

30.01.2020



**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung**

Vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren Bramfeld 65 „Bramfelder Spitze“

hier: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) des Baugesetzbuchs vom 18.11.2019 bis 17.12.2019

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs

Vorlage zur Kenntnis für die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

- B-Punkte sind Stellungnahmen, die grundsätzliche Themen betreffen bzw. die nach Auffassung von SL im Arbeitskreis erörtert werden sollten.
- A-Punkte sind Stellungnahmen, die bereits berücksichtigt wurden, zur Kenntnis genommen werden oder die nach Auffassung von SL berücksichtigt werden können, ohne dass weitere Belange wesentlich beeinträchtigt werden.

Inhaltsverzeichnis

A-PUNKTE

Allgemeines	Seite 3
Straßenbegrenzungslinie	Seite 3
Fahrradstellplätze	Seite 4
Verkehrsgutachten	Seite 4
Planung Werner-Otto-Straße	Seite 7

A-Punkte

Nr.	Stellungnahmen der Bürger	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
1	Allgemeines	
1.1	Bürger 1, 17.12.2019	
1.1.1	<p>Bauleitplanung ist ein wesentliches Instrument der mittel- und langfristigen Stadtplanung. Die gemäß § 1 Baugesetzbuch gebotene Güterabwägung erlaubt einen politischen Gestaltungsspielraum, den es aktiv zu nutzen gilt.</p> <p>Mit Blick auf das mittel- und langfristige Allgemeinwohl – einschließlich des Klima- und Umweltschutzes – ist die politische Ausgestaltung notwendig.</p> <p>Dass bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan möglicherweise die Interessen des privaten Vorhabensträgers hiermit in einzelnen Punkten nicht deckungsgleich sind, sollte den politischen Akteuren besonders bewusst sein, um ggf. ihre Rolle im Abwägungsprozess zu unterstreichen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2	Straßenbegrenzungslinie	
2.1	Bürger 1, 17.12.2019	
2.1.1	<p><u>Straßenbegrenzungslinien</u></p> <p>Ich begrüße die beabsichtigten Veränderungen der Straßenbegrenzungslinien zugunsten der Verbreiterung der Straßenquerschnitte Bramfelder Chaussee und Werner-Otto- Straße. Ich plädiere dafür, diese zusätzlichen Räume zugunsten des Radverkehrs und des Fußverkehrs zu nutzen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die konkrete Aufteilung des im Bebauungsplan planungsrechtlich als Straßenverkehrsfläche festgesetzten Bereiches ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Mittelfristig ist derzeit jedoch vorgesehen, auf den zusätzlichen Straßenverkehrsflächen Rad- bzw. Fußwege mit bedarfsgerechten Querschnitten herzustellen.</p>

Nr.	Stellungnahmen der Bürger	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
		Der Vorhaben- und Erschließungsplan stellt die nach derzeitigem Kenntnisstand vorgesehene Aufteilung der Straßenverkehrsflächen dar.
3	Fahrradstellplätze	
3.1	Bürger 1, 17.12.2019	
3.1.1	<p><u>Fahrradstellplätze</u> Ich begrüße die Errichtung von 231 Fahrradstellplätzen, die somit in gleicher Zahl wie KFZ- Stellplätze errichtet werden sollen. Gegenüber Planungen der Vergangenheit sehe ich hierin einen deutlichen Fortschritt.</p> <p>Um auch bzgl. des Nutzungskomforts dieser Fahrradstellplätze mit den in einer Garage angeordneten KFZ-Stellplätzen gleichzuziehen, plädiere ich weiter dafür, die Überdachung von Fahrradstellplätzen festzulegen, mit einer Quote von mindestens 2/3 der Fahrradstellplätze. Der ledigliche Verweis auf eine teilweise und nicht näher quantifizierte Unterbringung im Untergeschoss ist aus meiner Sicht nicht ausreichend, da unklar bleibt wie viele Fahrradstellplätze tatsächlich genauso komfortabel und überdacht im UG errichtet werden sollen, wie es für alle KFZ-Stellplätze der Fall sein wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Über den Durchführungsvertrag wird die konkrete Ausgestaltung der Tiefgarage zwischen der Plangeberin und der Vorhabenträgerin rechtlich verbindlich geregelt. Somit wird darüber auch im Detail festgelegt, wieviele Fahrradstellplätze in den Untergeschossen realisiert werden. Nach derzeitigem Planungsstand handelt es sich dabei um rund 143 Fahrradstellplätze (>60%). Daher wird das geplante Angebot an überdachten Fahrradabstellanlagen für ausreichend erachtet.</p>
4	Verkehrsgutachten	
4.1	Bürger 1, 17.12.2019	
4.1.1	<p><u>Verkehrsgutachten</u> Ich bemängele, dass in der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme (SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Stand Juni 2019) der Fußverkehr und Radverkehr – anders als der KFZ-Verkehr – nicht quantitativ betrachtet wird, weder in der Bestandsaufnahme noch in der Prognose. Das Verkehrsgutachten reduziert <i>Verkehr</i> fast</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bezüglich der verkehrstechnischen Bewertung der Verkehrsqualität an einem lichtsinalgeregelten Knotenpunkt ist nach dem etablierten Bewertungsverfahren gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eine quantitative Angabe von Fuß- und Radverkehrsstärken für die Bewertung des Rad- und Fußgängerverkehrs nicht notwendig.</p>

Nr.	Stellungnahmen der Bürger	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
	<p>ausschließlich auf motorisierten Verkehr. Dies wird einer vorausschauenden und sachgerechten Verkehrsplanung in einem verdichteten urbanen Umfeld nicht gerecht.</p> <p>Die im Verkehrsgutachten vorgenommenen Knotenpunktsimulationen und Bewertungen der Ampelphasen sind daher dahingehend unvollständig und somit nicht aussagefähig, da sie den Radverkehr außer Acht lassen, der in der Werner-Otto-Straße (ohne Radwegebenutzungspflicht) – zumindest in Teilen – auf der Fahrbahn erfolgt.</p> <p>Auch im Verlauf der mit Radwegebenutzungspflicht versehenen Bramfelder Chaussee erfolgt keine Beurteilung der Ampelphasen und ggf. notwendigen (Rückstau-)Aufstellflächen für den Radverkehr.</p>	<p>Maßgebend für die Bewertung ist lediglich die Sperrzeit (Rotzeit) für Fußgänger und Radfahrer, die sich unmittelbar aus dem bewerteten Signalzeitenplan ergibt.</p> <p>Die maximale Wartezeit für den Radverkehr entlang der Bramfelder Chaussee überschreitet den Grenzwert der anzustrebenden Verkehrsqualitätsstufe D von 70 s in beiden Fahrtrichtungen nur um eine Sekunde, sofern die vorgeschlagenen Signalzeitenpläne umgesetzt werden. Die Verkehrsqualität ist damit nach den HBS-Maßstäben zwar als nicht ausreichend (QSV = E) zu beschreiben, aber aus gutachterlicher Sicht in der gesamtheitlichen Bewertung unter Abwägung der Belange aller Verkehrsträger als noch akzeptabel einzuschätzen. Dies gilt gleichermaßen für den Radverkehr aus der Werner-Otto-Straße und dem Moosrosenweg, für den die maximale Wartezeit 75 s beträgt und damit ebenfalls die Qualitätsstufe E zuzuordnen wäre. Die Signalsteuerung von Lichtsignalanlagen ist nicht festsetzungsrelevant und im Rahmen einer Bebauungsplanverfahrens nicht regelbar.</p> <p>Ein Rechenmodell zur Bestimmung der Rückstaulängen im Radverkehr existiert derzeit nicht. Hier erfolgt im Rahmen der Straßenplanung eine qualitative Bewertung der vorzusehenden Flächen.</p> <p>Es sei an dieser Stelle auch auf eine weitere Verkehrsuntersuchung verwiesen, die derzeit für den Betrachtungsraum erstellt wird. Hierin werden einerseits zusätzliche Bauvorhaben im Umfeld betrachtet und andererseits aktualisierte Verkehrsstärken aus einer Erhebung im Jahr 2019 am Knotenpunkt Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße zugrunde gelegt. Bei neuen Erkenntnissen können zudem innerhalb der feste-</p>

Nr.	Stellungnahmen der Bürger	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
		gesetzten Straßenverkehrsflächen unabhängig vom Bebauungsplanverfahren signaltechnische oder bauliche Anpassungen vorgenommen werden.
4.1.2	<p>Bzgl. des Fußverkehrs werden bereits jetzt (ohne erhöhtes Fußverkehrsaufkommen) nicht ausreichende Freigabezeiten am Knoten Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße konstatiert (Kap. 3.3 Abs. 4).</p> <p>Zu berücksichtigen ist weiter, dass gute (häufige) Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wichtig sind für die Attraktivität des ÖPNV-Busverkehrs, der hier eine wichtige Rolle für die ÖPNV-Erschließung im privaten und beruflichen Kontext haben wird.</p> <p>Da die geplanten Bauvorhaben Bramfelder Spitze und Moosrosenquartier den Rad- und Fußverkehr im Betrachtungsbereich deutlich erhöhen werden (z.B. durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen, was ich ausdrücklich begrüße) ist auch eine quantitative Bewertung und Prognose dieser Verkehrsarten sachlich geboten – analog zum KFZ-Verkehr. Die Tatsache, dass diese Verkehrsarten aufgrund ihrer besseren Flächeneffizienz (voraussichtlich) weniger Straßenverkehrsfläche beanspruchen werden, rechtfertigt nicht ihre vollkommene quantitative Vernachlässigung.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch die relativ kurzen (Fuß-)Wege am Knotenpunkt und vorhandenen Querungsmöglichkeiten über jeden Knotenarm sowie regelmäßige Fußgängerfreigaben an den Furten wird dieser Tatsache bereits ausreichend Rechnung getragen.</p> <p>Die verkehrstechnische Bewertung der Verkehrsqualität im Fußgänger- und Radverkehr ist unabhängig von der Anzahl der Fußgänger und Radfahrer. Eine quantitative Erfassung würde die qualitative Bewertung nach dem HBS-Verfahren nicht verändern.</p> <p>Zwar sieht das HBS eigene Berechnungsverfahren zur Bewertung von Fuß- und Radverkehrsanlagen vor. Diese beziehen sich jedoch nicht auf die hier thematisierten Knotenpunkte mit und ohne Lichtsignalanlagen. Es bestehen im Übrigen keinerlei Anhaltspunkte für eine Vermutung, dass die innerhalb der Straßenverkehrsfläche realisierbaren Fuß und Radwege für die erwartbaren Verkehre nicht auskömmlich wären.</p>
4.1.3	Die gemäß Baugesetzbuch geforderte Güterabwägung unter Einbeziehung der umwelt-, familien- und kinderfreundlichen nichtmotorisierten Verkehrsarten ist mittels dieses Gutachtens in der vorliegenden Form nicht möglich.	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr und den Fußgängerverkehr wurden im Verkehrsgutachten thematisiert. Zur Bewertung der Verkehrsqualität für den Radverkehr vgl. Punkt 4.1.1.</p>

Nr.	Stellungnahmen der Bürger	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
	<p>Ich sehe es als erforderlich an, das Verkehrsgutachten dahingehend zu erweitern, dass Fuß- und Radverkehr genauso umfänglich und quantitativ betrachtet wird, wie es für den KFZ-Verkehr der Fall ist.</p>	<p>Eine Ergänzung des Verkehrsgutachtens um quantitative Aussagen zum Fuß- und Radverkehr erscheint daher nicht erforderlich, da mit den vorliegenden Informationen und Bewertungen die rechtlich erforderliche Abwägung aller Belange möglich ist.</p> <p>Zudem ist die verkehrliche Problematik an diesem Knoten nicht vorrangig dem Bauvorhaben zuzuordnen und daher nicht abschließend im Rahmen des zugehörigen vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zu lösen.</p> <p>Es besteht auch kein Abwägungsmangel, da alle für die Abwägung maßgebenden Belange erhoben und mit dem ihnen zukommenden Gewicht gegeneinander und untereinander abgewogen wurden.</p>
5	Planung „Werner-Otto-Straße“	
5.1	Bürger 1, 17.12.2019	
5.1.1	<p><u>Planung Werner-Otto-Straße</u></p> <p>Ich plädiere dafür, bereits anlässlich der Bauleitplanung Überlegungen anzustellen, wann und insb. durch welchen Träger der Straßenraum der Werner-Otto-Straße (inkl. Nebenflächen) zu überplanen ist. Aus Gründen einer möglichst durchgängigen planerischen Betrachtung des gesamten Straßenzuges befürworte ich eine Überplanung durch die Stadt Hamburg, zeitnah zum Gebäude-Bauvorhaben.</p> <p>Falls die Überplanung und Herstellung der Straßenverkehrsflächen oder ggf. nur der Nebenflächen dem Vorhabensträger übertragen werden sollte, so sind von städtischer Seite entsprechende Vorgaben zu machen, dass diese Planung für den Rad- und Fußverkehr qualitativ hochwertig und kompatibel zu den angrenzenden Planungen erfolgt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Grundsätzlich obliegt die Zuständigkeit für Planung und Maßnahmenumsetzung für die bezirklichen Straßenverkehrsflächen dem Bezirk Wandsbek (Fachamt Management des Öffentlichen Raumes) bzw. im Falle von Hauptverkehrsstraßen (wie im Fall der Bramfelder Chaussee und der Werner-Otto-Straße) dem Landsbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Eine konkrete Aussage zur zeitlichen Abfolge kann derzeit nicht getätigt werden – es ist jedoch vorgesehen, die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Vorhabens oder zeitnah daran anschließend umzusetzen.</p>

