

Kontrakt-Nr.: entfällt

PSP-Nummer: entfällt

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Realisierungsträger: B-Plan Bramfeld 72
Moosrosenquartier GmbH & Co KG

B-Plan Bramfeld 71
Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH

Baumaßnahme: Erschließung B-Plan Bramfeld 71,
Erschließung B-Plan Bramfeld 72

Teilbaumaßnahme: Straßenbau und Straßenentwässerung

Baulänge: rund 840 m (als Summe aller Teilabschnitte)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

Stand: 14.04.2023

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit	4
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2. Planungsrechtliche Grundlagen	6
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme	6
3.1. Gegenwärtiger Zustand	6
3.1.1. Verkehrsbelastung	6
3.1.2. ÖPNV	6
3.1.3. Fußverkehr	7
3.1.4. Radverkehr	7
3.1.5. Barrierefreiheit	7
3.1.6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
3.1.7. Lichtsignalanlagen (LSA)	7
3.1.8. Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	7
3.1.9. Wegweisende Beschilderung	7
3.1.10. Straßenbegleitgrün	7
3.1.11. Ruhender Verkehr	7
3.1.12. Entwässerung	8
3.1.13. Ausstattung / Möblierung	8
3.1.14. Sondernutzungen	8
3.1.15. Versorgungsanlagen	8
3.1.16. Grundwasser	8
3.1.17. Bodengutachten	8
3.1.18. Kampfmittel	9
3.2. Variantenuntersuchung	9
3.3. Geplanter Zustand	9
3.3.1. Art der Erschließung und motorisierter Individualverkehr (MIV)	9
3.3.2. Verkehrsbelastung	13
3.3.3. ÖPNV	13
3.3.4. Fußverkehr	14
3.3.5. Radverkehr	14
3.3.6. Barrierefreiheit	15
3.3.7. Lichtsignalanlagen (LSA)	15
3.3.8. Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	15
3.3.9. Wegweisende Beschilderung	15

3.3.10.	Straßenbegleitgrün	16
3.3.11.	Öffentliche Parkanlage (nachrichtlich).....	16
3.3.12.	Ruhender Verkehr.....	16
3.3.13.	Entwässerung	17
3.3.14.	Ausstattung / Möblierung	18
3.3.15.	Sondernutzungen.....	18
3.3.16.	Belange der Feuerwehr.....	18
3.3.17.	Versorgungsanlagen.....	19
3.3.18.	Grundwasser	19
3.3.19.	Bodengutachten.....	19
3.3.20.	Kampfmittel.....	19
3.4.	Bautechnische Einzelheiten	19
3.4.1.	Auflistung der Oberbaumaterialien nach ReStra	19
3.4.2.	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	19
3.4.3.	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	19
3.5.	Durchführung der Baumaßnahme.....	19
4.	Umweltbelange	20
4.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	20
4.2.	Auswirkungen aus Immissionen.....	20
5.	Grunderwerb	20
6.	Anmerkungen zur Finanzierung	21
7.	Sonstiges	21

1. Allgemeines

1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Vorhabenträger Moosrosenquartier GmbH & Co KG und Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH beabsichtigen, die Bebauungsplangebiete Bramfeld 72 und Bramfeld 71 im Bezirk Wandsbek, Stadtteil Bramfeld der Freien und Hansestadt Hamburg zu erschließen:

- B-Plan Bramfeld 72: Moosrosenweg Nord, Moosrosenquartier GmbH & Co KG
- B-Plan Bramfeld 71: Moosrosenweg Süd, Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH

Beide B-Plangebiete werden derzeit von dem bügel förmig verlaufenden Moosrosenweg erschlossen. Der Moosrosenweg bindet an zwei Knotenpunkten an die Bramfelder Chaussee an. Auf den Flächen ist heute in Teilen eine gewerblich genutzte Bebauung vorhanden, ein Großteil wurde außerdem als Parkplatz für ein nahegelegenes Versandhaus genutzt.

Die Bramfelder Chaussee gehört zum Netz der Hauptverkehrsstraßen, der Moosrosenweg erfüllt heute die Funktion einer Gewerbestraße.

In beiden B-Plangebieten sollen zukünftig zusammen rund 1.100 Wohnungen, zwei Kindertagesstätten sowie kleinere Einzelhandels- und Gewerbeflächen angesiedelt werden. Für die Erschließung soll die Straße Moosrosenweg (Länge rund 300 m) in Teilen in der Lage verschoben und die Anschlüsse an die Bramfelder Chaussee an die neuen verkehrlichen Anforderungen angepasst werden.

Außerdem ist der Neubau einer rund 140 m langen Stichstraße mit Wendeanlage im nördlichen Erschließungsgebiet vorgesehen.

Die Seitenräume in der Bramfelder Chaussee sollen auf einer Länge von rund 400 m nach dem Ende der Baumaßnahmen wieder hergestellt werden.

Das Entwässerungskonzept für das Straßenwasser sieht eine Rückhaltung mittels Stauraumkanal und Überlauf (Quelltopf) mit Mulden in die geplanten öffentlichen Grünanlagen sowie Reinigung und Anschluss ans vorhandene Regensiel (Richtung Teerosenweg) vor.

Im Bestand besteht für Linienbusse eine Wendemöglichkeit über den Moosrosenweg. In der bisherigen Situation wurde diese Wendemöglichkeit über den Moosrosenweg aufgrund der wenig sensiblen Nutzungen (überwiegende Parkflächen) als unkritisch eingeschätzt. Mit den nunmehr beabsichtigten wohnbaulichen Nutzungen der Flächen am Moosrosenweg soll auch der wendende Linienbusverkehr aus der Moosrosenweg verlagert werden.

Um weiterhin die Wendemöglichkeit für Linienbusse sicherstellen zu können, soll in der Bramfelder Chaussee eine Interims-Haltestelle ausgebaut werden, bis im Zuge einer Umgestaltung des signalisierten Knotens Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße / Moosrosenweg ein endgültiger Ausbau in der Werner-Otto-Straße stadteinwärts erfolgt.

Für das Gesamtvorhaben werden zurzeit die vorhabenbezogenen Bebauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 aufgestellt.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Durch ihre Lage an der Bramfelder Chaussee bilden beide B-Plangebiete einen Baustein in der Entwicklung von baulichen Potenzialen entlang der Magistralen, die durch den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg verstärkt verfolgt wird.

Für den Bereich westlich der Bramfelder Chaussee wird um den Moosrosenweg die Entwicklung eines neuen Quartiers, welches schwerpunktmäßig auf Wohnnutzung ausgerichtet ist, angestrebt. Durch die Schaffung neuen Wohnraumes auf diesen innerstädtischen, bereits versiegelten, aber teilweise nur gering genutzten Flächen kann durch Verdichtung einer steigenden Flächeninanspruchnahme entgegengewirkt werden. Ziel ist die Entwicklung eines zukunftsfähigen und stadtteilverträglichen Quartiers, das insbesondere mit den im Westen angrenzenden Wohngebieten vernetzt ist.

Die Entwicklung des Moosrosenquartiers soll im Gesamtzusammenhang mit einer Entwicklung der Bramfelder Spitze erfolgen. Hierfür wurde 2018 ein gemeinsamer städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Da sich die Flächen des Wettbewerbsgebietes jedoch im Besitz verschiedener Eigentümer befinden, wird die Gesamtmaßnahme planungsrechtlich über drei vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren (Bebauungsplan Bramfeld 65 „Bramfelder Spitze“, Bebauungsplan Bramfeld 71 „Moosrosenweg Süd“, Bebauungsplan Bramfeld 72 „Moosrosenweg Nord“) umgesetzt werden.

Gegenstand der vorliegenden Verschickungsunterlage ist die Erschließung der B-Plangebiete Bramfeld 71 und Bramfeld 72, da die geplante Erschließung sowohl erschließungstechnisch als auch entwässerungstechnisch einander bedingt bzw. mehrere Schnittstellen hat.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Die Erschließungsmaßnahme soll durch zwei private Realisierungsträger, die Moosrosenquartier GmbH & Co KG sowie die Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH durchgeführt werden.

Bedarfsträger für die Erschließungsmaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung MR 2 Straßen.

Mit der Planung und örtlichen Bauüberwachung für die öffentlichen Erschließungsanlagen ist SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH, Hasselbrookstraße 33, 22089 Hamburg beauftragt.

Zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Wandsbek und den beiden Investoren als Vorhabenträger wird jeweils ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (ÖRV) geschlossen, der die Planung und Herstellung der neuen öffentlichen Erschließungsanlagen (Straße und Oberflächenentwässerung) und öffentlichen Grünanlage mit Spielplatz sowie die spätere Übertragung dieser Anlagen einschließlich der Grundstücke regelt.

Weiterhin sind Verträge bezüglich der neuen Schmutz- und Regenwassersiele zwischen Hamburg Wasser und den Vorhabenträgern sowie über die Herstellung der öffentlichen Beleuchtung zwischen der Hamburger Verkehrsanlagen GmbH und den Vorhabenträgern zu schließen.

Die Ausführungsplanung erfolgt in Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Grundlage ist der „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ (VfH) vor dessen Hintergrund seit 2011 die Wohnungsbauprogramme durch die Bezirke erarbeitet, aktualisiert und fortgeschrieben werden.

Die vorliegende Erschließungsplanung wurde/wird dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) auf seiner Sitzung am 25.05.2023 vorgestellt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Bebauungsplan-Entwürfe Bramfeld 71 und Bramfeld 72 bilden die planungsrechtliche Grundlage, basierend auf dem städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb für die Bramfelder Spitze und das Moosrosenquartier aus dem Jahr 2018.

Die erschließungs- und entwässerungstechnischen Inhalte der beiden B-Pläne basieren auf einem Variantenvergleich mit einer im Rahmen beider B-Planverfahren entschiedenen gemeinsamen Vorzugsvariante.

Die Erschließungsplanung für das Moosrosenquartier (vorhabenbezogene B-Pläne Bramfeld 71/72) wurde am 01.12.2021 erstverschickt. Die vorliegende Planung der Interimshaltestelle ist u.a. ein Ergebnis des Abwägungs- und Abstimmungsprozess mit den betroffenen Dienststellen BVM, Hamburger Hochbahn AG, BIS/VD52 und BIS/PK36, LSBG, W/SL und W/MR.

Die Bebauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 befinden sich derzeit in der Aufstellung.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1. Gegenwärtiger Zustand

3.1.1. Verkehrsbelastung

Zum Zeitpunkt der noch in Betrieb befindlichen Nutzungen (Stromnetz Hamburg Schulungszentrum und die Parkplätze des Versandhauses, sowie weitere Anlieger) wurden im nördlichen Moosrosenweg rund 1.100 Kfz/24h mit rund 1 % Schwerverkehrsanteil (Tagesverkehr Verkehrszählung Büro ARGUS, 8.02.2017) gezählt. An der südlichen Anbindung des Moosrosenweges wurden gem. Angaben der BVM (ehem. BWVI, 11.06.2017) 1.500 Kfz/24h mit 1% Schwerverkehrsanteil ermittelt.

Mit dem weitgehenden Entfall der Nutzungen am Moosrosenweg haben sich die Verkehrsstärken im Moosrosenweg deutlich reduziert. Im Jahr 2019 wurden im nördlichen Moosrosenweg noch rund 500 Kfz/24h (3 % Schwerverkehrsanteil) erfasst. Für den südlichen Moosrosenweg wurden im Jahr 2020 rund 350 Kfz/24h (2 % Schwerverkehrsanteil) ermittelt.

In der Bramfelder Chaussee beträgt der DTVw (gemäß Veröffentlichungen der BVM 2018 (<https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsbelastung/>) 31.000 bis 41.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4%. Zwar liegen inzwischen auch für die Jahr 2019 und 2020 aktuelle Verkehrsbelastungen vor. Allerdings ist hierbei auf einen bestehenden Baustelleneinfluss hinzuweisen, sodass diese Werte gegebenenfalls nicht als repräsentativ anzusehen sind.

3.1.2. ÖPNV

Das Moosrosenquartier liegt heute in den Einzugsbereichen (R=400 m) der Haltestellen „Werner-Otto-Straße (Mitte)“, „Rahnstraße“ sowie „Buschrosenweg“ der Metrobuslinie 8, der Schnellbuslinie 37 sowie die Stadtbuslinien 166 und 173 und ist somit durch den ÖPNV erschlossen. Eine U- oder S-Bahnanbindung innerhalb eines Einzugsbereichs von 600 m besteht nicht. Die oben genannten Buslinien binden an die U-Bahn-Stationen „Wandsbek Gartenstadt“ und „Habichtstraße“ sowie zukünftig an die U-Bahn-Station „Bramfelder Dorfplatz“ (neue U-Bahnlinie U5) an.

Die Metrobuslinie 8 verkehrt von der U-Bahnhaltestelle Wandsbek Markt zum S-Bahnhof Poppenbüttel. Zeitweilig werden Verstärkerfahrten der Metrobuslinie 8 an der Haltestelle Werner-Otto-Straße ausgesetzt. Diese befahren anschließend eine Schleife im Uhrzeigersinn über den Moosrosenweg, um dann die Überliegeplätze an der Werner-Otto-Straße zu nutzen. Nach einer Pause erfolgt die Wiederaufnahme von Fahrgästen an der Haltestelle Werner-Otto-Straße zur Weiterfahrt in Richtung Wandsbek Markt.

3.1.3. Fußverkehr

Im Moosrosenweg sind straßenbegleitende Gehwege in Breiten von 1,60 bis 2,0 m vorhanden. Ein Weg verbindet den südlichen Moosrosenweg fußläufig mit dem westlich anschließenden Buschrosenweg.

An der Bramfelder Chaussee sind die vorhandenen Gehwege 2,0 bis 2,3 m breit ausgebaut.

3.1.4. Radverkehr

An der Bramfelder Chaussee ist ein nach heutigem Stand der Technik, untermaßiger Radweg in einer Breite von 1,50 m vorhanden.

Radfahrer und Radfahrerinnen benutzen im Moosrosenweg die Fahrbahn.

Freizeit- oder Velorouten sind im näheren Umfeld des Plangebiets nicht vorhanden.

3.1.5. Barrierefreiheit

Es sind derzeit keine taktilen Elemente an den Knotenpunkten vorhanden. Der heutige Verkehrsraum ist nicht barrierefrei ausgebaut.

3.1.6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die inzwischen zum größten Teil abgerissenen gewerblichen Nutzungen werden durch den Moosrosenweg für den motorisierten Individualverkehr erreicht. Die Straße Moosrosenweg ist im Separationsprinzip ausgebaut. Die Fahrbahn ist bituminös befestigt, 7 m breit und mit Natur- bzw. Betonborden eingefasst.

Ein baulicher Anschluss an die Wendeanlage des Buschrosenwegs ist nicht vorhanden, auch wird ordnungswidriges Befahren der Wegeverbindung durch Poller unterbunden.

3.1.7. Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Knotenpunkte Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg / Zufahrt Baumarkt im Norden sowie Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße / Moosrosenweg im Süden sind lichtsignalgeregelt (LSA 601 und LSA 2142).

3.1.8. Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Im Moosrosenweg sind auf der Nord- und Westseite Auslegermaste mit Langfeldleuchten vorhanden.

In der Bramfelder Chaussee befindet sich die Straßenbeleuchtung (Auslegermaste mit Langfeldleuchten) auf der östlichen Straßenseite.

3.1.9. Wegweisende Beschilderung

Im westlichen Seitenraum befindet sich stadteinwärts auf Höhe Stat. 0+210 ein Wegweiser (VZ 434-53) „Autobahn / Centrum / Barmbek / Wandsbek / Bundeswehrkrankenhaus.“

3.1.10. Straßenbegleitgrün

Im Moosrosenweg waren in Teilbereichen straßenbegleitend 21 Bäume (Ahorn und Birken) vorhanden, diese wurden größtenteils gefällt. Weitere Bäume im Bereich der Ausbaubereiche standen auf derzeit noch privaten Flächen und wurden ebenfalls bereits gefällt.

3.1.11. Ruhender Verkehr

Im Moosrosenweg sind rund 27 öffentliche Parkstände in Längsaufstellung vorhanden. Davon

sind zwei Parkstände mit einer Elektrolademöglichkeit ausgestattet. Außerdem besteht in Teilbereichen die Möglichkeit, am Fahrbahnrand zu parken.

An der Bramfelder Chaussee sind innerhalb der B-Plangebiete keine Parkmöglichkeiten vorhanden.

3.1.12. Entwässerung

Im südlichen und mittleren Abschnitt des Moosrosenweges (Station 3+100 bis 3+300) ist ein Regenwassersiel vorhanden, welches das anfallende Oberflächenwasser der Straße über Trummen aufnimmt. Im nördlichen Teil des Moosrosenweges (Stat. 3+000 bis 3+080) erfolgt die Straßenentwässerung über das Längsgefälle in den befestigten Flächen in Richtung Bramfelder Chaussee bzw. Moosrosenweg (West). Dort erfolgt die Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers über Trummen in die jeweiligen Regenwassersiele.

In der Bramfelder Chaussee erfolgt die Entwässerung der betrachteten Seitenräume über vorhandene Trummen in das Regenwassersiel der Bramfelder Chaussee.

3.1.13. Ausstattung / Möblierung

Im Moosrosenweg gibt es Schutzgitterbügel im Gehwegbereich gegen Falschparken sowie Poller zum Schutz einer E-Ladesäule und der Wegeverbindung zum Buschrosenweg.

In der Bramfelder Chaussee gibt es zwei Werbetafeln und Fußgängerschutzgitter im Bereich des Knotens Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg / Werner-Otto-Straße.

3.1.14. Sondernutzungen

Im Bereich des nördlichen Moosrosenweges ist eine E-Ladesäule für zwei Pkw Parkstände vorhanden. In der Bramfelder Chaussee (Stat. 0+340 und 0+390) stehen in den westlichen Seitenräumen jeweils eine Werbetafel.

Im Bereich des Moosrosenweges (Mitte) befindet sich ein Standort für Wertstoffcontainer.

3.1.15. Versorgungsanlagen

Die Lage der Leitungen sind den Leitungsplänen der Leitungsunternehmen zu entnehmen.

Im Moosrosenweg und in der Bramfelder Chaussee befinden sich Schmutz- und Regenwassersiel sowie Ver- und Entsorgungsleitungen.

3.1.16. Grundwasser

Gemäß Angaben aus den vorliegenden Bodengutachten der Ingenieurgesellschaft Kuhrau (Moosrosenquartier Süd) wurde während und nach Beendigung der Aufschlussarbeiten vom 26.04.2021 und 27.04.2021 Wasserstände zwischen ca. 6,2 m und 9,5 m unter GOK eingemessen. Das entspricht in etwa Höhen von + 12,2 mNHN bis +18,6 mNHN. Hierbei handelt es sich augenscheinlich um nicht ausgepegelte Stau- und Grundwasserstände sowie zugeflossenes Schichtenwasser. Nach hydrogeologischer Karte (nach Onlineportal bzw. Informationssystem) liegen die Grundwasserstände bei ca. +14,0 mNHN. Mit zeitlich begrenzten Grundwasserständen bis ca. +15,5 mNHN ist zu rechnen. Darüber hinaus ist mit örtlich und zeitlich begrenzten Stauwasserständen oberhalb bindiger Schichten bis zur Geländeoberkante (GOK) zu rechnen. Das Grundwasser steht bereichsweise gespannt unterhalb bzw. innerhalb der Geschiebeböden an.

3.1.17. Bodengutachten

Nach Auswertung der Alt- und Neuaufschlüsse ergeben sich folgende, allgemeine Bodenschichtungen (Ingenieurgesellschaft Kuhrau, Moosrosenquartier Süd):

- Auffüllungen,
- z.T. Sande,
- z.T. Geschiebelehm / Geschiebemergel

3.1.18. Kampfmittel

Im Bereich des Vorhabengebietes des B-Planes Bramfeld 71 besteht in Teilbereichen ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Diese Bereiche befinden sich jedoch außerhalb der geplanten verkehrlichen Erschließung. Für die übrigen Flächen besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel.

Für das Vorhabengebiet des B-Planes Bramfeld 72 besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel.

Für Teile der Bramfelder Chaussee liegen die Ergebnisse der Kampfmittelauswertung noch nicht vor.

3.2. Variantenuntersuchung

Im Zuge der in 2020 durchgeführten Variantenuntersuchung zur Vorbereitung der Bebauungsplanverfahren wurden verschiedene Möglichkeiten der Erschließung (z.B. Lage der Zu- und Ausfahrten zu geplanten Tiefgaragen, erforderliche Feuerwehrezufahrten, Flächen für den Fahrradverkehr, für Fußwege sowie für den ruhenden Verkehr) geprüft.

Fachtechnisch sinnvoll und im Gesamtkontext aller Prüfbelange konsenzfähig ist die hier im folgenden geplante Erschließung und Oberflächenentwässerung.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen gemäß ReStra aufgestellt. Sie entspricht den technischen Mindestanforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

3.3. Geplanter Zustand

3.3.1. Art der Erschließung und motorisierter Individualverkehr (MIV)

Äußere Erschließung

Der Moosrosenweg soll auch zukünftig bügel förmig an den Knoten Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg / Baumarkt (LSA 2142) im Norden und in der Lage leicht verschoben an den Knoten Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße / Moosrosenweg (LSA 601) im Süden anschließen.

Innere Erschließung, allgemein

Aufgrund der geplanten Bebauung und Nutzung in beiden B-Plangebieten (Anzahl der Wohneinheiten, Geschosswohnungsbau, Gewerbe, Dienstleister, 2 Kitas, mehrere Großraum-Tiefgaragen) und dem direkten Anschluss an die Hauptverkehrsstraße Bramfelder Chaussee werden der neue Moosrosenweg und die neue Wohnstraße Planstraße A im Separationsprinzip hergestellt und als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Zudem sind im Westen und Norden private Wohnwege vorgesehen.

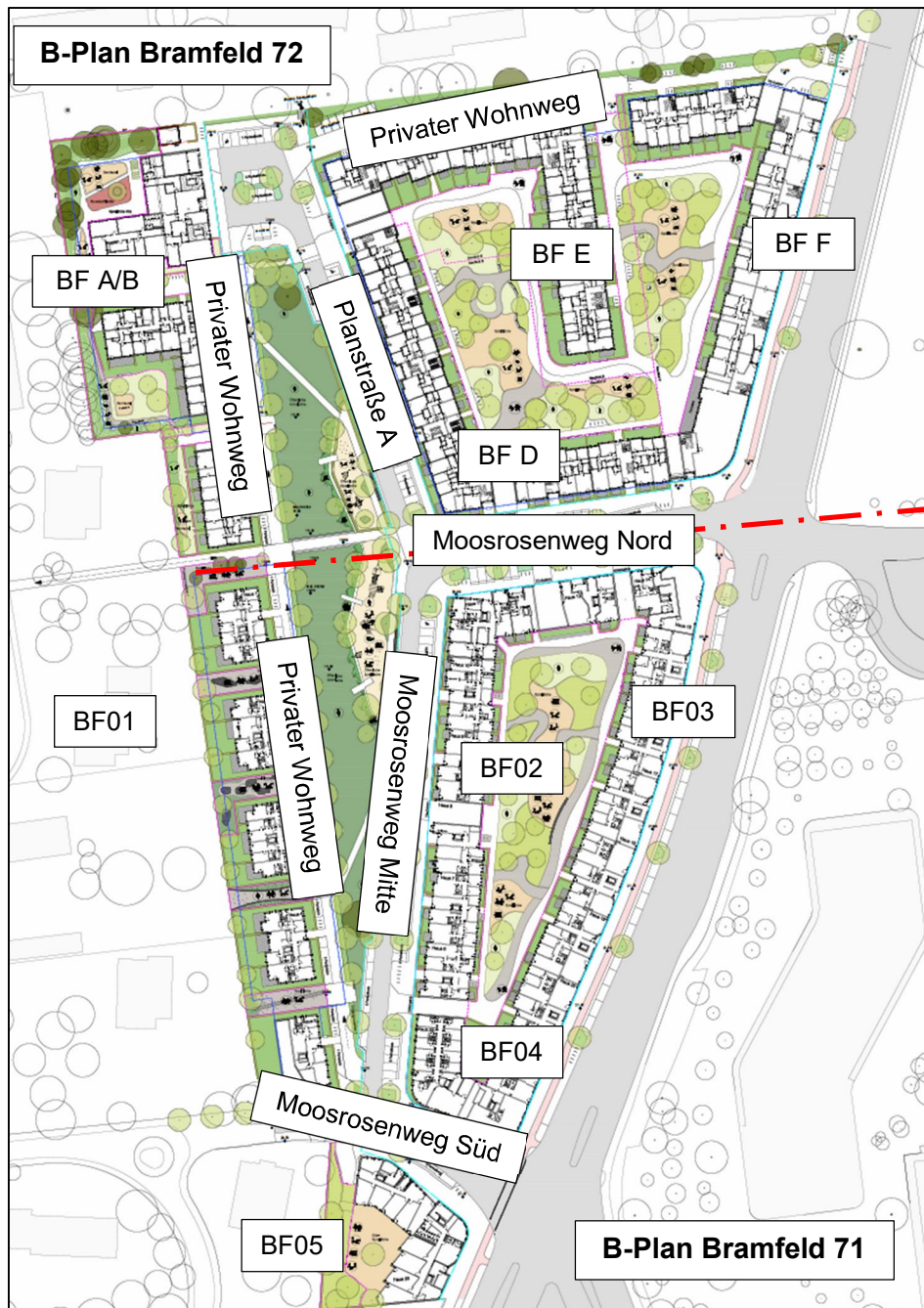


Abbildung 1: Freiflächenplan zu den B-Plänen Bramfeld 71 und 72

Für den neuen Moosrosenweg und die Planstraße A wurden Straßenquerschnitte entwickelt, die gemäß ReStra/EAR 05 Abschnitt 3.1 einerseits möglichst viele öffentliche Parkstände ausweisen und gleichzeitig einen möglichst hohen Grünanteil sowie angemessene Gehwegflächen berücksichtigt. Zudem wird durch bewährte bauliche Gestaltungsmaßnahmen (vorgezogene Bauminseln, Fahrbahneinengungen) ein Geschwindigkeitsniveau von maximal 30 km/h unterstützt.

Für den geplanten Geschosswohnungsbau sind neben den Zu- und Ausfahrten zu den geplanten Tiefgaragen auch erforderliche Feuerwehzufahrten herzustellen.

Zur besseren Orientierung innerhalb der beiden B-Plangebiete wird der Moosrosenweg im Weiteren in die Straßenabschnitte Moosrosenweg Nord, Moosrosenweg Mitte und Moosrosenweg Süd unterteilt. Der Moosrosenweg Nord liegt dabei annähernd zu gleichen Teilen in beiden B-Plangebieten.

Innere Erschließung, B-Plan Bramfeld 71

Im Moosrosenweg Nord befinden sich auf der südlichen Seite die Tiefgaragen- und die Feuerwehrzufahrt zum Baufeld 3, welches trotz direkter Lage keine Anbindung an die Bramfelder Chaussee hat. Folgender Regelquerschnitt ist geplant:

Moosrosenweg Nord (von Nord nach Süd)

Gehweg	2,50 m
Überhangstreifen Senkrechtparken	0,65 m
Senkrechtparken	4,35 m
Zwischenstreifen	0,75 m
Fahrbahn	6,50 m
Zwischenstreifen	0,75 m
Senkrechtparken / Grün	4,35 m
Überhangstreifen Senkrechtparken	0,65 m
<u>Gehweg</u>	<u>2,50 m</u>
Gesamt:	23,00 m

An den Moosrosenweg Mitte schließt westlich eine geplante öffentliche Parkanlage mit Spielplatz an. Daher wird am westlichen Fahrbahnrand auf bauliche Parkmöglichkeiten verzichtet, um einen freien Blick auf die Freiflächen zu ermöglichen. Folgender Regelquerschnitt ist geplant:

Moosrosenweg Mitte (von West nach Ost)

Seitlicher Sicherheitsraum	0,40 m
Fahrbahn	6,00 m mit punktueller Einengung auf 3,80 m, Abstand ca. 50 m
Senkrechtparken / Grün	4,35 m
Überhangstreifen Senkrechtparken	0,65 m
<u>Gehweg</u>	<u>2,50 m</u>
Gesamt:	13,90 m

Durch die Anlage einer öffentlichen Parkanlage westlich des Moosrosenweges Mitte ergibt sich die Notwendigkeit, einen privaten Wohnweg im westlichen Teil des Plangebietes zur mittelbaren Erschließung der Baufelder 1 (Geltungsbereich B-Plan Bramfeld 71) und A – C (Geltungsbereich B-Plan Bramfeld 72) vorzusehen. Dieser private Wohnweg soll im Mischprinzip im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen werden. Er dient zur Unterbringung von privaten Stellplätzen sowie als Weg für Feuerwehr und Müllabfuhr. Für letztere beide wird dieser private Wohnweg per Fahrrecht planungsrechtlich gesichert. Tiefgaragen werden über ihn nicht erschlossen. Bei Station ~ 3+240 befindet sich die in Wabensteinpflaster befestigte Zufahrt.

Der private Wohnweg bindet an die Wendeanlage der Planstraße A im B-Plangebiet Bramfeld 72 an und wird hier nur nachrichtlich beschrieben und ist nicht Gegenstand dieser Verschickung.

Dem Moosrosenweg Süd obliegt im Sinne der inneren Erschließung die Funktion einer Sammel-/Anliegerstraße. Vor der Kindertagesstätte auf dem Baufeld 5 ist ergänzend ein Längsparkstreifen vorgesehen, für den eine zeitliche Beschränkung der Parkzeit vorgeschlagen wird.

Folgender Regelquerschnitt ist geplant:

Moosrosenweg Süd (von Nord nach Süd)

Gehweg	5,70 m
Sicherheitstrennstreifen	0,65 m
Längsparken / Option Ladezone / Grün	2,50 m
Fahrbahn	6,50 m
Längsparken / Grün	2,10 m
Sicherheitstrennstreifen	0,65 m
<u>Gehweg</u>	<u>2,19 m bis 4,45 m</u>
Gesamt:	variiert

In westlicher Verlängerung Richtung Buschrosenweg sind zwei Tiefgaragenzufahrten für die Baufelder 1 und 5 geplant, so dass auch dieser kurze Straßenabschnitt im Separationsprinzip hergestellt werden soll. Der Moosrosenweg Süd soll auch zukünftig nicht nach Westen durchgebunden werden und endet für den motorisierten Verkehr in einem Wendehammer für Pkw. Lediglich Fahrzeuge der Stadtreinigung können zur Erreichung der geplanten Depotcontainer-Standorte die durch Steckpoller gesicherte Verbindung zum Buschrosenweg befahren (siehe Abschnitt 3.3.15).

B-Plan Bramfeld 72, Innere Erschließung

Zusätzlich zum Moosrosenweg Nord, der das B-Plangebiet Bramfeld 72 im Süden begrenzt und eine Großgarage sowie eine Feuerwehrezufahrt zum Baufeld D anbindet, ist die Planstraße A mit folgendem Regelquerschnitt in Anlehnung an den Moosrosenweg Mitte geplant:

Planstraße A (von West nach Ost)

Seitlicher Sicherheitsraum	0,40 m
Fahrbahn	6,00 m mit punktueller Einengung auf 3,80 m, Abstand ca. 50 m
Senkrechtparken / Grün	4,35 m
Überhangstreifen Senkrechtparken	0,65 m
<u>Gehweg</u>	<u>2,50 m</u>
Gesamt:	13,90 m

An die Planstraße A schließt westlich eine geplante öffentliche Parkanlage mit Spielplatz an. Daher wird am westlichen Fahrbahnrand auf bauliche Parkmöglichkeiten verzichtet, um einen freien Blick auf die Freiflächen zu ermöglichen.

Die Einmündung Moosrosenweg Nord/ Mitte und Planstraße A soll als Einmündung „rechts vor links“ ausgebaut werden.

Die Planstraße A endet im Norden in einer Wendeanlage, an die größtenteils umlaufend sowie in der Mitte Senkrechtparkstände angeordnet werden. Mit dieser Maßnahme soll das Parken am Fahrbahnrand verhindert werden. Neben der Wohnnutzung ist hier eine Kindertagesstätte vorgesehen, auch befindet sich hier die Ausfahrt aus der Tiefgarage der Baufelder 1, A – C und des privaten Wohnweges. Zudem soll ein fußläufig zu erreichender Nebeneingang der Grundschule An der Seebek gebaut werden.

Darüber hinaus wird das Baufeld E zwischen der Planstraße A und der Bramfelder Chaussee in Teilen über einen privaten, befahrbaren Wohnweg erreicht. Der Anschluss an die Planstraße A erfolgt über eine Gehwegüberfahrt. Eine Durchfahrt zwischen Planstraße A und Bramfelder Chaussee durch Individual-Verkehr ist baulich nicht möglich und lediglich für Fußgänger und Radfahrer sowie für die Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge vorgesehen. Für letztere beide wird dieser private Wohnweg per Fahrrecht planungsrechtlich gesichert.

Das Baufeld F liegt direkt an der Bramfelder Chaussee und wird damit unmittelbar erschlossen. Eine Tiefgaragenzufahrt bindet im nördlichen Teil des Baufeldes an die Bramfelder Chaussee an. Eine Ein- und Ausfahrt an die hoch belastete, vierstreifig ausgebaute Bramfelder Chaussee ist nur „Rechts Rein“ und „Rechts Raus“ möglich.

3.3.2. Verkehrsbelastung

Die Verkehrsprognose für das Moosrosenquartier wurde aufgrund einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme (SBI, vom 30. November 2018 sowie Fortschreibungen im Juli 2020 und Mai 2021) erarbeitet und ist dort dokumentiert. Die Fortschreibung erfolgte einerseits, um die zwischenzeitlich moderat veränderten städtebaulichen Kennzahlen für die betrachteten Bebauungspläne zu berücksichtigen. Andererseits liegen inzwischen zusätzliche Informationen zu städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld der betrachteten Bebauungspläne sowie aktuelle Verkehrszählungsergebnisse aus den Jahren 2019/2020 vor. Diese Zählergebnisse berücksichtigen bereits den Entfall des Parkplatzes am Moosrosenweg.

Im gesamten Plangebiet der Bebauungspläne Bramfeld 65, 71 und 72 wird aufgrund der geänderten Nutzungen ein Verkehrsaufkommen von rund 4.300 Kfz-Fahrten/24h abgeschätzt. Der entstehende Lieferverkehr ($\geq 3,5t$) wird mit rund 5% prognostiziert.

Dabei sind aufgrund der städtebaulichen Nutzungen rund:

- 1.700 Kfz-Fahrten/24h aus dem Bebauungsplan Bramfeld 72,
- 1.800 Kfz-Fahrten/24h aus dem Bebauungsplan Bramfeld 71 und
- 800 Kfz-Fahrten/24h aus dem Bebauungsplan Bramfeld 65

zu erwarten.

3.3.3. ÖPNV

Da zukünftig der Moosrosenweg nicht mehr für die Wendefahrten der Metrobuslinie 8 zur Verfügung stehen wird, kann in Fahrtrichtung Norden die Haltestelle Werner-Otto-Straße für die auszusetzenden Busse nicht mehr für den Ausstieg genutzt werden. Aus diesem Grund soll die Streckenführung dieser Busse zukünftig über die Haldesdorfer Straße und die Bramfelder Chaussee zurück in die Werner-Otto-Straße erfolgen (Abbildung 2).

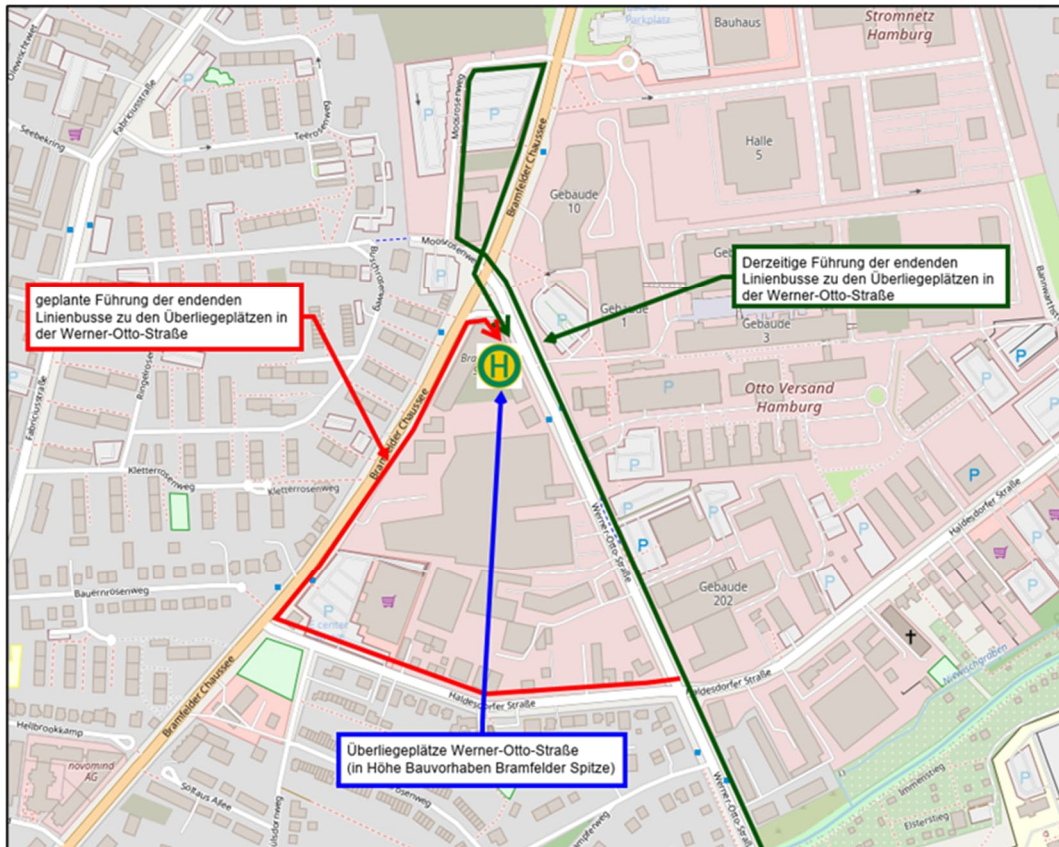


Abbildung 2: Derzeitige und geplante Führung der endenden Linienbusse

Da jedoch derzeit im Bereich der Überliegeplätze in der Werner-Otto-Straße nicht genügend Raum für einen sicheren Ausstieg zu Verfügung steht, soll in der Bramfelder Chaussee eine Interims-Ausstiegshaltestelle hergestellt werden. Bis zu einem endgültigen Ausbau des Knotens Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße / Moosrosenweg einschließlich einer Ausstiegshaltestelle mit ausreichenden Seitenräumen im Bereich der Überliegeplätze soll die oben beschriebene Interimshaltestelle durch die auszusetzenden Busse genutzt werden.

Am Knotenpunkt Haldesdorfer Str. / Bramfelder Chaussee (LSA-Nr. 747) wird im Zusammenhang mit der teilweise geänderten Streckenführung der Metrobuslinie 8 die Fahrstreifenmarkierung des rechten Abbiegestreifens in der Haldesdorfer Str. zugunsten des Busverkehrs um ca. 25 cm verbreitert. Das ausschwenkende Heck des einbiegenden Busses verbleibt so innerhalb des Fahrstreifens.

3.3.4. Fußverkehr

In den B-Plangebieten werden straßenbegleitende Gehwege vorgesehen.

Die Seitenräume an der Bramfelder Chaussee sollen zur Aufnahme von Radverkehrsanlagen und Gehwegen in Regelbreiten verbreitert werden.

Optional kann eine private Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Moosrosenweg und dem Teerosenweg geschaffen werden. Hierfür werden innerhalb der Plan Grenzen des B-Plans Bramfeld 72 Flächen mit einem Gehrecht vorgehalten.

3.3.5. Radverkehr

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der Bramfelder Chaussee sollen im Vergleich zum Bestand auf 2,00 m verbreitert hergestellt werden. Zunächst ist im Rahmen der Erschließung nur eine Wiederherstellung der Seitenräume nach dem Ende der Hochbaumaßnahme

vorgesehen. Eine weitergehende Abstimmung wird dann vor dem Hintergrund der Magistralenentwicklung erfolgen.

Im Quartier sind die Wohnstraßen als Tempo-30-Zonen geplant. Hier sind keine Radverkehrsanlagen erforderlich.

Für den Radverkehr stehen bei 1.103 Wohneinheiten 317 öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung (29 Plätze pro 100 Wohneinheiten). Von diesen 317 Fahrradabstellmöglichkeiten sind 11 Plätze für Lastenfahrräder vorgesehen.

Im Plangebiet wird die Anordnung einer StadtRAD-Station (Solo-Abstellplatz-Station mit 12 Fahrrädern und seitlichem Stromterminal) geprüft.

Im nördlichen Abschnitt (B-Plan Bramfeld 72) wäre eine Station im Bereich des Moosrosenweges Nord im Sichtfeld der Bramfelder Chaussee nur zu Lasten von Längsparkständen möglich. Vor dem Hintergrund einer Parkstandquote von 12% wurde diese Möglichkeit verworfen.

Im südlichen Abschnitt (B-Plan Bramfeld 71) besteht lediglich die Möglichkeit, im Bereich des Moosrosenweges Süd eine StadtRAD Station mit reduziertem Solo-Abstellplatz (12 Fahrräder ohne das Angebot von Lastenfahrrädern) anzuordnen (siehe im Lageplan dargestellte optionale Fläche).

3.3.6. Barrierefreiheit

Geeignete und notwendige Straßenquerungen in den Planungsgebieten werden barrierefrei mit taktilen Elementen ausgebaut. Auch werden die Tiefbordsteine an der Grundstücksgrenze/ Straßbegrenzungslinie, z.B. zu den privaten Grünflächen, mit einer vorstehenden 6 cm Kante als innere Leitlinie hergestellt.

Zusätzlich werden an den gesicherten Querungsstellen im Moosrosenweg Nord und Süd (westliche Furten des LSA-Knotens) Antrittshöhen von 6 cm bzw. 0 cm gewählt und mit entsprechenden Leitelementen versehen. Diese können sowohl von sehbehinderten Menschen wahrgenommen als auch von Rollstuhlfahrern überwunden werden.

Innerhalb der beiden B-Plangebiete sind 5 barrierefreie Parkstände im öffentlichen Straßenraum geplant. Die Quote liegt bei 3%, bezogen auf die öffentlichen Parkstände im Plangebiet.

Ein fußläufig zu erreichender Nebeneingang der Grundschule An der Seebek wird im weiteren Planungsprozess abgestimmt. Zur Überwindung eines Höhenunterschiedes ist eine Rampe erforderlich. Diese soll auf dem Schulgelände angeordnet werden.

3.3.7. Lichtsignalanlagen (LSA)

Die Lichtsignalanlagenplanung für die Knoten an der Bramfelder Chaussee wird nach einer Abstimmung zwischen der BVM und dem LSBG von dem Erschließungsverfahren Moosrosenquartier entkoppelt und in einem eigenen Verfahren im Zuge des „Hamburg Taktes“ bearbeitet. Die Planungen des LSBG sollen dann im Jahr 2024 zusammen mit dem Umbau der Erschließung umgesetzt werden.

3.3.8. Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Für die öffentliche Beleuchtung sind in den verkehrstechnischen Lageplänen die Standorte nach Vorgaben von Hamburg Verkehrsanlagen eingetragen.

Die Vorhabenträger werden für die Planung und Herstellung der öffentlichen Beleuchtung einen separaten öffentlich-rechtlichen Vertrag mit Stromnetz Hamburg schließen.

3.3.9. Wegweisende Beschilderung

Der bei Stat. 0+210 stadteinwärts stehende Wegweiser (VZ 434-53) „Autobahn / Centrum /

Barmbek / Wandsbek / Bundeswehrkrankenhaus“ soll an vorhandener Stelle beibehalten werden.

3.3.10. Straßenbegleitgrün

In sämtlichen Wohnstraßen sind straßenbegleitend Bäume vorgesehen. Gestalterisch sollen die Baumstandorte im Moosrosenweg und in der Planstraße A in der Parkanlage gespiegelt werden. Diese Bäume auf der Parkseite sind nachrichtlich dargestellt.

Entlang der Bramfelder Chaussee sind im Bereich der geplanten Längsparkstreifen Baumstandorte wünschenswert. Diese liegen jedoch im Bereich von zahlreichen, vorhandenen Versorgungsleitungen, hier wurde daher auf Baumstandorte verzichtet.

Grundsätzlich sollen offene Baumscheiben mit einem durchwurzelbarem Raum von 10 bis 12 m³ hergestellt werden. Grünflächen ohne Bäume sollen mit einer Rasenansaat versehen werden. Staudenbepflanzungen sind aufgrund des erhöhten Unterhaltungsaufwandes nicht vorgesehen. Aufgrund der erhöhten Nutzungsintensität in den öffentlichen Straßenverkehrsflächen ist es insbesondere in der Planstraße A und im Moosrosenweg Mitte nicht möglich, ausreichend große Baumscheiben vorzusehen. Teilbereiche werden für notwendige Fahrradabstellanlagen benötigt. An diesen Baumstandorten ist der durchwurzelbare Raum durch den Einsatz von überbaubarem Substrat sowie Belüftungs- und Bewässerungseinrichtungen unterhalb von Fahrradplätzen und Pkw Senkrechtparkständen sicherzustellen.

Abschnitt / Straße	bisherige Anzahl Straßenbäume	neu geplante Straßenbäume	Summe
Bramfeld 72, Bramfelder Chaussee	0	0	0
Bramfeld 72, Planstraße A	0	10	+ 10
Bramfeld 71+72 Moosrosenweg Nord	11	11	0
Bramfeld 71 Moosrosenweg Mitte	10	7	- 3
Bramfeld 71, Moosrosenweg Süd	1	3	+ 2
Bramfeld 71, Bramfelder Chaussee	1	0	- 1
Summe	23	31	+ 8

Tabelle 1: Straßenbegleitgrün

3.3.11. Öffentliche Parkanlage (nachrichtlich)

Zwischen den städtebaulichen Großformen mit den beiden Blöcken im Osten und der offenen Bebauung im Westen entsteht ein markant gefasster zentraler Freiraum, der als Quartier-Park die Funktionen einer öffentlichen Grünfläche wahrnimmt. Dabei wird die geplante Regenwasser-Retention in der Parkfläche zu einem zentralen Gestaltungsmittel. Durch die erforderliche Eintiefung, von im Mittel einem halben Meter, entsteht an der Grenze zwischen Spielplatzflächen und Grünflächen eine westorientierte Sitzstufe, die besonders am Nachmittag/Abend zum Sitzen einlädt. Zu den „Punkthäusern“ im Westen steigt der Park sanft an. In der Ost-West-Verbindung teilt eine Wegeverbindung zwischen Teerosenweg und Moosrosenweg den Park und die Spielplatzflächen in einen Nord- und Südbereich. Die Retentionsmulde wird als Trockenwasserlauf mit einem Spielplatz kombiniert und verbindet die beiden Parkhälften miteinander. Der Park ist ansonsten eine mit Solitärbäumen überstandene Grünfläche, die zur westlichen Bebauung mit einer Baumreihe gefasst wird. In Nord-Süd-Richtung wird eine Blickachse über die gesamte Länge des Parks mit dem Ziel offengehalten, Weite im Quartier zu ermöglichen.

3.3.12. Ruhender Verkehr

Innerhalb der beiden B-Plangebiete wird ein Anteil von 12 öffentlichen Parkständen pro 100

Wohneinheiten erreicht.

Für die geplanten 1.103 Wohneinheiten sind demnach 133 öffentliche Parkstände (einschließlich 5 barrierefreien Parkständen, 2 E-Lade-Parkständen und 4 Carsharing-Plätzen (HVV Switchh) eingeplant.

Die gewerbliche Erdgeschossnutzung im Bereich der Bramfelder Chaussee erfordert je nach Nutzung Flächen zum Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen. Lieferzonen für kleinere Lieferfahrzeuge (die Parkstandbreite beträgt 2,50 m) können im Bereich der Bramfelder Chaussee (Stat. 0+190) sowie im Moosrosenweg Süd (Stat. 3+280) angeordnet werden. Die Tabelle 3 zeigt die Parkstandquote bei der im Lageplan ausgewiesenen zwei Lieferzonen. Für diese Bereiche würden 4 Parkstände entfallen.

Parkstand	Anzahl	Quote pro 100 WE
Individualverkehr	122	/
barrierefrei	5	
Carsharing	4	
E-Lade Platz (öffentl.)	2	
Summe	133	

Tabelle 2: öffentliche Parkstände ohne Ladezonen

Parkstand	Anzahl	Quote pro 100 WE
Individualverkehr	118	/
barrierefrei	5	
Carsharing	4	
E-Lade Platz (öffentl.)	2	
für Ladezone entfallende Parkstände	-4	
Summe	129	11,7%

Tabelle 3: öffentliche Parkstände mit optionalen Ladezonen

3.3.13. Entwässerung

Die Entwässerungsplanung sieht eine gedrosselte Einleitung in das vorhandene Kanalnetz vor. Da durch die Wasserbehörde W/ MR 32 des Bezirksamtes Wandsbek eine Einleitmengenbegrenzung in das öffentliche Regenwassersiel von 10 l/(s*ha) vorgegeben ist, wird das anfallende Regenwasser auf den öffentlichen Flächen zurückgehalten und gedrosselt in das vorhandene R-Siel geleitet. Die vorh. Flächen im Knoten Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg Süd, welche bisher an das Siel am Moosrosenweg angeschlossen sind, werden wieder an das neue Siel angeschlossen und ebenfalls mit dergleichen Einleitmengenbegrenzung wie der Moosrosenweg gedrosselt.

Eine Ausnahme bilden die zusätzlichen Straßenflächen, die durch die Verbreiterung des Geh- und Radweges in der Bramfelder Chaussee entstehen. Diese leiten ohne Drosselung in das vorhandene Regenwassersiel in der Bramfelder Chaussee ein. Nach Rücksprache mit der Wasserbehörde W/ MR 32 werden diese Maßnahmen in der Bramfelder Chaussee als Be-

standsmaßnahmen angesehen, sodass das dort anfallende Regenwasser nicht der Einleitmengenbegrenzung unterliegt.

Der Moosrosenweg Nord befindet sich zur Hälfte im B-Plangebiet Bramfeld 72 und zur Hälfte im B - Plangebiet Bramfeld 71. Das anfallende Oberflächenwasser in diesem Straßenabschnitt wird aufgrund der fehlenden Freiflächen unterirdisch in einem Stauraumkanal bis zu einem 5-jährlichen Bemessungsregen zurückgehalten.

In den Planstraßen A und Moosrosenweg Mitte soll das anfallende Oberflächenwasser für ein 2-jährliches Regenereignis in einen Stauraumkanal unter der Fahrbahn geleitet werden. Bei seltener auftretenden Regenereignissen wird das Regenwasser über Anschlussleitungen zur Parkanlage gedrückt und über „Quelltöpfe“ in Mulden geleitet, die sich im westlichen Bereich der Parkanlage befinden. Die geplanten Spielplatzflächen bleiben dadurch von Straßenwasser unberührt. Bei Leerung des Staukanals nach Regenende fließt das Regenwasser von den Mulden zurück in den Kanal und wird ebenfalls gedrosselt in das Bestandsregensiel geleitet.

Das anfallende Regenwasser wird über eine unterhalb des Stauraumkanals liegende Reinigungsanlage behandelt.

Die Abteilung Stadtgrün, Bezirksamt Wandsbek hat als Betreiber der öffentlichen Parkanlagen in den beiden Plangebieten mit Vorgabe baulicher Voraussetzungen für die Unterhaltung der Umsetzung der Rückhalteanlagen in den öffentlichen Parkanlagen zugestimmt.

3.3.14. Ausstattung / Möblierung

Die im öffentlichen Straßenraum befindlichen Werbetafeln werden weiter beibehalten, müssen jedoch neu platziert werden. Neben den aufzustellenden Fahrradabstellbügeln sowie den Pollern im Wegebereich zum Buschrosenweg, sind keine weiteren Ausstattungs- und Möblierungselemente geplant.

3.3.15. Sondernutzungen

Die vorhandene Werbetafel sowie die Elektro-Ladestation für Pkw soll beibehalten werden. Die Lage der Ladestation ist noch abschließend abzustimmen.

Ein neuer Standort für Wertstoffcontainer kann in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche nicht innerhalb der B-Plan Geltungsbereiche angeboten werden. Im Bereich der geplanten Parkstände kann der erforderliche Abstand von 12,0 m zu den geplanten Gebäuden nicht eingehalten werden.

Ein neuer Standort in der Wegeverbindung zwischen Moosrosenweg Süd und Buschrosenweg (außerhalb des B-Plan Geltungsbereiches) wurde am 05.04.2023 mit der Stadtreinigung Hamburg abgestimmt.

3.3.16. Belange der Feuerwehr

Die Anleiterbarkeit für die Feuerwehr an die geplante Wohnbebauung über öffentlichen Wegflächen werden seitens des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes mitgetragen, wenn die entsprechenden Fahrbahnbereiche durch bauliche Maßnahmen von ruhendem Verkehr freigehalten werden können. Dies ist in der Regel in Bereichen mit beidseitig der Fahrbahn angeordneten Parkständen der Fall.

Feuerwehruzufahrten im Bereich des Moosrosenwegs Mitte und der Planstraße A sind so breit geplant, dass am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge eine Zufahrt trotzdem ermöglichen (siehe dargestellte dynamische Schleppkurven).

3.3.17. Versorgungsanlagen

In der Planstraße A sowie im Moosrosenweg Nord und Mitte werden sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen (einschließlich der Siele) neu hergestellt. Im Moosrosenweg Süd und in der Bramfelder Chaussee werden die bestehenden Leitungen soweit möglich beibehalten bzw. werden aufgrund von geplanten Baumstandorten sowie aufgrund von zu erwartenden Baugruben Verankerungen angepasst.

Eine notwendige Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen bzw. Verteilerschränken wird im weiteren Planungsverfahren geprüft. Anpassungen an verbleibende Schächte und Schieberkappen werden erforderlich und planungsbegleitend mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen abgestimmt.

Das Regensiel DN 500 und das Schmutzwassersiel DN 250 in Richtung Teerosenweg bleiben erhalten und dienen als Vorflut für die neu herzustellenden Siele.

Die Vorhabenträger werden für die Planung und Herstellung bzw. Umlegung der öffentlichen Siele einen separaten öffentlich-rechtlichen Vertrag mit Hamburg Wasser schließen.

3.3.18. Grundwasser

Siehe Punkt 3.1.16

3.3.19. Bodengutachten

Siehe Punkt 3.1.17

3.3.20. Kampfmittel

Siehe Punkt 0

3.4. Bautechnische Einzelheiten

3.4.1. Auflistung der Oberbaumaterialien nach ReStra

Grundsätzlich sollen Standardmaterialien im Sinne einer wirtschaftlichen Bauweise gemäß ReStra verwendet werden.

3.4.2. Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Grundsätzlich sollen Standardmaterialien im Sinne einer wirtschaftlichen Bauweise gemäß ReStra verwendet werden.

3.4.3. Sonstige bautechnische Einzelheiten

Die Festlegung und die Beschreibung weiterer bautechnischer Einzelheiten erfolgt in vertiefenden Planungsphasen.

3.5. Durchführung der Baumaßnahme

Der Zeitraum der Bauausführung für die Straßenverkehrsflächen befindet sich noch in der Abstimmung. Angestrebt wird ein Baubeginn für eine mögliche 1. Baustufe der Erschließung des Moosrosenquartiers im Frühjahr 2024 nach der Herstellung der geplanten Sielanlagen im Plangebiet.

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

Die Interimbushaltestelle in der Bramfelder Chaussee soll im Zuge des Vorhabens „Betreute Erschließung Bramfelder Spitze, Herstellung der öffentlichen Gehwegflächen/ Seitenräume“

durch den LSBG umgebaut werden. Angestrebt wird ein Baubeginn Ende September 2023, Dauer 4 Wochen.

4. Umweltbelange

4.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a (3) des Hamburger Wegegesetzes (HWG) ist nicht erforderlich, da diese Baumaßnahme durch die vorhabenbezogenen Bebauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 festgesetzt wird.

4.2. Auswirkungen aus Immissionen

Die erforderlichen Prüfungen werden im Rahmen der B-Plan-Verfahren Bramfeld 71 und Bramfeld 72 behandelt.

5. Grunderwerb

Die Straßenbegrenzungslinien werden im Zuge der vorhabenbezogenen Bebauungspläne neu festgelegt.

Für die neu herzustellenden und umzubauenden Straßenverkehrsflächen werden private Flächen benötigt. Diese werden durch die Vorhabenträger zur Verfügung gestellt und der FHH kosten-, lasten- und nutzungsfrei übereignet.

Gleiches gilt auch für die Flächen der neue öffentliche Parkanlage und den Spielplatz.

B-Plangebiet Bramfeld 71

Es werden folgende Flächen der Flurstücke (Stand 03.04.2023) für Straßenverkehrsflächen in Anspruch genommen:

Bramfelder Chaussee:

- 2534 teilweise
- 5034 teilweise
- 5309 teilweise
- 6078 teilweise
- 8673 teilweise
- 10200 teilweise
- 10201 teilweise

Moosrosenweg:

- 5026 teilweise
- 5031 teilweise
- 6078 teilweise
- 10884 teilweise
- 10200 teilweise
- Dagegen werden derzeitige Straßenverkehrsflächen des Flurstücks 9267 in Teilbereichen entwidmet und den privaten Flächen zugeschlagen.

B-Plangebiet Bramfeld 72

Es werden folgende Flächen der Flurstücke für geplante Straßenverkehrsflächen in Anspruch

genommen:

Bramfelder Chaussee:

- 10915
- 10917
- 10918
- 10919 teilweise

Moosrosenweg (Nord):

- 10883
- 10909
- 10913
- 10919 teilweise

Planstraße A:

- 10947
- 10950
- 10952

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch die Vorhabenträger der beiden B-Plangebiete

- B-Plan Bramfeld 72: Moosrosenweg Nord, Moosrosenquartier GmbH & Co KG
- B-Plan Bramfeld 71: Moosrosenweg Süd, Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen gehen die öffentlichen Erschließungsstraßen der inneren Erschließung in das Anlagevermögen des Fachamtes Straßen des Bezirkes Hamburg-Wandsbek und die Straßenerweiterungsflächen an der Bramfelder Chaussee sowie die Interimbushaltestelle in das Anlagevermögen der Behörde für Verkehr und Mobilität über.

Die öffentliche Grünanlage geht nach Fertigstellung in das Anlagevermögen Stadtgrün des Bezirkes Hamburg-Wandsbek über.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement unterliegen dann den jeweiligen Fachämtern des Bezirkes Hamburg-Wandsbek und der BVM.

7. Sonstiges

Entfällt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro	SBI	Verfasst		
Sachbearbeitung	MR 21-02	Bearbeitet		
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt		

Sachstand 14.04.2023