

- BIS – Polizei PK 34 #**
PK34verkehr@polizei.hamburg.de + Papiaerausfertigung 1-fach
- BIS – VD 5** (Zentrale Verkehrsdirektion)
VD-Bauleitplanung@polizei.hamburg.de
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:
[Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg](mailto: Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg)
- BIS – F 02** (Feuerwehr)
f02@feuerwehr.hamburg.de
verkehr@feuerwehr.hamburg.de
- BIS – F 046** (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)
GEKV@feuerwehr.hamburg.de
- LSBG**
- LSBG – GF / IVS 1** (Verkehrssteuerung - LSA)
lsbgintelligenteverkehrssteuerung@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – S 1** (Planung Infrastruktur ÖPNV)
LSBGgeschaefsbereichS@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – S 2** (Planung Infrastruktur Individualverkehr)
LSBGgeschaefsbereichS@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – F** (Geschäftsbereich Fernstraßen)
LSBGgeschaefsbereichF@lsbg.hamburg.de
 - LSBG –G1** (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)
lsbgfachbereichg1@lsbg.hamburg.de
 - LSBG –KOST** kost@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – K** (Ingenieurbauwerke)
lsbggeschaefsbereichK@lsbg.hamburg.de /
[REDACTED]@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – Brückenbetrieb**
brueckenbetrieb@lsbg.hamburg.de
 - LSBG – Bauwerksunterhaltung**
lsbgbauwerksunterhaltung@lsbg.hamburg.de
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
verkehrsplanung@bvm.hamburg.de (bei Grunderwerb an HV-Str. zusätzlich
VE1 über: grundstuecksangelegenheiten-bwvi@bvm.hamburg.de)
mit der Bitte um Weiterleitung an:
- BVM – VE 1** (ITS und Datenmanagement)
 - BVM – VE 2** (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
 - BVM – VE 3** (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
bauleitplanung-ve3@bvm.hamburg.de
 - BVM – KMR** (Radverkehrsförderung)
 - BVM – KMV** (Verkehrsoptimierung)
 - BVM – VI 1** (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)
 - BVM – VI 2** (Stadtstraßen)
 - BVM – VM 1** (Öffentlicher Verkehr)
- BSW**
- WSB** (Amt für Wohnen, Stadtern. + Bodenordn.)
wsb@bsw.hamburg.de
 - LP** (Amt für Landes- und Landschaftsplanung)
wsb@bsw.hamburg.de
- BUKEA** (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)
- BUKEA – W** (Wasser, Abwasser und Geologie)
gewaesserschutz@bukea.hamburg.de
 - BUKEA – N** (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)
bodenschutz-altlasten@bukea.hamburg.de
 - BUKEA – I** (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)
abfallwirtschaft@bukea.hamburg.de
 - BUKEA – E** (Energie und Klima)
energiewende-wirtschaft@bukea.hamburg.de
 - BUKEA – (Geologisches Landesamt)**
gja@bukea.hamburg.de
- BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge**
b32wegebaubeitraege@bwfgb.hamburg.de
- LIG – FB 4 Erschließungsstraßen**
fb4erschliessungsstrassen@lig.hamburg.de
- LIG – 434** (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)
Ankauf@LIG.hamburg.de
- LBV** (Parkraummanagement, nur bei größeren
Wohnungsbauvorhaben)
verkehrsmanagement@lbv.hamburg.de
- Kulturbehörde – Denkmalschutzamt**
denkmalschutzamt@kb.hamburg.de
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH #** (ÖB/LSA)
Verschickungen@HHVA.de
- Dataport Planwerkaukunft.**
planwerkaukunft@dataport.de
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)**
Steindamm 94, 20099 Hamburg
haltstellenumfeld@hvv.de * planung@hvv.de
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)**
Steinstraße 20, 20095 Hamburg
busplanung@hochbahn.de * streckenservice@hochbahn.de
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)**
planung@vhbus.de
- Stromnetz Hamburg**
[REDACTED]@stromnetz-hamburg.de
Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)**
Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)
elektromobilitaet@bwi.hamburg.de
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)**
Bullerdeich 19, 20537 Hamburg
[REDACTED]@srhh.de
- Handelskammer G-V/2** verkehrsplanung@hk24.de
- Handwerkskammer** Verkehrsplanung@hwk-hamburg.de
- HAMBURG WASSER**
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
anlageninfo@hamburgwasser.de
betriebsleitstelle-info@hamburgwasser.de
 Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)
 Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- ADFC Hamburg** [REDACTED]@hamburg.adfc.de
- Fuß e.V. Hamburg** [REDACTED]@fuss-ev.de
- Bezirks-Seniorenbeirat**, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg
bsb-nord@lsb-hamburg.de
- Kompetenzzentrum für ein
barrierefreies Hamburg**
Paul-Stritter-Weg1, 22297 Hamburg
[REDACTED]@kompetent-barrierefrei.de
- Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement**
Oehleckerring 22-24, 22419 Hamburg
id-bau@stroer.de
- Wall GmbH - Niederlassung Hamburg**
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg
hamburg@wall.de
- Taxi Verbände**
info@taxiposten.hamburg
- N/VS** verbraucherschutz@hamburg-nord.hamburg.de
- N/WBZ** WBZ@hamburg-nord.hamburg.de
- N/SL** Stadt-undLandschaftsplanung@hamburg-nord.hamburg.de
- N/MR 3**
[REDACTED]@hamburg-nord.hamburg.de
[REDACTED]@hamburg-nord.hamburg.de
Zusätzlich Lageplan 1-fach als Papiaerausfertigung an MR 320
- N/MR 1**
Sondernutzungen@hamburg-nord.hamburg.de
[REDACTED]@hamburg-nord.hamburg.de

N/MR 21 [REDACTED]@hamburg-nord.hamburg.de

RegA FOLAG über N/IS11
Weiterleitung mit Drs. durch Sachbearbeiter/in
ausschussdienst@hamburg-nord.hamburg.de

N/MR 23
[REDACTED]@hamburg-nord.hamburg.de
Revier: Reviere Nord-West

W/MR2 (bei Baukosten > 1 Mio Euro ist die technische
Aufsicht zu beteiligen)
[REDACTED]@wandsbek.hamburg.de

N/MR 5 baustellenkoordination@hamburg-nord.hamburg.de
Zusätzlich Lageplan 1-fach als Papieraufbereitung

über N/MR 20, N/MR 220, N/MR 2210
v.A.z.K., dann N/MR 2217 z.d.A.

N/D4 (bei größeren Straßenbauvorhaben, 1. Verschickung)
Weiterleitung durch Sachbearbeiter/in

Betr.: **Schlussverschickung**

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung Brabandstraße
zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße**

Anlagen: Erläuterungsbericht
Übersichtskarte = 1:5000
Lagepläne = 1:250,
Querschnitte = 1:50,
Abwägungsvermerk

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan je nach Sicherung der Finanzierung voraussichtlich im Frühjahr 2022 durchzuführen. Dazu wurde der Plan abgestimmt und die eingehenden Stellungnahmen abgewogen. Die vorliegende Planung wurde im FOLAG am 07.06.2021 zur Kenntnis gegeben.

Die Planung für die vorgenannte Maßnahme ist somit abgeschlossen und wird hiermit **schlussverschickt**.

N/MR 22 bittet die im Verteiler mit # gekennzeichneten Dienststellen um den Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO bis zum 29.10.2021, die Straßenverkehrsbehörde um Anordnung nach § 45 StVO sowie HHVA zusätzlich um Übersendung der Kostenbeiträge sowie Kostenübernahmeformulare.

N/MR 1 wird gebeten, alle Sondernutzungen aufzugeben und für den vorgesehenen Bauzeitraum nur in Absprache mit MR 22 Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

Unterschrift

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt MR – Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Brabandstraße
zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

Schlussverschickung

Baulänge: 0,6 km

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Anlass der Planung
2. Vorhandener Zustand
3. Geplanter Zustand
4. Planungsrechtliche Grundlagen
5. Umsetzung der Planung

1. Anlass der Planung

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, im Stadtteil Alsterdorf. Der Planungsabschnitt zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße liegt östlich der Bundesstraße 433 (Alsterkrugchaussee) und nördlich der Alster. In etwa 500 m Entfernung östlich vom Planungsabschnitt befindet sich der Alsterdorfer Markt mit Märkten des Einzelhandels sowie das Evangelische Krankenhaus Alsterdorf. Etwa 2 km weiter südlich liegt der Hamburger Stadtpark.

Die Brabandstraße ist eine Tempo-30-Zone mit einer Länge von insgesamt ca. 1.200 m. Die Anliegerstraße hat keine nennenswerte Verbindungsfunktion und ist somit hauptsächlich für den Anliegerverkehr von Bedeutung.

Die nachfolgende **Abbildung 1** zeigt die Lage der Brabandstraße im Straßennetz.

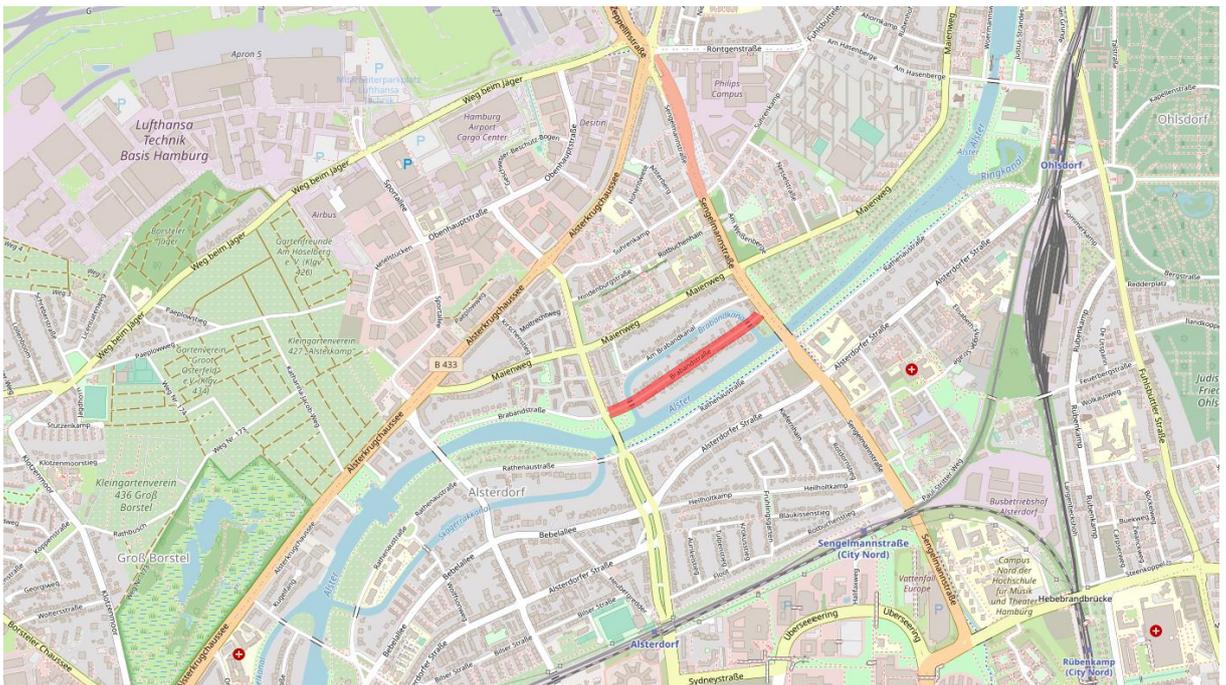


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA 2.0)

Im Rahmen dieses Projekts wird die Brabandstraße auf einer Länge von 600 m, zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße grundinstandgesetzt. Der Planungsabschnitt umfasst weder Knotenpunkte noch Lichtsignalanlagen. Die Brabandbrücke sowie die Wiesenbrücke liegen im betrachteten Planungsbereich.

Die Fahrbahn weist gemäß optischer Zustandserfassung erhebliche Schäden auf. Durch Netzrisse und zahlreiche provisorisch verfüllte Aufgrabungen sind Unebenheiten vorhanden. Die Schäden sollen durch die Erneuerung des Fahrbahnaufbaus behoben werden.

Des Weiteren erfordern die nicht ausreichend breiten Nebenflächen sowie die ungeordnete Parksituation eine Erneuerung der Brabandstraße. Im Zuge der Grundinstandsetzung sollen die vorhandenen Defizite maßgebend verbessert werden. Der Fachbereich Tiefbau des Bezirksamts Hamburg-Nord plant, die bestehenden Nebenflächen sowie die Fahrbahn in der Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße barrierefrei umzubauen bzw. zu sanieren. Die Tempo-30-Zone soll auch zukünftig Bestand haben.

2. Vorhandener Zustand

2.1. Allgemeines

Die vorhandene, angrenzende Bebauung besteht aus Ein- und Mehrfamilienhäusern. Bereits in den vergangenen Jahren sind in der Brabandstraße einige Bauprojekte auf den Privatgrundstücken umgesetzt worden. Die Flurstücke 3291, 2002, 2694, 2693, 2044, 1791 und 2032 werden derzeit bebaut, weitere Maßnahmen zur sukzessiven Nachverdichtung der Wohnbebauung sind geplant.

Im Rahmen dieses Projekts werden die öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Brabandstraße zwischen der Hindenburgstraße und der Sengelmanstraße überplant.

In der Brabandstraße gilt Tempo 30. Zwei Brückenbauwerke, die Brabandbrücke (Bauwerksnr. 249) und die Wiesenbrücke (Bauwerksnr. 250), befinden sich im betrachteten Planungsbereich. Der Landesbetrieb für Brücken und Gewässer (LSBG-B 34) plant im Zuge der Straßenbaumaßnahme an der Wiesenbrücke eine Fugeninstandsetzung (Kappe) durchzuführen. Zurzeit wird seitens LSBG geprüft, ob weitere Maßnahmen an den Brückenbauwerken erforderlich sind. B34 wird die Maßnahme im Übergangsbereich der Brücken baubegleitend betreuen.

2.2. Verkehrssituation

Die Flurstücke 3131, 1292, 316 und 47 bilden die vorhandene öffentliche Straßenfläche in der Brabandstraße. Die etwa 6,0 m breite Fahrbahn wird beidseitig von etwa 3,5 m breiten Nebenflächen begleitet. Die Gesamtbreite des Querschnitts der Straßenverkehrsflächen liegt somit bei ca. 13,0 m.

Der Planungsabschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Brabandstraße verfügt über eine ca. 6,0 m breite Zweirichtungsfahrbahn aus Asphalt. Die Randeinfassungen bestehen aus Granithochbordsteinen. Entlang der Fahrbahn befinden sich beidseitig ein mit Betonplatten befestigter Gehweg (ca. 1,5 m breit) sowie ein ebenfalls etwa 1,5 m breiter Grandstreifen auf Gehwegniveau, der zum Abstellen von Fahrzeugen halb auf den Nebenflächen genutzt wird. Der Grandstreifen wird alle 20 bis 50 m durch Oberbodenflächen unterbrochen. Der frühere Baumbestand ist aufgrund fehlender Stabilität bis auf 9 vorhandene öffentliche Bäume im Jahr 2018 gefällt worden. Die übrige Fläche zwischen Gehweg und Grundstücksgrenze ist ebenfalls überwiegend mit Grand befestigt. Direkt an der Straßenbegrenzungslinie befindet sich weiterer Baumbestand auf den Privatgrundstücken (insgesamt 10 Stück).

Im Rahmen der Straßenplanung sind bereits erste Baugrunduntersuchungen beauftragt worden. Die Ergebnisse der Untersuchung vom 31.08.2021 liegen vor (Prüfbericht 1/1182/2021).

Im Planungsbereich befinden sich keine Haltestellen des ÖPNV.

In unmittelbarer Nähe außerhalb des Planungsbereiches befinden sich Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Buslinien 23 und 28 im Westen in der Hindenburgstraße sowie der Buslinien 118 und 606 im Osten in der Sengelmanstraße (Mitte). Die Buslinie 179 hält in der im Süden parallel verlaufenden Alsterdorfer Straße. Die umliegenden Haltestellen sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über die südlich gelegenen U-Bahn Haltestellen Alsterdorf und Sengelmanstraße an das öffentliche Verkehrsnetz des HVV angeschlossen.

Die Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Für den ruhenden Verkehr sind Parkstände weder ausgeschildert noch abmarkiert. Das Parken und Halten am Fahrbahnrand ist erlaubt. Zum Abstellen von Fahrzeugen wird der etwa 1,50 m breite Streifen zwischen Gehweg und Fahrbahn halbachtig in Längsrichtung genutzt. Schätzungsweise können dort bis zu 110 Fahrzeuge ungeordnet parken.

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in der Brabandstraße fast ausschließlich in den nördlichen Nebenflächen. Lediglich bei ca. Stat. 0+140 ist ein Beleuchtungsmast in den südlichen Nebenflächen vorhanden.

Die meisten Bäume (Götterbäume) wurden bereits 2018 gefällt. Grund hierfür waren baumartbedingte bzw. holzspezifische Grünastbrüche. In den vergangenen Jahren kam es zu Brüchen an insgesamt 10 Standorten, teilweise verbunden mit Beschädigung von Privateigentum. Einige Bäume sind darüber hinaus sturmbedingt in den Kronen auseinander gebrochen und mussten aufgrund mangelnder Standsicherheit gefällt werden. Bei den Götterbäumen handelt es sich um ein Pioniergehölz, das in der Regel nur ein geringes Alter erreicht. Gerade die ausladende Krone, die diese Baumart häufig zeigt, führt oftmals zu Astabbrüchen, insbesondere mit zunehmendem Alter. Aus diesem Grund wird die Baumart in der Straßenbaumliste der GALK (Gartenamtsleiterkonferenz beim Deutschen Städtetag) mittlerweile auch als nicht geeignet für die Pflanzung als Straßenbaum angesehen.

Entlang des etwa 600 m langen Planungsabschnitts sind insgesamt noch 9 Bestandsbäume vorhanden. Diese unterschiedlich großen Bäume sind zu erhalten.

In einzelnen Bereichen wird der öffentliche Grund maßgeblich durch private Hecken eingeschränkt. Diese Überbauungen sollen im Rahmen der Grundinstandsetzung behoben werden. Die Hecken sind zurückzuschneiden, zurückzusetzen oder auszubauen. Betroffen sind hiervon Eigentümer der folgenden Flurstücke: 2907, 2002, 1912, 1913, 1915, 3134, 2726 und 2104.

Die Straßenentwässerung erfolgt im Fahrbahnbereich der Brabandstraße über beidseitig seitlich angeordnete Trummen. Diese entwässern über Anschlussleitungen in die Mischwassersiele von der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Die Mischwassersiele (DN 250 bis DN 500) liegen mittig im vorhandenen Fahrbahnbereich. Von unmittelbar westlich der Wiesenbrücke entwässert ein Mischwassersiel DN 250 bis DN 500 in Richtung Süd-Westen (ca. 520 m). In den südlichen Nebenflächen im Einmündungsbereich Hindenburgstraße schließt das Mischwassersiel DN 500 an das Mischwassersiel der Hindenburgstraße mit der Nennweite DN 1000 an. Dieses Siel verläuft in südliche Richtung. Auf der anderen Seite der Wiesenbrücke ist ein Mischwassersiel DN 250 vorhanden, das im Einmündungsbereich Sengelmannstraße an das dort vorhandene Mischwassersiel mit Nennweite DN 1550 anschließt. Die Nebenflächen entwässern zur Fahrbahn.

In der Brabandstraße sind sowohl eckige als auch runde Trummenkisten mit alten oder neuen Abdeckungen vorhanden. Gemäß den Ergebnissen der Trummenuntersuchung vom Januar 2021 sind 9 der 43 Trummenkisten zu erneuern. Auch die Trummenanschlussleitungen weisen zahlreiche Schäden auf. Neben Rissen bestehen auch Rohrbrüche und starke Versätze. Bei etwa 20 % der Leitungen ist eine Erneuerung der Leitung erforderlich. Für weitere 30 % der Leitungen wird eine Schlauchlinersanierung empfohlen.

Im gesamten Planungsabschnitt ist in der Fahrbahn überwiegend ein Dachprofil vorhanden. Lediglich im Bereich der Brabandbrücke ist die Fahrbahn einseitig geneigt. Die wechselnde Längsneigung ist in der Brabandstraße gering. Die 41 vorhandenen Trummen haben bei etwa 8.200 m² Straßenverkehrsfläche inklusive der Oberbodenflächen ein mittleres

Einzugsgebiet von je ca. 200 m² befestigter Fläche. Die Anzahl der Trummen reicht somit grundsätzlich aus.

Die Leitungen für Strom und Telekommunikation befinden sich sowohl in den nördlichen als auch in den südlichen Nebenflächen. Die vorhandene Gasleitung liegt auf der Nordseite, während die Leitung für Trinkwasser (DN 80) auf dem Streckenabschnitt zwischen den beiden Brückenbauwerken erst kürzlich in die südlichen Nebenflächen umgelegt wurde.

Für die von der Maßnahme betroffenen Flächen liegt eine Auskunft über die Kampfmittelbelastung von dem Referat Gefahrenerkundung/ Kampfmittelverdacht (GEKV) der Feuerwehr Hamburg mit Stand von Juni 2018 vor. Nach Luftbildauswertung/ Fernerkundung besteht größtenteils kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Für 2 kleine Teilflächen im Einmündungsbereich Hindenburgstraße sowie für eine weitere kleine Teilfläche unmittelbar nord-östlich der Wiesenbrücke gilt allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

3. Geplanter Zustand

3.1. Planungsansatz

Im Rahmen der Grundinstandsetzung soll die vorhandene Struktur der Nebenflächen nach dem Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) optimiert werden. Es ist angedacht, beidseitig barrierefreie Gehwege, Grünstreifen mit Bäumen und alternierend Parkstände in Längsrichtung vorzusehen. Die gefälltten Bäume sind 1:1 zu ersetzen. Zudem bleiben die noch vorhandenen Bäume erhalten.

Variantenuntersuchung:

Variante 1 – Fahrbahnbreite 5,0 m

Die Fahrbahnbreite wird grundsätzlich auf 5,0 m festgelegt. Es werden insgesamt etwa 12 Einengungen vorgesehen, in deren Bereich eine übrige Fahrbahnbreite von 3,8 m verbleibt. In den Nebenflächen schließen abschnittsweise Längsparkstände mit einer Breite von 2,1 m sowie ein Gehweg mit unterschiedlichen Breiten zwischen 1,9 und 4,0 m inklusive 0,65 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen an. Insgesamt können etwa 45 Parkstände in Form von Parkbuchten in den Nebenflächen hergestellt werden, weitere Abstellmöglichkeiten für ca. 20 Fahrzeuge bieten sich abschnittsweise am Fahrbahnrand. Zudem werden ausreichend Grünflächen für die geplanten Neupflanzungen vorgesehen.

Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,5 m

Die Fahrbahnbreite wird grundsätzlich auf 5,5 m festgelegt. Es werden insgesamt etwa 10 Einengungen vorgesehen, in deren Bereich eine übrige Fahrbahnbreite von 3,5 m verbleibt.

Variante 2.1 – Gehwegbreite in Teilbereich ca. 1,65 m

In den Nebenflächen schließen abschnittsweise Längsparkstände mit einer Breite von 2,1 m sowie ein etwa 1,65 bis 3,75 m breiter Gehweg inklusive 0,65 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen an. Der untermaßige Gehweg von 1,65 m ergibt sich im Bereich der in die Nebenflächen eingerückten Längsparkstände. Insgesamt können etwa 45 Parkstände in Form von Parkbuchten in den Nebenflächen hergestellt werden, weitere Abstellmöglichkeiten für ca. 20 Fahrzeuge bieten sich abschnittsweise am Fahrbahnrand. Zudem werden ausreichend Grünflächen für die geplanten Neupflanzungen vorgesehen.

Variante 2.2 – Gehwegbreite grundsätzlich mind. 2,0 m

Unter Einhaltung einer komfortablen Gehwegbreite von mindestens 2,0 m entfallen die in die Nebenflächen eingerückten Parkstände gänzlich. Auf der gesamten Länge können dann geschätzt etwa nur 20 Parkstände in Form von Parkbuchten hergestellt werden, gleichzeitig erhöhen sich die Parkmöglichkeiten am rechten Fahrbahnrand.

Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante:

Die Vorzugsvariante ist eine Kombination aus den obigen Varianten. In Abstimmung mit dem PK 34 wurde sich für eine grundsätzliche Fahrbahnbreite von 5,5 m und im Bereich der Engstellen, die zur Verkehrsberuhigung dienen, für eine Breite von 3,8 m entschieden. Aufgrund des hohen Parkdrucks sowie dem Streben nach einer geordneten Parksituation ist die *Variante 2.2* verworfen worden. Da der Fußgängerverkehr in der Brabandstraße als gering einzuschätzen ist, wird dieser durch die wenigen Engstellen, die sich bei *Variante 2.1* ergeben, nicht merklich eingeschränkt. Um die Engstellen im Gehwegbereich dennoch auf ein Minimum zu begrenzen, wird der Gehweg überwiegend auf einer Länge von max. 11,5 m auf eine minimale Breite von ca. 1,65 m eingeschränkt. Unter Berücksichtigung dieser Streckenbegrenzung können etwa 40 Parkstände in Form von Parkbuchten hergestellt werden.

3.2. Einzelheiten der Planung

Fahrbahn

Die Fahrbahnbreite der Brabandstraße wird gegenüber dem Bestand um 0,5 m auf 5,5 m reduziert, sodass der vorhandene Fahrbahnrand lediglich im Bereich der Brabandbrücke und der Wiesenbrücke bestehen bleibt. Die Grundinstandsetzung der Fahrbahnfläche erfolgt nach jetzigem Stand im Vollausbau. Die Ergebnisse einer ersten Baugrunduntersuchung vom 31.08.2021 liegen vor. Die Fahrbahn wird grundsätzlich mit Hochborden aus Beton eingefasst, die im Bereich der Grundstückszufahrten abgesenkt sind. Zwischen der Fahrbahn und den angrenzenden Parkständen in den baulich hergestellten Parkbuchten werden Tiefborde angeordnet.

Einmündungen

Der Einmündungsbereich Hindenburgstraße wird wie im Bestand auch zukünftig wieder als Überfahrt hergestellt. Auch der Bereich Brabandstraße / Sengelmannstraße wird in Abstimmung mit der Polizei künftig in Form einer Überfahrt baulich gestaltet. Hierdurch soll die Verkehrssicherheit und der Komfort (Vorrang) für Radfahrende und Zufußgehende in der Sengelmannstraße (Veloroute 4/5) erhöht werden.

An beiden Überfahrten wird die Hochbordkante der jeweils übergeordneten Straße Hindenburg- bzw. Sengelmannstraße gemäß ReStra durchgeführt und abgesenkt. Die Fahrbahn der Brabandstraße wird in den beiden Querungsbereichen höhengleich zum Geh-/Radweg als Aufpflasterung mit Wabensteinen befestigt.

Grundstückszufahrten

Die vorhandenen Überfahrten zu den einzelnen Grundstücken werden grundsätzlich in einer einheitlichen Breite von 3,0 m an der Grundstücksgrenze in Wabensteinen aus Beton neu hergestellt. Für die Flurstücke 2047 und 1912 (Haus Nr. 57 und 75) liegen Genehmigungen für jeweils eine 2,5 m breite Überfahrt vor. Diese werden im Hinblick auf mögliche zukünftige Umbauten auf eine Standardbreite von 3 m verbreitert. Die Überfahrt zu den Flurstücken 2907 (Haus Nr. 27, Tiefgaragenzufahrt) wird in einer Breite von 5,0 m realisiert.

Da keine Genehmigungen zu den vorhandenen Zweit-Überfahrten zu den Grundstücken vorlagen, wurden die Anlieger vom Bezirksamt Hamburg-Nord aufgefordert, kurzfristig entsprechende Anträge zu stellen. Da jede Überfahrt den Gemeindegebrauch an einem öffentlichen Weg in gewissem Umfang beeinträchtigt (s. § 18 des Hamburgischen Wegegesetzes), muss die Anzahl der Überfahrten niedrig gehalten werden. Die Notwendigkeit, mehrere Überfahrten anzulegen kann sich eigentlich nur bei Tankstellen, Gewerbebetrieben und Sammelparkplätzen ergeben. Da die Ergebnisse der Antragsverfahren zum Zeitpunkt der Berichtserstellung zum Großteil nicht vorlagen, wird in der Planung zur Schlussverschickung aus o. g. Gründen bis auf Haus Nr. 34 (Flurstück 2442) für jedes Grundstück jeweils nur eine Überfahrt berücksichtigt.

Ruhender Verkehr

Die vorhandene Parksituation wird grundsätzlich neu geordnet. Alternierend werden insgesamt 41 Längsparkstände einschließlich zwei Behindertenparkständen (1x personenbezogen vor Haus-Nr. 76) in Form von Parkbuchten hergestellt. Zusätzlich werden alternierend an den Fahrbahnrandern Parkflächen abmarkiert. Hier ergeben sich bis zu 20 weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge. Der überplante Bereich der Brabandstraße wird als Zone mit eingeschränktem Halteverbot ausgewiesen (VZ 290.1-40). Durch die Zusatzbeschilderung mit ZZ 1053-30 ist das Parken nur in den Parkbuchten und den gekennzeichneten Flächen am Fahrbahnrand erlaubt. Durch die mit PK 34 abgestimmte Neuordnung des ruhenden Verkehrs soll dem ordnungswidrigen und verkehrsbehindernden Abstellen von Fahrzeugen in der Brabandstraße entgegengewirkt werden. Das Halten zum Be- und Entladen am Fahrbahnrand ist bei ausreichender Fahrbahnbreite weiter erlaubt.

In Abwägung zwischen einer möglichst hohen Anzahl von Parkständen und den geforderten Ersatzpflanzungen ist eine dem Bestand entsprechende Anzahl von Parkständen nicht realisierbar.

Die Planung sieht das Aufstellen von 18 Fahrradbügel inkl. 1 Stellplatz für ein Lastenfahrrad im öffentlichen Bereich vor.

Tabelle 1: Bilanzierung Parkstände und Fahrradbügel

	Bestand	Planung	Bilanz
Anzahl Parkstände	ca. 110	ca. 60	ca. -50
Anzahl Fahrradbügel	0	18	+18

Gehwege

Durch die veränderte Querschnittsaufteilung stehen den Fußgängern zukünftig grundsätzlich breitere Gehwege zur Verfügung. Diese werden mit Betonpflastersteinen (25/25 cm) befestigt. Die Gehwegbreiten variieren in Abhängigkeit zu den baulich herzustellenden Längsparkständen zwischen 1,65 m und 4,0 m inklusive eines Sicherheitstrennstreifens (0,65 m). Die Gehwegeinengungen auf 1,65 m werden durch die in die Nebenflächen eingerückten Längsparkstände bedingt. In Abstimmung mit dem PK 34 wird der untermaßige Gehweg auf Abschnittslängen von maximal 11,50 m begrenzt. Durch die Längenbegrenzung ist die Breiteneinschränkung gem. ReStra zulässig und aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht unkritisch und verhältnismäßig in der Betrachtung der Parkraumbilanz.

Die bisher vorhandenen Engstellen im Gehwegbereich durch Bepflanzungen werden durch das Zurückschneiden, Umsetzen oder Ausbauen der Hecken im öffentlichen Grund eliminiert.

Die neu herzustellenden Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Weitere detaillierte, bautechnische Einzelheiten werden in der Ausführungsunterlage festgelegt.

Barrierefreiheit

Die Querungsstelle im Bereich Brabandstraße/Sengelmanstraße wird in Anlehnung an ReStra/ERA Punkt 11.1.7 mit kontrastarmen Richtungsfeldern und Auffindestreifen hergestellt. Kontrastreiche Bodenindikatoren kommen hier nicht zum Einsatz, da diese eine optische Kante bilden und einen Vorrang für Kraftfahrzeuge suggerieren können. Der bauliche Radweg entlang der Sengelmanstraße erhält im Bereich der Einmündung zur Abgrenzung des Gehbereiches einen Begrenzungsstreifen aus Noppenpflaster.

Da die Einmündung Hindenburgstraße weniger stark frequentiert ist, wird hier auf Richtungsfelder verzichtet. Der sogenannte andere Radweg erhält im Bereich der Einmündung einen Begrenzungsstreifen aus Noppenpflaster. Weitere Querungsstellen sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Die geplanten Stellflächen für Fahrräder sowie die beiden geplanten Sitzbänke werden mit einem Begrenzungsstreifen aus 3-reihigem Kleinpflaster taktil eingefasst.

Radverkehr

Für den Radverkehr werden in dieser Tempo-30-Zone keine neuen Anlagen entstehen. Der Radfahrer fährt weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

ÖPNV

Der ÖPNV ist von der Planung nicht betroffen.

Beleuchtung

Im Planungsabschnitt der Brabandstraße befinden sich 12 Beleuchtungsmasten in den nördlichen Nebenflächen und ein weiterer Mast bei ca. Stat. 0+140 in den südlichen Nebenflächen. Die Abstände der vorhandenen Beleuchtung betragen zwischen 40 und 60 m. Im Zuge der Baumaßnahme wird die öffentliche Beleuchtung angepasst. Die Mastabstände werden zukünftig auf etwa 30 bis 40 m reduziert. Die zukünftigen Standorte der 17 neuen Beleuchtungselemente wurden in Abstimmung mit HHVA an die neue Straßenstruktur angepasst. Gemäß HHVA werden alle Masten aufgrund ihres Baujahres gegen neue ausgetauscht und mit LED-Leuchten bestückt.

Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über in der Fahrbahn beidseitig seitlich angeordnete Straßenabläufe. Diese sind unter Beachtung der Ergebnisse der Trummenuntersuchung von Januar 2021 entsprechend der neuen Bordsteinführung und der noch zu entwickelnden Deckenhöhen neu zu setzen.

Bäume

Im Rahmen der Grundinstandsetzung der Brabandstraße sind Ersatzpflanzungen für die bereits im Herbst 2018 gefälltten Straßenbäume vorgesehen. Nach Aussage von N/MR 3 sind im Planungsabschnitt demzufolge mindestens 33 Bäume neu zu pflanzen (Stand Februar 2021). Idealerweise sollten bis zu 10 weitere Baumpflanzungen in der Planung berücksichtigt werden. Gemäß dem aktuellen Lageplan sind unter Berücksichtigung der vorhandenen Leitungen im Untergrund 40 Neupflanzungen geplant. 4 dieser Standorte befinden sich im Bereich der vorhandenen Trinkwasserleitung, hier wird im weiteren Planungsprozess eine Abstimmung mit Hamburg Wasser erfolgen, inwiefern diese Pflanzungen mit ausreichend Schutzvorkehrungen realisiert werden können.

Weitere Ersatzpflanzungen für bereits gefällte Bäume in der Hindenburgstraße sowie der Sengelmanstraße sollen nördlich und südlich entlang der beiden genannten Straßen vorgenommen werden.

Tabelle 2: Bilanzierung Bäume (Brabandstraße)

Bäume gefällt	33
Bäume neu / geplant	40
Bilanz	+7

Bänke

Es sind insgesamt zwei seniorengerechte Bänke jeweils am Anfang und am Ende der Brabandstraße als Verweil- und Sitzmöglichkeit geplant. Die Bänke sollen mit Rückenlehne, Armlehnen und einer Sitzhöhe von mindestens 46 cm ausgestattet sein. Unter der Bank soll an den beiden Seiten und vorne unter der Sitzfläche ein Taststreifen aus 3-reihigem Kleinpflaster vorgesehen werden.

Versorgungsleitungen

Im Bereich der geplanten Grundinstandsetzung ist laut Aussage von Stromnetz Hamburg eine Sanierung von 1kV Kabelanlagen und Hausanschlüssen notwendig. Es wird im weiteren Planungsverlauf eine Leitungsbesprechung zur Klärung und Koordinierung möglicher Leitungsarbeiten stattfinden.

Umweltverträglichkeit

Die Maßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar und unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG), zuletzt geändert am 02. Dezember 2013, Anlage 1 Nr. 4.4 i.V. mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 20. September 2017 nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Planung gelten der Baustufenplan Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Gross-Borstel-Ohlsdorf vom 14.01.1955 sowie der Bebauungsplan Alsterdorf 5 vom 25.06.1997.

5. Umsetzung der Planung

5.1. Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Überplanung des Straßenabschnitts findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

5.2. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Straßenbaumaßnahme werden nach derzeitigem Stand auf ca. 1.400.000 € (brutto) geschätzt. Die genaue Berechnung der Kosten erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über die PSP-Elemente:

PSP investiv: 2-22003010-10006.61
PSP konsumtiv: 3-22003010-100027.52

5.3. Entwurfs- und Baudienststelle

Realisierungs- und Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord. Die Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung ist das Ingenieurbüro wfw nord consult beauftragt worden.

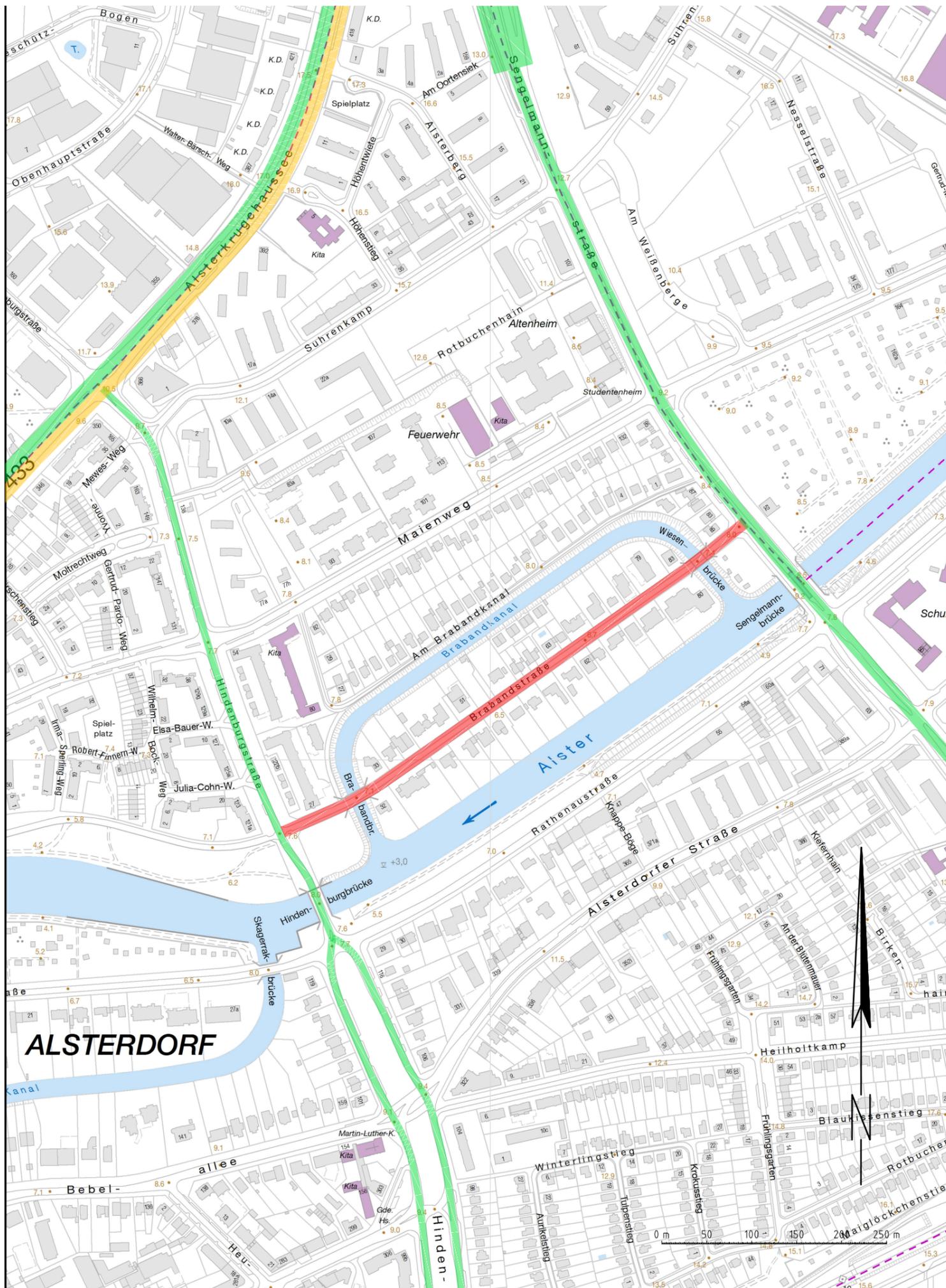
5.4. Terminierung der Planung und Bauausführung

Vorgesehen ist die Ausführung des Straßenbaus vorbehaltlich der Finanzierung ab Frühjahr 2022. Die Herstellung erfolgt voraussichtlich in zwei bis drei Bauabschnitten, für die die Bauzeit ca. 9 Monate beträgt.

5.5. Sonstiges

Im Zuge dieser Schlussverschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen an der Planung des Straßenbaus in der Brabandstraße beteiligt. Die 1. Verschickung erfolgte am 30.04.2021.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	-	Verfasst	14.09.21	



LEGENDE

- Baumaßnahme
- Hauptverkehrsstraßen
- Bundesstraßen (Ortsdurchfahrt)

<p>20097 Hamburg Tel: +49 (0)40 Fax: +49 (0)40 info@ www:</p>	<p>Projektnummer: 2020045</p> <p>Maßstab: 1:5000</p> <p>Lagebezug örtlich Die Höhen sind in m über NHN angegeben</p>
---	--

<p>Projekt: Grundinstandsetzung Brabandstraße Übersichtsplan</p>	<p>Verfasst: gez.</p> <p>Sachbearbeiter:</p> <p>Gezeichnet:</p> <p>Stand: 14. September 2021</p>
---	--

Projektnummer / Referenzdateien:
H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-320-wfw-UE.dwg
Plotdatei:
H:\wfw\20\20045\Plots\20045-320-wfw-UE-BRA.pdf
Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland; http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de
Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinfo.hamburg.de
LGV Sx-201xxxxxx xx/xx, LGV Sx-201xxxxxx xx/xx

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

<p>Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau</p>	
--	---

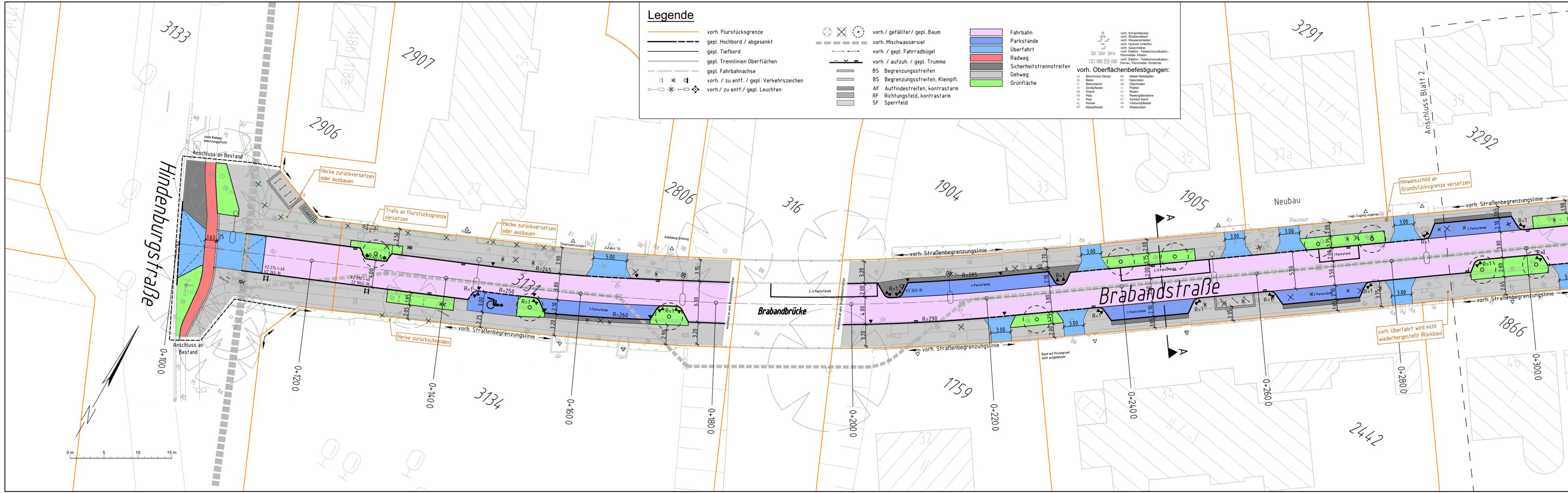
<p>Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau</p>	
--	---

<p>Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße</p>	<p>Datum: 15.09.21. Bearbeitet: gez. Unterschrift, MR2217</p>
---	--

<p>Teilbaumaßnahme: Straßenumbau</p>	<p>Datum: Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, MR220</p>
---	--

<p>Planinhalt: Übersichtsplan</p>	<p>Datum: Aufgestellt: Unterschrift, MR20</p>
--	---

<p>Zeichnungs-Nr.: N/MR2-2020-005-Ü</p>	<p>Maßstab: 1:5000</p>	<p>Datum: Freigegeben: Unterschrift, MRL</p>
--	-----------------------------------	--



Legende

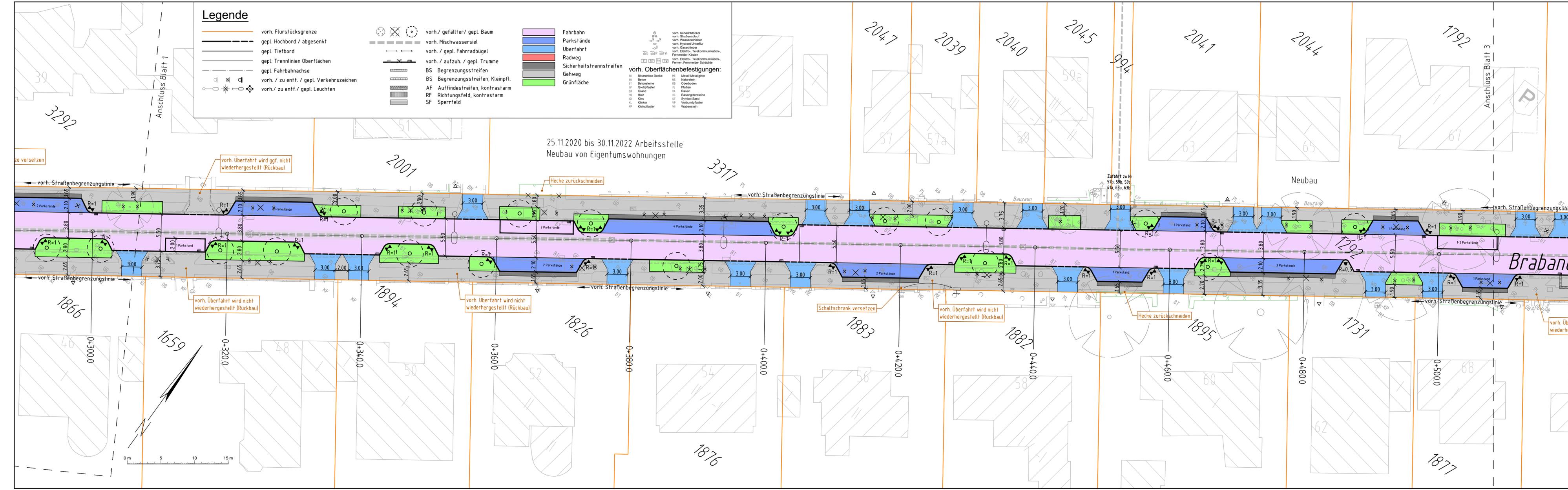
	vorh. Flurstücksgrenze		vorh./ gefällter/ gepl. Baum		Fahrbahn		vorh. Mischwasserseil		Parkstände		vorh. Schachtkäbel
	gepl. Hochbord / abgesenkt		vorh. / gefällter/ gepl. Trumme		Sicherheitstrennstreifen		vorh. Wasserseil		vorh. Hydrant Überfuhr		vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernwärme-Käbeln
	gepl. Tiefbord		BS Begrenzungsstreifen		Gehweg		vorh. Gaschleber		vorh. Elektro-, Telekommunikation-, Fernwärme-Schächte		vorh. Blumense Decke
	gepl. Trennlinien Oberflächen		BS Begrenzungsstreifen, Kleinpfl.		Grünfläche		vorh. Naturstein		vorh. Rasengittersteine		BE Metall Metallgitter
	gepl. Fahrbahnachse		AF Auffindestreifen, kontrastarm				BE Beton		BE Oberboden		BE Platten
	vorh. / zu entff. / gepl. Verkehrszeichen		RF Richtungsfeld, kontrastarm				BE Kleinfasser		BE Rasen		BE Rast
	vorh. / zu entff. / gepl. Leuchten		SF Sperrfeld						BE Symbol Sand		BE Verbundpflaster
									BE Kleinfasser		BE Wabenstein

		Banksstraße 4 20097 Hamburg Tel: +49 (0)40 696 507-0 Fax: +49 (0)40 696 507-41 info@wfwnc.de www.wfwnc.de		Projektnummer: 2020045 Maßstab: 1:250 Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH) Die Höhen sind in m über NHN angegeben											
Projekt: Grundinstandsetzung Brabandstraße Verkehrstechnischer Lageplan zur Schlussverschiebung		Verfasser: gez. P. v. Werder Sachbearbeiter: P. v. Werder / Diedrich Gezeichnet: Diedrich Stand: 14. September 2021		Projektnummer / Referenzdaten: H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-320-wfw-P-dwg Plotdatei: H:\wfw\20\20045\Plots\VL\20045-320-wfw-P-BRA-VL-01.pdf Datengrundlage: GünterBorch Deutschland http://www.guenterborch.de/08-09-2016-Raute-veroeffentlicht-durch-die-Freie-und-Hansestadt-Hamburg-Landesbetrieb-Geodatenverarbeitung-und-Vermessung http://www.guenterborch.de/08-09-2016-Raute-veroeffentlicht-durch-die-Freie-und-Hansestadt-Hamburg-Landesbetrieb-Geodatenverarbeitung-und-Vermessung Address: Logis-Software-Systeme GmbH, Altonaer Freiheit 1, 20097 Hamburg, Landesbetrieb Geodatenverarbeitung und Vermessung, www.guenterborch.de LVV 9-1-2018/2021											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Index</th> <th>Änderungen und Ergänzungen</th> <th>Bearbeitet (Name)</th> <th>Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift</th> <th>Datum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>						Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum					
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum											
Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau															
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau															
Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelnmannstraße Straßenumbau				Datum: 15.09.21 Bearbeitet: Unterschrift, MR2217											
Teilbaumaßnahme: 				Datum: 22.09.21 Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, MR220											
Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan - Blatt 1				Datum: 24.09.21 Aufgestellt: Unterschrift, MR20											
Zeichnungs-Nr.: N/MR2-2020-005-LP-01		Maßstab: 1:250													
Datum: Geprüft:		Datum: Freigegeben:													
Unterschrift, Technische Aufsicht		Unterschrift, MRL													

Legende

- vorh. Flurstücksgrenze
- gepl. Hochbord / abgesenkt
- gepl. Tiefbord
- gepl. Trennlinien Oberflächen
- gepl. Fahrbahnachse
- vorh. / zu entf. / gepl. Verkehrszeichen
- vorh. / zu entf. / gepl. Leuchten
- vorh. / gefällt/ / gepl. Baum
- vorh. Mischwassersiel
- vorh. / gepl. Fahrradbügel
- vorh. / aufzuh. / gepl. Trumme
- BS Begrenzungstreifen
- BS Begrenzungstreifen, Kleinpfl.
- AF Auffindestreifen, kontrastarm
- RF Richtungsfeld, kontrastarm
- SF Sperrfeld
- Fahrbahn
- Parkstände
- Überfahrt
- Radweg
- Sicherheitstreifen
- Gehweg
- Grünfläche

- vorh. Oberflächenbefestigungen:**
- BO Baumrinne Decke
 - BE Beton
 - BT Betonsteine
 - GR Großflaster
 - GR Grand
 - HO Holz
 - KL Klinker
 - KP Klempflaster
 - HE Metall Metallgitter
 - HE Naturstein
 - OB Oberboden
 - PL Platten
 - RA Rasen
 - RS Rasengittersteine
 - ST Symbol Sand
 - VP Verbundpflaster
 - VB Weidenstein



NORD wfw CONSULT
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Banksstraße 4
20097 Hamburg
Tel: +49 (0)40 696 507-0
Fax: +49 (0)40 696 507-41
info@wfwnc.de
www.wfwnc.de

Projektnummer: 2020045
Maßstab: 1:250
Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH)
Die Höhen sind in m über NHN angegeben

Projekt: **Grundinstandsetzung Brabandstraße**
Verkehrstechnischer Lageplan zur Schlussversickung

Verfasst: **gez. P. v. Werder**
Sachbearbeiter: **P. v. Werder / Diedrich**
Gezeichnet: **Diedrich**
Stand: **14. September 2021**

Projektnummer / Referenzdateien:
H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-320-wfw-P.dwg
Plotdatei:
H:\wfw\20\20045\Plots\VL\20045-320-wfw-P-BRA-VL-02.pdf

Datengrundlage: Datenbestand Deutschland: <http://www.gisdaten.de/Geo-Info-2-Geo-Karte-Verfuehrlich-durch-die-Fire-und-Hansestadt-Hamburg-Landbetrieb-Geodaten-und-Vermessung-110/rothe-transparenz-hamburg.de>
Adresse: Logoschiffbauwerft/Hafeninformationsystem, Alstertor 1, 20097 Hamburg, Landbetrieb: Geodaten- und Vermessung, www.gisdaten.de
LSD 9-3-2018/2021

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

Bedarfsräger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße**

Datum: **15.09.21**
Bearbeitet: **MR2217**

Teilbaumaßnahme: **Straßenumbau**

Datum: **22.09.21**
Fachtechnisch geprüft: **MR220**

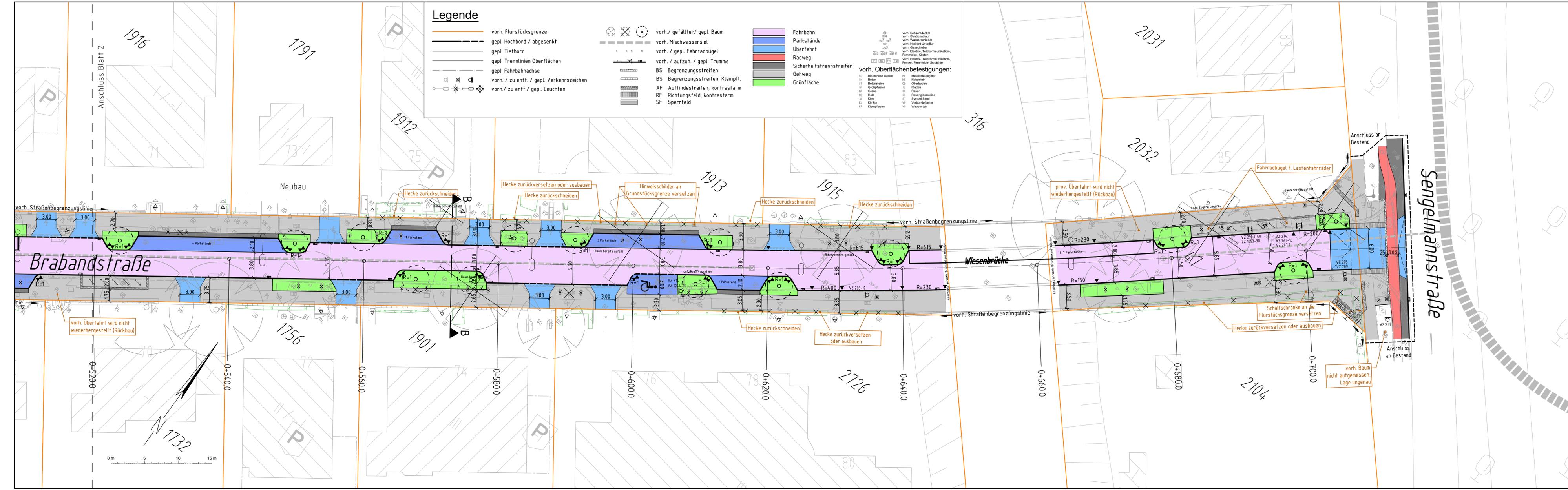
Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan - Blatt 2**

Zeichnungs-Nr.: **N/MR2-2020-005-LP-02** Maßstab: **1:250**

Datum: **24.09.21**
Aufgestellt: **MR20**

Geprüft: **MR20**

Datum: **Freigegeben:**



Legende

	vorh. Flurstücksgrenze		vorh. / gefällt/ / gepl. Baum		Fahrbahn
	gepl. Hochbord / abgesenkt		vorh. Mischwassersiel		Parkstände
	gepl. Tiefbord		vorh. / gepl. Fahrradbügel		Überfahrt
	gepl. Trennlinien Oberflächen		vorh. / aufzuh. / gepl. Trumme		Radweg
	gepl. Fahrbahnachse		BS Begrenzungstreifen		Sicherheitsstreifen
	vorh. / zu entf. / gepl. Verkehrszeichen		BS Begrenzungstreifen, Kleinpfl.		Gehweg
	vorh. / zu entf. / gepl. Leuchten		AF Auffindestreifen, kontrastarm		Grünfläche
			RF Richtungsfeld, kontrastarm		
			SF Sperrfeld		

vorh. Oberflächenbefestigungen:

BT	Baumwolle Decke	HE	Metall Metallgitter
BE	Beton	NE	Naturstein
BO	Betonsteine	OB	Obertboden
BP	Grütpflaster	PA	Platten
BR	Gras	RA	Rasen
HO	Holz	RS	Rasengrabensteine
KI	Kies	ST	Symbol Stein
KL	Klinker	VP	Verbundpflaster
RP	Klempflaster	WB	Wabenstein

NORD wfw CONSULT
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Banksstraße 4
20097 Hamburg
Tel: +49 (0)40 696 507-0
Fax: +49 (0)40 696 507-41
info@wfwnc.de
www.wfwnc.de

Projektnummer: 2020045
Maßstab: 1:250
Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH)
Die Höhen sind in m über NHN angegeben

Grundinstandsetzung Brabandstraße
Verkehrstechnischer Lageplan zur Schlussversickung

Verfasst: **gez. P. v. Werder**
Sachbearbeiter: **P. v. Werder / Diedrich**
Gezeichnet: **Diedrich**
Stand: **14. September 2021**

Projektdatei: H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-320-wfw-P.dwg
Plotdatei: H:\wfw\20\20045\Plots\VL\20045-320-wfw-P-BRA-VL-03.pdf

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

Bedarfssträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße**

Teilbaumaßnahme: **Straßenumbau**

Datum: **15.09.21**
Bearbeitet:
Unterschrift: MR2217

Datum: **22.09.21**
Fachtechnisch geprüft:
Unterschrift: MR220

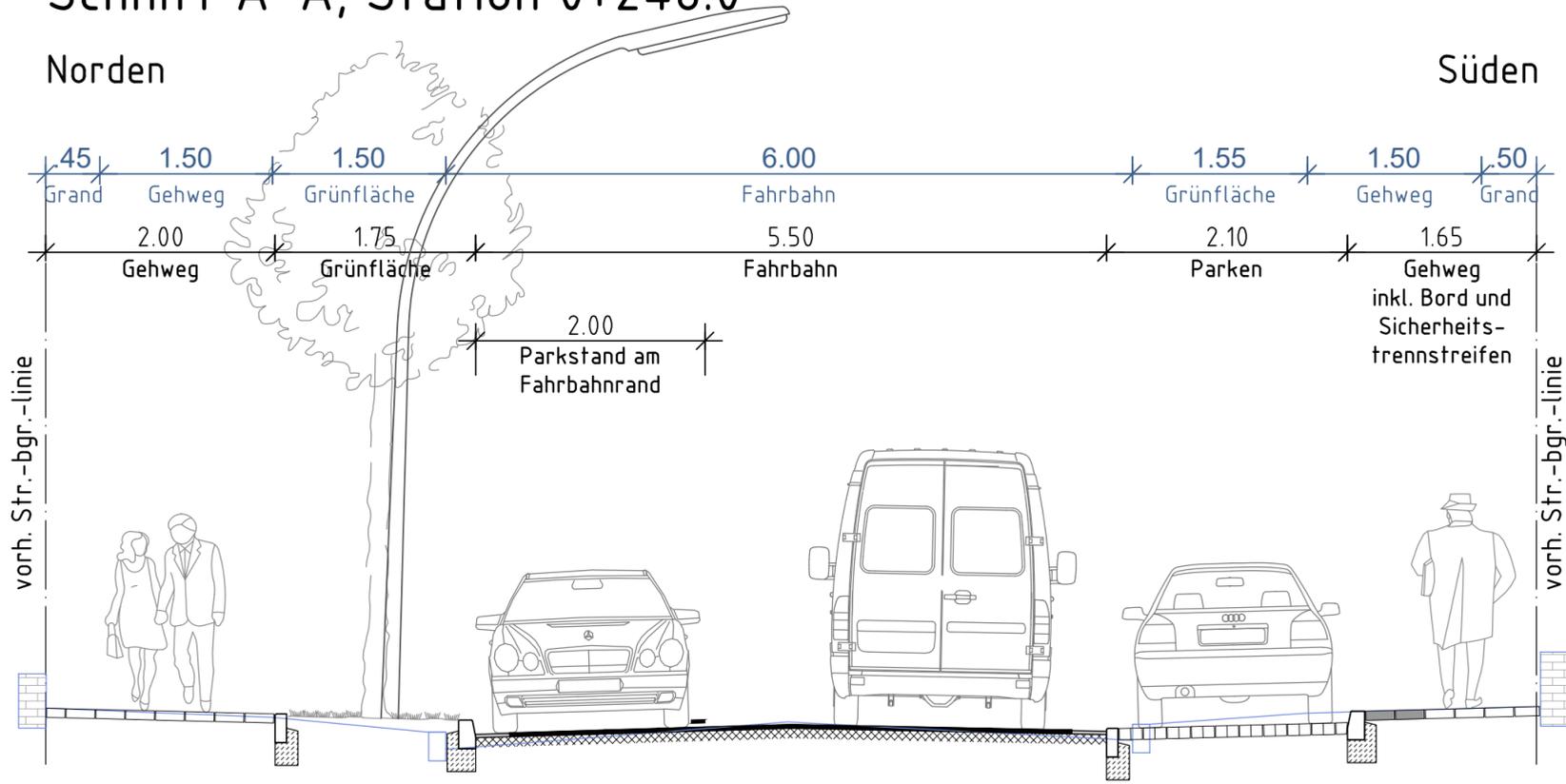
Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan - Blatt 3**

Zeichnungs-Nr.: N/MR2-2020-005-LP-03
Maßstab: 1:250

Datum:
Geprüft:
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum:
Freigegeben:
Unterschrift, MRL

Schnitt A-A, Station 0+246.0



Legende

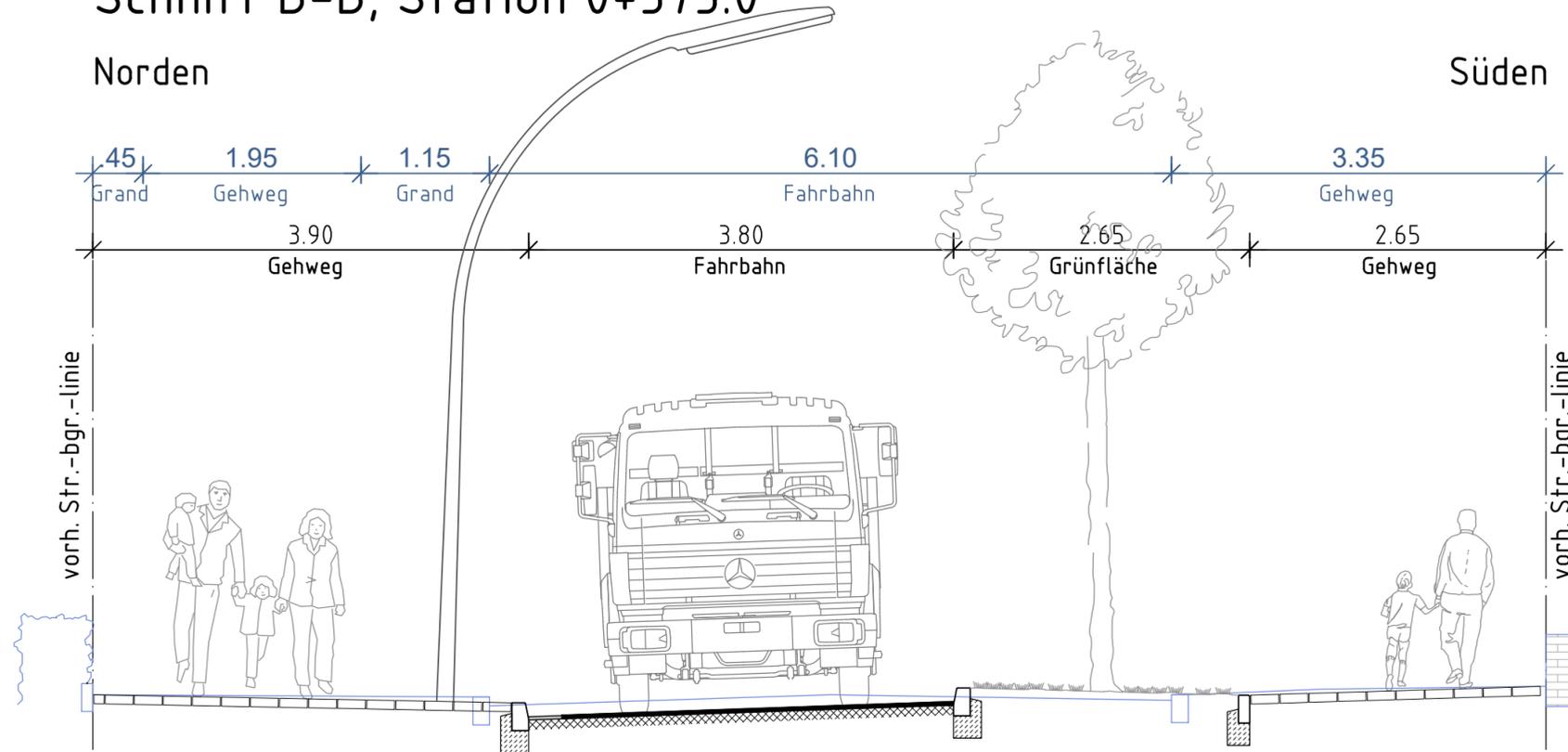
- Querschnitt im Bestand
- geplanter Querschnitt

Projekt: Grundinstandsetzung Brabandstraße Querschnitt A-A		Projektnummer: 2020045 Maßstab: 1:50 <small>Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH) Die Höhen sind in m über NHN angegeben</small>		
Projekt: Grundinstandsetzung Brabandstraße Querschnitt A-A		Verfasst: gez. [Redacted] Sachbearbeiter: [Redacted] Gezeichnet: [Redacted] Stand: 14. September 2021		
<small> Projektnummer / Referenzdateien: H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-wfw-SF.dwg Plotdatei: H:\wfw\20\20045\Plots\VL20045-wfw-SF-BRA-Q-A.pdf Datengrundlage: <small>Datenlizenz Deutschland: http://www.govdata.de/dl-dalby-2-0; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS® Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinfo.hamburg.de </small> </small>				
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau				
Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes Fachbereich Tiefbau				
Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengemannstraße		Datum: 15.09.21 Bearbeitet: Unterschrift, MR2217		
Teilbaumaßnahme: Straßenumbau		Datum: 22.09.21 Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, MR220		
Planinhalt: Querschnitt A-A		Datum: 24.09.21 Aufgestellt: Unterschrift, MR20		
Zeichnungs-Nr.: N/MR2-2020-005-Q-01		Maßstab: 1:50		
Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht		Datum: Freigegeben: Unterschrift, MRL		

Schnitt B-B, Station 0+573.0

Norden

Süden



Legende

- Querschnitt im Bestand
- geplanter Querschnitt

Projekt: 20097 Hamburg Tel: +49 (0)40 Fax: +49 (0)40 info@wfwnc.de www.wfwnc.de	Projektnummer: 2020045
	Maßstab: 1:50 Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320 HH) Die Höhen sind in m über NHN angegeben

Projekt: Grundinstandsetzung Brabandstraße Querschnitt B-B	Verfasst: gez.
	Sachbearbeiter: [Redacted]
	Gezeichnet: [Redacted]
	Stand: 14. September 2021

Projektnummer / Referenzdateien: H:\wfw\20\20045\CAD-Planung\20045-wfw-SF.dwg
Plotdatei: H:\wfw\20\20045\Plots\V\20045-wfw-SF-BRA-Q-B.pdf
Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland: http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0 ; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS® Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinfo.hamburg.de

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

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

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengemannstraße	Datum: 15.09.21 Bearbeitet: Unterschrift, MR2217
--	--

Teilbaumaßnahme: Straßenumbau	Datum: 22.09.21 Fachtechnisch geprüft: Unterschrift, MR220
---	--

Planinhalt: Querschnitt B-B	Datum: 24.09.21 Aufgestellt: Unterschrift, MR20
---------------------------------------	---

Zeichnungs-Nr.: N/MR2-2020-005-Q-02	Maßstab: 1:50
---	-------------------------

Datum: Geprüft: Unterschrift, Technische Aufsicht	Datum: Freigegeben: Unterschrift, MRL
---	---

Projektnummer :	N/MR22-2020-005
Baumaßnahme:	Grundinstandsetzung Brabandstraße
Planungs- und Entwurfsdienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Baudienststelle:	Bezirksamt Hamburg-Nord Fachamt MR – Fachbereich Tiefbau
Baumaßnahme:	Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße
Teilbaumaßnahme:	Straßenbau

Baulänge: ca. 600 m

ABWÄGUNGSVERMERK

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	Behörde für Inneres und Sport			
1.	BIS - PK 34	Das PK 34 stimmt der Planung mit einer grundsätzlichen Fahrbahnbreite von 5,50 Meter sowie einer Breite von 3,80 Meter im Bereich der Engstellen zu und setzt hierbei voraus, dass ein Schleppkurvenabgleich insbesondere an den Feuerwehruzufahrten erfolgt ist. Die Feuerwehruzufahrten sollten durch eindeutige Bordsteinabsenkungen kenntlich gemacht werden.	06.05.21	Wird berücksichtigt. Schleppkurvenprüfung ist im Zuge der Planung erfolgt. Die Feuerwehruzufahrt erhält gemäß ReStra eine Hochbordabsenkung auf 8 cm Ansichtshöhe.
		Das Maß des an engster Stelle vorhandenen Gehweges von 1,65 Meter ist nach straßenverkehrsbehördlicher Prüfung und Rücksprache mit der BVM genehmigungsfähig und aufgrund einer maximalen Länge von 11,50 Metern gem. ReStra auch unkritisch zu sehen.		Wird zur Kenntnis genommen.
		In der Brabandstraße ist in den letzten Jahren zunehmend ein hoher Parkdruck zu beobachten. Die Fahrzeuge parken momentan ungeordnet am Fahrbahnrand oder auf den Nebenflächen. Auf diese Weise sind, gem. Erläuterungsbericht, derzeit Abstellflächen für ca. 110 Kraftfahrzeuge vorhanden. Nach Fertigstellung der Grundinstandsetzung und Herstellung der geplanten Parkplätze wird es voraussichtlich nur noch 40 Stellplätze geben. Es ist demnach zu erwarten, dass auch zukünftig wieder ungeordnet und sehr wahrscheinlich auch ordnungswidrig oder verkehrsbehindernd geparkt wird. Aus diesem Grund hält es das PK 34 für erforderlich, ein eingeschränktes Haltverbot für diesen Straßenabschnitt anzuordnen. Lediglich das Parken in den gekennzeichneten Flächen sollte erlaubt sein. An den Einfahrten bzw. Ausfahrten der Straße sind daher die VZ 290.1-40 (Beginn eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone, doppelseitig, Rückseite VZ 290.2) und ZZ 1053-30 (Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt) aufzubauen. So bleibt das Halten am Fahrbahnrand zum Be- und Entladen erlaubt. Das Parken wird nur in den gekennzeichneten, baulich hergestellten Flächen möglich sein.		Wird berücksichtigt. An den Ein- und Ausfahrten der Brabandstraße werden die VZ 290.1-40 + ZZ 1053 vorgesehen.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch PK 34	In Anbetracht der angespannten Parkplatzsituation wäre es aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde sinnvoll, eine Prüfung hinsichtlich der Machbarkeit (Gehwegüberfahrten/ Schleppkurven/ Länge der Engstellen/ Ausweichstellen für Gegenverkehr etc.) durchzuführen und gegebenenfalls die Einrichtung / Markierung von Längsparkplätzen am Straßenrand mit in den Plan aufzunehmen.		Wird berücksichtigt. Die Längsparkstände am Fahrbahnrand werden mittels Markierung als Parkflächen gekennzeichnet.
2.	BIS - F 02	- keine Stellungnahme -	-	-
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende				
3.	BVM - V	Um die Zugänglichkeit von Menschen mit Behinderungen zu den Wegen entlang der Alster zu verbessern, sollte dennoch angeregt werden, im westlichen Plangebiet einen zusätzlichen Sonderstellplatz für Menschen mit Behinderung vorzusehen.	25.05.21	Wird berücksichtigt. Bei Station 0+144 wird ein Behindertenparkstand vorgesehen.
		Die Gehwege sind grundsätzlich zu schmal dimensioniert.		Die geplanten Gehweg- und Fahrbahnbreiten sind in Abstimmung mit dem PK 34 und der BVM unter Abwägung der Belange für den ruhenden, motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr festgelegt worden. Die Gehwegeinengungen im Bereich der in die Nebenflächen eingerückten Längsparkstände sind auf eine Länge von maximal 11,5 m begrenzt. Damit wird die maximal zulässige Wegestrecke für Gehwegeinengungen gemäß ReStra unterschritten. (s. <i>Stellungnahme Nr. 1</i>)
Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke				
4.	BWFGB - Abt. Anliegerbeiträge	Die Erschließungsanlagen Brabandstraße, Hindenburgstraße und Sengelmannstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die o.g. Erschließungsanlagen werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.	03.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer				
5.	LSBG - G1	Seitens des Fachbereiches G1 bestehen keine Bedenken hinsichtlich dieser Straßenbaumaßnahme.	28.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
6.	LSBG - K	Für den LSBG, Geschäftsbereich Konstruktive Ingenieurbauwerke melde ich Fehlanzeige.	26.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
7.	LSBG - Brückenbetrieb	Durch die Grundinstandsetzung der Brabandstraße sind die Brückenbauwerken Brabandbrücke BW Nr. 249 und Wiesenbrücke BW Nr. 250 betroffen. Hier ist eine enge Abstimmung erforderlich auch besonders im Hinblick auf die Schnittstellen zu den Ingenieurbauwerken und Leitungen. Durch die Baumaßnahme muss sichergestellt sein, dass keine Schädigung der Brückenbauwerke erfolgt. Es ist erforderlich die Übergänge und Details mit dem LSBG-B31 abzustimmen. B 34 plant ggf. im Zuge der Straßenbaumaßnahme an der Wiesenbrücke eine Fugeninstandsetzung (Kappe) durchzuführen. (s. Bedarfsliste). Baubegleitend wird B34 die Maßnahme im Übergangsbereich der Brücken betreiben.	05.05.21	Wird berücksichtigt. Übergänge und Details zu den Brückenbauwerken werden im weiteren Planungsverfahren mit LSBG-B31 abgestimmt.
Bezirksamt Hamburg-Nord				
8.	N/MR 1	- keine Stellungnahme -	-	
9.	N/MR 21	MR21 meldet Fehlanzeige.	28.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
10.	N/MR 23	Die prov. Überfahrt an dem Flurstück 2032 muss im Nachgang zurückgebaut werden. Die Grundeigentümer bekommen keine endgültige Überfahrt.	26.05.21	Wird berücksichtigt.
		Die Fahrradbügel vor der Hausnummer 70 und 85 sollten diagonal und nicht parallel zur Bordkante angeordnet werden. Durch die jetzige parallele Anordnung besteht die Gefahr, dass vor den Fahrradbügel widerrechtlich geparkt werden kann. Ansonsten bestehen von Seiten MR 23 keine Bedenken.		Wird berücksichtigt. Die Fahrradbügel werden in Schrägaufstellung angeordnet.
11.	N/MR 3	Die Anzahl an potentiellen Baumstandorten entspricht in etwa der Anzahl der Fällungen (33 Stück) zuzüglich der optionalen Pflanzung an vermeintlich freien 10 weiteren Standorten – die Einschätzung basierte auf Grund örtlicher Begehungen ohne Kenntnisse über Leitungen, Schächte o. Ä.	11.06.21	Wird berücksichtigt. In der Brabandstraße sind unter Berücksichtigung vorhandener Versorgungsleitungen 40 Neupflanzungen geplant. Für 4 der 40 Standorte sind aufgrund potentieller Konflikte mit der vorhandenen Trinkwasserleitung im weiteren Planungsverfahren (Leitungsbesprechung) Abstimmungen mit Hamburg Wasser erforderlich.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch N/MR 3	Die Pflanzabstände der Bäume in den Pflanzinseln mit 2 geplanten Bäumen entsprechen der absoluten Mindestanforderung. Bedingt durch die nach Bürgerbeteiligung ausgewählte Baumart (Blutahorn) ist ein Pflanzabstand von unter 8m zueinander nicht zu unterschreiten.		Wird berücksichtigt. Der Mindestabstand von 8 m zueinander wird eingehalten.
		Aufgrund des sehr schmalen Pflanzstreifens an den Standorten, die nicht in die Fahrbahn gebaut werden sowie der entsprechenden Rückenstützen verbleibt eine Baumscheibe, die im Sinne einer fachlich einwandfreien Entwicklung der Bäume nicht ausreichend ist. Es ist daher analog zu vielen derzeitigen Planungen von N/MR2 der Einbau von überbaubaren Substraten zur weiteren Erschließung unter dem Gehwegbereich einzuplanen. Darüber hinaus empfiehlt sich der Einbau von wurzelleitenden Elementen wie Leitblechen, Wurzelschutzfolien oder Ähnlichem, um die Wurzeln in tiefere Horizonte zu führen und somit zukünftige Beschädigungen an den Nebenflächen (Bordsteine, Gehweg) zu vermeiden. Es gibt in der vorgelegten Planung Teilbereiche, wo aufgrund nicht geplanter Baumstandorte Lücken im Raster entstehen:		Wird berücksichtigt. Die Planung sieht vor, überbaubares Substrat einzubauen, um die geforderten Mindestvolumina für die Pflanzgruben (12 m ³) zu erreichen. Die Pflanzgruben sollen sich bis unter den Gehweg- bzw. Fahrbahnbereich erstrecken.
		Blatt 1: Nordseite – zwischen Brücke und Hindenburgstraße: Hier gibt es bei Nichtrealisierung des rot gestrichelten optionalen Standorts eine Lücke von knapp 55m ohne Straßenbaum (sollte der rot gestrichelte Baum gepflanzt werden sind es knapp 45m).		Wird nicht berücksichtigt. Aufgrund vorhandener Versorgungsleitungen in der nördlichen Nebenfläche im betrachteten Bereich (Trinkwasserleitung) sind zusätzliche Baumstandorte nicht vorgesehen.
		Südseite - zw. Brücke und Hausnr. 46: Auf einer Länge von ca. 100m kein Straßenbaum geplant.		Wird teilweise berücksichtigt. Bei Station 0+227 wird vorbehaltlich ein zusätzlicher Baumstandort eingepflanzt. Aufgrund der vorh. Trinkwasserleitung muss im weiteren Planungsverfahren mit HWW abgestimmt werden, inwiefern diese Pflanzung mit ausreichend Schutzvorkehrungen realisiert werden kann.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch N/MR 3	Blatt 2: Südseite: Sollten beide rot gestrichelten Bäume nicht realisiert werden können ist auf einer Strecke von ca. 90m kein Straßenbaumstandort geplant.		Wird nicht berücksichtigt. Aufgrund vorhandener Versorgungsleitungen in der nördlichen Nebenfläche im betrachteten Bereich (Trinkwasserleitung) sind hier keine zusätzlichen Baumstandorte vorgesehen.
		Blatt 3: Zwischen Nr. 77 und der Brücke gibt es laut Plan eine Lücke von ca. 50m		Wird berücksichtigt. Das Baumraster auf der Nordseite wird durch einen zusätzlichen Baumstandort bei Station 0+613 verdichtet.
		Vor dem Hintergrund bittet N/MR3 um Prüfung, damit möglichst weitere Standorte hergestellt werden können um ein homogenes Baumraster zu erreichen.		Wird berücksichtigt (s. o.).
12.	N/MR 5	Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. Der angestrebte Baetermin ist ab Frühjahr 2022 für insgesamt 9 Monate vorgesehen. Änderungen in Zeit und/oder Umfang der Maßnahme sind unverzüglich nach Bekanntwerden der Baustellenkoordination zu melden, damit die Koordination der Maßnahmen mit Folgemaßnahmen oder anderen Maßnahmen im Umfeld angepasst werden kann.	30.04.21	Wird berücksichtigt.
		Im Umfeld der Maßnahme und der angestrebten Bauzeit befinden sich folgende Maßnahmen: - VR 4 Rathenastraße, Juli 2022 bis November 2023 - Maienweg Sengelmannstraße - Gertrud-Meyer-Straße, Januar 2022 bis Dezember 2022		Wird zur Kenntnis genommen.
		Nach aktuellem Stand kommt es zu einer zeitlichen Überschneidung mit der Veloroutenmaßnahme in der parallel verlaufenden Rathenastraße, weshalb eine Abstimmung beider Maßnahmen miteinander notwendig ist.		Wird berücksichtigt.
		Gemäß Senatsdrucksache 21/15573 ist bei den geplanten Maßnahmen darzustellen: 1. Die verkehrsverträgliche Bauablaufplanung muss bei jeder verkehrsrelevanten Baustelle frühzeitig fester Bestandteil der Planung sein und bei der Vergabeentscheidung mit bewertet werden. Die verbesserte Baustellenführung und die Optimierungen der Umleitungen müssen auch die Belange der Fuß-		Wird berücksichtigt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch N/MR 5	gänger und Radfahrenden berücksichtigen. Dabei soll der vorhandene Grün- und Baumbestand geschont werden.		
		2. Die Terminalsicherheit bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahmen muss erhöht werden. Ausreichende Reservezeiten müssen eingeplant werden, um Baurisiken besser auffangen zu können, ohne die Bauzeiten zu verlängern. Nur durch diese Planungssicherheit kann die Koordinierungsstelle effektiv arbeiten.		Wird berücksichtigt.
		3. Bei der Ausschreibung von verkehrskritischen Straßenbaumaßnahmen der Stadt oder städtischer Einrichtungen und Gesellschaften im Stadtstraßennetz soll nach Möglichkeit die so genannte Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter Ausnutzung des Tageslichts) ausgeschrieben und stets geprüft werden, ob ein Mehrschichtbetrieb unter Einhaltung geltender Lärm- und Arbeitsschutzvorschriften möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.		Wird berücksichtigt.
		Hierzu sollten Angaben gemacht werden, inwieweit die Senatsvorgaben/-ziele innerhalb der Planung eingehalten werden.		Wird zur Kenntnis genommen.
		Die Baustellenkoordination ist grundsätzlich rechtzeitig in die Abstimmung mit weiteren Beteiligten an der Maßnahme oder folgepflichtigen Maßnahmen anderer Bedarfsträger/Realisierungsträger einzubeziehen, sodass eine zeitliche Abstimmung der Maßnahmen untereinander vorgenommen werden kann.		Wird berücksichtigt.
		Sollten weitere Realisierungsträger im Baufeld tätig werden müssen, ist gemeinsam mit der Baustellenkoordination und dem jeweiligen Realisierungsträger die Möglichkeit einer Kooperation zu prüfen.		Wird berücksichtigt.
		Kommunikative Elemente, wie Pressemitteilung und/oder Anliegerinformation sind mit der Baustellenkoordination abzustimmen.		Wird berücksichtigt.
13.	N/SL	- keine Stellungnahme -	-	-

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
14.	N/WBZ	<p>Unten unsere Ergebnisse in den uns vorliegenden Bauakten: <i>[Anm.: Prüfungsergebnisse auf beantragte Überfahrten]</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Brabandstraße 34, Flurstück 2442: Nein, aus der Bauakte nicht ersichtlich • Brabandstraße 39, Flurstück 3292 (eine Überfahrt ist bei N/MR2 genehmigt): lt. Bauakte Anlagen 15, 16 - 2 Garagen, eine links und eine fast mittig – somit 2 Überfahrten, wenn mittlere Garage damals realisiert. • Brabandstraße 46, Flurstück 1866: Nein, aus der Bauakte nicht ersichtlich • Brabandstraße 48, Flurstück 1659: lt. Bauakte Anlage 9 EFH mit halbkreisförmiger Vorfahrt (2 Überfahrten), Garage aber nur links - somit 2 Überfahrten, wenn halbkreisförmige Vorfahrt noch vorhanden • Brabandstraße 50, Flurstück 1894: Nein, aus der Bauakte nicht ersichtlich • Brabandstraße 56, Flurstück 1883: Nein, aus der Bauakte nicht ersichtlich • Brabandstraße 70, Flurstück 1732: Nein, aus der Bauakte nicht ersichtlich 	14.05.21	Wird berücksichtigt.
15.	N/VS	Aus Sicht des Bodenschutzes melde ich Fehlanzeige.	30.04.21	Wird zur Kenntnis genommen.
	Sonstige			
16.	Handelskammer	Zur vorgelegten Planung für die Brabandstraße haben wir keine Anmerkungen oder Bedenken.	27.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
17.	Handwerkskammer	- keine Stellungnahme -		
18.	GRÜNE Fraktion in der Bezirksvers. Hamburg-Nord	Die GRÜNE Fraktion begrüßt die Grundinstandsetzung der Brabandstraße nach der Fällung der Götterbäume und den umfangreichen Arbeiten von Hamburg Wasser. Sie begrüßt auch, dass die Grundinstandsetzung mit einer vollständigen Überplanung der Straße verbunden wird, die das ungeordnete Parken der Fahrzeuge auf dem Seitenstreifen des Gehwegs unterbindet und den Charakter einer ruhigen Wohnstraße im Bezirk wiederherstellt.	19.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch GRÜNE Fraktion	Da es sich um eine Planung im Bestand handelt, können nicht alle Anforderungen an Straßenbreite, Gehwegbreite, Parkplätze und Baumbestand zugleich und optimal erfüllt werden. Die vorgelegte Planung ist demgemäß ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Bedarfen.		Wird zur Kenntnis genommen.
		Die GRÜNE Fraktion hält die mit der Vorzugsvariante vorgeschlagene Fahrbahnbreite von 5,50 m für erforderlich, um den Straßenverkehr ohne Probleme abzuwickeln. Diese geht allerdings auf Kosten der Gehwegbreite, die wir in der vorliegenden Form noch nicht optimal gelöst sehen.		Wird zur Kenntnis genommen.
		Um 42 Parkstände unterzubringen, schlägt die Vorzugsvariante bei den Parkständen an schmaleren Stellen Gehwegbreiten von 1,65 m auf einer maximalen Länge von 11,5 m vor. Dies ist unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit insbesondere für Menschen mit Rollstuhl oder mit Kinderwagen, aber auch für Fußgänger*innen in Gruppen schwierig, da es eine verhältnismäßig lange Strecke ist. Eine problemlose Begegnung in diesen Engstellen ist nicht möglich. Bei einer durchgängigen Gehwegbreite von 2 m würden nur etwa 20 Parkstände in Parkbuchten untergebracht werden können. Auch wenn weitere Fahrzeuge am Fahrbahnrand parken können, würde das die Parksituation gegenüber den heute 110 Parkplätzen enorm verschlechtern. Das könnte dazu führen, dass wieder versucht wird, ungeordnet auf dem Gehweg zu parken.		Wird zur Kenntnis genommen.
		Aus diesem Grund spricht sich die GRÜNE Fraktion unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen und Bedarfe für folgende Abänderung der Vorzugsvariante aus: Die Gehwegeinengungen auf 1,65 m sind mit einer Länge von 11,5 m immer noch sehr lang. Aus den Planungen ergeben sich 11 Gehwegbreiteneinschränkungen auf 1,65 m, davon 6 mit 2 Parkständen und einen mit 3 Parkständen, die zu dieser Länge führen. Wenn man diese Parkbuchten auf jeweils einen Parkstand mit regelgerechten 5,70 m reduziert, würde man die Länge dieser Einschränkungen halbieren und lediglich bis		Wird nicht berücksichtigt. Die vorliegende Planung berücksichtigt diverse Vorgaben und Zwangspunkte (Baumneupflanzungen, Parkraumangebot und -ordnung, Geschwindigkeitsdämpfung, Verschwenkbereiche, Gehwegüberfahrten, Leitungsbestand, Baumbestand, Verkehrsaufkommen). Der stellenweise untermaßige Gehweg bzw. die Abweichung von der Richtlinie ist aus planerischer Sicht sowie aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vertret- und begründbar.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch GRÜNE Fraktion	zu 7 Parkstände verlieren. Das ist für die geplanten Gehwegeinengungen ein Gewinn und bezogen auf die Gesamtzahl der Parkplätze durchaus vertretbar.		Die o. g. Ziele, Vorgaben und verschiedenen Belange wurden bei der Überplanung der Brabandstraße für die Gesamtstrecke von ca. 600 m ganzheitlich betrachtet und berücksichtigt. Der verfügbare Querschnitt ist beim Bauen im Bestand begrenzt, die vorhandenen Flächen wurden zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer ausgenutzt. Die Anzahl der Gehwegeinengungen wurde auf ein Minimum begrenzt (4 Stück auf der Nordseite bzw. 6 Stück auf der Südseite). Die maximale Wegstrecke der Einengung beträgt 11,4 m. Damit ist jederzeit eine Begegnung von zwei Fußgängern auf der Gesamtstrecke möglich. Für den Begegnungsfall zweier mobilitätseingeschränkter Personen im Bereich der jeweiligen Engstelle kann es zu geringfügigen Wartezeiten kommen.
		Es soll geprüft werden, ob der doppelte Parkstand zwischen +260 und +280 Meter in östlicher Richtung verschoben und auf die Straße verlagert wird (im direkten Anschluss an die Baumscheibe).		Wird nicht berücksichtigt. Der Vorschlag wurde geprüft und abgewogen. Die Verkehrsfläche vor der Baumscheibe liegt im Schleppkurvenbereich für die Zufahrt zu Haus-Nr. 39. Ein Parkstand ist hier daher nicht realisierbar.
		Zudem soll geprüft werden, ob der doppelte Parkstand bei +420 Meter auf einen Parkstand verkürzt und der andere Parkstand ebenfalls auf die Fahrbahn im Anschluss an die östliche Baumscheibe gelegt wird. So würde es nur zum Wegfall von fünf Parkständen kommen und die Abschnitte mit reduzierter Gehwegbreite für Fußgänger*innen würden deutlich verkürzt.		Wird nicht berücksichtigt. Der Vorschlag wurde geprüft und abgewogen. Ein Parkstand am Fahrbahnrand vor der Baumscheibe beeinträchtigt die Zufahrt zu Haus-Nr. 57a.
		Die Planung sieht auch Fahrbahnrandparken vor. Die GRÜNE Fraktion schlägt vor, diese Parkstände entsprechend zu kennzeichnen, um wildes Parken und parken auf dem Gehweg zu verhindern bzw. bei Verstößen entsprechend ahnden zu können.		Wird berücksichtigt. Die Längsparkstände am Fahrbahnrand werden markiert. Das Parken ist nur in den gekennzeichneten Flächen erlaubt. (siehe auch Stellungnahme Nr. 1)

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch GRÜNE Fraktion	Die GRÜNE Fraktion begrüßt die geplanten 15 Fahrradbügel im Planungsgebiet und bittet gleichzeitig darum zu prüfen, ob auch zwei Stellplätze für Lastenräder berücksichtigt werden können.		Wird teilweise berücksichtigt. In der weiteren Planung wird ein Stellplatz für ein Lastenfahrrad berücksichtigt (ca. Station 0+700).
		Die GRÜNE Fraktion begrüßt die Ersatz- und Neupflanzungen der Straßenbäume. Es wird gebeten, bei der nächsten Verschickung darzulegen, welche Baumarten geeignet und zur Pflanzung vorgesehen sind.		Die endgültige Festlegung der Baumarten erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.
		In der Planung wird die Pflasterung der Parkstände nicht näher erläutert. Das Bezirksamt wird gebeten zu prüfen, ob Rasengittersteine o.ä. Materialien verwendet werden können, um dem Grün mehr Raum zu geben. Geprüft werden soll auch, ob die Lösung, die am Borgweg für die Parkstände zwischen den Bäumen gefunden wurde (Gitter, gefüllt mit Natursteinbruch), geeignet ist. Zumindest muss die Befestigung jedoch so wasserdurchlässig wie möglich sein.		Wird nicht berücksichtigt. Die Parkstände werden gem. ReStra in Regelbauweise mit Betonwabensteinen hergestellt.
		Offenbar sind in der Planung bislang keinerlei Sitzbänke vorgesehen. Viele Menschen, gerade ältere, haben Schwierigkeiten längere Wegstrecken ohne Pause am Stück zu gehen. Daher dient es ihrer Mobilität, wenn sie unterwegs Rastmöglichkeiten in Form von seniorengerechten Sitzbänken vorfinden können. Da der Alsterwanderweg auf der nördlichen Seite unterbrochen ist, nutzen viele Spaziergänger*innen die Brabandstraße zur Überbrückung. Die Fraktion regt an, zumindest eine seniorengerechte Sitzbank vorzusehen.		Wird berücksichtigt. Es werden 2 Sitzbänke jeweils in den Nebenflächen der Einmündungsbereiche Brabandstraße/Hindenburgstraße bzw. Sengelmannstraße eingeplant.
19.	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (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. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 35-40m vorzusehen sind.	10.05.21	Wird berücksichtigt. Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung wurden im Nachgang der 1. Verschickung mit HHVA vorabgestimmt. Die finale Festlegung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. Leitungstrassenplanung.
		Es werden aufgrund des Baujahres alle Masten gegen Neue getauscht und mit LED Leuchten bestückt.		Wird zur Kenntnis genommen.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch HHVA	Hinweis: - die Maste Lp21, 22, 28 und 29 sind an den Bordstein zu stellen, um die Einheit der Lichtpunkte einzuhalten		Wird berücksichtigt.
		- Die geplanten Bäume bei Lp17, 23 und 32 müssen an einen anderen Standort gestellt werden oder ganz entfallen, siehe u.g. Text zu den Schutzabständen zu Bäumen		Wird berücksichtigt.
		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.		Wird zur Kenntnis genommen.
20.	Stadtreinigung Hamburg (SRH)	Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) begrüßt die Grundinstandsetzung der Brabandstraße zwischen der Hindenburgstraße und der Sengelmanstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.	19.05.21	Wird berücksichtigt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
21.	Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none">• Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.• Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten• Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen• Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden• Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p>	04.05.21	Wird berücksichtigt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch HWW	Während der Straßenbaumaßnahme müssen diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbau-firma. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baube-ginn, ihre Ansprechpartner ist Herr Janz Tel: 040/7888 34113 oder 0151 12115845.		
22.	Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	<p>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Braband-straße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässe-rung vorhanden. Eine Zustandsuntersuchung der vorhande-nen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständi-gen.</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Ar-beiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none">• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht be-schädigt / überbaut werden.• Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.• Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).	04.05.21	Wird berücksichtigt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch HSE	<ul style="list-style-type: none">• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Baurägers aus den Sielanlagen entfernt.<ul style="list-style-type: none">• Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen.		
23.	HAMBURG ENERGIE GmbH	Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.	04.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
24.	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, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.	04.05.21	Wird berücksichtigt.
25.	Stromnetz Hamburg GmbH (Trassenmanagement)	Im Bereich der geplanten Grundinstandsetzung ist seitens Stromnetz Hamburg eine Sanierung von 1kV Kabelanlagen und Hausanschlüssen notwendig. Wir bitten um Einladung zur Leitungsbesprechung zur Abstimmung der Ausführungsstermine.	31.05.21	Wird berücksichtigt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
26.	Stromnetz Hamburg GmbH (E-Ladestationen)	Da sich im Baufeld keine öffentlichen E-Ladestationen befinden, haben wir keine Einwände zum BV.	26.05.21	Wird zur Kenntnis genommen.
27.	Gasnetz Hamburg GmbH	- keine Stellungnahme -	-	-
28.	Dataport	Wir haben die Verschickungsunterlagen zur Brabandstraße erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können sind wir nur mit Schachtregulierungen und ggf. geringen Anpassungen betroffen. Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.	30.04.21	Wird berücksichtigt.
29.	ADFC Hamburg	Die Sanierung der Fahrbahn der Brabandstraße begrüßen wir sehr. Bei der Ordnung des Parkens wünschen wir uns eine klare Struktur. Dies gilt insbesondere auch für das laut Planung weiter ungeordnet vorgesehene Fahrbahnparken. Hierdurch wird die Straße, die laut bezirklichem Radverkehrskonzept eine Nebenroute für Radverkehr ist, attraktiver für Radfahrende. Im Sinne einer Mobilitätswende halten wir es für angebracht, die Straße auch für Zufußgehende zu verbessern.	23.05.21	Wird berücksichtigt.
		Die angedachten und im EB grob bezifferten Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn sollten ebenfalls markiert werden und das Parken folglich nur in dafür vorgesehenen Plätzen erlaubt sein. Mit der vorliegenden Planung wird die Einschätzung, wo das Parken andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder behindert, denen überlassen, die ihr Auto abstellen wollen. Die Erfahrung zeigt, dass häufig wichtige Sichtbereiche zugestellt werden und die Verkehrssicherheit darunter leidet. Deswegen sollte nur in dafür markierten Flächen oder Buchten geparkt werden dürfen.		Wird berücksichtigt. Das Parken am Fahrbahnrand wird durch Parkflächenmarkierungen geordnet. (siehe auch Stellungnahme Nr. 1)
		Die Gehwegbreite von 1,65m in einigen Bereichen schließt den Sicherheitstrennstreifen im Maß mit ein. Damit bleibt ein Gehweg von eigentlich nur einem Meter, das ist aus unserer Sicht zu schmal und wir sehen hier nicht den begründeten Einzelfall, in dem das laut Restra möglich ist. Im Bestand findet man häufig noch 1,50m breite Gehwege, die kaum für eine Begegnung reichen, wenn Einkaufstaschen, Kinderwagen etc. mitgeführt werden. Wenn aus einem geparkten Auto je-		Wird nicht berücksichtigt. Die vorliegende Planung berücksichtigt diverse Vorgaben und Zwangspunkte (Baumneupflanzungen, Parkraumangebot und -ordnung, Geschwindigkeitsdämpfung, Verschwenkbereiche, Gehwegüberfahrten, Leitungsbestand, Baumbestand, Verkehrsaufkommen). Der stellenweise untermaßige Gehweg bzw. die Abweichung von der Richtlinie ist

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch ADFC	<p>mand aussteigt, ist der Gehweg damit praktisch unpassierbar. Hier sollte dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.</p>		<p>aus planerischer Sicht sowie aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vertret- und begründbar. Die o. g. Ziele, Vorgaben und verschiedenen Belange wurden bei der Überplanung der Brabandstraße für die Gesamtstrecke von ca. 600 m ganzheitlich betrachtet und berücksichtigt. Der verfügbare Querschnitt ist beim Bauen im Bestand begrenzt, die vorhandenen Flächen wurden zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer ausgenutzt. Die Anzahl der Gehwegeinengungen wurde auf ein Minimum begrenzt (4 Stück auf der Nordseite bzw. 6 Stück auf der Südseite). Die maximale Wegstrecke der Einengung beträgt 11,4 m. Damit ist jederzeit eine Begegnung von zwei Fußgängern auf der Gesamtstrecke möglich. Für den Begegnungsfall zweier mobilitätseingeschränkter Personen im Bereich der jeweiligen Engstelle kann es zu geringfügigen Wartezeiten kommen.</p>
		<p>Die Parkbuchten, die zu einer Reduzierung der Gehwegbreite+Sicherheitsstreifen auf 1,65 m führen würden, sollten daher wenn irgend möglich für halbachsiges Parken hergerichtet werden bzw. verschoben werden.</p> <p>Das erscheint mindestens an folgenden Stellen möglich: bei 0+250, 0+270, 0+360 (dort ggf. Parkstände und neuen Baumstandort vertauschen), 0+420, 0+450, 0+510. Auf der gegenüberliegenden Seite sollte dann jeweils ein Parkverbot eingerichtet werden.</p>		<p>Wird nicht berücksichtigt. In Abstimmung mit PK 34 wurde zur Ordnung des ruhenden Verkehrs die bauliche Herstellung von Parkbuchten in Kombination mit Fahrbahnrandparken festgelegt.</p>
		<p>Eine leicht reduzierte Fahrbahnbreite erscheint bei der Bedeutung der Straße für den Autoverkehr angemessen. Da 4,5 m als Fahrbahn z. B. in einer aktuellen Planung zur Wellingsbüttler Landstraße für den Begegnungsverkehr von Kfz auch bei Tempo 50 als ausreichend erachtet wird, scheint das in dieser wenig befahrenen Anliegerstr. ebenfalls ausreichend zu sein.</p>		<p>Wird nicht berücksichtigt. In Abstimmung mit dem PK 34 wurde sich für eine grundsätzliche Fahrbahnbreite von 5,5 m und im Bereich der Engstellen, die zur Verkehrsberuhigung dienen, für eine Breite von 3,8 m entschieden.</p>

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch ADFC	<p>Bei steigenden Radverkehrszahlen wird auch das Fahrrad-parken immer wichtiger. Auch in Wohngebieten müssen daher im öffentlichen Raum Möglichkeiten geschaffen werden für Lieferverkehr, Dienstleisterverkehr wie z. B. Pflegedienste, Besucher*innen und auch Anwohner*innen, wenn diese keine ausreichenden Möglichkeiten auf Privatgrund haben. 15 Fahrradabstellbügel auf einem Abschnitt von 600 m Straße sind aus unserer Sicht zu wenig, um einen Anreiz zu schaffen, das Fahrrad statt des Kfz zu nutzen. Die Standorte für Bügel sollten zudem dezentraler aufgeteilt werden. Am Anfang und Ende jeder Stellplatzbucht könnten z. B. zwei Fahrradbügel platziert werden, vgl. ERA, Bild 11.</p>		<p>Wird teilweise berücksichtigt. Es wurden zusätzliche Standorte für Fahrradbügel geprüft. Die Anzahl der Anlehnbügel wird auf 18 Stück erhöht (inkl. 1x Lastenfahrrad). Die Gesamtzahl wird aufgrund der vorwiegenden Wohnbebauung in der Brabandstraße und unter Berücksichtigung der Kapazitäten auf den Privatflächen als ausreichend betrachtet. Im Bestand waren keine Fahrradabstellbügel vorhanden.</p>
		<p>Die Einmündung Sengelmannstraße sollte in die Planung einbezogen werden. Hier sind zwar die Nebenflächen in der Einmündung enthalten, aber die Radwegfurt nicht. Wir regen an, die Einmündung so zu gestalten wie an der Hindenburgstraße. An der Sengelmannstraße verläuft die Veloroute 4, Radfahrende auf der Veloroute sollten bestmöglich vor abbiegenden Kfz aus der Sengelmannstraße in die Brabandstraße geschützt werden. Daher würde sich hier ebenfalls eine Aufpflasterung anbieten. Diese bietet auch Zufußgehenden mehr Komfort und Vorrang. Die Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende sollte hier höher bewertet werden als die mögliche Einbiegegeschwindigkeit, um den Verkehrsfluß auf der Sengelmannstraße zu verbessern.</p>		<p>Wird berücksichtigt. Der Bereich Brabandstraße / Sengelmannstraße wird baulich als Überfahrt hergestellt.</p>

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
30.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	Die Gehwegbreite von 1,65m (incl. des Sicherheitstrennstreifens) stellt ein massives Problem für behinderte Menschen dar, da eine gefahrlose Begegnung von Menschen in Rollstühlen, mit Gehhilfen, Begleitpersonen etc. nicht mehr möglich ist. Eine stellenweise Reduzierung der Seitenraumbreite auf mind. 1,50 m ist zwar lt. ReStra/H BVA möglich, aber nur im "begründeten Einzelfall".	31.05.21	Wird nicht berücksichtigt. Die vorliegende Planung berücksichtigt diverse Vorgaben und Zwangspunkte (Baumneupflanzungen, Parkraumangebot und -ordnung, Geschwindigkeitsdämpfung, Verschwenkbereiche, Gehwegüberfahrten, Leitungsbestand, Baumbestand, Verkehrsaufkommen). Der stellenweise untermaßige Gehweg bzw. die Abweichung von der Richtlinie ist aus planerischer Sicht sowie aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vertret- und begründbar. Die o. g. Ziele, Vorgaben und verschiedenen Belange wurden bei der Überplanung der Brabandstraße für die Gesamtstrecke von ca. 600 m ganzheitlich betrachtet und berücksichtigt. Der verfügbare Querschnitt ist beim Bauen im Bestand begrenzt, die vorhandenen Flächen wurden zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer ausgenutzt. Die Anzahl der Gehwegeinengungen wurde auf ein Minimum begrenzt (4 Stück auf der Nordseite bzw. 6 Stück auf der Südseite). Die maximale Wegstrecke der Einengung beträgt 11,4 m. Damit ist jederzeit eine Begegnung von zwei Fußgängern auf der Gesamtstrecke möglich. Für den Begegnungsfall zweier mobilitätseingeschränkter Personen im Bereich der jeweiligen Engstelle kann es zu geringfügigen Wartezeiten kommen.
		Gem. EB sind für Gehwegüberfahrten "grundsätzlich" Wabensteine aus Beton vorgesehen. Der Vollständigkeit halber möchte ich anmerken, dass bei Abweichungen hiervon - durch Großpflaster aus Gründen des Denkmalschutzes - trotzdem eine griffige, kleinfugige und ebene Wegeoberfläche vorhanden sein muss, z.B. durch die Verwendung geschnittener Pflastersteine.		Wird zur Kenntnis genommen. Die Parkstände werden gem. ReStra in Regelbauweise mit Betonwabensteinen hergestellt.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
31.	FUSS e.V. Hamburg	Wir begrüßen die Gehwegbreiten in Teilbereichen von 2,70m. Nicht zu akzeptieren sind aber in einzelnen Abschnitten die Gehwegbreiten von nur 1,00m (1,00m zuzüglich Türschutzbereich von 65cm). Die hier vorgesehenen Parkstände sind entweder auf die Fahrbahn zu verlegen oder sollten entfallen, um einen durchgängigen Fußgängerbereich von mind. 2,50m zu gewährleisten.		Wird nicht berücksichtigt. Die vorliegende Planung berücksichtigt diverse Vorgaben und Zwangspunkte (Baumneupflanzungen, Parkraumangebot und -ordnung, Geschwindigkeitsdämpfung, Verschwenkbereiche, Gehwegüberfahrten, Leitungsbestand, Baumbestand, Verkehrsaufkommen). Der stellenweise untermaßige Gehweg bzw. die Abweichung von der Richtlinie ist aus planerischer Sicht sowie aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vertret- und begründbar. Die o. g. Ziele, Vorgaben und verschiedenen Belange wurden bei der Überplanung der Brabandstraße für die Gesamtstrecke von ca. 600 m ganzheitlich betrachtet und berücksichtigt. Der verfügbare Querschnitt ist beim Bauen im Bestand begrenzt, die vorhandenen Flächen wurden zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer ausgenutzt. Die Anzahl der Gehwegeinengungen wurde auf ein Minimum begrenzt (4 Stück auf der Nordseite bzw. 6 Stück auf der Südseite). Die maximale Wegstrecke der Einengung beträgt 11,4 m. Damit ist jederzeit eine Begegnung von zwei Fußgängern auf der Gesamtstrecke möglich. Für den Begegnungsfall zweier mobilitätseingeschränkter Personen im Bereich der jeweiligen Engstelle kann es zu geringfügigen Wartezeiten kommen.
		Bei Gehwegbreiten, die 2,50m unterschreiten, müssten die Hecken unbedingt zurückversetzt werden, da ein Rückschnitt alleine leider nicht reicht, um die erforderliche Gehwegbreite zu erlangen.		Wird teilweise berücksichtigt. Die Hecken werden standortbedingt entweder zurückgeschnitten oder versetzt, um die geplante Gehwegbreite zu erlangen.

Grundinstandsetzung Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmanstraße

Abwägungsvermerk zu Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 30.04.2021

Nr.	Dienststelle	Stellungnahme	Datum	Abwägung
	... noch FUSS e.V.	Wir begrüßen die ergänzenden Baumpflanzungen. In diesem Zusammenhang schlagen wir Verweil- und Sitzmöglichkeiten für Zufußgehende in Form von Sitzbänken vor. Hier bieten sich (neben den die Fußwege einengenden Parkständen) die Bereiche unter den Bäumen an, beispielsweise die südliche Straßenseite vor den Flurstücken 1895, 1877.		Wird teilweise berücksichtigt. Es werden 2 Sitzbänke jeweils in den Nebenflächen der Einmündungsbereiche Brabandstraße/Hindenburgstraße bzw. Sengelmanstraße eingeplant. Die vorgeschlagenen Standorte (vor Flurstück 1895/1877) werden aufgrund der resultierenden zusätzlichen Gehwegeinengung als ungeeignet betrachtet.
		Das Fällen der Bäume am östlichen Straßenende erschließt sich uns nicht, hier empfehlen wir auch auf der nördlichen Straßenseite (vor Flurstück 1915 und 1913) Nachpflanzungen.		Wird teilweise berücksichtigt. Bei Station 0+613 (vor Flurstück 1913) wird ein zusätzlicher Baumstandort eingeplant. Vor Flurstück 1913 wurde bereits in der vorgelegten Planung ein Baumstandort vorgesehen.
		Wir bitten darum, im Zuge der Umbaumaßnahmen auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege zu achten.		Wird berücksichtigt. (siehe auch Stellungnahme Nr. 19)
32.	Bezirks-Seniorenbeirat	- keine Stellungnahme -	-	-

Verfasst:



14.09.2021
