



LSBG: Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Befahrbarkeit ist geprüft.

**Sonstige**

**26. Wall GmbH**

[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3

Blatt 3.

FGU17142, Hst. Rothenburgsorter Marktplatz, Billhorner Röhrendamm ggü. Haus Nr. 132, nach Lindleystraße, Fahrtrichtung stadteinwärts

Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.

Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.

4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.

FGU17141, Hst. Rothenburgsorter Marktplatz, Vierländer Damm vor Haus Nr. 4, nach Lindleystraße, Fahrtrichtung stadtauswärts

Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.

*Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Seitenscheibe kann nicht eingeplant werden, da ansonsten der barrierefreie Einstieg an der 2. Bustür nicht gegeben ist.

Blatt 4.

*FGU17436, Hst. Billhorner Deich, Vierländer Damm vor Haus Nr. 29a, vor Billhorner Deich, Fahrtrichtung stadteinwärts*

*Der FGU 4000 x 1550 ohne Werbeträger und ohne Seitenscheiben soll stehen bleiben.*

LSBG: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Gehweg auf öffentlicher Fläche hinter dem FGU ist untermaßig. Um den Gehweg auf ca. 1,5 m (Mindestmaß) zu verbreitern, muss der FGU versetzt werden.

*FGU17466, Hst. Billhorner Deich, Vierländer Damm Nähe Haus Nr. 30, nach Billhorner Deich, Fahrtrichtung stadtauswärts*

*Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.*

*Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Seitenscheibe kann nicht eingeplant werden, da ansonsten der barrierefreie Einstieg an der 2. Bustür nicht gegeben ist.

Blatt 5.

*FGU17133, Hst. Thiedlingreihe, Vierländer Damm ggü. Haus Nr. 54, nach Thiedlingreihe, Fahrtrichtung stadteinwärts*

*Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.*

*Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm ohne Seitenscheibe*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.

*FGU17143, Hst. Thiedlingreihe, Vierländer Damm vor Haus Nr. 70a, nach Thiedlingreihe, Fahrtrichtung stadtauswärts*

*Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden (Achtung Post Schacht / Leitungen ?)*

*Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm mit 0,800 m Seitenscheibe*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Seitenscheibe kann nicht eingeplant werden, da ansonsten der barrierefreie Einstieg an der 2. Bustür nicht gegeben ist.

Blatt 6.

*FGU17076, Hst. Zollvereinsstraße, Ausschläger Allee vor Haus Nr. 15, vor Freihafenstraße, Fahrtrichtung stadteinwärts*

*Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Wir bitten Sie jedoch um eine Verlegung der geplanten drei Fahrradbügel. Grundsätzlich bitten wir darum, dass in beide Richtungen im Abstand von 2,00 m keine festen Einbauten erfolgen sollen. Diesen Platz benötigen wir für unsere Service und Reparaturarbeiten.*

*Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm mit 0,800 m Seitenscheibe*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.

*FGU17146, Hst. Zollvereinsstraße, Ausschläger Allee vor Haus Nr. 24, nach Freihafenstraße, Fahrtrichtung stadtauswärts*

*Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden.*

*Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein.*

*4000 x 1550 mm mit 0,800 m Seitenscheibe*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Seitenscheibe kann nicht eingeplant werden, da ansonsten der barrierefreie Einstieg an der 2. Bustür nicht gegeben ist.

*Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt.

## 27. ADFC

*Stellungnahme des ADFC zur 1. Verschickung Metrobuslinie 3 - Haltestellen Rothenburgsort*

*Wir begrüßen die vorliegende Planung, da die Grundsanie rung der betroffenen Straßen eine Verbesserung für den Radverkehr bedeuten wird im Vergleich mit der aktuellen Situation. Gemäß dem Erläuterungsbericht ist ein Ziel, dass die Radverkehrsanlagen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort und Durchgängigkeit optimiert werden. Das gelingt bei mangelnden Platzverhältnissen leider nicht immer. In diesen Bereichen kann die Planung keine Verkehrssicherheit und keinen Komfort für die Radfahrenden schaffen. Für das erklärte Ziel der Stadt Hamburg, den Radverkehr in naher Zukunft deutlich erhöhen zu wollen, ist das wenig ziel führend und zukunftsfähig.*

*Dies vorangestellt nehmen wir zur vorgelegten Planung wie folgt Stellung.*

### **1 Übergeordnete Anmerkungen**

*Es ist sehr verwunderlich, dass es zu dieser Planung keine Anwohnerbeteiligung gab, wie es sonst Hamburg weit längst üblich ist. Was war der Grund?*

LSBG: Es ist nicht üblich für jede Planung ein Teilnahmeverfahren durchzuführen. Es wird im Vorfeld geprüft, ob ein Teilnahmeverfahren einen Mehrwert bietet. Bei einer Grundinstandsetzung wird der Verkehrsraum nach den anerkannten Regeln der Technik und dem geltendem Recht umgesetzt. Die Flächen sind fest definiert. Unabhängig davon wurde in kleiner Form ein Teilnahmeverfahren im Stadtteilrat durchgeführt, was nicht üblich ist. Die Planung wurde im Stadtteilrat Rothenburgsort am 01.06.2021 öffentlich vorgestellt.

*Die Planung enthält einige wenig komfortable und unsichere Radverkehrsführungen. Auch eine durchgehende klare Linie in der Führung des Radverkehrs können wir nicht erkennen.*

*Sind bei dieser Planung mögliche Ladezonen berücksichtigt worden? Wenn das nicht ausreichend berücksichtigt wurde, dann parken Lieferanten möglicherweise auf den Radverkehrsanlagen.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Es sind mehrere zusätzliche Ladezonen geplant.

*Schutzstreifen und Radfahrstreifen müssen mindestens in Regelbreite vorgesehen werden.*

LSBG: Der Hinweis wird intensiv geprüft. Radverkehrsanlagen werden nach Möglichkeit in Regelbreite vorgesehen. Wo die Einhaltung des Regelmaßes aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich ist, wird dennoch eine regelkonforme Gestaltung der Verkehrsanlagen unter Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer erreicht.

Im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 wurde der Fahrbahnquerschnitt mit den Schutzstreifen zwischen dem Billhorner Deich und der Thiedingreihe diskutiert. Im Einvernehmen aller Beteiligten (Straßenverkehrsbehörde, BVM, VHH, M/MR) wurde die in den Lageplänen der Schlussverschickung aufgetragene Fahrbahnaufteilung (Radfahrstreifen 1,85 m und Fahrstreifen 3,1 m) abgestimmt und in die Planung übernommen.

Dem Fahrbahnquerschnitt mit den Schutzstreifen zwischen der Zollvereinsstraße und der Rothenburgstraße wurde ebenso zugestimmt. In diesem Bereich werden weiterhin Schutzstreifen vorgesehen. Um hier einen breiteren Fahrbahnquerschnitt zu planen, müssten alle Parkstände (12) entfallen. Dies wird als nicht vertretbar angesehen.

*Alle Radverkehrsanlagen bitte in Asphalt ausführen.*

LSBG: Der Hinweis wurde geprüft. Alle sich auf der Fahrbahn befindlichen Radverkehrsanlagen werden in Asphalt ausgeführt. Die baulichen Radwege in den Nebenflächen werden standardmäßig und regelwerkskonform mit roten Pflastersteinen ausgeführt.

*Blockieren wartende links abbiegende Fahrzeuge die Geradeausspur ist dafür zu sorgen, dass der Radfahrstreifen nicht überfahren werden kann.*

*Alternativ sollte er in diesem Bereich rot eingefärbt werden.*

LSBG: Der Hinweis wurde geprüft. Eine bauliche Trennung der Radfahrstreifen ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht durchgängig möglich. Zudem muss die Befahrbarkeit der zahlreichen Überfahrten und Parkstände gewährleistet sein. In Knotenpunkten direkt ist eine bauliche Trennung nicht zielführend.

Die Radfahrstreifen werden in den Knotenpunkten rot markiert.

## **2 Detaillierte Analyse und Bewertung**

*[Stellungnahme zu Blatt 01] siehe Vorbemerkung Seite 3*

### TA 2 Billhorner Röhrendamm zw. Haus Nr. 115 und 132

*Entgegen der Planung muss der Radverkehr nach der südlichen BuHa Billhorner Mühlenweg weiter auf der Fahrbahn geführt werden. Eine Führung des Radverkehrs hinter parkenden Autos lehnen wir ab. Vielmehr sollte hier ein Radfahrstreifen in Regelbreite angelegt werden (wie er bereits existiert). Ggf. müssen die Parkstände etwas tiefer gelegt werden (Fahrbahn und Parkfläche gleiches Höhenniveau). Die Straßenbeleuchtung auf der Südseite muss dann auch nicht versetzt werden. Sie erhellt dann den Radfahrstreifen wie bisher auch.*

LSBG: Die Hinweise wurden intensiv geprüft. Eine Führung des Radverkehrs hinter parkenden Autos ist hier von Vorteil, um Konflikte zwischen Radfahrenden und dem ruhenden Verkehr sowie dem fließenden Verkehr zu vermindern. Aufgrund des Sicherheitsraumes zwischen Radfahrstreifen und Parkständen mit einer Breite von mindestens 1,40 m besteht, anders als bei Anlage eines Radfahrstreifens zwischen Kfz-Fahrstreifen und Parkständen, keine Gefährdung des Radverkehrs durch das Öffnen von Fahrzeugtüren (Dooring). Auch Behinderungen durch den fließenden Längsverkehr sowie durch Ein- und Ausparkvorgänge können so verhindert werden. Aufgrund der Vielzahl der hier vorgesehenen Parkstände sowie der Ladezonen kann die Radverkehrssicherheit erheblich gesteigert werden. Linksseitige Ziele des Radverkehrs können über die nächstgelegene Quermöglichkeit auf Höhe der Station 0+370 und den nächstgelegenen Knotenpunkt auf Höhe der Station 0+560 erreicht werden.

Die bauliche Trennung des Radfahrstreifens stellt aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Optimierung des Radverkehrsflusses generell eine vorteilhafte Radverkehrsführung dar. Auf diesem Streckenabschnitt ist diese Radverkehrsführung aufgrund der Platzverfügbarkeit möglich – anders als in anderen Teilbereichen des Planungsgebietes.

### TA 3 Vierländer Damm, Knoten Lindleystraße bis Billhorner Deich

*Knoten Billhorner Röhrendamm / Vierländer Damm / Lindleystraße.*

*Hier gibt es stadteinwärts (auf der Westseite) eine LSA für Fußgänger.*

*In diesem Knoten sind für links abbiegende Radfahrende keine sicheren Abbiege-Möglichkeiten vorgesehen.*

*Zumindest aus dem Osten kommende Radfahrende müssen eine legale und sichere Möglichkeit bekommen hier links Richtung Marktplatz abbiegen zu können. Eine signalisierte Abbiegetasche wie sie an voll signalisierten Knoten inzwischen üblich sind wären für unsichere Radler eine große Hilfe. Die Haltelinie für Kfz. auf der Ausschläger Allee sollte dann vor die Einmündung der Lindleystraße vorgezogen werden. Die Radfahrenden müssten parallel zur Fußwegefurt geführt werden. Die Tasche müsste etwa da aufgebaut werden, wo im Moment die Neupflanzung eines Baumes geplant ist. Nach unseren Beobachtungen überqueren einige Radfahrende aus dem Norden kommend den Vierländer Damm, um dann auf der südlichen Seite in Gegenrichtung auf dem Bürgerteig zum Markt zu gelangen.*

*Das werden sie weiter tun, wenn es auch nach dem Umbau keine Möglichkeit gibt sicher nach links abzubiegen.*



LSBG: Die dortigen Radfahrstreifen werden in beide Richtungen für den linksabbiegenden Radverkehr geöffnet, sodass die Passierbarkeit des Knotenpunktes gewährleistet ist.

*Links abbiegende Fahrzeuge auf dem Vierländer Damm bzw. Billhorner Röhrendamm blockieren an diesem Knoten die Fahrbahn. Es ist dafür zu sorgen, dass geradeaus fahrende Fahrzeuge nicht auf den Radfahrstreifen ausweichen können.*

LSBG: Der Hinweis wird geprüft. Aufgrund der mangelnden Platzverfügbarkeit besteht keine Möglichkeit zusätzliche Aufstellflächen für abbiegende Fahrzeuge zu schaffen.

*Die Bäume und die Parkplätze (so wie sie sind) am nördlichen Fahrbahnrand des Ausschläger Damm, stadteinwärts, vor der Lindleystraße müssen erhalten werden. Für 1 zusätzlichen Stellplatz sollten nicht 3 Bäume gefällt werden.*

LSBG: Der Hinweis wird geprüft. Die Baumfällung ist aufgrund der Fahrbahnverbreiterung erforderlich, um den Fahrbahnquerschnitt mit Radfahrstreifen zu realisieren.

#### TA 4 Vierländer Damm Knoten Vierländer Deich bis Ausschläger Allee

*Höhe 0+940 leichte Rechtskurve im Vierländer Damm Richtung Osten.*

*Aufgrund der Platzverhältnisse ist hier damit zu rechnen, dass Kfz. die Kurve schneiden und den Radfahrenden auf dem Schutzstreifen gefährden.*

*Hier ist ein Radfahrstreifen in Regelbreite vorzusehen, der zur Fahrbahn hin deutlich mechanisch markiert ist (Markierungsnägel?).*

LSBG: Der Hinweis wurde geprüft und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde diskutiert. Im Kurvenbereich sind die KFZ-Fahrstreifen auf eine Breite von 3,60 m aufgeweitet, um ein Überfahren der Fahrbahnmarkierung zu verhindern. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird hier bei auftretenden Problemen eine Rotmarkierung ergänzt.

*Der geplante Schutzstreifen gibt keine ausreichende Sicherheit.*

LSBG: Es werden Radfahrstreifen vorgesehen.

#### TA 5 Ausschläger Allee, von Vierländer Damm bis Knoten Freihafenstraße

*Auch der nicht benutzungspflichtige straßenbegleitende Radweg südlich der Ausschläger Allee bitte in Asphalt ausführen.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Alle sich auf der Fahrbahn befindlichen Radverkehrsanlagen werden in Asphalt ausgeführt. Die baulichen Radwege in den Nebenflächen werden standardmäßig und regelwerkskonform mit roten Pflastersteinen ausgeführt.

*Die südliche Begrenzungslinie des Schutzstreifens über den Abzweig des Vierländer Damm zu dem nicht benutzungspflichtigen Radweg führen, damit auch Ortsunkundige diese Möglichkeit hinter den Bäumen zu fahren, schnell erkennen können.*

LSBG: Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Furt wird an dem Abzweig rot markiert, sodass die Erkennbarkeit der optionalen Führung auf dem Radweg erhöht wird.

#### TA 6 Ausschläger Allee, von Freihafenstraße bis Rothenburgstraße

*Fahrtrichtung S-Tiefstack ab Zollvereinsstraße.*

*Vor der Engstelle (LKW-Sperre) kurz nach der Einmündung Rothenburgstraße ostwärts, ist ab ca. 1+1510 Tempo 30 (VZ 274-30) angeordnet.*

*Da in diesem Bereich bis zur Planungsgrenze (kurz vor der Rothenburgstraße) die Fahrbahnbreite für beidseitige Radfahrstreifen nicht ausreicht wurden Schutzstreifen in Regelbreite (1,50 m) geplant. Nach Beobachtungen hinter der Engstelle Richtung S-Tiefstack wird der dortige Schutzstreifen permanent überfahren. Auch ohne Gegenverkehr.*

*Wir schlagen daher vor, in dem überplanten Bereich Richtung S-Tiefstack Mischverkehr bei Tempo 30 ab Zollvereinsstraße (ist bereits kurz danach angeordnet) zu realisieren.*

*Den gewonnenen Platz auf der südlichen Fahrbahn, auf der nördlichen Seite (stadteinwärts) für einen Radfahrstreifen in Regelbreite zu nutzen. Ähnliche Realisierungen gibt es auf der Elbchaussee.*

*Die 4 Bäume an der Südseite zwischen 1+1540 und 1+1600 müssen dann nicht gefällt werden. Für Parkplätze keine Bäume fällen.*

LSBG: Der Hinweis wurde intensiv geprüft und mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde diskutiert.

Die Fahrbahnbreite östlich der LKW-Sperre beträgt im Bestand ca. 7,0 m. In der Planung wird eine Fahrbahnbreite von 9,0 m vorgesehen, sodass sich das derzeitige Fahrverhalten, wie z.B. das Überfahren von Schutzstreifen, nicht auf den Planungszustand übertragen lässt.

Dem Fahrbahnquerschnitt mit den Schutzstreifen zwischen der Zollvereinsstraße und der Rothenburgstraße wurde im Rahmen der behördlichen Vorabstimmung zur Schlussverschickung am 10.06.2021 zugestimmt. Die alternative Fahrbahnaufteilung (Mischverkehr) wurde darüber hinaus geprüft und mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Die Straßenverkehrsbehörde spricht sich gegen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aus.

Der Schutzstreifen erhöht hier im Vergleich zu einer Führung im Mischverkehr die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs und führt somit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Schutzstreifen trägt zudem zur Durchgängigkeit der Verkehrsführung bei. Um eine stetige Radverkehrsführung in dem Teilabschnitt (Station 1+510 bis 1+620) zu erreichen wird die Querschnittsaufteilung am Bestandsanschluss (Station 1+620) aufgegriffen. Um hier einen breiteren Fahrbahnquerschnitt zu planen, müssten alle Parkstände (12) entfallen. Dies wird als nicht vertretbar angesehen.

In diesem Bereich werden daher weiterhin Schutzstreifen vorgesehen.

Die Baumfällung ist aufgrund der Fahrbahnverbreiterung erforderlich, um den Fahrbahnquerschnitt mit Radfahrstreifen zu realisieren.

**Leitungsträger**

<p><b>28. 1&amp;1 Versatel</b></p>	<p><i>Vielen Dank für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o. g. Bauvorhaben.</i></p> <p><i>Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug.</i></p> <p><i>Aus dem Planauszug sind die von 1&amp;1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszug erhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&amp;1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind.</i></p> <p><i>Die Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&amp;1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&amp;1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&amp;1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden.</i></p> <p><i>Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&amp;1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p><b>29. Dataport</b></p>	<p><i>Anbei erhalten Sie unsere aktuelle Beauskunftung als PDF. Zurzeit sind von unserer Seite im angefragten Bereich keine Maßnahmen geplant.</i></p> <p><i>Sollten Umliegungen nötig sein werden wir diesen im Rahmen der Folgepflicht nachkommen. Wir bitten um Anweisung einer entsprechenden Trasse.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p><b>30. Gasnetz Hamburg</b></p>	<p><i>(...) Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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</i></p>



Billhorner Mühlenweg und Billhorner Brückenstr. befindet sich zudem seit 2019 eine Baumaßnahme A-17 / 0025 die bis 2025 andauert ihre Ansprechpartnerin ist [REDACTED]

Das Projekt s.o. ist bei Hamburg Wasser in Vorbereitung. Wir werden dort unsere Hauptleitungen vor dem Straßenbau erneuern müssen. Aktuell prüfen wir verschiedene Optionen. Bis zum endgültigen Projektauftrag an das interne Ing.-Büro [REDACTED] wird es noch etwas dauern. Für Fragen dazu steht Ihnen [REDACTED] als Ansprechpartnerin zur Verfügung.

Bitte nehmen Sie das in Ihrer Planung mit auf.

**Für HAMBURG ENERGIE:**

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

**Für HSE:**

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

Im geplanten Baubereich befinden sich Sielanlagen der Hamburger Stadtentwässerung. Es handelt sich dabei um mehrere Mischwassersielanlagen in der Fahrbahnfläche. Wir haben für den gepl. Baubereich eine Zustandsbewertung der Sielanlagen beauftragt. Die Zustandsbewertung dieser Sielanlagen hat ergeben, dass seitens der HSE kein intensiver Handlungsbedarf besteht. Im gepl. Baubereich Billhorner Mühlenweg/ Billhorner Röhrendamm ist derzeit eine größere Sielerneuerungmaßnahme (Maßnahmennummer S-05/1130) der HSE geplant. Aktuell ist der Baufenster von 08.2022 bis zum 04.2023 vorgesehen. Bitte stimmen Sie Ihre Straßenbaumaßnahme mit unserem Projektleiter, [REDACTED] ab.

Grundsätzlich müssen folgende Auflagen berücksichtigt werden:

- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/ überbaut werden.
- **Betriebsschächte:** Die vorhandenen Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die HSE- Schächte auch bei Sanierungen der Asphaltdecke mit einer dünnen Asphaltenschicht von ca. 3 cm Stärke in der Höhe zwingend anzupassen sind (Entstehung von harten Kanten, Überfahrgeräuschen sowie Entwicklung von Schäden am Schachtrahmen der sonst intakten Betriebschächte).
- Während 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.
- 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.
- Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter zu verständigen.

[REDACTED]

**Für servTEC:**

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

	<p><i>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p><b>32. Hansa- werk Na- tur</b></p>	<p><i>Gern haben wir für Sie geprüft, ob im angefragten Bereich Energieleitungen liegen.</i></p> <p><i>Das Ergebnis erhalten Sie im Anhang.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p><b>33. Strom- netz Hamburg</b></p>	<p><i>Beigefügt finden Sie die zugesendeten Pläne Leitungsbestand mit Kommentaren.</i></p> <p><i>Im Folgenden einige Ergänzungen zu unserer Email vom 21.01.2021.</i></p> <p><i>Zunächst der wichtige Hinweis, dass die 110 kV Trasse im Bereich Billhorner Röhrendamm (Nordseite) ab Flurstück 2733 bis Kreuzungsbereich Vierländer Damm / Billhorner Deich (Flurstück 1367) nicht korrekt dargestellt ist. Die Trasse verläuft an der Grundstücksgrenze. Dies ist auch so in unseren Bestandsplänen dargestellt.</i></p> <p><i>Im Rahmen der vorgestellten Baumaßnahme würde Stromnetz Hamburg eine Vielzahl von Rohrkreuzen erneuern, bzw. ergänzen.</i></p> <p><i>In Abschnitten besteht Bedarf das Bestandsnetz zu sanieren.</i></p> <p><i>In Bezug auf das 110 kV Netz möchten wir insbesondere auf den Plan 12119_MB3Rot_S1_X_07_03_Leitungsbestand SNH_210120 eingehen.</i></p> <p><i>Hier verläuft die 110 kV Leitung PC1. Eine Muffe befindet sich ca. 5-10 Meter westlich der geplanten Bushaltestelle vor der Apotheke Haus Nr. 2. Hier ist auf eine ausreichende Überdeckung zu achten, ggf. sind zusätzliche mechanische Schutzmaßnahmen notwendig.</i></p> <p><i>Wir weisen Sie des Weiteren 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.</i></p> <p><i>Anbei auch unsere Richtlinie zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen mit Bitte um Berücksichtigung.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p><b>34. Willy+Wil- helm Tel</b></p>	<p><i>Anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für "MB3 Rothenburgsort, Hamburg", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH mittels Handschachtung.</i></p> <p><i>Über den Inhalt informieren Sie bitte die ausführende Baufirma.</i></p> <p><i>Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert.</i></p> <p><i>Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.</i></p> <p>LSBG: Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>