

TÖB	Anfrage	Kanal	Frist	Stellungnahme	Eingang
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein Abteilung Landesplanung und ländliche Räume, IV6 Postfach 7125, 24171 Kiel per landesplanung@im.landsh.de	02.07.2021	Mail + BOB	13.08.2021	keine	
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein Referat für Städtebau, Ortsplanung und Städtebaurecht Postfach 7125, 24171 Kiel bauleitplanung@im.landsh.de	02.07.2021	BOB	13.08.2021	keine	
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel	02.07.2021	BOB	13.08.2021	Anschreiben per Mail	16.08.2021
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Niederlassung Itzehoe Postfach 2031, 25510 Itzehoe	02.07.2021	schriftlich per	13.08.2021	Anschreiben per Mail	13.08.2021
Kreis Pinneberg Der Landrat FD Planen und Bauen Kurt-Wagener-Straße 11, 25337 Elmshorn bauleitplanung@kreis-pinneberg.de	02.07.2021 18.08.2021	BOB Mail	13.08.2021 10.09.2021	Anschreiben per Mail und Mail	20.09.2021
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein Abteilung Technischer Umweltschutz Breitenburger Straße 25, 25524 Itzehoe (Immissionsschutz)	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine	
Hamburger Verkehrsverbund Steindamm 94, 20099 Hamburg	02.07.2021	BOB	13.08.2021	keine	
Südholstein-Verkehrsservicegesellschaft mbH / SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft Ochsenzoller Straße 147, 22848 Norderstedt	05.07.2021	Mail	13.08.2021	Anschreiben per Mail	10.08.2021

TÖB	Anfrage	Kanal	Frist	Stellungnahme	Eingang
Deutsche Bahn AG DB Immobilien Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg	02.07.2021	BOB	13.08.2021	keine	
Gemeindewerke Halstenbek Ostereschweg 9, 25469 Halstenbek info@gwhalstenbek.de	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine	
Freiwillige Feuerwehr Halstenbek Gärtnerstraße 62, 25469 Halstenbek info@feuerwehr-halstenbek.de	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine	
Gewässer- und Landschaftsverband im Kreis Pinneberg Am Hollen 2025, 25469 Halstenbek gulv-pinneberg@t-online.de	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine, dafür Wasser- und Bodenverband Düpenau	
WASSER- UND BODENVERBAND DÜPENAU Hauptstr. 23a, 25489 Haseldorf				Anschreiben per Mail + Karte	12.08.2021
Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung Referat LP 11 Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg umlandbeteiligunglp@bsw.hamburg.de	05.07.2021	Mail	13.08.2021	Anschreiben per Mail	12.08.2021
Stadt Schenefeld Postfach 12 40, 22859 Schenefeld	02.07.2021	BOB	13.08.2021	Beschluss per Mail	13.08.2021
Gemeinde Rellingen Hauptstraße 60, 25462 Rellingen	02.07.2021	BOB	13.08.2021	Mail, Antrag	13.08.2021 21.08.2021
Stadt Pinneberg Postfach 20 40, 25410 Pinneberg	02.07.2021	BOB	13.08.2021	keine	
AG 29 c/o Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. Burgstraße 4 24103 Kiel	02.07.2021	BOB	13.08.2021	keine	

TÖB	Anfrage	Kanal	Frist	Stellungnahme	Eingang
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Hamburg e.V. Stefan Friedrich Achter de Weiden 4 22869 Schenefeld	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine	
Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Schl.-Holst. e.V. Lerchenstraße 22 24103 Kiel	02.07.2021	BOB	13.08.2021	Anschreiben per Mail BUND Kreisgruppe Pinneberg	05.08.2021
BUND Ortsgruppe Halstenbek Weidenstraße 14 25469 Halstenbek bund.halstenbek@bund.net	05.07.2021	Mail	13.08.2021	Anschreiben per Mail	10.08.2021
NAH.SH kundendialog@nah.sh	05.07.2021	Mail	13.08.2021	keine eigene	
Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord Heidenkampsweg 96 – 98 20097 Hamburg FU-NOD-NL-HH-Strassenverwaltung@autobahn.de	18.08.2021	Mail	10.09.2021 15.09.2021	Anschreiben per Mail	15.09.2021
S-Bahn Hamburg GmbH michael.huettel@deutschebahn.com	18.08.2021	Mail	10.09.2021	keine	
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH Stephan Günther Curslacke Neuer Deich 37, 21029 Hamburg				Anschreiben per Mail	03.08.2021

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	allgemein	Die Freie und Hansestadt Hamburg hat keine Bedenken und begrüßt die Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds.	Keine Änderung erforderlich
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	Hauptnetz Radverkehr	<p>Die BVM bittet um einen Austausch im weiteren Prozess in Bezug auf die Anschlüsse an die Hamburger Netze (Velorouten, Bezirksrouten):</p> <p>In Bezug auf die Velorouten im Bereich Eidelstedt ist es das Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg, die Veloroute 2 bis zur Landesgrenze zu verlängern. Noch offen ist, ob diese über die Lohkampstraße oder den Eidelstedter Weg bis Halstenbek-Krupunder geführt wird. Dies klärt sich im weiteren Prozess. Da aus Richtung Krupunder nach dem VEP-Konzept Halstenbek jedoch an beide Straßen mit Halstenbeker Haupttrouten angeschlossen wird, sieht die BVM hier erst einmal keinen Konflikt.</p> <p>Weitere Veloroutenanschlüsse Richtung Halstenbek sind nicht geplant. Neben den Velorouten sollten auch die Bezirksnetze berücksichtigt werden. Sowohl das Bezirksamt Eimsbüttel als auch das Bezirksamt Altona überarbeiten derzeit ihre Bezirksroutennetze. Eine Abstimmung wird erwünscht.</p> <p>Hier die Kontaktdaten von den Zuständigen in der BVM und den Bezirken:</p> <p>Oliver Hahn, Abschnittsleitung Verkehrsprojekte – A/MR 210 Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Tel. 040/42811-6395, E-Mail: oliver.hahn@altona.hamburg.de</p> <p>Malte Lawrenz, Bezirksamt Eimsbüttel, Abteilung Straßen und Gewässer, Tel.: +49 40 428 01-2447, E-Mail: malte.lawrenz@eimsbuettel.hamburg.de</p> <p>Matthias Franz, Koordination Mobilitätswende, Fuß- und Radverkehr - MF 2 -, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Tel.: + 49 40 428 41-3661, E-Mail: matthias.franz@bvm.hamburg.de</p>	Eine Abstimmung mit den Bezirksämtern erfolgt im weiteren Verlauf der VEP-Erstellung.

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
LBV.SH	allgemein	<p>Berührungspunkte mit dem von mir verwalteten Straßen ergeben sich lediglich im Zuge der Landesstraße 104 (L 104) im Abschnitt 020 Dockenhuder Chaussee/Hartkirchener Chaussee.</p> <p>Die L 104 ist in der Baulast des Landes (Hauptbaulast). Ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Hauptbaulast befindet sich südlich der Eisenbahnüberführung auf der östlichen Fahrbahnseite und nördlich der Eisenbahnunterführung auf der westlichen Fahrbahnseite. Im Bereich der Eisenbahnunterführung befinden sich von Station 2,792 bis Station 3,188 auf der Westseite und von Station 2,792 bis Station 3,220 auf der Ostseite ein Radweg in der Hauptbaulast.</p>	Keine Änderung erforderlich
LBV.SH	Hauptnetz Kfz-Verkehr	<p>Maßnahmen Kfz-Verkehr:</p> <p>L 104, Anpassung der Fahrbahnbreiten und Knotenpunkte</p> <p>An der offiziellen Zählstelle 2324 0673 wurde im Jahr 2015 ein DTV_w von 14.997 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehr wurde mit 2.323 Fz/24h (15,5%) ermittelt. Der MSV_R wird mit 984 Kfz/h dargestellt. Im betroffenen Bereich verkehren Buslinien.</p> <p>Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt z. Zt. ca. 7,50m. Die zukünftige Fahrbahnbreite ist gem. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) nicht schmaler als 6,50m zu wählen (3,25m je Fahrstreifen).</p> <p>Linksabbiegestreifen sind 0,25m schmaler als die durchgehenden Fahrstreifen herzustellen, jedoch nicht schmaler als 2,75m.</p> <p>Bei der Knotenpunktanpassung sind die Schleppkurvennachweise für das entsprechende Bemessungsfahrzeug zu führen. Ebenso sind die Leistungsfähigkeitsnachweise gem. dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu führen.</p> <p>Die Gemeinde ist bereits an den FB 331 bzgl. Umsetzung von Anpassungen baulicher Art an Knotenpunkten herangetreten. Dabei geht es um den Knotenpunkt L 104 Dockenhuder Chaussee / Neuer Luruper Weg und um den Abschnitt L 104 Hartkirchener Chaussee zwischen Hauptstraße und Friedensstraße.</p>	Die Anmerkungen widersprechen nicht den Maßnahmenempfehlungen des VEP. Die Hinweise sollen bei der Aufgabenstellung für konkretere Planungen berücksichtigt werden. Bei den Knotenpunktanpassungen ist ein optimaler Kompromiss zur Einhaltung der Schleppkurven und der Optimierung der Fuß- und Radwegfurten zu finden.

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
LBV.SH	Hauptnetz Radverkehr	<p>Maßnahmen Radverkehr: Radhaupttroute Hartkirchener Chaussee / Dockenhuder Chaussee Radweg verbreitern, Belag erneuern</p> <p>Bei getrennter Geh- und Radwegführung beträgt die Regelbreite für straßenbegleitende Einrichtungs-Radwege gem. RASSt 2,00m (1,60 bei geringer Radverkehrsbelastung) zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50m bzw. 0,75m zur Fahrbahn. Die anschließende Gehwegbreite beträgt 2,10m (0,10m Trennstreifen zum Radweg, 1,80m Gehweg, 0,20m Seitenraum).</p> <p>Die regelkonforme Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen beträgt gem. RASSt mind. 2,50m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen. Eine Quantifizierung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer ist nachzuweisen. Straßenbegleitende Gehwege sind in einer Breite von 2,00m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50m zur Fahrbahn herzustellen.</p>	Aufgrund der Straßenraumbreite sind in diesem Bereich nur gemeinsame Geh- und Radwege regelkonform möglich und daher vorgesehen.

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
LBV.SH	Hauptnetz Fußverkehr	<p>Maßnahmen Fußverkehr: Querungshilfen Hartkirchener Chaussee - Optimierung LSA Querungshilfen Dockenhuder Chaussee - LSA, Mittelinseln An verschiedenen Stellen entlang der Dockenhuder Chaussee sind Querungshilfen in Form von Mittelinseln bzw. Licht-/Fußgängersignalanlagen vorgesehen. Für die Einrichtung von Querungshilfen gelten die Anforderungen bzw. die Voraussetzungen gem. Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Dazu zählen u.a. die Fußgänger-Verkehrsstärken. Diese sind im Vorwege zu ermitteln. Zwischen der Autobahn-Anschlussstelle und EÜ beträgt der richtungsbezogene maßgebliche Spitzenstundenverkehr (MSV_R) 984 Kfz/h. Gegebenfalls ist Grunderwerb notwendig, da die Fahrbahn für den Bau von Mittelinseln verschwenkt werden muss. Alle baulichen Veränderungen an der L 104 sind rechtzeitig im Vorwege mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), Standort Itzehoe, Breitenburger Straße 37, 25524 Itzehoe, abzustimmen.</p>	Die Anmerkungen widersprechen nicht den Maßnahmenempfehlungen des VEP. Die Hinweise sollen bei der Aufgabenstellung für konkretere Planungen berücksichtigt werden.
LBV.SH	allgemein	<p>Diese Stellungnahme bezieht sich im straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Bereich nur auf Straßen des überörtlichen Verkehrs mit Ausnahme der Bundesautobahnen und der Kreisstraßen. Eine zusätzliche Stellungnahme in straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein erfolgt nicht.</p>	Keine Änderung erforderlich
BUND OG Halstenbek	allgemein	<p>Die Ortsgruppe begrüßt den Verkehrsentwicklungsplan Halstenbeks, mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr, als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität sehr. Um den Umwelt- und Naturschutz verstärkt einzubeziehen, bitten wir, die folgenden Hinweise und Empfehlungen in die Planungen einzubeziehen:</p>	Keine Änderung erforderlich

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
BUND OG Halstenbek	Radverkehr	<p>1. Erhöhung des Wegeanteils für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen im bestehenden Straßennetz</p> <p>Der Wegeanteil der Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen sollte unter Berücksichtigung ihrer Sicherheit im bestehenden Straßennetz erhöht werden, um den Anteil emissionsfreier Mobilität zu erhöhen. Dabei sollte die Versiegelung weiterer Flächen so gering wie möglich gehalten werden. Als bevorzugte Instrumente empfehlen wir...</p> <ul style="list-style-type: none"> - die vermehrte Ausweisung von Fahrradstraßen (mit geeigneten Zusatzschildern), insbesondere auch im Außenbereich. - die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen, von Spiel- und Freizeitstraßen. - möglichst umfassende Temporeduzierungen (z. B. Tempo 30) auf allen Straßen mit deutlicher auch farblicher Kennzeichnung (Piktogramme). 	<p>Die Vorschläge sind bereits weitgehend im VEP enthalten (Modal-Split-Ziele, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche).</p> <p>Die Empfehlung für Tempo30 in allen Straßen jenseits des Kfz-Hauptnetzes wird im Textteil ergänzt.</p>
BUND OG Halstenbek	allgemein	<p>2. Landschaftsschutzgebietes der Düpenau</p> <p>Für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg empfehlen wir die nördliche Variante2/R2.</p> <p>Das Kerngebiet des LSG sollte nicht zerschnitten werden (R1, F30). Die Landschafts- und Naturschutzfunktionen dieses Gebietes sollten hier vorrangig berücksichtigt werden.</p>	<p>Die nördliche RSW-Variante ist vollständig im Hauptnetz Radverkehr enthalten.</p> <p>Der neue Düpenau-Wanderweg (F30) wird gestrichen.</p>
BUND OG Halstenbek	Radverkehr, Fußverkehr	<p>3. Benutzerqualität erhöhen</p> <p>Neben der Sicherheit sollte durch Begrünung der Wege die Benutzerqualität und damit der Benutzungsanreiz für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöht werden.</p> <p>Naturnah gestaltete Wegeränder können zusätzlich das Biotopverbundsystem stärken, die Luftqualität und das Mikroklima können durch zusätzliche Bepflanzung, insbesondere mit gebietsheimischen Laubbäumen verbessert werden.</p> <p>Vorhandene Gräben und Knicks sollten erhalten bleiben. (R8, R14, F21, F27 bis F36).</p>	<p>Eine barrierefreie, ganzjährige Nutzbarkeit hat Priorität. Eine Trennung der Gehwege von der Fahrbahn sollte nur durch Grünstreifen mit niedrigem Bewuchs erfolgen. Die Führung hinter Hecken und Knicks ist zu vermeiden.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
BUND OG Halstenbek	allgemein	4. Lichtverschmutzung vermeiden Zusätzliche Beleuchtung im Außenbereich sollte nur bei nachgewiesenem Sicherheitsbedarf eingerichtet werden. Auf Klima- und Insektenfreundliche Beleuchtung ist besonderer Wert zu legen.	Es sollte immer auf insektenfreundliche Beleuchtung geachtet werden. Wo es möglich ist, kann eine dynamische Beleuchtung eingesetzt werden. Um objektive und subjektive Sicherheit
Stadt Schenefeld	allgemein	Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt begrüßt die Initiative der Gemeinde Halstenbek zur Aufstellung eines VEP mit dem Schwerpunkt Radverkehr. Die Stadt Schenefeld ist im Interesse des Radverkehrs sehr daran interessiert, dass eine enge Verzahnung der Routen zum Wohle der Radfahrer in beiden Gemeinden erfolgt. Der Ausschuss befürwortet auch die Halstenbeker Prioritätensetzungen und wird die Entwicklung auf dem eigenen Stadtgebiet - insbesondere die Pilotrouten in Dorf und Siedlung - vorantreiben. Ziel der übergreifenden Zusammenarbeit beider Kommunen sollte eine spürbare Verbesserung für den Radverkehr bis zum Jahre 2025 sein.	Keine Änderung erforderlich
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus	allgemein	Gegen den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes der Gemeinde Halstenbek bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn die Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), Standort Itzehoe, Az.: 46204-Itzehoe-555.811-56.018 vom 11.08.2021 vollinhaltlich berücksichtigt wird.	Keine Änderung erforderlich

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus	ÖPNV	Das Referat ÖPNV, Eisenbahnen meines Hauses nimmt wie folgt Stellung: - Eine Regionalverkehrsstation in Krupunder wird vom Fachreferat und von der NAH.SH GmbH als nicht sinnvoll erachtet und ist auch im aktuellen Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans nicht vorgesehen. Des Weiteren sollte die S-Bahn Hamburg GmbH am Verfahren beteiligt werden.	Am Regionalverkehrshalt als Verknüpfungspunkt für den regionalen Radverkehr (insbesondere Halstenbek, Schenefeld, Rellingen) wird festgehalten. Die Entwicklungen im Umfeld (neuer Fernbahnhof Altona/Diebsteich, drittes/viertes Gleis und Verlängerung S-Bahn nach Elmshorn, möglicher Wegfall Regionalbahnhalt in Prisdorf, Elektrifizierung Marschbahn) sollten dabei mit betrachtet und genutzt werden. Krupunder liegt mittig zwischen Pinneberg und Diebsteich (jeweils 6,5km und 3 bzw. 5 S-Bahnstationen entfernt).

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
SVG Südwestholstein ÖPNV- Verwaltungsgemeinschaft	allgemein	Als ÖPNV-Aufgabenträger im Kreis Pinneberg möchten wir die zuvor bei Ihnen eingegangene Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (Herr Günther) inhaltlich unterstützen.	siehe VHH
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein	ÖPNV, Radverkehr	<p>Fahrradstraßen</p> <p>Die geplanten Fahrradstraßen im Bickbargen, im Friedrichshulder Weg und Eielkampsweg verlaufen auf, derzeit an Schultagen verkehrenden, Buslinienwegen der Linien 185 (Elmshorn - Kummerfeld - Pinneberg - Rellingen - Halstenbek - Schenefeld) und 781 (Ellerbek - Rellingen - Halstenbek Wolfgang-Borchert-Gymnasium).</p> <p>Für den Busverkehr bedeutet dies Zeiteinbußen, da die Radfahrenden eventuell auf langen Abschnitten nicht überholt werden können.</p> <p>Die dadurch entstehenden Zeitverzögerungen führen eventuell zu einer Verlängerung von Reiseketten durch verpasste Anschlüsse an die S-Bahn in Halstenbek und Pinneberg oder an Buslinien in Halstenbek, Schenefeld und Rellingen.</p> <p>Die geplante Fahrradhauptroute in der Bahnhofstraße verläuft zusammen mit den Buslinien 184 und 185, die in der Bahnhofstraße wenden und an der Bushaltestelle in der Bahnhofstraße teilweise auch etwas länger stehen, um Anschlüsse abzuwarten.</p> <p>Derzeit wird die Bahnhofstraße in beiden Richtungen mit 12 Bussen in der Stunde befahren. Die Radfahrenden müssen dann an den wartenden Bussen, im Gegenverkehr, vorbeifahren.</p>	<p>Am Bickbargen (120m Fahrradstraße) kann sich eine Zeitverzögerung von ca. 20 Sekunden ergeben, die als akzeptabel erscheint.</p> <p>Im Friedrichshulder Weg und im Eielkampsweg ist bei einer Fahrbahnbreite von 4,60m bereits heute ein Überholen von Radfahrenden durch Busse nicht sicher möglich.</p> <p>Die Bahnhofstraße soll bis zum Buswendeplatz nicht zur Fahrradstraße werden. Stattdessen soll der Gehweg auf der Nordseite verbreitert und zum Radfahren bis zur Schule bzw. Am Lüdemannschen Park freigegeben werden.</p> <p>Langfristig ist eine Umorganisation des Bushaltespunktes anzustreben.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein	Fußverkehr	<p data-bbox="584 196 1489 228">Fußverkehr</p> <p data-bbox="584 231 1489 384">Die geplanten Querungshilfen auf Buslinienwegen sollten möglichst ohne Fahrbahnverschwenk angelegt werden, um zum einen die Geschwindigkeit der Busse nicht zu verringern, zum anderen um den Fahrkomfort für die Fahrgäste nicht zu verschlechtern.</p> <p data-bbox="584 387 1489 616">Insbesondere der Fahrkomfort für die Fahrgäste wird durch die mehrfachen und häufig aufeinanderfolgenden Richtungswechsel verringert. Dabei sind vor allem stehende Fahrgäste durch die Schwenk- und Lenkbewegungen negativ betroffen. Zu berücksichtigen sind vor allem ältere Fahrgäste mit Rollatoren und Eltern mit Kinderwagen, die sich stehend im Bereich der Mehrzweckflächen aufhalten.</p>	<p data-bbox="1494 196 2096 459">Die vorgeschlagenen Mittelinseln sollten entweder großzügig ohne abrupte Verschwenkungen angelegt werden (F03a, F03b, F03c), durch Gehwegvorstreckungen unter Gewährleistung der Mindestfahrbahnbreite (F07a) oder durch Fußgängerbedarfsampeln (F03f) ersetzt werden.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein	ÖPNV	<p>ÖPNV</p> <p>Eine Anbindung aller Ortsteile durch Buslinien sollte überregional betrachtet werden und nicht auf die Halstenbeker Ortsteile und die S-Bahn-Stationen Halstenbek und Krupunder ausgerichtet sein.</p> <p>Eine Erweiterung des Busverkehrs und / oder alterative Bedienformen bringen neue Anforderungen an die Infrastruktur mit. Ein erweitertes ÖPNV Angebot zieht unweigerlich mehr Platzbedarf für den ÖPNV mit sich. Schon jetzt sind die S-Bahn Stationen Halstenbek und Krupunder an ihre Infrastrukturellen Grenzen gestoßen. Am Bahnhof Halstenbek existiert zurzeit nur ein, nicht mehr zeitgemäßer, Abstell- / Pausenplatz für 12m lange Standardbusse. Durchlaufende Buslinien müssen diesen Abstellplatz sehr eng und unter größter Vorsicht umfahren. Gelenkbusse, die in den Hauptverkehrszeiten oft benötigt werden, können dort nicht eingesetzt werden.</p> <p>Am Bahnhof Krupunder existieren derzeit zwei Bushaltestellen, die Ankunfts-, Pausen- und Abfahrtshaltestelle zugleich sind. In den Hauptverkehrszeiten sind diese beiden Bushaltestellen dauerhaft besetzt, weitere Buslinien oder geplante und ungeplante Schienenersatzverkehre für die S-Bahn können am Bahnhof Krupunder dann nicht wenden. Um am Bahnhof Krupunder ÖPNV, Carsharing und Bike&Ride (eventuell auch On Demand Verkehre) störungsfrei zu etablieren, ist ein Umbau und künftigt Pkw freier Bahnhofsvorplatz unumgänglich.</p> <p>In die Straßenumbauplanungen für die angestrebten Maßnahmen sollten auch alle Bushaltestellen in der Gemeinde Halstenbek in Hinblick auf Barrierefreiheit mit einbezogen werden.</p>	<p>Die überregionale Anbindung der Buslinien muss in einem kreisweiten Konzept, das über den VEP Halstenbek hinausgeht, untersucht werden.</p> <p>Ein Ausbau der Bushaltestellen an den S-Bahnstationen wird in den VEP-Maßnahmen Ö03 und Ö05 (Mobilitätsstationen an den S-Bahnhaltestellen) aufgenommen.</p> <p>Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen wird im Textteil aufgenommen.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Gemeinde Rellingen	Radverkehr	<p>Die Gemeinde Rellingen begrüßt die Herstellung einer Fahrradstraße zwischen Rellingen und Halstenbek als mögliche Anbindung Rellingsens an den Radschnellweg sowie den Bahnhof. Es wird darauf hingewiesen, dass die Straße Stawedder (betrifft Projektnummer R12) auf Rellinger Gemeindegebiet liegt. Die Gemeinde Rellingen weist außerdem darauf hin, dass noch nicht beratene politische Anträge zum Bereich Stawedder existieren, die der Einrichtung einer Fahrradstraße entgegen stehen. Hierzu sollte das Gespräch zwischen der Gemeinde Halstenbek und der Gemeinde Rellingen gesucht werden.</p> <p>Ergänzend: Antrag der CDU-Fraktion, u.a. zum Umbau der A23-AS Rellingen/Halstenbek und direkter Anschluss Stawedder an AS-Kreisel.</p>	<p>Die Maßnahmen, die über die Grenzen nach Rellingen hinausgingen, werden bis zur Gemeindegrenze gekürzt und mit dem Hinweis versehen, dass hier ein gleichwertiger Anschluss auf Rellinger Seite weiter notwendig ist.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
BUND KG Pinneberg	allgemein	<p>Anhand der vorgestellten Planungen wird deutlich, dass der Freizeitverkehr stark ausgebaut werden soll. Diesen Ansatz halten wir für falsch. Es sind die Radfahrer und Fußgänger, mit den alltäglichen Wegen, Wege zur Arbeit, zur Schule, zur Kita zum Einkaufen, Sport etc. die eine Optimierung der Infrastruktur vorrangig benötigen. Der Freizeitverkehr sollte nachrangig behandelt werden.</p> <p>Für eine Infrastruktur, die die Belange der Fahrradfahrenden und der Fußgänger berücksichtigen, fehlen noch weitergehende Maßnahmen, wie zum Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Physische Trennung der Radwege von der Straße, wo es nicht möglich ist Tempo 30 Zone einrichten, – Vermeidung von weiterer Flächenversiegelung - Vorrang für den Ausbau von vorhandenen Wegen vor komplettem Neubau, – schützende Kreuzungen, die durch baulichen Schutz von Radwegen auch im Kreuzungsbereich klare, effiziente und sichere Abläufe schaffen (Beispiel Niederlande oder Kopenhagen), – sicherheitsrelevante Kreuzungen und neuralgische Punkte entschärfen, dabei die Linksabbieger im Fokus behalten, – Kollisionen zwischen Fußgänger und Radfahrende an Ampeln vermeiden, – Tempo 30 in der gesamten Stadt – Übergänge von Rad- und Fußwege an Straßen anheben und farbig kennzeichnen, – Ampelschaltungen an Radverkehr anpassen, – auf Sackgassen und Twieten, die für Radfahrende oder Fußgänger durchgängig sind, mit dem entsprechenden Verkehrszeichen (VZ-Nummer 357-50 StVo) konsequent hinweisen, 	<p>Der VEP legt den Schwerpunkt eindeutig auf alltägliche Wege, zu denen auch Wege zu Freizeitaktivitäten (z. B. Sport) zählen. Reine Freizeitwege sind nur in einem Ausnahmefall enthalten: Der Wanderweg durch die Düpenaniederung wird gestrichen.</p> <p>Die meisten der genannten "weitergehenden Maßnahmen" sind bereits Teil des Konzepts. Insbesondere durch Fahrradstraßen (hier gilt Tempo 30) wird dem Radverkehr Vorrang auf der Fahrbahn eingeräumt, der Fußverkehr gleichzeitig entlastet und die Versiegelung von Flächen vermieden.</p> <p>Auf die Optimierung von Knotenpunkten und Ampelschaltungen wird bereits in einer Vielzahl von Maßnahmen eingegangen. Detailplanungen sind innerhalb eines VEP nicht möglich, Musterlösungen werden visualisiert.</p> <p>Weitere Fahrradabstellanlagen, zusätzliche Service-Maßnahmen (Leihservice für Lastenräder) und strukturelle Maßnahmen (Beauftragte für Rad- und Fußverkehr) werden im Text berücksichtigt.</p> <p>Die Nachbargemeinden sind als Träger Öffentlicher Belange eingebunden und werden auch das Endergebnis für zukünftige Planungen erhalten.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
		<ul style="list-style-type: none">– Förderung von Abstellanlagen nicht nur am Bahnhof, sondern im hohen Maß an Geschäften, Schulen, Kitas, Restaurants, Cafes etc., mit den Voraussetzungen: keine Felgenkiller, Platzbedarf für Lastenräder, sicheres Abstellen/Anschließen,– für die Angestellten von Kommune und Stadtwerke Anschaffung von Diensträdern, auch Lastenräder,– Leihservice von Lastenrädern aufbauen,– Beauftragten für Rad- und Fußverkehr festlegen, bzw. einstellen,– Abstimmung mit den Nachbargemeinden, Überprüfung der Fortführung der geplanten Infrastruktur in die Nachbargemeinden Wir bitten um Zusendung des Abwägungsprotokolls.	

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Autobahn AG	allgemein	<p>„Die Autobahn GmbH des Bundes“, Niederlassung Nord nimmt Auftrags der Bundesrepublik Deutschland zu dem uns eingereichten Verkehrsentwicklungsplan wie folgt Stellung:</p> <p>Gemäß § 9 (1) des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sind Hochbauten jeglicher Art in einem Abstand von bis zu 40 m vom Rand der befestigten Fahrbahn (Anbauverbotszone) bei Autobahnen nicht zulässig. Im Abstand bis zu 100 m vom Rand der befestigten Fahrbahn bedürfen bauliche Anlagen gemäß § 9 (2) FStrG der Zustimmung des Bundesamtes (Anbaubeschränkungszone).</p> <p>Die BAB A 23 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "Vorhaben des vordringlichen Bedarfs - Engpassbeseitigung" eingestuft (Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand: Kabinettsbeschluss vom 03.08.2016 und der darauf basierenden Ausbaugesetze vom 02.12.2016)). Für alle im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ bezeichneten Straßenbauvorhaben ist die verbindliche Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG gegeben.</p> <p>Weiterführend liegt eine vertiefte Machbarkeitsstudie vor und hat bereits Ende 2020 ein Scoping stattgefunden. Diese Ausbauplanungen sind als verfestigte Planungen entsprechend zu würdigen und zu berücksichtigen (vgl. § 9 Abs. 3 FStrG).</p> <p>Durch den Bau, das Bestehen sowie die Nutzung und Unterhaltung der Verkehrswege darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB A 23 nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Des Weiteren gelten bei Umsetzung für das Planvorhabens die folgenden Bedingungen und Auflagen:</p>	<p>Keine Änderung erforderlich.</p> <p>Bei der Ausbauplanung der Autobahn ist darauf zu achten, dass die Netzanschlüsse nach Rellingen erhalten und optimiert werden.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
		<p>1. Die Bundesrepublik Deutschland – Fernstraßen-Bundesamt – ist von Ansprüchen Dritter, die durch die Herstellung und Nutzung des Planvorhabens entstehen oder damit im Zusammenhang stehen, freizuhalten.</p> <p>2. Alle Lichtquellen sind so abzuschirmen, dass eine Blendung der Verkehrsteilnehmer auf der BAB A 23 nicht erfolgt. Sie sind so auszubilden, dass sie durch ihre Form, Farbe, Größe oder den Ort und die Art der Anbringung nicht zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen und -einrichtungen Anlass geben, oder deren Wirkung beeinträchtigen können.</p> <p>3. Während der Bauphase sind Behinderungen, Einschränkungen bzw. sonstige Ablenkungen der Verkehrsteilnehmer, durch die zum Bau und zur Unterhaltung der Anlage eingesetzten Geräte und Vorrichtungen auszuschließen.</p> <p>4. Regen- und Schmutzwasser sind nicht in das Entwässerungssystem der Autobahn einzuleiten. Oberflächenwasser darf nicht auf das Gelände der Bundesrepublik Deutschland gelangen.</p> <p>5. Ein Anspruch auf Entfernung von angrenzendem Straßenbegleitgrün der A 23 besteht nicht.</p> <p>Für eine konkrete Abstimmung der einzelnen Maßnahmen bitten wir um Kontaktaufnahme mit der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Zimmerstraße 54, 10117 Berlin, die im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes in dem Abschnitt der A 23 die Planverfahren durchführt.</p> <p>Wir bitten bei der weiteren Planung und Realisierung um Beteiligung der Niederlassung Nord, der Autobahn GmbH des Bundes (strassenverwaltung.nord@autobahn.de).</p>	

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Kreis Pinneberg, Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit, Team Verkehrslenkung	Kfz-Verkehr	<p>In Abstimmung mit der Polizeidirektion Bad Segeberg, Sachgebiet 1.3, wird zum Verkehrsentwicklungsplan mit Schwerpunkt Radverkehr folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>1. Maßnahmen im Hauptnetz Kfz-Verkehr:</p> <p>Bei den vorgesehenen Knotenpunktanpassungen der Maßnahmen K1, K2, K3, K4, K 6, K7 und K 10 ist darauf zu achten, dass entsprechende Schleppkurvennachweise für die jeweiligen Bemessungsfahrzeuge geführt werden. Die Maßnahme K7 Knotenpunkt Lübzer Straße/Heideweg sollten dabei aufgrund der häufigen Verkehrsunfälle in der Priorität bevorzugt berücksichtigt werden. Bei der Maßnahme K8 Signalisierung des Knotenpunktes Altonaer Straße/Seestraße gelten die Anforderungen bzw. Voraussetzungen gemäß der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Diese sind nachzuweisen. Bei der Maßnahme K11 Vorfahrtregelungen im Heideweg/Siebentunnelweg wird darauf hingewiesen, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich die Vorfahrtregelung nach § 8 Abs.1 Satz 1 StVO ("Rechts vor Links") gelten muss.</p>	<p>Die Hinweise sind bei der konkreten Umsetzungsplanung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Maßnahme K11 sollen einzelne Seitenstraßen des Heidewegs und des Siebentunnelwegs in verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt werden, die dann entsprechend untergeordnet sind.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Kreis Pinneberg, Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit, Team Verkehrslenkung	Radverkehr	<p>2. Maßnahmen im Hauptnetz Kfz-Radverkehr:</p> <p>Zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ folgendes zu beachten:</p> <p>I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.</p> <p>II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</p>	<p>Eine alternative Verkehrsführung ist in jeder konzipierten Fahrradstraße möglich und nachweisbar.</p> <p>Bei der Maßnahme R9 soll folgendes geändert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Fahrradstraße, solange die Datumer Straße Teil des Hauptnetzes für den Kfz-Verkehr ist; - Gehweg, durchgängig Radfahrer frei; - Verbreiterung des Gehwegs um 1m auf Kosten der Fahrbahn (7,5m breit) zwischen Dockenhuder Chaussee und Grüne Twiete. <p>Bei der Maßnahme R11 ist folgendes geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Friedensstraße/Poststraße mit Gehweg/Rad frei auf der Südseite. <p>Die Darstellung als Fahrradstraße war in der Karte versehentlich falsch und wird korrigiert.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
		<p>III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht-oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden. Bei der Zulassung anderer Fahrzeugverkehre als den Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (z.B. Anliegerverkehr frei) sind die erforderlichen Breiten für eine attraktive Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Dies schließt ausdrücklich auch die Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs ein. Der ruhende Verkehr ist außerhalb der Fahrgasse unterzubringen. In den Fahrradstraßen ist das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern in beide Richtungen erlaubt. Dieses Recht ist ein Alleinstellungsmerkmal von Fahrradstraßen und ein entscheidender Vorteil für Radfahrende. Für den Zweirichtungsbetrieb sind daher Kernfahrbahnbreiten von mindestens 4,00 m erforderlich. Diese Voraussetzungen sind im Einzelnen zu ermitteln.</p> <p>Bei der Nr. R9 Radhaupttroute Süd ist die Datumer Straße auch Teil des Hauptnetzes Kfz-Verkehr und hat daher keine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr.</p> <p>Die Radhaupttroute Nord Nr. R11 ist mit den Straßen Friedenstraße und Poststraße Teil der Bedarfsumleitung 134 der A 23 und hat damit ebenfalls keine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr.</p>	

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Kreis Pinneberg, Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit, Team Verkehrslenkung	Fußverkehr	<p>3. Maßnahmen im Hauptnetz Fußverkehr:</p> <p>Für die zahlreichen Querungshilfen der Nr. F1 bis F10 in Form von Mittelinseln, Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege gelten die Anforderungen bzw. Voraussetzungen nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Hierzu sind die jeweiligen Verkehrsstärken an den entsprechenden Querungsstellen im Vorwege zu ermitteln.</p> <p>Zu der Ausweisung von Verkehrsberuhigten Bereichen der Nr. F35, F 38 und F 39 wird folgendes angemerkt:</p> <p>Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, dass die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des Straßenbaulastträgers, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen haben. Straßen, in denen das VZ 325 aufgestellt werden soll, müssen sich schon durch den ersten Eindruck erheblich von den anderen Straßen unterscheiden. Hier muss deutlich werden, dass der Aufenthaltscharakter überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Dieses wird unter anderem dadurch erreicht, dass die Straße als Mischverkehrsfläche niveaugleich hergestellt wird. Das Parken in den Straßen mit dem VZ 325 ist ausschließlich an den dafür gekennzeichneten Parkflächen erlaubt. Die Kennzeichnung muss daher auf der Straße erfolgen, um das Geschwindigkeitsniveau gering zu halten. Hier sollten eventuelle Umbaumaßnahmen rechtzeitig vorher mit dem Fachdienst Straßenbau und Verkehrssicherheit und der Polizeidirektion Bad Segeberg abzustimmen.</p>	<p>Die R-FGÜ gilt nur für Fußgängerüberwege, die jedoch nur in den Maßnahmen F01, F06b, F06c und F09 geplant sind.</p> <p>Die Straßen, die als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden sollen (F35, F38 und F39), sind Anwohnerstraßen, die bisher keinerlei Gehweg aufweisen, so dass der Fußverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Mindestens zu Beginn der verkehrsberuhigten Bereiche sollen diese durch eine durchgängige Pflasterung umgestaltet werden. Sie sollen durch Gehwegüberfahrten von den Erschließungs- bzw. Hauptverkehrsstraßen abgegrenzt werden.</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
Kreis Pinneberg, Bereich Radverkehrsförderung (Ansprechpartnerin Birgit Schucht)	Radverkehr	<p>Ausführungen für den Bereich Radverkehrsförderung (Ansprechpartnerin Birgit Schucht):</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan mit dem Schwerpunkt Radverkehr stellt nach der Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Pinneberg im Juni 2020 eine gute Weiterentwicklung und Detaillierung für die Gemeinde Halstenbek dar. Eine Antragstellung für alle Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Pinneberg wird ausdrücklich begrüßt und im Sinne der Entscheidungskriterien wohlwollend betrachtet.</p>	keine Änderung erforderlich
WASSER- UND BODENVERBAND DÜPENAU Hauptstr. 23a, 25489 Haseldorf	Radverkehr	<p>Sehr geehrter Herr Dunker,</p> <p>seitens des Verbandes wurden die zur Verfügung gestellten Unterlagen eingesehen. Die im Verkehrsentwicklungsplan vorhandenen bzw. aufgeführten Routen für den Rad- bzw. Fußgängerverkehr tangieren an einigen Punkten die Anlagen des Wasser- und Bodenverbandes Düpenau. Ich möchte bereits jetzt darauf hinweisen, dass ein Teilabschnitt der Düpenau vom Binnenhochwasser beeinträchtigt und es zu Ausuferungen auf die benachbarten Flächen kommen kann. Die Route wird parallel entlang des Bahnseitengrabens bis Stat. 0+000 geführt und kreuzt bei Stat. 0+114 das Gewässer. Im weiteren Verlauf soll die Düpenau bei Stat. 1+144 gekreuzt werden. Neben dem Gewässer Nr. 21 von Stat. 0+000 – 0+044 soll die Route ebenfalls parallel verlaufen.</p> <p>Das Gewässer Nr. 18 soll bei Stat. 0+309 gekreuzt werden. Weitergehend soll die Route dann wieder parallel des Gewässers Nr. 19 von Stat. 0+218 – 0+478 geführt werden und die Düpenau dann bei ca. Stat. 1+900 abermals überquert werden.</p>	<p>Die Maßnahme R1 (Radschnellweg Elmshorn-Hamburg, RSW-Steckbrief Halstenbek #1) berührt und quert den Bahnseitengraben und quert die Düpenau. Bei der weiteren Planung für den Neubauabschnitt in Richtung Pinneberg müssen die Hinweise beachtet werden.</p> <p>Der vorgeschlagene Wanderweg über die Düpenau Richtung Pinneberg entfällt (F30).</p>

TÖB	Bezug	Stellungnahme	Abwägung team red
		<p>Für alle geplanten Maßnahmen sind die Satzung und die darin enthaltenen Beschränkungen für Bebauungen in und am Gewässer zu beachten. Das Anlegen eines Weges innerhalb des Gewässerunterhaltungstreifens kann nicht gestattet werden, da die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten dadurch beeinträchtigt werden. Jedoch kann auch das Herrichten der Wege außerhalb des Unterhaltungstreifens Probleme mit sich bringen, da die Verkehrssicherung sichergestellt werden muss. Weiterhin muss beachtet werden, dass die geplanten Wege mit schweren Bau- bzw. landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren und daher entsprechend ausgeführt werden müssen. Die sicherlich aufkommende Frage der Kostenübernahme bei Beschädigungen ist im Vorwege zu klären.</p> <p>Die Querung- bzw. Kreuzungsstellen sind detailliert zu beschreiben und bei einer Neuanlage auch hydraulisch zu bemessen. Die zukünftige Unterhaltung dieser Abschnitte ist abzustimmen und darf zu keiner negativen Beeinträchtigung führen. Auch die Nutzung vorhandener Überfahrten ist detailliert zu betrachten, da die Baulast- und Unterhaltungspflicht sich dadurch verändern können.</p> <p>Sie erhalten mit unserer Stellungnahme einen Kartenauszug des Verbandsgebietes mit dessen Verbandsgewässern. Sollte es bereits eine feststehende Route geben, möchte ich Sie bitten, zwecks Abstimmung und Klärung von Detailfragen ein Gespräch mit dem Verband zu vereinbaren.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich bzw. unser Vorstandsvorsteher Herr Krohn (Email: info@heinrich-krohn.de) gerne zur Verfügung.</p>	