

**Projekt: Private Erschließung Groß Borstel 31**

## **Abwägungsvermerk**

### **Verzeichnis der Beteiligten:**

Von Beteiligten, hinter denen kein Datum vermerkt ist, liegt keine Stellungnahme vor.

1	BIS – Polizei PK 23 (14.02.2022) .....	3
2	BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion) (14.02.2022) .....	3
3	BIS – F 02 (Feuerwehr).....	7
4	BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht) .....	7
5	LSBG (16.12.2021, 21.01.2022, 28.01.2022) .....	7
6	BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (04.02.2022) .....	10
7	LIG – FB 4 Erschließungsstraßen .....	10
8	LIG – 434 (FB 4 – Immobilienmanagement – Ankauf).....	10
9	Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (ÖB/LSA) (18.01.2022) .....	10
10	Dataport Planwerkauskunft (20.12.2021) .....	12
11	Hamburger Verkehrsverbund (HVV).....	12
12	Hamburger Hochbahn AG (HHA) .....	12
13	Stromnetz Hamburg (16.02.2022) .....	12
14	Stadtreinigung Hamburg (SRH) (07.01.2022) .....	13
15	Handelskammer G-V/2.....	14
16	Hamburg Wasser (10.01.2022, 11.01.2022, 12.01.2022, 31.01.2022).....	14
17	ADFC Hamburg (14.01.2022) .....	18

18	Fuß e.V. Hamburg (28.01.2022) .....	23
19	Bezirks-Seniorenbeirat .....	24
20	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg (02.02.2022).....	24
21	Taxi Verbände .....	25
22	N/WBZ.....	25
23	N/SL (24.01.2022) .....	25
24	N/MR 3 (27.01.2022) .....	27
25	N/MR 1 .....	28
26	N/MR 21 (31.01.2022) .....	28
27	N/MR 23 .....	31
28	N/MR 5 (16.12.2021).....	31
29	N/D4 .....	33
30	RegA FOLAG über N/IS11 (07.02.2022) .....	33
31	W/MR2 .....	38

#### Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- Grußformeln entfallen
- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (allgemeine Einleitungen o. Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt.*

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b> Nr.                    Stellungnahme	<b>Kontaktdaten</b> Abwägung
--	---------------------------------

<b>1    BIS – Polizei PK 23 (14.02.2022)</b>		
1.1	Siehe BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)	
<b>2    BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion) (14.02.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 4286 –</b> ██████████</p> <p><b>Mail: ██████████@polizei.hamburg.de</b></p>
2.1	[...] Im Einvernehmen mit der örtlichen zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 23 nimmt VD52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde zu den übermittelten Unterlagen wie folgt Stellung: Den Planungsunterlagen kann nicht zugestimmt werden.	Kenntnisnahme.
<b>2.2</b>	<b>Papenreya - Anbindung Plangebiet</b>	
2.2.1	Wie bereits in der Mail vom 08.10.2018 dokumentiert, wird eine beidseitige Fußgängerfurt an der Papenreya gefordert.	<p>Der Knotenpunkt an der Papenreya wurde um eine weitere Fußgängerfurt im östlichen Knotenpunktarm erweitert.</p> <p>Die Linksabbiegespur in der Papenreya verkürzt sich aufgrund dieser Änderung deutlich. Aufgrund der verkürzten Aufstelllänge für Linksabbiegende kann es zu einem Rückstau auf die Geradeausspur kommen. Folglich wäre der Verkehrsfluss in Ost-West-Richtung behindert. Unter Berücksichtigung der Nutzbarkeit des inneren Stauraums des Knotens ist dies weniger problematisch, insofern keine separate Linksabbiegephase berücksichtigt wird. Hierdurch wäre lediglich mit Verzögerungen zu Beginn der Freigabezeit zu rechnen.</p>
2.2.2	Auch die Planung der Nebenflächen auf der Nordseite wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt. Fußgänger, die die LSA betätigen, stünden hierbei direkt auf dem Radweg. Zudem sind Radweg und Gehweg an dieser Stelle untermaßig, was gemäß ReStra eine unzulässige Aneinanderreihung von Mindermaßen darstellt.	Unter Berücksichtigung weiterer Forderungen (vgl. Punkt 2.2.3) wurde die Geh- und Radverkehrsführung angepasst. Auf der Nordseite des Knotenpunkts wird ein 2,65 m breiter Gehweg sowie ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m geplant.
2.2.3	Die Radverkehrsführung ist hier, wie bereits auch auf der Südseite, entsprechend der Berliner Lösung vorzusehen.	<p>Die Ableitung des nördlichen Radweges auf einen 2,25 m breiten Radfahrstreifen wurde in die Planung übernommen.</p> <p>Die Anordnung des Radfahrstreifens auf der Nordseite verschlechtert den Radverkehrsfluss von Ost nach West, da der Radverkehr dann parallel zum Kfz-</p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
		Verkehr durch die LSA angehalten werden muss. Des Weiteren vergrößern sich die Querungslängen der westlichen und östlichen Furt. Zudem ist es nicht auszuschließen, dass von Osten kommender Radverkehr fälschlicherweise auf den Gehweg ausweicht, um ggf. ein Rotsignal der LSA zu „umfahren“. Für die Fahrbeziehung Ost-Süd wurde für den Radverkehr eine Abbiegetasche auf Höhe der westlichen Radfahrerfurt ergänzt. Von Süden kommender Radverkehr erreicht die Fahrradstreifen in östliche sowie westliche Richtung im Mischungsprinzip.
2.2.4	Durch die Planer ist im Zufahrtsbereich auf der Ostseite der Terminus „möglicher neuer Standort für Zugang“ zu erläutern. Eine Zufahrtsmöglichkeit für motorisierten Individualverkehr in Form einer Gehwegüberfahrt im unmittelbaren Bereich der Ampelanlage ist auszuschließen, da nicht genehmigungsfähig.	Der mögliche Standort für den Zugang auf das Privatgrundstück ist nicht für den MIV vorgesehen. Eine Gehwegüberfahrt für den motorisierten Individualverkehr befindet sich ca. 50 m weiter südlich bei Station + 080,000.
2.2.5	Seitens der Straßenverkehrsbehörden (VD 52, PK 23) werden lediglich die öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die durch das Bauvorhaben bedingte Auswirkungen auf diese beurteilt. Private Verkehrsflächen werden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen. Diese sind nach Bauordnungsrecht analog den Vorgaben des Straßenbaulastträgers (ReStra) verkehrssicher herzustellen. Lediglich die Anbindungssituation an die öffentlichen Verkehrsflächen wird in Bezug auf die Verkehrssicherheit geprüft.	Kenntnisnahme.
2.2.6	Eine straßenverkehrsbehördliche Beschilderung dieser privaten Straßenverkehrsflächen erfolgt nicht. Für eine etwaige Beschilderung dieser privaten Verkehrsflächen durch den Eigentümer sind keine VZ aus dem Verkehrszeichenkatalog zu benutzen, da diese unzutreffend eine offizielle behördliche Beschilderung suggerieren.	Kenntnisnahme.
2.2.7	Eine verkehrliche Überwachung dieser privaten Verkehrsflächen durch die Polizei erfolgt mangels öffentlicher Widmung nicht. Die Grenze wird durch die im verkehrstechnischen Lageplan N/MR2-2020-001 LP 03 eingezeichnete „in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie“ dargestellt.	Kenntnisnahme.
2.2.8	Da der Übergang von öffentlicher zu privater Fläche nach Herstellung für	Wird berücksichtigt.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	den Nutzer nicht zu erkennen ist, ist dieser entsprechend auszuweisen, d.h. durch z.B. Beschilderung.	
<b>2.3</b>	<b>Stavenhagenstraße</b>	
2.3.1	Entgegen der Aussagen des Erläuterungsberichtes beginnt die Einbahnstraßenregelung in der Stavenhagenstraße erst ab Hausnummer 29 und reicht von dort bis zum Niendorfer Weg. Der 5,90m breite Straßenabschnitt zwischen Hausnummer 29 und Borsteler Bogen ist im Zweirichtungsverkehr befahrbar.  Es ist davon auszugehen, dass diese falsche Angabe aus „Google Maps“ übernommen wurde. Es existiert laut PK 23 weder eine entsprechende Anordnung noch entsprechende Beschilderung vor Ort.	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.3.2	Die rechtliche Zulässigkeit für das Haltverbot vor Hausnummer 29 erschließt sich nicht. Im Bestand ist dort das Parken auf dem Gehweg zugelassen. Sollte die Zufahrt zur Tiefgarage bzw. für die Feuerwehr bei Fahrbahnrandparken nicht mehr möglich sein, so ist die Ostseite (vor Nr. 29) baulich anzupassen.	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.3.3	Da in diesem Bereich auch noch der Zweirichtungsverkehr zulässig ist, wurde zudem die falsche Beschilderung gewählt. Korrekt sind bei Zweirichtungsverkehr 283-10 und 283-20 (nicht 283-11 und 283-2, da diese nur bei Einbahnstraßenregelungen zu verwenden sind).	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.3.4	Der Bereich des auf 4,00 m Fahrbahnbreite festgelegten Einbahnstraßenabschnitts wurde gen Norden baulich auf den Bereich zwischen ca. +030,000 und +050,000 expandiert und hat somit Auswirkungen auf die Zufahrtsituation des Neubaus Stavenhagenstraße 27-29. Die Tiefgaragenanbindung wird durch diese Planung in der Form eingeschränkt, dass ein Ausfahren nach rechts nicht mehr zulässig ist. Hier ist seitens des Bezirksamtes eine Prüfung vorzunehmen, ob sich durch Aussagen im Baugenehmigungsverfahren und der vorgelegten Planung Konflikte ergeben.	Der Beginn der Einbahnstraße wurde Richtung Süden verschoben. Die Tiefgaragenausfahrt ist nun in beide Richtungen zulässig.
2.3.5	An der Überfahrt vom Niendorfer Weg zur Stavenhagenstraße erfolgt im	Die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße wird

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	<p>Rahmen der Zufahrtsbeschränkung durch VZ 267 aktuell keine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Radfahrer können vom Süden kommend im Bestand über den sonstigen (nicht benutzungspflichtigen) Radweg in Richtung nördliche Stavenhagenstraße fahren. Entsprechend des Lageplans soll dieser zukünftig entfallen und durch einen verbreiterten Gehweg ersetzt werden. Hierdurch entfielen die Zufahrtmöglichkeit für den Radfahrer.</p> <p>Eine Kompensierung ist nicht vorgesehen. Da die Freigabe des Radverkehrs in Fahrtrichtung Norden gewährleistet werden sollte, ist hierfür baulich Vorsorge zu tragen. Eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung des Einbahnstraßenabschnitts wird aufgrund der Schrägparkstände auf der Westseite nicht erfolgen, da diese ein rückwärts Ausparken und somit ein erhöhtes Gefährdungspotential bedingen. Insofern müssten dann z.B. konsequenterweise die Schrägparkstände durch beidseitige Längsparkstände ersetzt werden.</p>	durch die entsprechende Beschilderung ergänzt. Die neun Schrägparkstände westlich der Fahrbahn werden durch fünf Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m ersetzt. Östlich der 4,00 m breiten Fahrbahn werden zwei weitere Längsparkstände angeordnet.
<b>2.4</b>	<b>Niendorfer Weg</b>	
2.4.1	Der VZ-Träger für die Schilderkombination VZ267, ZZ 1048-16, etc. wurde vom bisherigen Standort auf Höhe +240,000 nach Westen verschoben. Das findet nicht die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden. Der Standort ist vom Ursprungsort nach Osten zu verschieben, d.h. vor die Querungsstelle (z.B. auf Höhe der orangefarbenen Linie).	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.4.2	Da der Radverkehr im Niendorfer Weg auf der Fahrbahn geführt wird, sind die Fahrradabstellanlagen entweder auf Fahrbahnniveau (als Seitenstreifen) herzustellen oder die Erreichbarkeit über Absenkungen zu Fahrbahn zu gewährleisten.	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.4.3	PK 23 geht davon aus, dass auf der Nordseite im Bereich zwischen +210,000 und +140,000 von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand auszugehen ist und befürwortet daher die Anordnung von VZ 283ff in diesem Bereich.	Wird berücksichtigt und angepasst.
2.4.4	Auf der Nordseite ist ca. in Höhe +030,000 VZ 314 i.V.m. ZZ 1044-10 eingezeichnet. Dort ist aber weder das Piktogramm eines barrierefreien Parkstan-	Der Parkplatz Nr. 1 wird kein barrierefreier Parkplatz sein. Die entsprechende Beschilderung wird entfernt.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	des eingezeichnet, noch existiert die erforderliche Breite. Die Planung ist entsprechend anzupassen.	
2.4.5	Auf Höhe +020,000 ist auf der Südseite am VZ-Träger für das VZ 283-20 auch ein VZ 254 (Verbot für Radverkehr) eingezeichnet. Dieses ist zu entfernen. Der Radverkehr wird (wie auch im Lageplan vermerkt) auf der Fahrbahn geführt.	Wird berücksichtigt und angepasst.
<b>3 BIS – F 02 (Feuerwehr)</b>		
<b>4 BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)</b>		
<b>5 LSBG (16.12.2021, 21.01.2022, 28.01.2022)</b>		
<b>5.1</b>	<b>LSBG – K (Ingenieurbauwerke) (16.12.2021)</b>	<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 428 26-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@lsbg.hamburg.de</b></p>
5.1.1	[...] nach Durchsicht der Unterlagen sind nach derzeitigem Stand keine Bauwerke in der Zuständigkeit des LSBG - B31 betroffen.	Kenntnisnahme.
5.1.2	Bei eventuellen Planänderungen ist B31 weiterhin zu beteiligen.	Wird berücksichtigt.
<b>5.2</b>	<b>LSBG – KOST (21.01.2022)</b>	<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 428 26-██████████</b></p> <p><b>Mail: kost@lsbg.hamburg.de</b></p>
5.2.1	[...] Nach Durchsicht der Unterlagen ist die Papenreye die einzige Hauptverkehrsstraße, die von Einschränkungen im Zuge der Erschließung betroffen sein wird. Meinem Verständnis nach handelt es sich bei den geplanten Einschränkungen dabei um die Installation einer Lichtsignalanlage ohne Anpassung des Straßenraums. Zusätzlich würde die Papenreye als Zufahrt für das Erschließungsgebiet dienen.	Kenntnisnahme.
5.2.2	Können Sie schon absehen, in welchem Zeitraum die Einschränkungen im Bereich der Papenreye zu erwarten sind, wie umfangreich diese sein werden und wie groß der zeitliche Umfang vsl. sein wird? Erst Aufgrund der genann-	Eine detaillierte Bauablaufplanung wurde zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erarbeitet. Sobald es hierzu neue Erkenntnisse gibt, werden die entsprechen-

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	ten Information kann eine Koordinierung der Maßnahme erfolgen.	den Ansprechpartner:innen informiert.
5.2.3	Im Umfeld der Papenreye sind für das Jahr 2023 größere Maßnahmen im Bereich der Kollaustraße geplant, wodurch mögliche Ausweichverkehre über die Papenreye zu erwarten sind. Hier wäre ggf. eine Abstimmung beider Maßnahmen erforderlich.	Kenntnisnahme.
<b>5.3</b>	<b>LSBG – S1 (28.01.2022)</b>	<p>████████████████████</p> <p><b>Tel: +49 40 428 26-████████</b></p> <p><b>Mail: ████████████████████@lsbg.hamburg.de</b></p>
5.3.1	[...] Das Gebiet ist hauptsächlich über die Metrobuslinie 23 an den ÖPNV angebunden. Die bestehende Bushaltestelle auf der Nordseite des Niendorfer Weges soll wegen einer Tiefgarageneinfahrt ca. 60 m westlich verlegt werden. Dies verlängert die Laufwege von der Ostseite des Gebietes zur Haltestelle.	Im Bereich des nördlichen Seitenraums im Niendorfer Weg, etwa bei Station +160.000, befinden sich zwei erhaltenswerte Eichen. Um den Erhalt dieser Bäume zu ermöglichen, können in diesem Abschnitt keine Parkflächen angeordnet werden. Aus diesem Grund wird die vorhandene nördliche Bushaltestelle ca. 60 m nach Westen versetzt, so dass die Eichen im Bereich der Wartefläche der Bushaltestelle bestehen bleiben können.
5.3.2	Am Niendorfer Weg sind 42 Parkplätze vorgesehen im öffentlichen Raum. Sind diese Parkplätze wirklich notwendig oder können diese auch auf dem Plangebiet errichtet werden?	<p>Gemäß der „Begründung zum Bebauungsplan Groß Borstel 31“ wird eine Quote von 16 (üblicherweise 20) Besucherparkplätzen je 100 Wohneinheiten angestrebt. Insgesamt werden 72 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum auf der Nordseite der Stavenhagenstraße und des Niendorfer Weges geplant. 15 bestehende Parkmöglichkeiten entfallen. Die resultierende Parkplatzquote beläuft sich somit auf lediglich rund 14 %.</p> <p>Im Niendorfer Weg befinden sich 40 geplante öffentliche Parkplätze. Drei der geplanten Parkplätze im Niendorfer Weg werden barrierefrei ausgeführt.</p>
5.3.3	Wieviel Hol- und Bringverkehre wird die Kita für 120 Kinder erzeugen und wie kann man vermeiden, dass Fahrzeuge am Niendorfer Weg den Busverkehr (MB23) behindern?	Aufgrund ausreichender Besucherstellplätze ist mit keiner Behinderung des Busverkehrs zu rechnen. Da die Kindertagesstätte auch sehr gut durch die nahegelegene Bushaltestelle angebunden ist, wird davon ausgegangen, dass Eltern, die ihre Kinder bringen und abholen, auch das Angebot des ÖPNVs nutzen. Des Weiteren wird auf der Nordseite des Niendorfer Weges, zwischen Station +140,000 und +210,000 ein absolutes Halteverbot am Fahrbahnrand durch eine ergänzende Beschilderung (VZ 283ff) angeordnet.



<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
5.3.4	Ist eine Aufstellfläche vor der Schranke in der Tiefgarage notwendig, um Rückstau auf dem Niendorfer Weg zu vermeiden?	Mit einem Rückstau auf den Niendorfer Weg vor der Einfahrt zur Tiefgarage ist nicht zu rechnen, da die Tiefgarage überwiegend privat genutzt wird und somit ein niedriges Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Zudem können die Nutzer die Tor-/Schrankenanlage mit Funkfernbedienungen öffnen, so dass Beeinträchtigungen für die Verkehre auf dem Niendorfer Weg ausgeschlossen werden können.
<b>5.4</b>	<b>LSBG – IVS1 (28.01.2022)</b>	<p>████████████████████</p> <p><b>Tel: +49 40 428 26-████████</b></p> <p><b>Mail: ████████████████████@lsbg.hamburg.de</b></p>
5.4.1	Die im Planungsgebiet betroffene neue LSA ist auf den neusten Stand der Technik zu bringen und mit Sehbehindertensignalen auszustatten.	Wird berücksichtigt.
5.4.2	Hierfür ist durch den Bezirk ein fachkundiges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung. Eigene personelle Kapazitäten für eine Bearbeitung durch LSBG/GF/IVS1 haben wir zurzeit leider nicht.	Die Planung der LSA erfolgt durch das Büro ARGUS Stadt und Verkehr.
5.4.3	Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördlichen Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.	Kenntnisnahme.
5.4.4	[...] Papenreye/Planstraße Die Radfurt ist dichter an die Einmündung zu legen und die weitere Führung in die Planstraße ist anzudeuten. [...]	Wird berücksichtigt und angepasst.
5.4.5	Es ist zu prüfen, ob der Radius für den Rechtsabbieger verkleinert werden kann, um so den Räumweg für den Fußverkehr zu verkleinern.	Aufgrund des erforderlichen Platzbedarfs für von Süden kommende Rechtsabbieger (maßgeblich Schleppkurve Sattelzug) kann der Radius am südöstlichen Eck des Knotens nicht verkleinert werden. Da die Papenreye Haupttrichtung des Knotens ist und die Einmündung in das Plangebiet hinsichtlich der Signalisierung untergeordnet wird, bestehen keine begründeten Bedenken hinsichtlich des Räumweges bzw. der Räumzeit für den Fußverkehr in Ost-West Richtung.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
5.4.6	Alternativ: Die Einmündung Papenreye könnte zunächst ohne LSA, dafür aber mit einer Querungsanlage mit Sprunginsel für den Fuß- und Radverkehr versehen werden. Diese könnte in der westlichen Papenreye in der schraffierten Fläche hergestellt werden. Da die Querschnittsaufteilung der Fahrbahn wie im Bestand erhalten bleibt, könnte eine LSA-Nachrüstung bei Bedarf später erfolgen.	Die Leistungsfähigkeit des Knotens ohne LSA wurde im Zuge einer Voruntersuchung mit dem Programm KNOBEL (BPS GmbH, 7.1.8) geprüft und bewertet. Die zukünftigen Verkehre können an der unsignalisierten Anbindung nicht leistungsgerecht abgewickelt werden. Es ist die Installation einer Lichtsignalanlage mit Fahrstreifenaufteilung erforderlich. Dafür muss der Straßenraum nicht angepasst werden, da ein separater Linksabbiegefahrstreifen im Bestand bereits vorhanden ist.
<b>6 BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (04.02.2022)</b>		██████████ <b>Tel: + 49 40 428 41-██████████</b> <b>Mail: ██████████@bvm.hamburg.de</b>
6.1	[...] Im Rahmen der Abwägung zu v. g. B-Plan-Verfahren wurde die Anzahl der barrierefreien Parkstände thematisiert. Gem. ReStra wären auf die Anzahl der Parkstände im Plangebiet 3-4 barrierefreie Parkstände zu berücksichtigen. Bisher sind innerhalb der Planungsgrenzen nur 2 verortet. Es empfiehlt sich, in der Stavenhagenstraße noch 2 weitere barrierefreie Parkstände jeweils östlich von Baumscheiben vorzusehen.	Derzeit sind 3 barrierefreie Parkstände im Niendorfer Weg geplant (Nr. 13, 14 und 40). In der Stavenhagenstraße wird ein weiterer barrierefreier Parkstand (Nr. 28) angeordnet.
6.2	Der Planungsbereich liegt mit dem Niendorfer Weg auf dem Linienweg der Metrobuslinie 23, die Teil der Busoptimierung Ausbauziel B ist. Maßnahmen dürfen dem Ziel der Busoptimierung nicht entgegen stehen.	Wird berücksichtigt.
<b>7 LIG – FB 4 Erschließungsstraßen</b>		
<b>8 LIG – 434 (FB 4 – Immobilienmanagement – Ankauf)</b>		
<b>9 Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (ÖB/LSA) (18.01.2022)</b>		
9.1	<b>Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (LSA)</b>	██████████ <b>Tel: +49 40 370 23-██████████</b> <b>Mail: ██████████@hhva.de</b>
9.1.1	[...] hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zur im Betreff genannten Erstverschickung, welche sich lediglich auf Lichtsignalanlagen be-	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	zieht. Unsere Stellungnahme wurde auf der Basis der uns per E-Mail am 16.12.2021 zur Verfügung gestellten Unterlagen erstellt.	
9.1.2	Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen: LSA-Knoten: 9000 (Papenreye / Vor Haus Nr. 47)	Kenntnisnahme.
9.1.3	Unsere Einschätzung zum Schaltschrankstandort sende ich Ihnen im Anhang.	Wird berücksichtigt und angepasst.
9.1.4	Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.	Die gewünschten Unterlagen zur Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) liegen vor und wurden am 21.01.2022 per Email an Frau Mischker versandt.
9.1.5	Die Verlegung von Leerrohren empfehlen wir dringend im Zuge der Baumaßnahme bauseitig durchzuführen, da eine Verlegung mit eigenen Ressourcen einen erheblichen Mehraufwand (terminlich, finanziell und im Genehmigungsablauf) bedeuten würde.	Kenntnisnahme.
9.1.6	Falls Sie im Zuge Ihrer Planung eine Verkehrsinsel planen oder umbauen, beachten Sie bitte, um die zukünftige Wartung der LSA ohne Restriktionen durchführen zu können, ist eine Mindestbreite von 1,60 m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.	Kenntnisnahme.
9.1.7	Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mitverantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.	Wird berücksichtigt.
9.1.8	Bei Umgestaltung der Nebenfläche bittet die Polizei die LSA-Schaltanlagen durch einen passiven Anfahrtschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint, ist dies bitte planerisch zu prüfen.	Kenntnisnahme.
9.1.9	Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die Baumaßnahme im Jahr 2023 umgesetzt werden soll. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen.	Eine detaillierte Bauablaufplanung wurde derzeit noch nicht erarbeitet. Sobald es hierzu neue Erkenntnisse gibt, werden die entsprechenden Ansprechpartner:innen informiert.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	Um Ihren Baubeginn nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung.	
<b>10 Dataport Planwerksauskunft (20.12.2021)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 428 46-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@dataport.de</b></p>
10.1.	[...] Soweit wir erkennen können, sind wir nur mit Anpassungen in der Straße Papenreye betroffen. Die im Borsteler Bogen dargestellten Anlagen gehören nicht zum Hamb. TK-Netz und werden nicht von Dataport betrieben.	Kenntnisnahme.
10.2	Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.	Kenntnisnahme.
10.3	Der guten Ordnung halber erhalten Sie unsere Beauskunftung als PDF.	Kenntnisnahme.
10.4	In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden. Falls Ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer. Diese Leitungsauskunft gilt nur in Zusammenhang aller beigefügten Anlagen. Dieses Dokument einschließlich der Anhänge wurde automatisch erstellt. Ihre Anfrage wird unter der Nr. 2021-13630 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an!	Kenntnisnahme.
<b>11 Hamburger Verkehrsverbund (HVV)</b>		
<b>12 Hamburger Hochbahn AG (HHA)</b>		
<b>13 Stromnetz Hamburg (16.02.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 49 202-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@stromnetz-hamburg.de</b></p>
13.1	Im Bereich Niendorfer Weg/Stavenhagenstraße müssen die vorhandenen Kabel außerhalb der Senkrechtparker verlegt werden, d.h. in den geplanten Geh-	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	wegbereich. Zudem müssen vorhandene Straßenkreuze aufgrund der Änderung des Bordsteines verlängert werden. Des Weiteren ist eine Neuverlegung von Leitungen zur geplanten Netzstation an der Stavenhagenstraße im südlichen Bereich der TG-Zufahrt geplant.	
13.2	In dem Planungsbereich Papenreye verlaufen zwei Mittelspannungsleitungen in Rohren im Bereich der geplanten Verlängerung des Rahmendurchlasses, welche durch eine Eisenplatte gegenüber Fremdeinwirkung zusätzlich geschützt sind. Es ist zu prüfen, ob eine Kollision mit Ihren geplanten Arbeiten besteht.	Kenntnisnahme.
<b>14 Stadtreinigung Hamburg (SRH) (07.01.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 25 76-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@Stadtreinigung.Hamburg</b></p>
14.1	[...] die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Umbaumaßnahmen im Rahmen der privaten Erschließung Groß Borstel 31 (Niendorfer Weg, Papenreye, Stavenhagenstraße) zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.	Kenntnisnahme.
14.2	Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme - hier der Standplatz Stavenhagen Straße Ecke Plogstieg mit zwei Depotcontainer - müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden.	Kenntnisnahme.
14.3	Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigunghamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden.	Kenntnisnahme.
14.4	Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.	Wird berücksichtigt.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
14.5	Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.	Wird berücksichtigt.
<b>15 Handelskammer G-V/2</b>		
<b>16 Hamburg Wasser (10.01.2022, 11.01.2022, 12.01.2022, 31.01.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: + 49 40 78 88-██████████</b></p> <p><b>Mail: anlageninfo@hamburgwasser.de</b></p>
<b>16.1</b>	<b>Hamburg Wasser (10.01.2022)</b>	
16.1.1	<p>[...] <u>Für HWW:</u></p> <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>	Kenntnisnahme.
16.1.2	Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.	Kenntnisnahme.
16.1.3	<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"> <li>• 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.</li> <li>• Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.</li> <li>• Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.</li> <li>• Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar</li> </ul>	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b> Nr.                      Stellungnahme	<b>Kontaktdaten</b> Abwägung
<p>dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</li> </ul>	
<p>16.1.4                      Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem <i>Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990.</i></p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>16.1.5                      Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen. In der Nähe befinden sich HWW Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig. Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 10 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 14 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden Herr Janz 040/ 7888 34113 oder 0151 121 15845. Die Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>16.1.6                      <u>Für HSE:</u>                      Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Groß Borstel 31 sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.                      Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.                      Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.                      Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>16.1.7                      Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.                      Im dritten Abschnitt (Papenreye) handelt es sich bei dem vorhandenen Ent-</p>	<p>Wird berücksichtigt und angepasst.</p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	wässerungskanal DN 300 um eine Straßentwässerungsleitung und nicht um Mischwassersiel. Die Bezeichnung im Lageplan ist von MW auf SEA zu ändern.	
16.1.8	Die HSE geht davon aus, dass die Entwässerung der in diesem Bereich zusätzlich geschaffenen Straßenverkehrsflächen über eine neu zu planende Straßentwässerungsleitung (SEA) erfolgt und als Vorflut den hier vorhandenen Graben nutzt. Eigentümer und Betreiber dieser Straßentwässerungsanlage ist der Wegebausträger. Für den Fall, dass die HSE diese SEA zukünftig betreiben soll, ist hierfür eine vertragliche Vereinbarung zwischen Wegebausträger und HSE abzuschließen. Zur Angebotsabforderung und für die weiteren Abstimmungen zu einer solchen Vereinbarung wenden Sie sich bitte an Herrn Gudra (Telefon: 040 7888 31400; E-Mail: in-go.gudra@hamburgwasser.de).	Kenntnisnahme.
16.1.9	Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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 Siel).</li> <li>• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li> <li>• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li> </ul>	Kenntnisnahme.



<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b> Nr.                      Stellungnahme	<b>Kontaktdaten</b> Abwägung	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen.</li> </ul>	
16.1.10	Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.	Kenntnisnahme.
16.1.11	In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.	Kenntnisnahme.
<b>16.2</b>	<b>Hamburg Wasser (11.01.2022)</b>	
16.2.1	[...] Die HWW prüft derzeit ob an in der Straße Niendorfer Weg Nr. 8-16 ca. 134 m DN 100 Bj. 1954 und in der Stavenhagenstr. Nr. 29 bis zum Borsteler Bogen ca. 250 m DN 100 Bj. 1953 die Versorgungsleitung zu erneuern sind. Sobald ein Ergebnis feststeht, bekommen sie von uns eine Rückmeldung. Bitte nehmen sie das mit in ihre Planung mit auf.	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
<b>16.4</b>	<b>Hamburg Wasser (31.01.2022)</b>	
16.4.1	[...] Die HWW hat ihre Leitungen überprüft und es hat sich herausgestellt, dass diese Leitungen erneuert werden müssen. Ein Ansprechpartner steht noch nicht fest und auch die Bauzeit können wir ihnen noch nicht sagen. Bitte nehmen sie das mit in ihre Planung auf.	Kenntnisnahme.
<b>17</b>	<b>ADFC Hamburg (14.01.2022)</b>	<p>██████████</p> <p><b>Tel: + 49 40 428 04 –</b> ██████████</p> <p><b>Mail: ██████████@hamburg.adfc.de</b></p>
<b>17.1</b>	<b>Vorbemerkung und Zusammenfassung</b>	
17.1.1	Wir begrüßen bei dieser Planung, dass keine Durchfahrtsmöglichkeit Nord-Süd durch das Gebiet geschaffen wird und dass alle Einbahnstraßen weiterhin in beide Richtungen mit dem Rad befahrbar sind. Für letzteres ist es gut, dass in der Stavenhagenstraße zumindest auf der Süd-Ost-Seite nur Längsparken vorgesehen ist.	Kenntnisnahme.
17.1.2	Positiv sehen wir auch die geplante Gehwegüberfahrt an der Einmündung Niendorfer Weg – Stavenhagenstraße. Auch die Fahrradparkmöglichkeiten an der Bushaltestelle sind sehr sinnvoll.	Kenntnisnahme.
17.1.3	Da die Einmündung an der Papenreye nur eine Furt über die Papenreye erhält, ist es gut, dass links abbiegender Radverkehr aus der Planstraße heraus eine gesonderte Aufleitung auf der Nordseite Papenreye erhält.	Kenntnisnahme.
17.1.4	Die nur einseitige Anlage der Furt wird allerdings mit geringem Fuß- und Radverkehr im Bestand begründet, statt über Prognosen über zukünftige Verkehre.	Siehe Punkt 2.2.1
17.1.5	Neben Planungsdetails sehen wir hauptsächlich die Ausrichtung auf den MIV kritisch, die diese Planung aus unserer Sicht prägt. So sind Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum nur an der Bushaltestelle zu finden, während durch entsprechende Anordnung mit Quer- bzw. Schrägparken eine maximale Anzahl an Parkständen für Kfz geschaffen wird.	Siehe Punkt 17.2.4

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
17.1.6	Das Verkehrskonzept, das erstellt wurde, erscheint uns in erster Linie als ein Kraftverkehrskonzept, denn Carsharing, Stadtrad oder eine Verbesserung in Bezug auf den ÖPNV können wir nicht erkennen. Aus unserer Sicht wären attraktives Zu-Fuß-Gehen und ein attraktiver, sicherer, inklusiver Radverkehr notwendig und auch im Sinne der vom Senat angestrebten Mobilitätswende angesagt.	Im Niendorfer Weg werden zwei Carsharing Standorte (Nr. 34 und 35) ergänzt.
17.1.7	Benötigt wird eine Stadt der kurzen Wege, die „15-Minuten-Stadt“ und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Nahbereich. In den Betrachtungen des Verkehrskonzeptes geht es um Leistungsfähigkeiten und es bleibt scheinbar unberücksichtigt, dass bereits im Jahr 2030 ca. 80 % der Wege über den Umweltverbund zurückgelegt werden sollen. Damit passt diese Planung nicht zu den Zielen des Senats, einem Bündnis für den Fuß- und Radverkehr und der Notwendigkeit, Klimaschutz ernsthaft zu betreiben.	Kenntnisnahme.
17.1.8	So sind die im EB angegebene Entfernung von 2,2 km zur U2-Haltestelle Niendorf Markt sowie ähnliche Entfernungen zur U1-Haltestelle Lattenkamp oder U2 Hagendeel ideal für eine kombinierte Nutzung von Rad und Bahn, wenn die Strecken und Abstellmöglichkeiten gut ausgebaut sind. Wenn aber so wie hier vorgesehen, große Anzahlen kostenloser Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, gibt es keinen echten Anreiz, das auch nur auszuprobieren. [...]	Kenntnisnahme.
<b>17.2</b>	<b>Detaillierte Analyse und Bewertung</b>	
17.2.1	<u>Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr (Süd)</u> Um möglichst kurze Verbindungen für Fuß- und Radverkehr zu erreichen, wäre eine Durchlässigkeit des Gebietes für diese Verkehrsarten wünschenswert. Es wäre sinnvoll, auch für den Bereich der südlichen Erschließung eine Verbindung zur Papenreye zu schaffen und für das Gewerbegebiet im Norden eine Anbindung nach Süden, um attraktive Wege zu schaffen, die kürzer sind als für den MIV. Damit wird der Anreiz geschaffen, mindestens kurze Strecken zu Fuß oder per Rad statt mit dem Auto zurück zu legen.	Entlang der Tarpenbek kann die bestehende Fuß- und Radwegeverbindung der Freizeitroute 12 genutzt werden. Umwege über die Kollastraße oder die Borselter Chaussee sind für den Fuß- und Radverkehr nicht erforderlich.

Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)		Kontaktdaten
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
17.2.2	<p><u>Parkstandsanzordnung / Anzahl Parkstände (Süd)</u></p> <p>Insgesamt ist der Wunsch nach möglichst vielen Parkständen aus Sicht der Autofahrenden nachvollziehbar.</p> <p>Allerdings entsteht hier Neubau mit Tiefgaragen und oberirdisch sollten daher ausschließlich bewirtschaftete Parkstände für Besucher*innen bzw. Dienstleister*innen nötig sein sowie Behindertenparkstände und für Carsharing reservierte Parkstände.</p>	<p>Da das Plangebiet hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägt sein wird und umliegend kaum Geschäfte vorhanden sind, ist von einem geringen Parkdruck auszugehen. Bewirtschaftete Parkstände für Besucher:innen werden deshalb als nicht erforderlich gesehen. In der Stavenhagenstraße wird ein Behindertenparkstand ergänzt. Im Niendorfer Weg sind drei Behindertenparkstände sowie zwei Standorte für Carsharing vorgesehen.</p>
17.2.3	<p>Dabei geht hier um die Verkehrssicherheit und die Stadtraumgestaltung. Mehr und bequem erreichbare und kostenlose Parkstände führen zu mehr Bequemlichkeit im Autoverkehr und induzieren somit motorisierten Verkehr. Schräg- oder Querparkstände sind für Radfahrende deutlich gefährlicher als Längsparkstände. Auch mit bestem Willen kann eine Autofahrer*in beim rückwärts Ausparken nicht sehen, ob eine Radfahrer*in kommt, wenn neben ihrem Auto z. B. ein Transporter parkt. Daher sind Längsparkstände geeigneter. Dadurch werden Platzreserven für einen komfortableren Gehweg gewonnen, in dessen Randbereich Fahrradbügel oder auch mal eine Bank untergebracht werden können.</p>	<p>Gemäß der „Begründung zum Bebauungsplan Groß Borstel 31“ wird eine Quote von 16 Besucherparkplätzen je 100 Wohneinheiten angestrebt. In der Bilanz sind, unter Berücksichtigung entfallender bestehender Parkplätze, 57 neue Parkplätze im öffentlichen Straßenraum auf der Nordseite der Stavenhagenstraße und des Niendorfer Weges vorgesehen. Um die erforderliche Anzahl der Parkstände mit einer möglichst geringen Verbreiterung des Straßenraums realisieren zu können, ist es notwendig, diese senkrecht bzw. schräg auszubilden.</p> <p>Die Einfahrt in die Stavenhagenstraße als auch in den Niendorfer Weg wird bereits am südlich gelegenen Knoten Stavenhagenstraße / Warnckesweg für den MIV, mit Ausnahme von Bussen und Taxis, untersagt. Das Verbot der Einfahrt in die beiden Straßen in Richtung Westen sowie Richtung Norden wiederholt sich am Knoten Stavenhagenstraße / Niendorfer Weg. Man spricht hier auch von „unechten Einbahnstraßen“. Die verhältnismäßig breiten Fahrbahnen (5,90 m – 6,50 m), auf denen der MIV größtenteils nur in eine Richtung fährt, bieten ausreichend große Verkehrsräume für den Radverkehr. Das Verkehrsaufkommen wird zudem, vor dem Hintergrund der Anordnung der Einfahrtbeschränkungen in den Niendorfer Weg und die Stavenhagenstraße, gering bleiben, da Durchgangsverkehre auf diese Weise reduziert werden können. Das Gefahrenpotential durch Schräg- bzw. Senkrechtparker wird somit entschärft.</p>
17.2.4	<p><u>Fahrradparken (Süd)</u></p> <p>Es sind ausschließlich an der Bushaltestelle bei 0+190 Fahrradbügel im öffentlichen Raum vorgesehen. Sie werden aber in dieser langgestreckten Wohnbebauung dezentral benötigt. Es werden deutlich mehr als die im Plan vorgesehenen Bügel benötigt. Auch wenn auf Privatgrund Fahrradparken</p>	<p>Gemäß ReStra werden in Wohngebieten 20 Fahrradplätze für Besucher je 100 Wohneinheiten angestrebt. Gemäß des Funktionsplans sollen insgesamt 78 Fahrradabstellmöglichkeiten für Besucher geschaffen werden, um den Ansprüchen von ca. 400 geplante Wohneinheiten gerecht zu werden. Das entspricht 39 Fahrradbügeln mit je 2 Abstellmöglichkeiten. Nach aktuellem Planungsstand</p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	vorgesehen ist, so müssen für Besucher*innen und Dienstleister*innen entsprechend Abstellplätze zur Verfügung stehen. Dabei sollte auch vorgesehen werden, dass Lastenräder angeschlossen werden können. Ggf. sollte auf jeden fünften Kfz-Parkstand zugunsten von dort platzierten 6-8 Fahrradbügeln verzichtet werden.	<p>befinden sich 25 Fahrradbügel sich auf öffentlicher Fläche im Bereich der geplanten Bushaltestelle im Niendorfer Weg, im Knotenpunktbereich Niendorfer Weg / Stavenhagenstraße und in der Stavenhagenstraße auf Höhe der geplanten Tiefgaragenzufahrt. Ergänzend sind auf privatem Grund (vorzugsweise im Bereich der Hauseingänge) weitere Fahrradbügel geplant. Diese werden gemäß ReStra bei der Bilanz berücksichtigt. Des Weiteren sollen auch private Fahrradstellplätze in der Tiefgarage untergebracht werden. Um die erforderliche Parkplatzquote für Kfz aufrecht zu erhalten, können für weitere Fahrradabstellmöglichkeiten auf öffentlichen Grund keine geplanten Parkplätze entfallen. Zusätzlich wird im Bushaltestellenbereich eine StadtRAD Station mit 12 Stellplätzen geplant.</p> <p>Standorte für Abstellplätze für Lastenräder werden derzeit geprüft.</p>
17.2.5	<p><u>Bäume</u></p> <p>Die Planung sollte im Sinne des Klimaschutzes dafür sorgen, dass der Altbestand an Bäumen weitgehend erhalten wird. Entsprechend sollte die Lage der Parkstände ausgerichtet werden.</p>	<p>Im Niendorfer Weg kann dieser Vorschlag größtenteils nicht umgesetzt werden, da sich die zu fällenden Bäume nicht im Bereich der Parkstände befinden. Im Bereich der geplanten Bushaltestelle befinden sich zwei bestehende Eichen, deren Erhalt durch einen Baumgutachter geprüft werden soll.</p> <p>In der Stavenhagenstraße wurde die Anordnung der Parkstände so geändert, dass zwei bestehende Bäume an den derzeitig neugeplanten Parkplätzen Nr. 21 und 28 erhalten werden können.</p> <p>Des Weiteren wurde die Anordnung der Parkstände im Niendorfer Weg angepasst, so dass der Bestandsbaum östlich des Parkstands Nr. 40 erhalten werden kann.</p>
17.2.6	<p><u>Signalisierung im Knoten Papenreye (Nord)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Lageplan ist für die Gehwegfurt über die Planstraße Richtung Westen eine kombinierte Streuscheibe Rad/Fuß vorgesehen. Da Radverkehr hier nicht in der Richtung quert, ist dies unnötig.</li> <li>• Wir gehen davon aus, dass die Signalisierung für Radverkehr in der Papenreye Richtung Osten gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr erfolgt. (Hier ist keine Fußgänger-LSA erkennbar.)</li> <li>• Wegen der unterschiedlichen Räumzeiten sollte die Signalisierung für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird berücksichtigt.</li> <li>• Wird berücksichtigt.</li> <li>• Die Signalisierung für Rad- und Fußverkehr wird in der Regel nicht ge-</li> </ul>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	Rad und Fuß für die Querung der Papenreye Richtung Süden getrennt erfolgen, nicht über kombinierte Streuscheiben Rad/Fuß.	trennt signalisiert, da linksabbiegender von Süden kommender Kfz-Verkehr die unterschiedlichen Freigabezeiten von Rad- und Fußverkehr nicht erkennen kann und dies somit zu einem unnötigem Gefahrenpotential führt.
17.2.7	<p><u>Radwegableitung aus Westen (Nord)</u></p> <p>Der Radverkehr in Papenreye Richtung Osten sollte deutlich früher auf den Radfahrstreifen abgeleitet werden - oder zumindest früher an die Fahrbahn heran verschwenkt werden, um frühzeitig Sichtbeziehungen zu ermöglichen. Eine Einfärbung von Radfahrstreifen und Furt in rot verbessert die Sichtbarkeit dieser für die Rechtsabbieger, die sich links des Radfahrstreifens befinden.</p>	<p>Der Radweg verschwenkt in Richtung Fahrbahn und wird auf einem niveaugleichem Radfahrstreifen geführt. Der Radfahrstreifen besitzt bis zur Haltelinie der Kfz-Spur eine Länge von 10 m. Der Radverkehr ist bereits weit vor dem Knoten gut für den MIV sichtbar. Da die Sichtverhältnisse nicht durch Bäume, parkende Pkw oder ähnliches eingeschränkt sind und der Radweg lediglich durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt ist, ist Empfehlung der ReStra/ERA, einen 10 m langen Radfahrstreifen vor dem Knotenpunkt auszuführen, ausreichend.</p> <p>Die rote Einfärbung von Radfahrstreifen wird nur in Ausnahmefällen und ausschließlich bei besonders gefahrenträchtigen verkehrlichen Situationen verwendet.</p>
17.2.8	<p><u>Radwegfurt über Papenreye für Linksabbieger</u></p> <p>Der aus Ost kommende Radverkehr kann indirekt in die Planstraße nach Süd abbiegen, dafür (und hauptsächlich für diese Fahrbeziehung) besteht eine Radfurt über Papenreye. Der Aufstellbereich auf der Nordseite erscheint uns sehr knapp dimensioniert bzw. kaum vorhanden, so dass ein wartendes Lastenrad den Radweg blockieren muss.</p> <p>Zudem erreicht der Radverkehr die Einmündung der Planstraße vermutlich genau dann, wenn der Linksabbiege-Kfz-Verkehr dort ankommt, also kommen Rad und Auto aus unterschiedlichen Richtungen an derselben Stelle an. Die Radfurt führt dabei nicht gerade in die Planstraße, sondern endet am nördlichen Ende des Kurvenbereiches. Das ist ungünstig.</p> <p>Vorschlag: Die Furt von der nördlichen Nebenfläche in die Planstraße wird direkt an die westliche Seite der Planstraßenfahrbahn geführt und rot eingefärbt. Dort wird mittels gestrichelter Linie noch in die Planstraße hinein der Radfahrbereich angedeutet.</p>	<p>Die Radverkehrsführung auf der Nordseite des Knotenpunkts wurde angepasst. Der Radverkehr wird bereits vor dem Knotenpunkt auf einen 2,25 m breiten Radfahrstreifen abgeleitet. Für den linksabbiegenden Radverkehr wurde eine separate Abbiegetasche auf Höhe der Radfahrfurt ergänzt.</p> <p>Die Weiterfahrt für Radfahrende Richtung Süden wird durch einen in die Planstraße auslaufenden Schutzstreifen für alle Verkehrsteilnehmende erkenntlich gemacht. Die rote Einfärbung kann aus oben genannten Gründen auch hier keine Anwendung finden.</p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
17.2.9	<u>Fahrradparken (Nord)</u> Im nördlichen Planungsbereich finden sich keine Abstellbügel für Fahrräder. Selbstverständlich sind diese auch in einem Gewerbegebiet notwendig.	Durch die Planung an der Papenreye wird lediglich die Anbindung an das Plan- gebiet geschaffen. Der Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf öffent- lichem Grund im Bereich der nördlichen Anbindung bleibt unverändert und wird deshalb bei der Umplanung des Knotens nicht berücksichtigt.
<b>18 Fuß e.V. Hamburg (28.01.2022)</b>		██████████ <b>Tel: +49 40 432</b> ██████████ <b>Mail: ██████████@fuss-ev.de</b>
<b>18.1</b>	<b>Papenreye</b>	
18.1.1	Wir begrüßen, dass hier an der Südseite der Radverkehr an der geplanten Querungsstelle auf einem Radfahrstreifen geführt wird. Auf der Nordseite muss am Radweg durch eine Markierung der Vorrang der querenden Fuß- gänger*innen sichergestellt werden (z.B. durch einen Zebrastreifen auf dem Radweg).	Die Nordseite des Knotenpunkts wurde hinsichtlich der Radverkehrsführung angepasst. Der Radverkehr wird, analog zur Südseite des Knotenpunkts, auf Radfahrstreifen abgeleitet.
<b>18.2</b>	<b>Stavenhagenstraße/Niendorfer Straße</b>	
18.2.1	Wir gehen davon aus, dass in beiden Straßen Tempo 30 angeordnet ist. Nur dann ist bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu erwarten, dass die Radfahrenden nicht auf den Gehweg ausweichen.	Der zu überplanende Streckenabschnitt in der Stavenhagenstraße ist mit einer Streckenbeschränkung Tempo 30 im Bestand angeordnet. Die Geschwindig- keitsbegrenzung wird am Knoten Stavenhagenstraße / Niendorfer Weg durch das VZ 278-30 aufgehoben. Die Streckenbeschränkung auf Tempo 30 wird in der Überplanung beibehalten.  Die Anordnung von Tempo 30 im Niendorfer Weg steht im Konflikt mit der vorhandenen Buslinie 23 entlang des Niendorfer Wegs. Da entlang der Strecke keine Einrichtungen wie Kitas, Schulen o.ä. vorhanden oder geplant sind, fehlt zudem ein zwingender Grund für die Anordnung von Tempo 30.  Durch die Geradlinigkeit der Fahrbahn ist die Sicht zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr und somit die Verkehrssicherheit grundsätzlich gegeben. Vor dem Hintergrund des geringen Verkehrsaufkommens und der überwiegenden Nut- zung im Einrichtungsverkehr („unechte Einbahnstraße“), wird dem Radverkehr ein ausreichend großer Verkehrsraum geboten.  Zudem seien keine Unfallschwerpunkte entlang die Strecke festzustellen.



<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
18.2.2	Wir bedauern, dass den Parkständen so viel Raum eingeräumt wird. Es ist sicherzustellen, dass im Bereich der Schräg- und Senkrechtparkstände bauliche Maßnahmen ergriffen werden, die verhindern, dass die Fahrzeuge in den Gehweg ragen (z.B. Schwellen). Auch erscheinen uns die Abstände der Parkstände zu den geplanten Bäumen zu gering, um den Bäumen ein gutes Wachstum zu ermöglichen.	Wird berücksichtigt.
18.2.3	Für den nördlichen Gehweg ist auf eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen, da die Bäume und die parkenden Fahrzeuge diesen sehr verschatten werden.	Kenntnisnahme.
18.2.4	Wir erwarten, dass auch die südlichen Gehwege im Rahmen der Maßnahme erneuert werden. Dabei sollten die Radwege beseitigt werden und die Verkehrszeichen und Laternenmaste so angebracht werden, dass sie nicht mitten auf dem Gehweg stehen. Auch gehen wir davon aus, dass alle Schilder "Radfahrer frei" verschwinden.	Der Radverkehr im Niendorfer Weg und in der Stavenhagenstraße wird generell auf der Fahrbahn geführt. Gemäß des Erschließungsplans werden nur die nördlichen Nebenflächen erneuert. Anpassungen im Bereich der südlichen Nebenflächen finden im Niendorfer Weg lediglich an der Querungsstelle (Station +240) und im Bereich der bestehenden Radwegableitung (Station +180 bis +200) statt.
18.2.5	Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.	Kenntnisnahme.
<b>19 Bezirks-Seniorenbeirat</b>		
<b>20 Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg (02.02.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 8 55 99-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@kompetent-barrierefrei.de</b></p>
20.1	[...] An Parkständen für behinderte Menschen müssen die Borde allseitig auf 3 cm abgesenkt werden.	Wird berücksichtigt.
20.2	Die Führung des Fußwegeverkehrs an der östlichen Seite der Einmündung Petersen Park/Papenreye ist unklar. Das dortige Ende des Gehweges muss auch für Menschen mit einer Seheinschränkung rechtzeitig und deutlich wahrgenommen werden können.	Das Ende des öffentlichen Gehwegs wird taktil wahrnehmbar für Menschen mit Seheinschränkung hergestellt (beispielsweise durch eine Bordkante mit 6 cm Höhe). Da das Queren der Fahrbahn im Bereich des Knotenpunkts an der Papenreye durch die signalisierten Furten erfolgen soll, wird in weiteren Pla-



<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
		nungsschritten die Möglichkeit einer Absperrung durch ein Geländer im Bereich des privaten Zugangs bis zur Fußgängerfurt geprüft.
20.3	An der Einmündung der Planstraße A liegt die Querung sehr weit in der Ausrundung. Vor allem Überquerung der Borde mit einer Ansicht von 0 cm ist dadurch sehr ungünstig. Die Querung sollte weiter in die Planstraße A verlegt werden.	Südlich des Knotenpunkts an der Papenreye folgt im Abstand von ca. 20 m eine weitere Einmündung in das Plangebiet Richtung Westen. Um den Abstand nicht weiter zu reduzieren, sollte die die Querung bzw. die Haltlinie nicht weiter nach Süden verschoben werden.
20.4	Auch die Querungshilfe am Niendorfer Weg (Stat. 0+240) ist von der Lage her ungünstig, da sie zu weit in der Kurve liegt und die rechtzeitige Wahrnehmung der Querende durch den Fahrbahnverkehr u.U. nicht gegeben ist.	Anzumerken ist, dass die Zufahrt in den Niendorfer Weg an dieser Stelle nur für HVV, Taxen und den Radverkehr freigegeben ist. Die Lage der Querungshilfe wurde so gewählt, dass linksabbiegender Verkehr querenden Fußverkehr bereits vor dem Abbiegen sehen kann. Durch die scharfe Kurvengeometrie ist zudem mit einem geringen Geschwindigkeitsniveau zu rechnen.
20.5	Zudem sind an dieser Stelle die Bereiche mit einer Bordhöhe von 0 und 6 cm falsch angeordnet und sollten getauscht werden.	Wird berücksichtigt und angepasst.
20.6	Die Führung des Fußverkehrs im nördlichen Bereich der Einmündung Niendorfer Weg/Stavenhagenstraße erscheint vor allem für Menschen mit einer Seheinschränkung schwierig. Hier müssen gute Orientierungsmöglichkeiten, ggf. durch Bodenindikatoren, geschaffen werden. Das Kompetenzzentrum steht hier für weitere Beratungen ausdrücklich zur Verfügung.	An der Gehwegüberfahrt im Einmündungsbereich Niendorfer Weg / Stavenhagenstraße wurden kontrastfreie Richtungsfelder ergänzt.
20.7	In der Stavenhagenstraße (Stat. 0+0150) gibt es offenbar an einer Zufahrt einen starken Versprung im Gehweg. Auch hier ist die Orientierung für sehingeschränkte Menschen problematisch und ich bitte um eine weitere Einbeziehung des Kompetenzzentrums.	Da der Gehweg tatsächlich östlich der Gehwegüberfahrt endet, wird dieses Ende durch einen Tiefbordvorsprung so hergestellt, dass es für Menschen mit Seheinschränkung taktil erfassbar ist. Folglich ist das Queren auf die südliche Nebenfläche an dieser Stelle erforderlich.
20.8	In der Stavenhagenstraße scheinen keine Parkstände für behinderte Menschen vorgesehen zu sein. Ich bitte, dies zu überprüfen.	Der Parkstand Nr. 28 in der Stavenhagenstraße wird barrierefrei ausgebildet.
<b>21 Taxi Verbände</b>		
<b>22 N/WBZ</b>		
<b>23 N/SL (24.01.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel.: +49 40 428 004-██████████</b></p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.                      Stellungnahme		Abwägung
		<b>Mail:</b> ██████████@hamburg-nord.hamburg.de
<b>23.1</b>	<b>Bestandsbaum V031 (Stieleiche) schützen</b>	
23.1.1	Arbeiten im Kronentraufbereich des Baumes sind baumverträglich unter Einbeziehung eine Baumsachverständigen durchzuführen.	Kenntnisnahme.
23.1.2	Wurde eine Prüfung der Anfahrbarkeit der Müllunterflursysteme durch die Müllabfuhr im Hinblick auf das notwendige Lichtraumprofil durchgeführt (vgl. Gesprächsnotiz zur Abstimmung des Funktionsplans Verkehr vom 31.07.2018).	Die Müllunterflursysteme befinden sich auf Privatgrund und werden beim Verschickungsverfahren deshalb nicht berücksichtigt. Die Zufahrten zu den Müllstandorten ist für die Müllabfuhr gewährleistet.
<b>23.2</b>	<b>Bestandsbaum V009 (Rotbuche)</b>	
23.2.1	Im Detail Plan zum Abschnitt 1 wird hier eine Prüfung zum Erhalt des Baumes vermerkt. Das ist richtig. Bei der Prüfung ist ein öffentlich rechtlich bestellter Baumsachverständiger einzubeziehen. Es handelt sich hier um ein im Bebauungsplan Groß Borstel 31 mit Erhaltungsgebot festgesetzten Bestandsbaum. Beeinträchtigungen es Baumes sind dementsprechend unzulässig. Die Arbeiten in diesem Bereich sind hierauf auszulegen.  In diesem Zusammenhang wird auch auf die Festsetzung § 2 Nr. 22 und 23 der Verordnung zum Bebauungsplan Groß Borstel 31 hingewiesen.	Kenntnisnahme.
<b>23.3</b>	<b>Erweiterung Rahmendurchlass an der Papenreye – Baumverträglichkeit nachweisen</b>	
23.3.1	Die Planung sieht eine Erweiterung des Rahmendurchlasses im Bereich der Zufahrt an der Papenreye vor. Der Bereich ist Teil einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche und der Baumbestand ist geschützt. Hier sind die notwendigen Arbeiten auf Baumverträglichkeit zu prüfen.	Wird berücksichtigt.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.                    Stellungnahme		Abwägung
<b>24 N/MR 3 (27.01.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel.: +49 40 428 04-██████████</b></p> <p><b>Mail: ██████████@hamburg-nord.hamburg.de</b></p>
<b>24.1</b>	<b>Niendorfer Weg – südliche Erschließung Abschnitt 1 Blatt 1/3</b>	
24.1.1	Auf dem Privatgrundstück sind im Bebauungsplan entlang der Niendorfer Straße zwei Bäume mit Erhaltungsgebot eingezeichnet. In der 1. Planverschickung ist dabei einer von diesen Bäumen mit dem Vermerk versehen: „Erhalt der Bäume sind zu prüfen“. Dieser Baum ist unbedingt zu erhalten und die Planung und die Bauausführung sind soweit anzupassen, dass der Baum erhalten wird. Eine Fällung dieses Baumes ist unzulässig. Dabei handelt es sich um eine sehr erhaltenswürdige Eiche auf Höhe der Bushaltestelle.	Kenntnisnahme.
24.1.2	In der Vorabstimmung wurde die Bushaltestelle an die jetzige Stelle verlegt, um die beiden Bestandseichen im Gehwegbereich zu erhalten, da die Herstellung von Stellplätzen im Kronenbereich dieser Eichen nicht möglich ist. Bei den Eichen handelt es sich um sehr erhaltenswürdige Bäume. Einer Fällung dieser Bäume wird nicht zugestimmt. Der Haltestellenbereich ist so zu planen, dass die Bäume erhalten werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Haltestelle an einer anderen Stelle anzuordnen.	Kenntnisnahme.
24.1.3	Im Bereich des Behindertenstellplatzes Nr. 42 stehe eine erhaltenswürdige Eiche. Hier sollte der Erhalt der Bestandseiche geprüft werden und der Behindertenstellplatz an einer anderen Stelle angeordnet werden. Die geplante Neupflanzung im Kronenbereich dieser Eiche sollte dann entfallen.	Der Behindertenstellplatz wird westlich des Bestandsbaums angeordnet, so dass der Baum erhalten werden kann. Östlich des Baums werden 4 weitere Fahrradbügel geplant. Aufgrund der Änderung entfällt ein Parkstand. Des Weiteren wurde die geplante Grünfläche östlich der geplanten TG-Zufahrt verkleinert.
24.1.4	Den übrigen Baumfällungen für den Straßenausbau und den geplanten Standorten für Baumneupflanzungen wird zugestimmt.	Kenntnisnahme.
<b>24.2</b>	<b>Stavenhagenstraße – südliche Erschließung Abschnitt 1 Blatt 2/3</b>	
24.2.1	Auf dem Privatgrundstück ist im Bebauungsplan entlang der Stavenhagen-	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	straße ein Baum mit Erhaltungsgebot eingezeichnet. In der 1. Planverschickung ist dabei dieser Baum mit dem Vermerk versehen: „Erhalt der Bäume sind zu prüfen“. Dieser Baum ist unbedingt zu erhalten und die Planung und die Bauausführung sind soweit anzupassen, dass der Baum erhalten wird. Eine Fällung dieses Baumes ist unzulässig.	
24.2.2	Dabei handelt es sich um eine erhaltenswürdige Eiche im Einmündungsbereich der Stavenhagenstraße in den Niendorfer Weg. Die Planung sieht unterhalb der Baumkrone einen neuen Baumstandort vor. Dieser macht unterhalb der Baumkrone keinen Sinn und es sollte darauf verzichtet werden.	Wird berücksichtigt und angepasst.
24.2.3	Den übrigen Baumfällungen für den Straßenausbau und den geplanten Standorten für Baumneupflanzungen wird zugestimmt.	Kenntnisnahme.
<b>24.3</b>	<b>Papenreye – nördliche Erschließung Abschnitt 1 Blatt 3/3</b>	
24.3.1	Hier sieht die Planung auf der Westseite der Zufahrt Planstraße 1 eine Verbreiterung der Grabenverrohrung vor. Hier ist während der Baumaßnahme ein Baumschutz gemäß DIN 18920, der vorhandenen Bäume erforderlich.	Kenntnisnahme.
<b>24.4</b>	<b>Allgemeines</b>	
24.4.1	Die Baumscheiben der Neupflanzungen sollten so groß wie möglich ausgebildet werden. Folgende Mindestanforderungen sind unbedingt zu erfüllen: Die Baumscheiben müssen zwischen den Rückenstützen der Einfassungen eine offene Fläche von mindestens 6 qm aufweisen und das Volumen der Baumgrube muss mindestens 12 cbm bei einer maximalen Tiefe von 1,5 m betragen.	Wird berücksichtigt.
<b>25 N/MR 1</b>		
<b>26 N/MR 21 (31.01.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel.: +49 40 428 04</b> ██████████</p> <p><b>Mail: ██████████@hamburg-nord.hamburg.de</b></p>
26.1	[...] MR21 hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgelegte Pla-	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b> Nr.                      Stellungnahme	<b>Kontaktdaten</b> Abwägung
26.2 Der Umbau des öffentlichen Grundes geht, wie beschrieben, zu Lasten des Antragstellers und die Straßenplanung muss im Bereich der Stavenhagenstraße, Niendorfer Weg sowie Papenreye einvernehmlich abgestimmt, genehmigt und schlussverschickt sein. Zur Umsetzung der Wegebaumaßnahme werden private Flächen benötigt. Diese sind vom Investor kosten- und lastenfrei für den Umbau zur Verfügung zu stellen. Ein Baubeginn von Hochbaumaßnahmen ist nur möglich, wenn ein notarielles Flächenangebot und eine Absicherung (Bürgschaft oder Baukosteneinzahlung) über die geschätzten Baukosten des Umbaus des öffentlichen Grundes bzw. zukünftigen öffentlichen Grundes vorgelegt werden.	Kenntnisnahme.
26.3 Daher unser Hinweis: Die Absicherung der Wegebaumaßnahme in Form einer Bankbürgschaft liegt vor, das entsprechende Flächenangebot zur Gewährleistung, dass die für den Umbau des öffentlichen Grundes benötigten Flächen übereignet werden, jedoch noch nicht, insbesondere haben wir keine Kenntnis zum Status der Fläche in der Papenreye, die der Investor vom Nachbarflurstück 2541 (zur Umplanung der Einmündung) beschaffen muss, Stand 28.01.2022. Die Planung wird gebeten, den Investor entsprechend darauf hinzuweisen, damit ggf. neben den Hochbauvorhaben nicht auch die weitere Planung der Wegebaumaßnahme verzögert wird.	Kenntnisnahme.
26.4 Folgende Bauanträge sind beim hoheitlich-technischen Abschnitt (MR 21) mit Relevanz zur vorliegenden 1. Verschickung bekannt:	Kenntnisnahme.
26.4.1 Stavenhagenstraße 16a-g; Gz.: N/WBZ/03396/2020 Neubau eines MFH mit 126 WE, Büroflächen, Gewerbeflächen und Tiefgarage mit 116 STP - (Baufeld 4b) Stellungnahme MR 21 sowie Baugenehmigungsbescheid liegen bei MR 22 vor. Die Überfahrt an der östlichen Grundstücksgrenze zu BF 4b (entlang BF	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b> Nr.                    Stellungnahme	<b>Kontaktdaten</b> Abwägung
26.4.2 Stavenhagenstraße 18, 20, 22, 24; Gz.: N/WBZ/04551/2020 Neubau eines MFH mit 69 WE und Tiefgarage mit 53 STP - (Baufeld 3) Stellungnahme MR 21 liegt bei MR 22 vor. Die nun erteilte Baugenehmigung ist beigelegt. Die Überfahrt zur Tiefgarage sowie Feuerwehrezufahrt in Kombination mit Ausfahrt Müllfahrzeug an der westlichen Grenze von Baufeld 3 wurde ebenfalls durch MR 21 in Aussicht gestellt. Entsprechend der in der 1. Verschickung vorliegenden Unterlagen wird davon ausgegangen, dass hier zwei nebeneinanderliegende Überfahrten mit Sprunginsel (überfahrbar) vorgesehen werden. Das sehen wir positiv, da dadurch ein „schräges“ Ausfahren des Müllfahrzeuges (wie in Vorplanungen enthalten) über die Nebenflächen des öffentlichen Grundes vermieden wird. Wir würden jedoch empfehlen, die Schleppkurven zu überprüfen, wenn nicht bereits erfolgt.	Kenntnisnahme.
26.4.3 Stavenhagenstraße 27-29; GZ.: N/WBZ/02206/2021 Neubau eines Mehrfamilienhauses mit 10 WE und einer Tiefgarage mit 14 STP Das Vorhaben befindet sich auf der südlichen Seite der Stavenhagenstraße. Stellungnahme, Flurkarte sowie die im Rahmen des Antrages erteilte Überfahrtserlaubnis sind beigelegt. Inwieweit die Überfahrt einschl. Rückbau einer Bestandsüberfahrt durch MR 23 bereits erfolgt ist, entzieht unserer Kenntnis.	Kenntnisnahme.
26.5 Für den Niendorfer Weg (BF 1, 2a und 2b) sowie BF 4a sind derzeit keine Bauanträge bekannt. Eine Prüfung derartiger Anträge wird seitens MR 21 in Korrelation mit den gemäß Erschließungsplanung vorgesehenen Elementen (TG-Überfahrt sowie Feuerwehrezufahrt im Niendorfer Weg) erfolgen. Daher bitten wir um Kenntnissetzung bei Änderungen der Planung.	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
26.6	Die gemäß der 1. Verschickung in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien entsprechen nach unserem Kenntnisstand den gemäß B-Plan-Entwurf vorgesehenen ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen. Es handelt sich um die Flächen, die der Investor zur Verfügung stellen soll.	Kenntnisnahme.
26.7	Es wird darauf hingewiesen, dass durch die zuständige Planungs- und Bau dienststelle zu prüfen ist, ob durch die Umsetzung der Maßnahme, z.B. durch die Veränderung der Parkstandsordnung, bestehende Anleiterbarkeiten verändert werden und dadurch neue Maßnahmen zur Sicherstellung der Anleiterbarkeit erforderlich werden. Da dieser Sachverhalt für das Erschließungsgebiet gemäß Beschreibung offensichtlich abgeprüft wurde, gilt der Hinweis ergänzend für die südlichen Grundstücke. Inwieweit diesbezüglich genehmigte Feuerwehraufstellflächen oder - Zufahrten durch die Planung betroffen sind, wäre durch die Bauprüf Abteilung mitzuteilen.	Kenntnisnahme.
<b>27 N/MR 23</b>		
<b>28 N/MR 5 (16.12.2021)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel.: +49 40 428 04</b> ██████████</p> <p><b>Mail: ██████████@hamburg-nord.hamburg.de</b></p>
28.1	Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. Der angestrebte Bau termin muss noch abgestimmt werden. 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.	Kenntnisnahme.
28.2	Nach aktuellem Stand befinden sich in der angestrebten Bauzeit keine weiteren Maßnahmen im Umfeld, die bei der Koordinierung berücksichtigt werden müssen.	Kenntnisnahme.
28.3	Gemäß Senatsdrucksache 21/15573 ist bei den geplanten Maßnahmen darzustellen:	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
28.3.1	<p>1. Die verkehrsverträgliche Bauablaufplanung muss bei jeder verkehrsrelevanten<sup>1</sup> 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 Fußgänger und Radfahrenden berücksichtigen. Dabei soll der vorhandene Grün- und Baumbestand geschont werden.</p> <p><sup>1</sup> DEFINITION FÜR „VERKEHRSRELEVANZ“ „Planbare Maßnahmen (Baustellen bzw. Sondernutzungen) von verkehrlicher Bedeutung sind Maßnahmen, die den Verkehrsraum für den fließenden Verkehr im Koordinierungsnetz einschränken, sodass der Verkehrsfluss gehemmt wird. Konkret bedeutet das mindestens eine Verletzung eines Querschnittes (z.B. Einengung / Sperrung eines Fahrstreifens) oder eine anderweitige deutliche Herabsetzung der Leistungsfähigkeit eines Querschnittes durch z.B. Verschwenkungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen. Diese Definition trifft auch auf Maßnahmen kürzerer Dauer zu. Außerdem sind Maßnahmen (Baustellen bzw. Sondernutzungen) verkehrsrelevant, die nicht auf Straßen liegen, aber Störungen des Straßenverkehrs nach sich ziehen. Solche Störungen können von Baumaßnahmen verursacht werden durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· ... ein- und ausfahrenden Baustellenverkehr und</li> <li>· ... Sichtbehinderungen durch Staubentwicklung, Kalkarbeiten o.ä, auch bei Arbeitsstellen, die außerhalb des Verkehrsraumes stattfinden.“</li> </ul>	Kenntnisnahme.
28.3.2	<p>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.</p>	Kenntnisnahme.
28.3.3	<p>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-</p>	Kenntnisnahme.



<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	und Arbeitsschutzvorschriften möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.	
28.4	Hierzu sollten Angaben gemacht werden, inwieweit die Senatsvorgaben/-ziele innerhalb der Planung eingehalten werden.	Kenntnisnahme.
28.5	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.	Kenntnisnahme.
28.6	Sollten weitere Realisierungsträger im Baufeld tätig werden müssen, ist gemeinsam mit der Baustellenkoordination und dem jeweiligen Realisierungsträger die Möglichkeit einer Kooperation zu prüfen.	Kenntnisnahme.
28.7	Kommunikative Elemente, wie Pressemitteilung und/oder Anliegerinformation sind mit der Baustellenkoordination abzustimmen.	Kenntnisnahme.
<b>29 N/D4</b>		
<b>30 RegA FOLAG über N/IS11 (07.02.2022)</b>		<p>██████████</p> <p><b>Tel: +49 40 511</b> ██████████</p> <p><b>Mail: fraktion@gruene-nord.de</b></p>
30.1	[...] Den Mitgliedern des Regionalausschusses FOLAG (Fuhlsbüttel-Ohlsdorf-Langenhorn-Alsterdorf-Groß Borstel) wurde vom Bezirksamt Hamburg-Nord die 1. Verschickung der privaten Erschließung Groß Borstel 31 im Regionalausschuss am 24. Januar 2022 vorgestellt mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 31. Januar 2022.	Kenntnisnahme.
<b>30.2</b>	<b>Allgemeine Einschätzung</b>	
30.2.1	GRÜNE und SPD-Fraktion begrüßen insgesamt die Planung des Bezirksamtes. Insbesondere möchten wir lobend hervorheben, dass es auch zukünftig nicht möglich sein wird, das Gelände in Nord-Süd-Richtung mit dem Kfz zu durchfahren. Positiv sehen wir auch den Erhalt der Einbahnstraßenregelung in der Stavenhagenstraße verbunden mit der Möglichkeit für den Radver-	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	kehr, diese in beide Richtungen zu nutzen. Die Verkehrsführung muss so bleiben.	
30.2.2	Die Einrichtung von Fahrradbügeln an der Bushaltestelle und die Installation einer Lichtsignalanlage in der Papenreye möchten wir auch positiv hervorheben.	Kenntnisnahme.
30.2.3	Der B-Plan für den Petersen Park sieht ausreichend Tiefgaragenstellplätze für Bewohner*innen und Gewerbetreibende vor. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die Vereinbarungen auf Landes- und Bezirksebene zur Mobilitätswende sollte eine zukunftsorientierte Verkehrsflächenplanung Parkstände für Besucher*innen und Handwerksbetriebe nur im Rahmen der gesetzlich notwendigen Normen vorsehen.	Kenntnisnahme.
30.2.4	Auf dem Erhalt alter Bäume muss ein besonderes Augenmerk liegen.	Kenntnisnahme.
<b>30.3</b>	<b>Baumerhalt</b>	
30.3.1	Der Erläuterungsbericht enthält keine Angabe zu Baumfällungen. Die Karte enthält über 50 Kreuze, die offenbar überwiegend Baumfällungen markieren. Wir befürchten, dass die Bäume für die Einrichtung von Parkständen in der Stavenhagenstraße und im Niendorfer Weg gefällt werden müssten. Der Erhalt des alten Baumbestandes muss oberste Priorität haben und Baumer-satzpflanzungen sollten nur im Notfall greifen.	Die Bilanz der Straßenbäume wurde im Erläuterungsbericht ergänzt. Für die zu fällenden Bäume werden Ersatzpflanzungen eingeplant. Die genauen Standorte werden mit MR3 abgestimmt.
30.3.2	Dies wurde auch bereits in der Begründung des B-Plans GB 31 unter 5.3.1. und 5.8.1. explizit festgelegt: „Die folgenden insgesamt 12 Bäume prägen das Landschafts- und Ortsbild in besonderem Maße und werden daher über die BaumSchutzVO hinaus mit einem Erhaltungsgebot für Einzelbäume fest-gesetzt (siehe Planzeichnung).“  Ist sichergestellt, dass keiner der genannten 12 Bäume von einer Fällung betroffen ist?	Kenntnisnahme.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
30.3.3	<p>Insbesondere ist der Erhalt der beiden Eichen auf öffentlichem Straßengrund am Nord-rand Niendorfer Weg Höhe Hausnummer 16 sicherzustellen. Diese sind in der Planung auch aktuell mit Kreuzen markiert. Der B-Plan GB 31 setzt zwar kein Erhaltungsgebot für diese Bäume fest, gleichwohl in der Begründung zum B-Plan der Erhalt eindeutig gefordert wird und auch der Verzicht auf die Festsetzung erläutert wird (vgl. 5.8.1 S. 100: "Auch die zwei Eichen auf öffentlichem Straßengrund am Nordrand Niendorfer Weg Höhe Hausnummer 16 sollen erhalten bleiben. Im Rahmen der Erweiterung der Straßenverkehrsfläche Richtung Norden ist dem Schutz und Erhalt der beiden Eichen daher eine besondere Bedeutung beizumessen. Da sich die Bäume auf öffentlicher Fläche befinden, wird auf die Festsetzung eines Erhaltungsgebotes für Einzelbäume jedoch verzichtet.").</p>	<p>Der Erhalt der im Bereich der geplanten Bushaltestelle bestehende Eichen, wird durch einen Baumgutachter geprüft.</p>
30.3.4	<p>Die GRÜNE und SPD-Fraktion fordern darüber hinaus, die geplanten Fällungen insbesondere von älteren Bäumen (&gt;30 Jahre) zu vermeiden. Dort, wo dies nicht möglich ist, sollen diese einzeln aufgeführt und einschließlich der geplanten Ersatzpflanzungen benannt werden. Je nach Lage besonders großer und alter Bäume sollte geprüft werden, ob der Gehweg auch hinter den Bäumen geführt werden könnte oder ob eine kurze Engstelle den Baumerhalt ermöglicht. Damit kann möglicherweise ein Großteil der Bäume, die in der aktuellen Planung im Bereich des Gehwegs gefällt werden müssten, erhalten bleiben.</p>	<p>Die Verlegung des Gehwegs für den Erhalt weiterer Bestandsbäumen wurde geprüft. Aufgrund der gem. B-Plan abgestimmten Straßenbegrenzungslinien ist dies nicht umsetzbar. In der Stavenhagenstraße wurde die Anordnung der Parkstände so geändert, dass zwei bestehende Bäume an den derzeit neugeplanten Parkplätzen Nr. 21 und 28 erhalten werden können. Drei der bislang neu geplanten Bäume entfallen.</p> <p>Für die zu fällenden Bäume werden Ersatzpflanzungen eingeplant. Die genauen Standorte werden mit MR3 abgestimmt.</p>
<b>30.4</b>	<b>Verlegung Bushaltestelle</b>	
30.4.1	<p>Der Erläuterungsbericht verlegt die Bushaltestelle Richtung Niendorf ca. 60 Meter nach Westen, wie dies auch im B-Plan vorgesehen ist. Dieser begründet es mit dem Baumerhalt (siehe 5.3.1.) Laut Lageplan müssen dennoch trotzdem für die Verlegung mehrere Bäume gefällt werden, bei einem Baum ist der Erhalt zu prüfen. Unklar bleibt, warum die Bushaltestelle nicht in dem ausreichend großen Bereich zwischen den großen Bäumen geplant werden kann.</p> <p>Die GRÜNE und SPD-Fraktion fordern hier eine Lösung zu finden, die alle alten Bäume erhält.</p>	<p>Im Bereich des nördlichen Seitenraums im Niendorfer Weg, etwa bei Station +160.000, befinden sich zwei erhaltenswerte Eichen. Um den Erhalt dieser Bäume zu ermöglichen, können in diesem Abschnitt keine Parkflächen angeordnet werden. Aus diesem Grund wird die vorhandene nördliche Bushaltestelle ca. 60 m nach Westen versetzt, so dass die Eichen im Bereich der Wartefläche der Bushaltestelle bestehen bleiben können. Der Erhalt der beiden Bäume im Haltestellenbereich ist durch einen Baumgutachter zu prüfen.</p>

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>	<b>Kontaktdaten</b>
Nr.                    Stellungnahme	Abwägung

<b>30.5</b>	<b>Senkrecht- und Schrägparken</b>	
30.5.1	Für Radfahrende sind Schräg- oder Senkrechtparkstände deutlich gefährlicher als Längsparkstände, da die Sichtbeziehung für Autofahrer*innen beim Ausparken nicht ausreichend gut gegeben ist, insbesondere wenn ein größeres Auto daneben parkt. Längsparkstände sind von daher grundsätzlich geeigneter. Eine Senkrechtaufstellung von Parkplätzen im Niendorfer Weg lehnen wir ab. Durch eine andere Anordnung der Parkstände bliebe zudem mehr Platz für alternative Flächennutzung, die die Aufenthaltsqualität im Viertel verbessern. Hierzu zählen Bänke zum Ausruhen, die hier offenbar bislang völlig fehlen und ergänzt werden müssen.	Siehe 17.2.3.
30.5.2	Der Erläuterungsbericht enthält anders als üblich keine Parkstandsbilanz. Auch fehlt eine Aussage dazu, wie viele davon gesetzlich für Besucher*innen vorgeschrieben sind. Darüber hinaus hätten wir gerne eine Analyse inwieweit, Parkstände für die Gewerbeflächen nötig und gegebenenfalls erforderlich sind, um ausreichend Parkraum für Handwerksbetriebe und Lieferdienste bereitzustellen. Dies bitten wir zu ergänzen.	Siehe 17.2.3.
30.5.3	GRÜNE und SPD-Fraktion bitten darüber hinaus zu prüfen, ob die Planung dahingehend überarbeitet werden kann, dass im Niendorfer Weg auf der nördlichen Seite Längsparken angeordnet wird, so dass angrenzend der Gehweg und ein Grünstreifen mit Bänken und bei Bedarf weitere Fahrradbügel geplant werden können.	Siehe 17.2.3.
<b>30.6</b>	<b>Fahrradparken</b>	
30.6.1	Leider enthält der Erläuterungsbericht keine Bilanz der Fahrradbügel. Dieses sollte nachgeholt werden. Laut Karte scheint die aktuelle Planung lediglich neben der Bushaltestelle Fahrradbügel vorzusehen, laut B-Plan sollen 78 Fahrradstellplätze (=39 Bügel) im öffentlichen Raum vorgesehen werden.	Siehe 17.2.4.
30.6.2	Parkplätze für Lastenräder sind in der Planung bislang gar nicht berücksichtigt. Hier sollte der Beschluss der Bezirksversammlung zum Lastenradparken aus Dezember 2021 berücksichtigt werden.	Weitere Standorte für Abstellplätze für Lastenräder werden derzeit geprüft.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	GRÜNE und SPD-Fraktion bitten darum, zu prüfen, an welchen Orten im Planungsgebiet dezentral weitere Fahrradbügel errichtet werden können, darunter auch mindestens drei für Lastenfahrräder. Aus unserer Sicht sinnvoll sind alle Orte, an denen es Zugänge zum Wohn- und Gewerbegebiet gibt.	
<b>30.7</b>	<b>Radverkehr Papenreye</b>	
30.7.1	Wir begrüßen die Planung des Knotens an der Papenreye prinzipiell. Allerdings bitten wir zu prüfen, ob der Radverkehr in der Papenreye in östlicher Richtung deutlich früher auf den Radfahrstreifen abgeleitet werden kann oder alternativ früher an die Fahrbahn heran verschwenkt wird, um frühzeitig die Sichtbeziehungen zu verbessern.	Siehe 17.2.7.
30.7.2	Hier schlagen wir zudem die Einfärbung des Radfahrstreifens und der Furt in Rot vor, um die Sichtbarkeit dieser für die Rechtsabbieger aus der Papenreye, die sich links des Radfahrstreifens befinden, zu verbessern.	Siehe 17.2.7.
<b>30.8</b>	<b>Radverkehr Niendorfer Weg</b>	
30.8.1	Aktuell sind Radfahrende auf dem Niendorfer Weg im Mischverkehr bei Tempo 50 auf dem Niendorfer Weg unterwegs. Dies ist nicht optimal, da es sich allerdings um eine sogenannte unechte Einbahnstraße handelt und der eine Fahrstreifen regelhaft als Parkplatz genutzt wird, ist der Verkehr ausreichend langsam, so dass es bislang akzeptabel war. Zudem war die Verkehrsbelastung bisher nicht so hoch.	Kenntnisnahme.
30.8.2	Das Ziel einer Neuplanung muss sein, die Situation für Radfahrende im Sinne der Mobilitätswende zu verbessern. Durch die Parkplätze am und die Tiefgarage unter dem Petersen Park ist ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten. Zudem soll es auf dem Niendorfer Weg zukünftig ein Halte- oder Parkverbot geben, so dass der MIV dort schneller fahren kann als aktuell.	Siehe 18.2.1.

<b>Nr. Name Behörde bzw. Beteiligte(r)</b>		<b>Kontaktdaten</b>
Nr.	Stellungnahme	Abwägung
30.8.3	Hier sollte auch zum Schutz der Radfahrenden, sowie durch steigenden Fußverkehr über eine Temporeduzierung auf 30 nachgedacht werden. Bauliche Maßnahmen, sollen die Temporeduzierung unterstützen, z.B. durch sogenannte ‚Nasen‘ wie am Alten Teichweg.	Siehe 18.2.1.
<b>30.9</b>	<b>Befestigung Parkstände</b>	
30.9.1	Der Erläuterungsbericht trifft keine Aussage darüber, wie die Pflasterung der Parkstände aussehen wird. Das Bezirksamt wird gebeten zu prüfen, ob auch Rasengittersteine verwendet werden können, um Versickerung und Belüftung zu verbessern. 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.	Kenntnisnahme.
<b>30.10</b>	<b>CarSharing</b>	
30.10.1	Angebote für ein stationäres CarSharing können den Mobilitätsmix optimal ergänzen. Dies gilt insbesondere in der Stadt, in der Parkraum für den motorisierten Individualverkehr nur begrenzt zur Verfügung steht und die Menschen keine hohe Abhängigkeit vom privatem PKW haben.  Das Bezirksamt möge prüfen, ob die Einrichtung von stationären CarSharing Angeboten grundsätzlich möglich ist und mit geeignete Anbieter*innen über notwendige Rahmenbedingungen zu verhandeln.	Im Niendorfer Weg werden zwei Carsharing Standorte (Nr. 34 und 35) ergänzt.
<b>30.11</b>	<b>E-Ladesäulen</b>	
30.11.1	Zukünftig werden zunehmend Pkw mit Elektromotor auf den Straßen unterwegs sein. Damit geht ein erhöhter Bedarf an E-Ladesäulen einher. Das Bezirksamt möge gegenüber der BWI anregen, auf mindestens zwei Parkplätzen E-Ladesäulen zu installieren.	Mögliche Standorte für E-Ladesäulen werden derzeit geprüft.
<b>31</b>	<b>W/MR2</b>	