

Hamburg, den 14.04.2022

**Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen**  
**Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021**

**Erschließung B-Plan Bramfeld 71, Erschließung B-Plan Bramfeld 72**

**INHALT**

BUKEA-W1 .....	3
BUKEA-W220.....	3
BUKEA-N 1 (Landschaftsplanung und Stadtgrün).....	3
BUKEA-N 3 (Naturschutz).....	4
BUKEA-I 3 (Abfallwirtschaft) .....	5
BSW-LP-1 (Landes- und Stadtentwicklung) .....	5
BVM-VE 3 (Verkehrsbelange und Infrastrukturentwicklung) .....	6
BVM-VI 2 (Stadtstraßen).....	8
BVM-VM 1 (Mobilität, öffentlicher Verkehr).....	8
BVM-KMR (Radverkehrsförderung).....	8
BWFGB, FB 633 (Anliegerbeiträge).....	8
BIS-VD 52, PK36.....	9
BIS-F 2.....	13
W/SL 1 (Übergeordnete Planung).....	13
W/SL 2 (Bebauungsplanung).....	13
W/SL 3 (Landschaftsplanung) .....	13
W/ VS 3 (Technischer Umweltschutz, Wohnraumschutz) .....	14
W/ WBZ 2 (Bauprüfung) .....	14
W/ WBZ (Sondernutzung und Gewerbemeldungen).....	14
W/ MR22 (Straßenneubau).....	14
W/ MR 23 (Wegeaufsicht) .....	14
W/ MR 31 (Stadtgrün) .....	14
W/ MR 32 (Wasserwirtschaft).....	15
W/ MR 24 (Baustellenkoordination).....	15
LIG 31 (Vertrieb).....	15
LIG 51/3 (Planungsbegleitung).....	16
LSBG-A-BK (KOST).....	16
LSBG-GF/IVS1 (Verkehrssteuerung, Planung LSA) .....	16
LSBG-S1 (Planung Infrastruktur ÖPNV).....	16
LSBG-S2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr) .....	16
KB-Denkmalsschutz.....	16
Stadtreinigung HH.....	16
Stadtreinigung HH Depotcontainer .....	16
Hamburg Verkehrsanlagen GmbH.....	17
Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (nur LSA).....	17
Hochbahn HHA.....	18
HVV GmbH.....	18
VHH GmbH.....	18
Handelskammer G-V/2 .....	19

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

<i>Stöer GmbH (Außenwerbung)</i> .....	19
<i>Wall GmbH (Stadtmöblierung u. Außenwerbung)</i> .....	19
<i>Fachverband Fußverkehr Deutschland</i> .....	19
<i>ADFC Hamburg/ Bezirksgruppe Wandsbek</i> .....	22
<i>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg</i> .....	31
<i>Dataport</i> .....	31
<i>Gasnetz Hamburg GmbH</i> .....	31
<i>Hamburg Wasser, HSE</i> .....	33
<i>Hamburg Wasser, Trinkwasser</i> .....	33
<i>servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH</i> .....	33
<i>Stromnetz Hamburg GmbH</i> .....	33
<i>Telekom Deutschland GmbH</i> .....	33
<i>Wärme Hamburg GmbH</i> .....	34
<i>Vodafone D2 GmbH</i> .....	34
<i>Wilhelm.Tel GmbH</i> .....	34
<i>Hamburg Energie</i> .....	34

Sachstand 14.04.2023

		<b>ABWÄGUNGSVERMERK</b>
<b>BUKEA-W1</b> Vom 08.12.2021 zusammengefasst		1. ...seitens der BUKEA/W1 wird eine Fehlanzeige bzgl. der o.g. Straßenbaumaßnahme gemeldet.
<b>BUKEA-W220</b> Vom 20.12.2021		1. Für die Dokumentation der Entwässerung ist es wichtig, dass nach Abschluss der Baumaßnahme Revisionspläne der Entwässerung inkl. der hergestellten Behandlungsanlagen an Hamburg Wasser gesendet werden. Die Revisionspläne sind als dwg-Datei an die E-Mail-Adresse geodatenservice@hamburgwasser.de zu senden, damit wir diese in unser IT-System NEWS übertragen können. Wir haben hierfür einen Textbaustein erarbeitet, der auch für Ausschreibungen genutzt werden kann.
W/MR 21:		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>BUKEA-N 1 (Landschaftsplanung und Stadtgrün)</b> vom 13.12.2021		1. BUKEA N12 begrüßt die Maßnahmen zur Quartiers-Erschließung. Entlang der gesamten Bramfelder Chaussee (Magistrale!) ist in regelmäßigem Raster ein Straßenbaum vorzusehen und dauerhaft zu unterhalten. Die straßenbegleitenden Längsparkstände sind zudem mit je einem Baumstandort alle drei Parkstände zu untergliedern. Die Parkstände im Inneren des Quartiers sind ebenfalls regelhaft mit einem Baumstandort alle vier Parkstände zu versehen. Diese Anmerkungen sind bitte im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.
W/MR 21:		Aufgrund von massivem Leitungsbestand im Bereich der geplanten Längsparkstreifens in der Bramfelder Chaussee sind dort keine Baumstandorte möglich. Eine Umverlegung der Leitungen wird auch vor dem Hintergrund einer mittelfristig vorgesehen Magistralen Planung derzeit als unverhältnismäßig eingeschätzt.  Das Baumraster wurde innerhalb des Quartiers mit einer Anzahl von 6 bis 7 Senkrechtparkständen zwischen den Baumstandorten geplant und an die Örtlichkeit (Überfahrten, Feuerwehruzufahrten, Einmündungen) angepasst. Eine Verringerung des Baumabstandes führt zu Verlusten an Längsparkständen. Die derzeitige Parkstandsquote liegt mit 12 % bereits sehr niedrig, so dass diesem Vorschlag nicht gefolgt werden kann.

<p><b>BUKEA-N 3 (Naturschutz)</b> vom 07.01.2022</p>		<p>1. <u>Eingriffsregelung:</u> Gemäß § 18 BNatSchG ist in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 des Baugesetzbuches, während der Planaufstellung nach § 33 des Baugesetzbuches die Eingriffsregelung nach §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden. Über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz ist nach den Vorschriften des Baugesetzbuches im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu entscheiden.</p>
		<p>2. <u>Biotopschutz:</u> Gesetzlich geschützte Biotope sind durch die Planung nicht betroffen.</p>
		<p>3. <u>Artenschutz:</u> Der Artenschutz nach § 44 BNatSchG ist bei jeden Verfahren zu beachten und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind durch eine fachlich qualifizierte Person auszuschließen. Dies gilt auch bei der Fällung oder Rodung von Bäumen und Gehölzen. Bäume, die gefällt werden müssen und einen Stammdurchmesser &gt; 40 cm besitzen sind unmittelbar vor Fällung durch eine fachlich qualifizierte Person (Biologe/ Biologin) auf den Besatz von Fledermäusen, Vögeln sowie Eichhörnchen oder andere geschützte Tierarten zu kontrollieren. Ein Besatz muss nachweislich auszuschließen sein. Die Anzahl der verlorengehenden Höhlungen ist zu dokumentieren. Ein Ausgleich in Form von Fledermauskästen und Höhlenbrüterkästen ist im Gutachten vorzuschlagen. Das Prüfergebnis ist der BUKEA, N33 (Ansprechpartnerin Birte Schulz) unmittelbar nach der Untersuchung in Form eines Kurzgutachtens zur Prüfung vorzulegen.</p>
		<p>4. Zudem sind Baumfällungen generell nur zwischen dem 01.10. und 28.02., also außerhalb der gesetzlichen Schonfristen, durchzuführen (vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).</p>
		<p>5. Bäume, die im Wirkungsbereich der Maßnahme stehen und nicht gefällt werden sollen, sind nach DIN 18920 vor Einwirkungen zu schützen.</p>
		<p>6. Des Weiteren ist der Artenschutz bei der Planung der Öffentlichen Beleuchtung zu beachten: Zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG, sind diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenfreundlich zu gestalten. Außenleuchten sind ausschließlich zur Herstellung der verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen zulässig. Diese sind als Leuchten oder Lichtquellen mit warmweißem Farbspektrum, maximal 3000 Kelvin, mit Wellenlängen zwischen 540 und 700 Nanometern ohne jegliche UV- und Infrarotanteile zu verwenden. Dies ist ggf. durch UV- oder Infrarotfilter sicherzustellen. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60°C nicht überschreiten Die Licht-</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		<i>quellen sind geschlossen auszuführen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf angrenzende Gehölze und Biotope, ist abzuschirmen.</i>
W/MR 21:		Die Vorgaben werden zur Kenntnis genommen.
<b>BUKEA-I 3 (Abfallwirtschaft)</b> vom 09.12.2021		<i>Aufgrund einer Vielzahl derartiger Baumaßnahmen in der Freien und Hansestadt Hamburg ist der BUKEA / I3 (Abfallwirtschaft) derzeit eine individuelle inhaltliche Befassung leider nicht möglich.</i>
		<i>Sollten sich im Rahmen der Maßnahme konkrete abfallwirtschaftliche Fragestellungen ergeben, steht Ihnen ( ) als Ansprechpartner zur Verfügung.</i>
		<i>Gerne nutzen wir an dieser Stelle die Gelegenheit, um insbesondere auf folgende Punkte hinzuweisen.</i>  <i>-diese sind der Stellungnahme zu entnehmen und werden hier aufgrund des großen Umfangs hier nicht aufgeführt.</i>
W/MR 21:		Die Vorgaben werden zur Kenntnis genommen.
<b>BSW-LP-1 (Landes- und Stadtentwicklung)</b> vom 09.12.2021		<i>1. Grundsätzlich sollte – sofern noch nicht erfolgt – die Straßenplanung auch mit dem Freiraumplaner der Bebauungsplangebiete Bramfeld 71 und 72 abgestimmt werden.</i>
		<i>2. Wir bitten zu prüfen, ob die Platzierung von Stellplätzen im nördlichen Wendehammer wirklich an so prominenter Stelle erforderlich ist, und ob diese Fläche nicht eher landschaftlich gestaltet werden sollte.</i>
		<i>3. Wegen der untergeordneten Bedeutung des Moosrosenwegs wird an der Einmündung in die Bramfelder Chaussee ein Verzicht auf Abbiegespuren und eine dementsprechende Begradigung der Bordsteinlinien angeregt.</i>
W/MR 21:		Zu 1. Die Straßenplanung wurde mit dem Freiraumplaner in Bezug auf Straßenbegleitgrün und Straßenquerungen abgestimmt. Das Baumraster setzt sich in der Planstraße A sowie im Moosrosenweg „Mitte“ auf der Parkseite fort.
		Zu 2. Im Zentrum an prominenter Stelle des neuen Wohnquartiers entstehen eine öffentliche Grünanlage und ein neuer Spielplatz. Die Wendeanlage dient der verkehrlichen Abwicklung des Kita-Bring-/Holverkehrs, der angrenzenden Schule, der angeschlossenen Tiefgarage, der privaten Wohnstraße sowie der Stadtreinigung und der Einsatzfahrzeuge. Aufgrund des hohen Parkdrucks, die derzeitige Parkstandsquote liegt mit 12 % bereits sehr niedrig, wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt.
		Zu 3. Um die Kfz-, Rad- und Fußverkehre am lichtsignalgesteuerten Knoten Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg leistungsgerecht (u.a. Räumzeiten) abwickeln zu

	<p>können, werden die Stauräume der vorhandenen Fahrstreifen im Moosrosenweg benötigt. Eine Änderung ist daher nicht vorgesehen.</p>
<p><b>BVM-VE 3 (Verkehrsbelange und Infrastrukturentwicklung)</b>          vom 18.01.2022</p>	<p>1. <u>Moosrosenweg / Wendefahrten der Buslinie M8:</u>          Der Moosrosenweg wird aktuell von der Hochbahn für die Wendefahrten der Linie M8 genutzt. Eine bereits erfolgte Alternativenprüfung der Hochbahn war seinerzeit nach Aussage des Unternehmens nicht erfolgreich. Mit der Entwicklung des Quartiers besteht nun das Ansinnen des Plangebers (für den B-Plan / Bezirk), diese Wendefahrten künftig nicht mehr über diesen Straßenzug zu führen. Dies ist dem Grunde nach verständlich. Gleichwohl müssen – solange keine adäquaten und funktionierenden Alternativen / Routenführungen abgestimmt bzw. möglich sind – die Wendefahrten über den Moosrosenweg generell möglich bleiben. Dies bedeutet, dass die Schleppkurven im Straßenraum auf den Busverkehr ausgelegt sein müssen und auch die Fahrgassenbreite eine Durchfahrt jederzeit gewährleistet. Die Ausweisung der Straßenverkehrsfläche gem. B-Plan-Entwurf ist generell ausreichend, um hier eine Lösung herbeizuführen. Bereits im Rahmen der Bauleitplanung wurde jedoch von den Verkehrsdienststellen die Anordnung von Schrägparkständen in Verbindung mit einer 5,5 m breiten Fahrgasse aber ohne Ausweisung von Parkständen östlich der geplanten Grünfläche kritisch gesehen. Es ist zu befürchten, dass dennoch Fahrzeuge am westlichen Fahrbahnrand abgestellt werden (eine Anordnung von Halteverbote ist entsprechend der seinerzeitigen Aussage der Verkehrsdirektion nicht möglich). Im ungünstigen Fall verbleibt eine Restfahrbahnbreite die weder eine Durchfahung mit dem Bus ggf. auch der Feuerwehr ermöglicht (<math>\leq 3,0\text{m}</math>). Eine funktionierende Lösung zu den Wendefahrten muss jetzt im Zuge der Verkehrsplanung herbeigeführt werden. Die BVM steht für entsprechende Gespräche zur Verfügung. Ggf. ist in diesem Zusammenhang auch die Anordnung der Parkstände i. A. zu überprüfen. Auf die Stellungnahmen der BVM und Hochbahn im Bauleitverfahren verwiesen.</p>
	<p>2. <u>Ladezonen / barrierefreie Parkstände:</u>          Im Bereich der Bramfelder Chaussee ist eine Belegung der EG-Zone durch kleinteiliges Gewerbe / publikumsaffine Nutzungen geplant. Eine Anlieferung dieser kleineren Betriebe auf Privatgrund wird kritisch gesehen. Von daher sollte entlang der Bramfelder Chaussee ein angemessenes Angebot allgemeiner Lieferzonen vorgesehen werden.          Entsprechend der vorgelegten Planung ist aus-</p>

	<p><i>schließlich südlich der Einmündung „Moosrosenweg Nord“ eine einzelne Ladezone an der Hauptverkehrsstraße verortet. Nördlich der v.g. Einmündung ist derzeit kein entsprechendes Angebot geplant. Da sich hier der Gehweg partiell aufweitet sollte geprüft werden, ob hier auch eine Ladezone vorgehalten werden kann/sollte. In diesem Zusammenhang sollte in Abhängigkeit von den geplanten Gewerbebetrieben im EG final geprüft werden, ob die Breite von 2,50 m hinreichend ist. Ferner sind barrierefreie Parkstände an der Bramfelder Chaussee bzw. in den Einmündungsbereichen derzeit nicht vorgesehen. Hier sollte nachjustiert werden und ein Angebot geprüft werden. Die Wege aus dem Moosrosenweg Mitte bzw. der Planstraße A liegen für die Bereiche an der Bramfelder Chaussee in keiner angemessenen Entfernung.</i></p>
<p><u>W/MR 21:</u></p>	<p>Zu 1. Ein Teil der Fahrten der Buslinie M8 endet an der Werner-Otto-Straße. Die Linienführung erfolgt derzeit von Süden kommend über die Lesserstraße / Werner-Otto-Straße, Fahrgäste steigen an der Haltestelle „Werner -Otto-Straße“ aus und der Bus wendet über die Moosrosenweg im Uhrzeigersinn, um anschließend die Überliegerplätze auf der Westseite der Werner-Otto-Straße anzufahren. In der bisherigen Situation wurde die Wendemöglichkeit für Linienbusse über den Moosrosenweg aufgrund der wenig sensiblen Nutzungen (überwiegende Parkflächen und Gewerbebetriebe) als unkritisch eingeschätzt. Mit den nunmehr beabsichtigten wohnbaulichen Nutzung der Flächen am Moosrosenweg soll auch der wendende Linienbusverkehr aus der Moosrosenweg verlagert werden.</p> <p>Nach einer Abstimmung zwischen der BVM, den Straßenverkehrsbehörden, der Hamburger Hochbahn und dem Bezirk sollen die auszusetzenden Busse mit Fahrgästen zukünftig von der Werner-Otto-Straße (Süd) nach links über die Haldedorfer Straße und anschließend nach Norden über die Bramfelder Chaussee wiederum in die Werner Otto-Straße fahren und dort ihre Fahrgäste absetzen.</p> <p>Die Ausstiegshaltestelle wird als Interimslösung am Fahrbahnrand der Bramfelder Chaussee südlich des Knotens Bramfelder Chaussee/ Werner-Otto-Straße angeordnet. Nach dem Ausstieg der Fahrgäste kann die Überliegerflächen in der Werner-Otto-Straße in herkömmlicher Weise genutzt werden.</p>
	<p>Zu 2. Eine Anordnung eines „Multifunktionsstreifens“ in der Bramfelder Chaussee für den ruhenden Individualverkehr (IV) bzw. den Lieferverkehr wird eingerichtet. Der IV soll auf Abend- und Nachtzeiten von 18 bis 06 Uhr beschränkt werden. Die geplante Breite des</p>

		Längsparkstreifens von 2,50 m kann aufgrund der vorgegebenen Seitenraumbreite nicht weiter vergrößert werden. Barrierefreie Parkstände sind als Längsparkstände am rechten Fahrbahnrand nicht unterzubringen, da Mehrbreiten benötigt werden. Diese stehen im Konflikt mit dem geplanten Radverkehrsanlagen.
<b>BVM-VI 2 (Stadtstraßen)</b>		Siehe BVM-VE 3
<b>BVM-VM 1 (Mobilität, öffentlicher Verkehr)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>BVM-KMR (Radverkehrsförderung)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>BWFGB, FB 633 (Anliegerbeiträge) vom 29.12.2021</b>		<u>Beitragsrechtliche Bewertung</u>
		1. Die Erschließungsanlage Moosrosenweg ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Für die Erschließungsanlage Moosrosenweg werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.
		2. Die Erschließungsanlage „Planstraße A“ ist eine <b>nicht endgültig hergestellte Erschließungsanlage</b> im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB), daher könnten nach erstmaliger endgültiger Herstellung Erschließungsbeiträge erhoben werden.
		3. Die o.g. Baumaßnahme soll durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt werden. Eine entsprechende Regelung zur Abgeltung der Bauwerkskosten und der Grunderwerbskosten (hierzu gehören auch die Kosten für die Flächen, die die FHH aus dem Allgemeinen Grundvermögen oder anderem Verwaltungsvermögen der FHH zur Verfügung stellt) in voller Höhe sollte unbedingt vereinbart werden. <b>Unter den genannten Voraussetzungen werden keine Erschließungsbeiträge erhoben.</b>
		<u>Planungsrechtliche Bewertung</u>
		4. Der Moosrosenweg ist gegenwärtig im Bebauungsplan Bramfeld 39 ausgewiesen, die Fläche auf der die „Planstraße A“ entstehen soll im Bebauungsplan Bramfeld 56. Nach diesen Bebauungsplänen wäre die „Planstraße A“ nicht rechtmäßig und nicht abrechenbar.
		5. Die Bebauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 entsprechen der Planung und sind bereits im Verfahren. Die „Planstraße A“ ist allerdings erst rechtmäßig, wenn die Bebauungspläne festgestellt sind.
		6. Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.

		<i>Um Übersendung des öffentlich-rechtlichen Vertrages wird gebeten.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Die Vorgaben zum ÖRV werden zur Kenntnis genommen. Der ÖRV wird nach Abschluss übersandt.
<b>BIS-VD 52, PK36</b> vom 01.02.2022		<i>Im Einvernehmen mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde des PK 36 nimmt VD 52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:</i>
		<b>Lageplan 01/06, Planstraße A:</b>
		1. Die Anbindung Moosrosenweg Nord mittels Gehwegüberfahrt widerspricht dem Charakter einer T-30 Zone mit deren Verkehrsberuhigung durch der Rechts-vor-links Regelung und wird abgelehnt. Eine Aufpflasterung an einer Querungshilfe suggeriert dem Fußgänger einen Vorrang und führt dadurch zu einer verkehrsunsicheren Situation.
		2. Die Einengung bei Station 2+100 bitte in 3,8m breite zur Förderung des Radverkehrs.
		3. Die Breite der Planstraße muss nach Regelwerk 6m bei Senkrechtparkständen betragen.
		4. Die Aufpflasterung/Pflasterwechsel bei Station 2+070 aus o.g. Gründen entfernen.
		5. Die Fahrbahnbreiten in der Kehre mit 7,95m und 6,5m sind außergewöhnlich breit und werden im Erläuterungsbericht nicht weiter beschrieben. Die Angabe der Fahrbahnbreite am westlichen Teil der Wendeanlage fehlt, bitte nachtragen.
		6. Falls der private Wohnweg nicht als Einrichtungsverkehr ausgebaut wird, muss die Anbindung von diesem bei Station 2+040 geändert werden.
		<b>Lageplan 02/06, Bramfelder Chaussee</b>
		7. Die Breite der Überfahrt zum privaten Wohnweg bei Station 0+010 ist nicht angegeben. Die Fahrbeziehungen der Überfahrt sind auf rechtsrein/rechts raus zu beschränken.
		8. Die Radwegbreite mit 2,0m an einer HVS findet nicht die volle Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde.
		<b>Lageplan 03/06, Moosrosenweg Nord</b>
		9. Die Lage des VZ 274.1-40 bei Station 3+020 ist nicht anordnungsfähig, es kann nach rechtlichen Vorgaben erst ab Station 3+050 aufgestellt werden.
		10. Die Fahrbahnbreite mit 6,5 m erschließt sich nicht, laut RaSt06 sind 6,0m ausreichend.
		<b>Lageplan 04/06, Moosrosenweg Mitte</b>
		11. Die Fahrbahnbreite mit 5,5m ist bei Senkrechtparkständen zu gering, laut RaSt06 sind 6,0m vorzusehen. Wiederholt sei hier angemerkt, dass es rechtlich zulässig ist, dort am Fahrbahnrand zu parken.
		12. Die AO der Fahrradbügel am Fahrbahnrand in T 30 Zonen wenn möglich immer auf Fahrbahnniveau (Stationen 3+170 und 3+210).

		13. Einengungen bei Stationen 3+130 und 3+180 bitte mit 3,8m bemaßen, damit Radfahrer den Engpass bei Gegenverkehr passieren können.
		14. Die Anbindung des privaten Wohnwegs bei Zweirichtungsverkehr muss geprüft werden. Eine Mischverkehrsfläche mit Einrichtungsverkehr ist rechtlich nicht möglich
		<b>Lageplan 05/06, Bramfelder Chaussee</b> 15. Die Aufstellfläche für Radfahrer an der LSA bei Station 0+165 ist zu kurz.
		<b>Lageplan 06/06, Moosrosenweg Süd</b> 16. Der Standort Stadtrad im Knotenbereich wird seitens VD nicht vollumfänglich unterstützt.
		17. Die Fahrbahnbreite mit 7,0m im Schnitt ‚E‘ erschließt sich nicht, laut RaSt06 sind 5,5m ausreichend.
		18. Die Anbindung Buschrosen mittels Gehwegüberfahrt widerspricht dem Charakter einer T-30 Zone mit deren Verkehrsberuhigung durch der Rechtsvor-links Regelung und wird abgelehnt. Die Fahrbahnbreite dort sollte 5,5m betragen.
		19. Das plötzliche Enden des Gehwegs bei Station 3+270 wird im Erläuterungsbericht nicht beschrieben in der gezeigten Ausführung nicht unterstützt.
		Für die Anbindung des Quartiers an die Bramfelder Chaussee kommt aus dem <b>Fachbereich LSA</b> folgende Stellungnahme:
		20. Das Moosrosenquartier kann ausschließlich von der Bramfelder Chaussee über zwei Verkehrsknoten bedient werden. Bei diesen zwei Knoten handelt es sich um Bramfelder Chaussee/Werner-Otto-Straße/Moosrosenweg und Bramfelder Chaussee/Moosrosenweg/Zufahrt Baumarkt „Bauhaus“. Der zweite Knoten ist jedoch nur bedingt fähig den Verkehr in das Moosrosenquartier abzuwickeln, da aus Fahrtrichtung Süden ein Linksabbiegen von der Bramfelder Chaussee in das Quartier nicht möglich ist.
		21. Durch den zu erwartenden Neuverkehr sind diese beiden Knoten nicht mehr leistungsfähig (siehe hierzu das Gutachten von Masuch+Olbricht) abzuwickeln. Dieses Verkehrsgutachten mit der Ergebnisübersicht der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigt auf, inwieweit bei Realisierung aller berücksichtigten Nutzungsumfänge an den untersuchten Knotenpunkten und Anbindungen Störungen im Verkehrsablauf zu erwarten sind. Es zeigt aber auch auf, wie das Quartier -im Rahmen dessen-was möglich ist, leistungsfähiger gestaltet werden kann.
		22. Insofern können wir einer Erschließung nur zustimmen, wenn diese zwei Knoten im Vorwege derart hergestellt werden, um die Leistungsfähig

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		<i>der Abwicklung der gesamten Verkehre zu gewährleisten.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Zu 1. Die Anbindung der Planstraße A an den Moosrosenweg wird baulich als Rechts-Vor-Links geregelte Einmündung vorgesehen. Die Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs vor dem Fußgängerverkehr für einbiegende Fahrzeuge wird durch die Bordkanten verdeutlicht.
		Zu 2. Die Planung wird angepasst.
		Zu 3. Eine Fahrbahnbreite wird auf 6,00 m verbreitert, um den Komfort für Ein- und Ausparkvorgänge zu verbessern. Um die geplante Straßenbegrenzungslinie an gleicher Stelle beibehalten zu können, wird das Doppelbord zur Grünanlage entfernt.
		Zu 4. Die Planung wird angepasst.
		Zu 5. Die Fahrbahnbreiten werden für eine Befahrung durch ein dreiachsiges Müllfahrzeug zuzüglich vorderer Überhang benötigt. Die westliche Fahrbahnbreite beträgt rund 4,5 m und wird im Plan bemaßt.
<u>W/MR 21:</u>		Zu 6. Es handelt sich um eine Privatstraße, die über eine Überfahrt an die öffentliche Straße angebunden wird. zur Verkehrsberuhigung und zur Klarstellung der untergeordneten Bedeutung wird die Überfahrt baulich in 3,50 m Breite hergestellt. Eine entsprechende Einengung erfolgt auf den privaten Flächen.
		Zu 7. Die Gehwegüberfahrt ist in einer Breite von 5,50 m geplant und soll für eine Befahrung Rechts-Rein/ Rechts Raus beschildert werden.
		Zu 8. Die Radwegebreite von 2,0 m erfüllt nach derzeitigem Regelwerken die Regelbreite nach ERA 2010. Mit der neu eingeführten ReStra (30.06.2022) ergibt sich eine Regelbreite von 2,50m. Die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen erlauben jedoch nur einen Ausbau in einer Breite von 2,0 m. Vor dem Hintergrund einer langfristigen Überplanung der Magistralen ist der Ausbau an der Bramfelder Chaussee im Bereich des Vorhabengebietes als Wiederherstellung nach den Bautätigkeiten zu sehen.
		Zu 9. wird berücksichtigt.
		Zu 10. Die Fahrbahnbreite ergibt sich aufgrund der rechtwinkligen Kurve aus einem Begegnungsfall Müllfahrzeug/ Pkw. Aufgrund der im Osten anschließenden Aufweitung zur Lichtsignalanlage wurde auf eine Einengung auf 6,0 m verzichtet.
		Zu 11. Zur Fahrbahnbreite siehe Punkt 3.

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

	<p>Zu 12.  Viele Fahrradbügel können über das abgesenkte Fahrbahnniveau von Überfahrten oder Fahrbahnquerungen erreicht werden.  Aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche durch die Anordnung von Pkw-Parkständen, Anlagen zum Fahrradparken sowie die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen müssen die geplanten zukünftigen öffentlichen Straßenverkehrsflächen im Rahmen der zu Verfügung stehenden bautechnischen fachlichen Möglichkeiten verteilt werden. Somit sind auch Standorte für Fahrradabstellanlagen z.B. hinter Baumscheiben erforderlich. Diese Plätze sind nur über den Gehweg erreichbar.</p>
	<p>Zu 13.  Dem wird gefolgt.</p>
	<p>Zu 14.  Der private Wohnweg soll im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Die Breite der Überfahrt ist für eine Befahrbarkeit erforderlich.</p>
	<p>Zu 15.  Die Führung des Radwegs wird so begradigt, dass eine Gehwegbreite von mindestens 3,0 m und eine ausreichend große Aufstellfläche für unsichere Radfahrende angeordnet werden kann. Allgemein sollen Radfahrerinnen und Radfahrer aus dem Moosrosenweg im Mischverkehr in die Bramfelder Chaussee (östlicher Radweg) einbiegen.</p>
	<p>Zu 16.  Eine neuer Standort der StadtRad-Station wird südlich des Knotens Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg / Werner-Otto-Straße zwischen Radweg und Fahrbahn vorgeschlagen. Die finale Abstimmung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der BVM, VD 52 und Pk 36.</p>
	<p>Zu 17.  Die Fahrbahnbreite wurde auf eine Breite von 6,50 m angepasst. Die Breite ergibt sich aus fahrgeometrischen Gründen durch die erforderliche Kurvenaufweitung an Stat. 3+260 und den Eckausrundungen zur Bramfelder Chaussee.</p>
	<p>Zu 18.  Die Anbindung des südlichen Moosrosenweges/Buschrosenweg an den Moosrosenweg wird als Einmündung ausgebildet. Die Fahrbahnbreite in der Sackgasse soll weiterhin 5,0 m betragen.</p> <p>Bei einer Einmündung „Rechts-vor-Links“ kann das Sichtfeld aufgrund der Bevorrechtigung aus dem Moosrosenweg/Buschrosenweg aufgrund des Längsparkstandes nicht eingehalten werden. Dieser muss entfallen.</p>
	<p>Zu 19.  Der nördliche Gehweg in der Sackgasse zum Buschrosenweg soll entfallen. Im weiteren Verlauf der Geh- und Radwegeverbindung ist auf der Nordseite ein Standort für Depotcontainer geplant.</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		Zu 20, 21 und 22. 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.
<b>BIS-F 2</b> vom		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>W/SL 1</b> <b>(Übergeordnete Planung)</b> vom		Siehe SL 3
<b>W/SL 2 (Bebauungsplanung)</b>		Siehe SL 3
<b>W/SL 3 (Landschaftsplanung)</b> vom 10.01.2022		<i>Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung kann der vorgelegten Erschließungsplanung grundsätzlich zustimmen. Die nachfolgenden Anmerkungen und Ergänzungen sollen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.</i>
		1. <i>Zukünftig soll im Bereich des privaten Wohnweges im westlichen Teil des Plangebietes Begegnungsverkehr ermöglicht werden. Die Erschließungsplanung weist in diesem Bereich Einrichtungsverkehr aus, weshalb eine Anpassung der Planung erforderlich ist.</i>
		2. <i>Im Bereich der Kindertagesstätte im südlichen Moosrosenweg soll zur Förderung des Hol- und Bringverkehrs mit Fahrrädern und zur Reduzierung des PKW-Verkehrs die Unterbringung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen geprüft werden.</i>
		3. <i>Das festgesetzte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (privater Wohnweg) umfasst die Nutzung durch allgemeinen Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie die Befugnis, der Benutzenden und Besuchenden, der Ver- und Entsorgungsunternehmen sowie Feuerwehr und Rettungsdienste diese Fläche zu befahren.</i>
		4. <i>In der Vorhabenplanung ist ein stationsgebundenes Carsharing mit Elektroladestation vorzusehen. Aktuell ist nicht auszuschließen, dass dieses Angebot, auch aus funktionalen Gründen, im öffentlichen Raum oder umgeben von öffentlichem Raum verortet werden soll. Aus Sicht von SL eignet sich der Moosrosenweg Nord für die Einrichtung von Carsharing.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Zu 1. Der private Wohnweg wird nachrichtlich dargestellt und soll im Zweirichtungsverkehr ausgewiesen werden. Die Anbindungen an das öffentliche Straßennetz bleiben wie

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		geplant bestehen. Die nördlichen Anbindung erfolgt als untergeordnete Gehwegüberfahrt in einer Breite von 3,50 m.
		Zu 2. Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten wurden im Bereich geprüft und stehen im Konflikt mit der StadtRad-Station. Daher konnten nur zwei weitere Anlehnbügel (4 Fahrradplätze) platziert werden
		Zu 3. Der private Wohnweg wird nachrichtlich in der Planverschickung dargestellt.
		Zu 4. Im Bereich „Moosrosenweg Nord“ Ecke Planstraße A sind 4 Parkstände für einen HVV Switchh Punkt reserviert. Für die Einrichtung dieses Carsharing Bereiches hat die Hamburger Hochbahn eine Absichtserklärung abgegeben.
	<b>W/ VS 3 (Technischer Umweltschutz, Wohnraumschutz)</b>	Keine Stellungnahme abgegeben.
	<b>W/ WBZ 2 (Bauprüfung)</b>	Keine Stellungnahme abgegeben.
	<b>W/ WBZ (Sondernutzung und Gewerbemeldungen)</b> vom	Keine Stellungnahme abgegeben.
	<b>W/ MR22 (Straßenneubau)</b>	Keine Stellungnahme abgegeben.
	<b>W/ MR 23 (Wegeaufsicht)</b> vom	1. ...nach derzeitigem Sachstand bestehen seitens der zuständigen Wegeaufsicht keine Bedenken oder sonstige Anmerkungen.
	<b>W/MR 21:</b>	Wird zur Kenntnis genommen.
	<b>W/ MR 31 (Stadtgrün)</b> vom 10.01.2022	1. ...die Baumscheiben sind an den meisten Baumstandorten deutlich zu klein bemessen, um Baumpflanzungen realisieren zu können. Hier ist Detailplanung am Einzelstandort notwendig, um die geforderte Anzahl an Bäumen im Erschließungsgebiet zu pflanzen. MR 31 schlägt diesbezüglich eine Planungsbesprechung mit den entsprechenden Beteiligten vor.
	<b>W/MR 21:</b>	Aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche durch die Anordnung von Pkw-Parkständen, Anlagen zum Fahrradparken sowie die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen müssen die geplanten zukünftigen öffentlichen Straßenverkehrsflächen im Rahmen der zu Verfügung stehenden bautechnischen fachlichen Möglichkeiten verteilt werden. Um das erforderliche Straßenbegleitgrün umsetzen zu können, sind überbaubare Baumgruben mit geeignetem Substrat (z.B. LSBG Nr. 5) sowie Belüftungsröhren in den Bereichen vorgesehen, in denen keine ausreichend großen Baumscheiben hergestellt werden können. Zusätzlich würden „TTE-Wabensteine“

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		für die erweiterten Baumscheiben an den Stellen ergänzt, wo die Baumscheibe weniger als 12 m <sup>2</sup> Fläche besitzt.
<b>W/ MR 32 (Wasserwirtschaft)</b> vom 22.12.2021		1. Die Maßnahme ist grundsätzlich mit W/MR 32 abgestimmt.
		2. Aber, bei der Anzahl der Baumstandorten in den Nebenflächen sollte geprüft werden, ob nicht zumindest eine Teilversickerung über die Baumscheiben mit Überlauf in den Stauraumkanal umsetzbar wäre. Hierdurch würden die Ziele von RISA ein Stück weiter Berücksichtigung finden. Zudem stünde das eingestaute Wasser den Bäumen über einen längeren Zeitraum zur Verfügung.
<u>W/MR 21:</u>		Im Rahmen des B-Planverfahrens wurde sich aufgrund der fehlenden Versickerungseigenschaften des anstehenden Bodens mit den zu beteiligenden Dienststellen HSE und MR32 auf eine unterirdische Rückhaltung mit Notüberlauf über Quelltöpfe in die öffentliche Grünanlage und Reinigung des Oberflächenwassers und anschließende gedrosselte Ableitung ins Regensiel der Hamburger Stadtentwässerung verständigt. Das nun vorgeschlagene Entwässerungsprinzip hätte einer frühzeitigeren Abstimmung und Konzeption erfordert, zudem sollten nicht mehrere Entwässerungsprinzipien auch aus Gründen der späteren Unterhaltung vermengt werden.
<b>W/ MR 24 (Baustellenkoordination)</b>		...seitens der Baustellenkoordination bestehen grundsätzlich keine Bedenken.
<b>LIG 31 (Vertrieb)</b> vom 05.01.2022		1. Der LIG begrüßt die geplante Maßnahme, hat bereits im Rahmen der TöB-Beteiligung jeweils Stellungnahmen abgegeben und hat keine Einwände.
		2. Gemäß Erläuterungsbericht werden die Straßenbegrenzungslinien im Zuge der vorhabenbezogenen Bebauungspläne neu festgelegt. Für die neu herzustellenden und umzubauenden Straßenverkehrsflächen werden private Flächen benötigt, welche durch die Vorhabenträger zur Verfügung gestellt und der FHH kosten-, lasten- und entgeltfrei übereignet werden.  Gleiches gilt auch für die Flächen der zukünftigen öffentlichen Parkanlage und den Spielplatz.  Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch die Vorhabenträger der beiden B-Plangebiete (Moosrosenquartier GmbH & Co KG, Evoreal Projektgesellschaften Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 mbH).
		3. Für den Fall, dass widererwarten doch Grunderwerbe von Dritten erforderlich werden, weise ich auf die Notwendigkeit der frühzeitigen Übersendung etwaiger

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		<i>Grunderwerbenaufträge hin, da eine verspätete Übermittlung zu erheblichen Verzögerungen bzw. zur Nichtdurchführbarkeit der Maßnahme führen kann.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Wird im Zuge der ÖRV-Abstimmung beachtet.
<b>LIG 51/3 (Planungsbegleitung)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>LSBG-A-BK (KOST)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>LSBG-GF/IVS1 (Verkehrssteuerung, Planung LSA)</b> vom 06.01.2021		<i>...der LSBG IVS1 hat keine Einwände gegen die Planung.</i>
		<i>1. Die betroffenen LSA sind Teil des Hamburg Takt und sollen mit einer Busbeeinflussung ausgestattet werden. Im weiteren Verlauf der Planung und Anpassung der Lichtsignalanlagen ist das weitere Vorgehen eng mit IVS1 abzustimmen.</i>
<u>W/MR 21:</u>		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.
<b>LSBG-S1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>LSBG-S2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>KB-Denkmalschutz</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>Stadtreinigung HH</b> vom 07.01.2022		<i>1. ...die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die geplante Erschließung im Bereich der B-Pläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten der von der Stadtreinigung befahrenen Straßen sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Stadtreinigung HH Depotcontainer</b> vom 07.01.2022		<i>1. In Bezug auf den Depotcontainer-Standplatz Moosrosenweg Mitte mit derzeit 4 Container der bislang ersatzlos gestrichen wird, möchte die Stadtreinigung auf folgendes hinweisen: Bereits jetzt sind in diesem</i>

		<p>Stadtteil zu wenig Depotcontainer-Standplätze vorhanden. Mit der Umsetzung der Bebauungspläne Bramfeld 71 und Bramfeld 72 wird sich die Anzahl der Wohnungen um rund 1.000 erhöhen. so dass der Bedarf für Depotcontainer als dringend zu bezeichnen ist. Deshalb sollte in unmittelbarer Nähe des Quartiers ein Depotcontainer-Standplatz für 8 bis 11 Depotcontainer vorgesehen werden (3—6 Altglascontainer, 4 Altpapiercontainer und 1 Elektroaltgerätecontainer). Die Depotcontainer müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden. Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Verlegung der Depotcontainer (Standplatz Moosrosenweg Mitte) ist mit der SRH (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) abzustimmen. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatzes müssen vom Bauträger gezahlt werden.</p>
		<p>2. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>
W/MR 21:		<p>Ein neuer Standort für Wertstoffcontainer kann in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche innerhalb der Planungsgrenzen nicht angeboten werden. Im Bereich der geplanten Parkstände kann der erforderliche Abstand von 12,0 m zu den geplanten Gebäuden nicht eingehalten werden.</p> <p>Ein neuer Standort mit maximal 6 Wertstoffcontainern soll in der Wegeverbindung zwischen Moosrosenweg Süd und Buschrosenweg eingerichtet werden. Entsorgungsfahrzeuge sollen den Standort aus Richtung Moosrosenweg (Süd) über den mit Steckpollern gesicherten Gehwegbereich erreichen und anschließend über den Buschrosenweg wieder abfahren.</p>
<b>Hamburg Verkehrsanlagen GmbH</b> vom 10.01.2022		Übergabe der Beleuchtungsplanung.
W/MR 21:		Die Standorte der öffentlichen Beleuchtung werden in die Lagepläne nachrichtlich übernommen.
<b>Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (nur LSA)</b> vom 06.01.2022		<p>..hiermit übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zur im Betreff genannten Erstverschickung, welche sich lediglich auf Lichtsignalanlagen bezieht.</p> <p>Unsere Stellungnahme wurde auf der Basis der uns per E-Mail am 01.12.2021 zur Verfügung gestellten Unterlagen erstellt.</p>
		<p>1. Bei Ihrer Maßnahme sind nach derzeitigem Stand folgende LSA-Knoten betroffen:        Knoten: 601 (Bramfelder Chaussee / Werner-Otto-Straße)</p>

		<p><i>Knoten: 2142 (Bramfelder Chaussee / Moosrosenweg)</i>  <i>Unsere Einschätzungen zu den Schaltschrankstandorten sende ich Ihnen im Anhang.</i></p> <p><i>Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkennung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.</i></p> <p><i>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 Genehmigungslauf) bedeuten würde.</i></p> <p><i>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 1,60m für die Verkehrsinsel zu empfehlen.</i></p> <p><i>Aus den Verschickungsunterlagen geht hervor, dass die angestrebte Baumaßnahme im Jahr 2023 umgesetzt werden soll. Ich bitte Sie, sobald Ihnen möglich, uns nähere Informationen hinsichtlich des Ausführungstermins mitzuteilen. Um Ihren Bautermin nicht zu gefährden, benötigen wir 15 Wochen vor Baubeginn alle angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen sowie eine finanzielle Beauftragung.</i></p> <p><i>Im Sinne des kostenstabilen Bauens sind die Bauzwischenzustände in erheblichem Umfang für die Kostenentwicklung mit verantwortlich. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen uns keine Informationen zu Bauzwischenzuständen vor. Ich bitte Sie daher, uns so früh wie möglich über geplante Bauzwischenzustände zu informieren.</i></p>
<u>W/MR 21:</u>		<p>Die vorgeschlagenen Standorte des Schaltschranks für die LSA werden geprüft und in die Lagepläne übernommen.</p> <p>Die weiteren Punkte zur Bauvorbereitung werden zu Kenntnis genommen</p>
<b>Hochbahn HHA</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>HVV GmbH</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>VHH GmbH</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

<b>Handelskammer G-V/2</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>Stöer GmbH (Außenwerbung)</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>Wall GmbH (Stadtmöblierung u. Außenwerbung)</b> vom 19.01.2022		1. HGF12004, Bramfelder Chaussee vor Hausnr. 101, Fahrtrichtung stadteinwärts. Wir bitten den im Plan-ausschnitt eingezeichneten Standort zu berücksichtigen. Einer Platzierung der Fahrradbügel in einem Abstand von weniger als mindestens 2,00 m können wir nicht zustimmen. Dieser Abstand wird zwingend für Service- und Wartungsarbeiten benötigt und muss daher unbedingt eingehalten werden. Grundsätzlich bitten wir darum, dass in beide Richtungen im Abstand von 3,00 m keine festen Einbauten erfolgen sollen.
		2. SIA12027, Bramfelder Chaussee, nach Moosrosenweg, Fahrtrichtung stadteinwärts. Mit der Versetzung wie im Plan da gestellt, sind wir einverstanden. Die Platzierung der SIA muss noch abgestimmt werden. Anbei ein Standortvorschlag.
		3. Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 70 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit). Da wir in der Vergangenheit immer häufiger Schwierigkeiten beim Einbringen unserer Fundamente hatten bitten wir Sie um Übersendung eines Leitungsplans, sofern vorhanden. Für die Planung der Demontage benötigen wir einen Vorlauf von mindestens 12 Wochen.
<u>W/MR 21:</u>		Zu 1. Ein Standort wurde geprüft und bei Stat. 0+320 in die Planung übernommen.
		Zu 2. Der Standortvorschlag wurde in Bezug auf Eingänge, Fenster etc. geprüft.
		Zu 3. Eine Leitungsfreiheit kann aufgrund des sehr massiven Leitungsbestandes nicht garantiert werden. Hier sind Probeaufgrabungen und eine genaue Platzierung vor Ort vorzusehen.
<b>Fachverband Fußverkehr Deutschland</b> vom 09.01.2022		1. zum Plan 01: Wir verstehen nicht, warum die Querungsstelle über die Planstraße A mit dem Zugang zu Parkanlage nicht barrierefrei ausgeführt werden soll.
		2. Bei allen Senkrechtparkständen ist durch den Einbau von Schwellen zu verhindern, dass die Fahrzeuge in den Gehweg ragen.
		3. zum Plan 02: Wir bedauern, dass an der Bramfelder Chaussee weiterhin ein Hochbordradweg geplant ist. Um Konflikte zwischen den Radfahrenden und den zu Fuß gehenden zu verhindern, muss an der Licht-

		<p>signalanlage der Vorrang der querenden Fußgänger*innen sichergestellt werden (z.B. durch Zebrastreifen und Haltelinie auf dem Radweg).</p>
		<p>4. Nicht zufrieden sind wir mit den Standorten der Fahrradhaltebügel. Diese sollten so angebracht werden, dass sie ohne Querung des Gehwegs zu erreichen sind und den Gehweg nicht einengen. Deshalb sollten die Bügel an der Zufahrt zum privaten Wohnweg möglichst im Bereich der Parkstände angebracht werden. Am Moosrosenweg Nord sollen die Bügel auf der Südseite im Bereich zwischen den Bäumen angebracht werden.</p>
		<p>5. zum Plan 03: Auch hier ist an allen Senkrechtparkständen durch bauliche Maßnahmen zu verhindern, dass die Fahrzeuge in den Gehweg ragen.</p>
		<p>6. zum Plan 04: Auch hier ist an allen Senkrechtparkständen durch bauliche Maßnahmen zu verhindern, dass die Fahrzeuge in den Gehweg ragen. Im Bereich des Moosrosenweg Mitte ist die Anordnung der Fahrradhaltebügel besser gelungen.</p>
		<p>7. zum Plan 05: Auch hier muss am Knoten Werner-Otto-Straße an der Lichtsignalanlage der Vorrang der querenden Fußgänger*innen sichergestellt werden (z.B. durch Zebrastreifen und Haltelinie auf dem Radweg).</p>
		<p>8. zum Plan 06: Hier gefällt uns der Standort der 3 Fahrradhaltebügel hinter dem geplanten Baum nicht. Da die Räder häufig überragend abgestellt werden, wäre die Einengung absehbar. Die Option für eine Stadtradstation darf auch nicht zu Lasten des Fußverkehrs angeordnet werden.</p>
		<p>9. Generell: Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p>
		<p>10. Wir können im gesamten Planungsbereich keine Sitzbänke entdecken. Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden.</p>
<u>W/MR 21:</u>		<p>Zu 1. Aufgrund der Komplexität des neuen Wohnquartiers mit vielen verschiedenen Nutzungsansprüchen (ruhender Verkehr, Straßenbegleitgrün, Ver- und Entsorgungsleitungen) können barrierefreie Fahrbahnquerungen mit taktilen Elementen und differenzierten Bordhöhen, nur an den Einmündungen sowie südlich der Wendeanlage (Planstraße A) angeboten werden. Die barrierefreien Querungsmöglichkeiten entfallen.</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		<p>Zu 2.</p> <p>In der EAR 06, H BVA sowie in der ReStra sind die Abmessungen der Senkrechtparkstände vorgegeben. Die Gehwegbreite mit 2,30 m Verkehrsraum zuzüglich 0,2 Sicherheitsraum zur Straßenbegrenzungslinie übertrifft die Mindestanforderungen der o.g. Richtlinien. Die Überhangstreifen der Senkrechtparkstände in der Breite von 0,65 m gehört nicht zum Gehweg und heben sich gemäß ReStra in der Oberflächenbefestigung von der Gehwegbefestigung ab. Die Randeinfassung (Hochbord, Ansicht 10 cm) dient hierbei bereits als „Schwelle“.</p>
		<p>Zu 3.</p> <p>Vor dem Hintergrund einer langfristigen Überplanung der Magistralen ist der Ausbau an der Bramfelder Chaussee im Bereich des Vorhabengebietes als Wiederherstellung nach den Bautätigkeiten zu verstehen. Eine großräumige Verkehrsplanung in der Bramfelder Chaussee gibt es derzeit noch nicht.</p>
		<p>Zu 4.</p> <p>Die Lage der Fahrradanhänger zwischen Gehweg und Radweg werden überprüft. Eine Anordnung zwischen Fahrbahn und Radweg ist nicht möglich. Hierfür müsste der Radweg im Bereich der Gehwegüberfahrt von der Fahrbahn abgesetzt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll der Radweg aber im Bereich der Gehwegüberfahrt fahrbahnnah angeordnet werden, um Rechtsabbiegern eine bessere Sicht auf den Radverkehr zu ermöglichen.</p>
		<p>Zu 5.</p> <p>siehe Punkt 2</p>
		<p>Zu 6.</p> <p>siehe Punkt 2</p>
		<p>Zu 7.</p> <p>Durch den durchgängigen Radweg haben Radfahrende Vorrang vor zu Fuß Gehenden.</p>
		<p>Zu 8.</p> <p>Analog Punkt 2. Die verbleibende Gehwegbreite übertrifft die Mindestanforderungen der o.g. Richtlinien. Regelwidriges Fahrradparken außerhalb der Bereiche mit Fahrradanhänger kann durch die Planung nicht unterbunden werden.</p> <p>Die endgültige Lage der StadtRad Station wird im weiteren Verfahren konkretisiert. Zudem wird keine Einschränkung des Fußverkehrs in diesem Bereich gesehen. Der umlaufende Gehweg besitzt eine Breite von 2,25 m (Mindestanforderungen 2x 0,2 m Sicherheitsraum und 1,80 Verkehrsraum).</p>
		<p>Zu 9.</p> <p>Die Beleuchtungsplanung erfolgt durch Hamburg Verkehrsanlagen. Die Vorgaben von HVA wird nachrichtlich in die Straßenverkehrsplanung übernommen.</p>
		<p>Zu 10.</p> <p>Ausreichende Sitzmöglichkeiten werden in der neuen öffentlichen Grünanlage mit Spielplatz geschaffen.</p>

<p><b>ADFC Hamburg/ Bezirksgruppe Wandsbek</b> vom 20.12.2021</p>		<p>1. Wir begrüßen den Wohnungsbau, der im Plangebiet vorgesehen ist. Die vorliegende Straßenplanung enthält einige Aspekte, die wir für gelungen halten. Es ergeben sich bei dem Projekt allerdings Chancen, dabei viel für eine gelingende Nahmobilität und Aufenthaltsqualität zu tun, die noch konsequenter genutzt werden sollten. Die Teile der Planung, die die Bramfelder Chaussee betreffen, bewerten wir unter dem Vorbehalt, dass eine groß angelegte Neugestaltung der Magistralen zu Gunsten von attraktiverem Fuß- und Radverkehr erst in der Diskussion ist aber noch aussteht.</p>
		<p><u>Lageplan: Planstraße A</u></p>
		<p>1. Fahrradparken: Es ist erkennbar an Fahrradbügel gedacht worden. Es sollte versucht werden, durch geschickte Aufstellung (manchmal reicht Drehung um 90 Grad) noch mehr Bügel unterzubringen.</p>
		<p>2. Wir begrüßen, dass ein Durchlass für Rad- und Fußverkehr vom Wendehammer der Planstraße A zur Bramfelder Chaussee vorgesehen wird und diese Durchfahrtmöglichkeit auch planrechtlich gesichert wird. Solche Durchlässe erleichtern die Nahmobilität.</p>
		<p>3. Vor und hinter Tiefgaragen-Einfahrten sollten statt Parkständen Fahrrad-Bügel platziert werden. Das verbessert die wechselseitige Sichtbarkeit und erhöht die Verkehrssicherheit. Das ist in dieser Planung gut gelöst.</p>
		<p>4. Im Plangebiet Planstraße A bzw. Moosrosenweg Mitte sind mehrere Querungsstellen als nicht barrierefrei vorgesehen. Gerade Personen mit Mobilitätseinschränkungen können aber oft keine weiten Wege zurücklegen. Daher sollte jede Querungsstelle barrierefrei sein.</p>
		<p>5. Beim geplanten Nebeneingang der Planstraße A zur Schule An der Seebek (Standort Fabriciusstraße) scheint es sich dem Symbol im Plan nach um eine Treppe zu handeln. Der Zugang muss barrierefrei sein.</p>
		<p>6. Im Bereich der Planstraße A und des Moosrosenweg Mitte liegen größere Anzahlen Kfz-Parkstände direkt nebeneinander. Für Fußgänger*innen (insb. Kinder und auch Senior*innen, die nicht mehr so weite Wege zurücklegen können) erschwert das die sichere Fahrbahnquerung. Für Abhilfe können freie Sichtfelder sorgen. Daher bietet es sich an, statt des einen oder anderen Parkstands in der Reihe weitere Durchlässe zu bauen. Ggf. können dort auch weitere Fahrradbügel untergebracht werden.</p>
		<p><u>Lageplan: Bramfelder Chaussee Nord</u></p>
		<p>7. Die Längsparkstände sind mit 2,5 m üppig breit geplant. Dadurch bleibt es zwar möglich, den</p>

		<p>Radweg auf 2 m zu verbreitern. Aber für ein einigermaßen komfortables Überholen Rad-Rad sind noch größere Breiten nötig. Bei der Bramfelder Chaussee handelt es sich um eine auch für den Radverkehr sehr wichtige Strecke. Daher sollten die Parkstände 2,1 m breit sein und der Radweg 2,4 m breit. (Die neue ReStra wird voraussichtlich 2,5 m Regelbreite für Radwege vorsehen). Wir begrüßen, dass der Sicherheitsabstand zu den Längsparkständen mit 0,9 m größer als üblich ausfällt. Noch besser als ein Radweg wäre die Anlage einer Protected Bike Lane.</p>
		<p>8. Nördlich der Einmündung Moosrosenweg Nord (bis ca. 0+100) sollte der Radweg breiter ausgeführt sein, um hier bessere Möglichkeiten zum Überholen zu schaffen. Sollte das nicht gemacht werden, könnten im Sicherheitstrennstreifen Fahrradbügel in Längsaufstellung vorgesehen werden, um Falschparken zu verhindern und weitere Abstellmöglichkeiten zu schaffen.</p>
		<p><u>Lageplan: Moosrosenweg Nord, hier: Knoten Bramfelder Chaussee/ Moosrosenweg</u></p>
		<p>9. Die LSA ist hier nicht an die Räumzeiten des Radverkehrs angepasst. Das Rotsignal kommt durch die Zusammenlegung mit dem Fußverkehr unangemessen früh. Das ist insbesondere entlang einer Hauptverkehrsverbindung, die die Bramfelder Chaussee auch für den Radverkehr darstellt, unangemessen. Es widerspricht dem Ziel der Radverkehrsförderung, das sich die FHH gesetzt hat. Hier sollten getrennte Ampelsignale vorgesehen werden.</p>
		<p>10. Die Abbiegebeziehung von Norden auf dem Radweg kommend nach rechts in Moosrosenweg Nord (vom Radweg auf die Fahrbahn) ist so geplant, dass sie schlecht fahrbar sein wird. Hier sollten die Kurvenradien überplant werden.</p>
		<p>11. Im Moosrosenweg sollten ARAS markiert werden, damit Radverkehr sich im Sichtfeld des Autoverkehrs befindet. Auch wäre die Auffahrt auf den Radweg nach Süd einfacher.</p>
		<p>12. Von Bramfelder Chaussee Süd auf dem Radweg kommend, sollte es zukünftig eine Aufstelltasche im Bereich Einmündung Ost geben, über die in den Moosrosenweg nach links abgebogen werden kann. Es ergibt keinen Sinn, zunächst über die Einmündung zu fahren, dann linksherum via Furt über die Bramfelder Chaussee zu fahren und dort dann noch ein weiteres Mal auf Grün zu warten und sich irgendwie nun vom Radweg auf die Fahrbahn einzufinden. Radverkehrsführungen sollten zügig befahrbar, übersichtlich und vorhersehbar sein. Das indirekte Abbiegen über Wartetasche entspräche dabei dem in Hamburg bereits</p>

		<p>weit verbreiteten Standard und würde es erlauben, direkt in die Fahrbahn des Moosrosenweg einzufahren.</p>
		<p>13. Die Aufleitung auf den Radweg der Bramfelder Ch. Richtung Süd ist aus dem Rechtsabbiegerstreifen des Moosrosenweg Nord nicht vernünftig fahrbar: Man hat das Fahrrad gerade beschleunigt, da muss man - evtl. mit Autoverkehr hinter sich - wieder bremsen und irgendwie einen scharfen Schwenk nach rechts auf den Radweg machen, dessen Aufleitung dort in denkbar ungünstigem Winkel liegt.</p>
		<p>14. Im Sinne einer deutlich höheren Verkehrssicherheit wäre es gut, den Moosrosenweg Nord vor der Bramfelder Chaussee als Sackgasse enden zu lassen. Ein Durchlass für Rad- und Fußverkehr wäre frei zu halten. Auf diese Weise könnte der Radverkehr entlang der Bramfelder Chaussee von Nord nach Süd ungestört und ungefährdet fahren. Diese Planung wäre in Anlehnung an die sog. Super Blocks oder auch in Anlehnung an niederländische Städteplanung zu sehen, wo ebenfalls darauf geachtet wird, die Zahl der Einmündungen an den Radweg der Hauptstraße gering zu halten.</p>
		<p>15. Sollte bei Moosrosenweg Nord der Platz für einen Wendehammer nicht ausreichen, den auch Müllfahrzeuge und Krankenfahrzeuge nutzen können, so könnte alternativ untersucht werden, ob stattdessen Moosrosenweg Süd "abgekoppelt" werden könnte. Dort gibt es größere Platzreserven. Es könnte aber auch statt eines Wendehammers Moosrosenweg Nord so abgekoppelt werden wie weiter nördlich der Durchlass zwischen Planstraße A und Bramfelder Chaussee (also ein Modalfilter, der lediglich für Fuß- und Radverkehr, sowie Müll- und Krankenfahrzeuge offen ist).</p>
		<p><u>Lageplan: Moosrosenweg Nord, hier: Quartiersplatz</u></p>
		<p>16. Das Plangebiet ist ein reines Wohngebiet. Durchgangs-MIV findet nicht statt. Ein übergeordnetes Ziel sollte daher eine hohe Aufenthaltsqualität sein. Deren Bedeutung ist nur an einer Stelle im Erläuterungsbericht (EB) erwähnt (S. 11: "Die Kreuzung Moosrosenweg Nord/ Mitte und Planstraße A bilden zusammen mit dem Spielfeld den zentralen öffentlichen Bereich im Moosrosenquartier mit einer hohen Publikumsfrequenz."). Wir schlagen für den Bereich dieses Knotens und rund 30 m in jede Einmündung hinein die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs vor, so dass sich eine Art zentraler Quartiersplatz ergeben kann. Sitzbänke und dergleichen sollten das dann unterstreichen.</p>
		<p><u>Lageplan: Moosrosenweg Mitte</u></p>

		<p>17. Die Absenkung des Radwegs, der aus der Sackgasse zum Buschrosenweg führt, weist im Wasserlauf erhebliche Kanten auf. Im Zuge der hier diskutierten Maßnahme sollte dieser seit langem dem Bezirk bekannte Mangel vom Bezirk behoben werden. Solche "kleinen Maßnahmen" sind im Nahnetz des Radverkehrs sehr wichtig.</p>
		<p>18. Wir begrüßen, dass eine Ladezone vorgesehen ist. Allerdings ergibt diese evtl. ungefähr auf Höhe des Querschnitts A mehr Sinn als ganz am Rande des Baufelds.</p>
		<p>19. Auch hier ist erkennbar an Fahrradlehnenbügel gedacht worden, was wir sehr gut finden. In die Zukunft gedacht, soll allerdings der Radverkehrsanteil sich deutlich erhöhen. Und schon heute reichen an vielen Stellen die vorhandenen Fahrrad-Abstellkapazitäten nicht aus. Um hier kein Hemmnis für die Fahrradnutzung zu schaffen, sollten - teils auf den ohnehin dafür vorgesehenen Flächen - durch geschickte Anordnung weitere Bügel untergebracht werden. Bei anderen Straßenbaumaßnahmen (s. z. B. Fabriciusstraße) sind z. T. "tote Flächen" entstanden, auf denen gut Fahrradbügel hätten platziert werden können, ohne dabei den Gehweg oder die Barrierefreiheit einzuschränken.</p>
		<p>20. Im Plangebiet Planstraße A (s. o.) bzw. Moosrosenweg Mitte sind mehrere Querungsstellen als nicht barrierefrei vorgesehen. Gerade Personen mit Mobilitätseinschränkungen können aber oft keine weiten Wege zurücklegen. Daher sollte jede Querungsstelle barrierefrei sein.</p>
		<p>21. Im Bereich der Planstraße A (s. o.) und des Moosrosenweg Mitte liegen teilweise eine größere Anzahl Kfz-Parkstände direkt nebeneinander. Für Fußgänger*innen (insb. Kinder und auch Senior*innen, die nicht mehr so weite Wege zurücklegen können) erschwert das die sichere Fahrbahnquerung. Für Abhilfe können freie Sichtfelder sorgen. Daher bietet es sich an, statt des einen oder anderen Parkstands in der Reihe weitere Durchlässe zu bauen. Ggf. können dort auch weitere Fahrradbügel untergebracht werden.</p>
		<p><u>Lageplan: Bramfelder Chaussee Süd</u></p>
		<p>22. Wie bei Bramfelder Chaussee Nord geschrieben: Die Parkstände sollten auf 2,1 m Breite begrenzt bleiben zu Gunsten größerer Radwegbreite. Oder es sollte eine breite Protected Bike Lane angelegt werden.</p>
		<p>23. Die Aufleitung von der Fahrbahn Moosrosenweg Süd auf den Radweg Bramfelder Chaussee nach Süd ist so, wie es geplant ist, nicht vernünftig fahrbar. Ein Vorbeifahrstreifen und ARAS vor der LSA wäre nützlich. Ein Bypass vom Moosrosenweg Süd nach Bramfelder Chaussee Süd (wie im</p>

		<i>Bestand vorhanden) könnte ebenfalls die Gefahrensituation im Knoten entschärfen und das Radfahren attraktiver machen.</i>
		<i>24. Am Knoten Werner-Otto-Straße, Bramfelder Chaussee, Moosrosenweg Süd wird Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr signalisiert. Das führt zu früherem Rotlicht, als es angesichts der Räumzeiten des Radverkehrs nötig wäre. Für eine Radstrecke entlang einer Hauptradverkehrsverbindung (Bramfelder Chaussee) ist das nicht hinnehmbar. Die Führung von Ost nach West über den Knoten sollte statt auf dem Radweg mittelfristig auf Radfahrstreifen stattfinden.</i>
		<i>25. Das Radverkehrsaufkommen wäre am Knoten W-O-Str./Bramfelder Ch./Moosrosenweg heute bereits höher, wenn die Verbindung Lesserstraße - Werner-Otto-Straße nicht so unattraktiv für den Radverkehr wäre. Tempo 50 im Mischverkehr und in der Gegenrichtung ebenso bzw. auf Teilstrecken alternativ dazu unzureichende, marode Radwege hinter Bäumen oder mit diversen Grundstückszufahrten auf der Strecke sind unattraktiv und konfliktrichtig. Obwohl diese Strecke für sehr viele Fahrbeziehungen des Radverkehrs die Idealstrecke wäre, suchen sich viele Radfahrende aus den genannten Gründen teils umwegreiche Alternativen, um diesen Straßenzug zu vermeiden. Spätestens das neu entstehende Wohngebiet sollte für den Bezirk Anlass sein, diesen Straßenzug nach modernen Standards für den Radverkehr umzugestalten.</i>
		<u>Sonstiges</u>
		<i>26. Ungünstig ist, dass in der Übersichtskarte die Privatwege fehlen, obwohl sie für Fuß- und Radverkehr wichtig sind und mit Fahr- bzw. Gehrechten versehen sind.</i>
		<i>27. In einem so großen Wohnbaugebiet wie hier sollte zu Lasten einiger Kfz-Parkstände stationäres Carsharing eingeplant werden</i>
		<i>28. Radschulwege: Bei zusätzlich 1113 Wohneinheiten kann davon ausgegangen werden, dass unter den neuen Bewohner*innen viele schulpflichtige Kinder sind. Für diese Kinder sollte ein Konzept für sichere Radschulwegbeziehungen beschrieben werden (siehe Bündnis für den Rad- und den Fußverkehr). Die Öffnung zur Grundschule An der Seebek (Standort Fabriciusstraße) ist vor diesem Hintergrund zu begrüßen (bitte barrierefrei). Die Anmarschwege zu den anderen Schulen der Umgebung sind aber im EB nicht weiter erwähnt.</i>
		<i>29. Der in Abschnitt 3.3.4. des Erläuterungsberichts angesprochene "optionale" Durchlass zwischen Moosrosenweg und Teerosenweg sollte unbedingt gebaut werden. Und er sollte so breit und mit einem solchen Ausbauzustand gestaltet sein, dass er bei jedem Wetter, zu jeder Jahreszeit und</i>

		<p>für Fuß- und Radverkehr (auch bei größerem Aufkommen) gut nutzbar ist. Ein guter, breiter Ausbau sorgt auch dafür, dass Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr weitestgehend vermieden werden.</p> <p>Dieser Weg war bei der öffentlichen Beteiligungsveranstaltung Thema und wurde von den anwesenden Bewohner*innen aus der Nachbarschaft sehr begrüßt. Er wäre wichtig, um die Nahmobilität zu fördern. Er würde für kurze Fuß- bzw. Radwege zu den Einkaufsmöglichkeiten der Fabricusstraße und auch zum dortigen ÖPNV-Angebot sorgen, sowie z. B. die Schule Appelhoff besser fußläufig anschließen. Diese Durchlässigkeit des Nahnetzes ist wichtig, um Anreize zu setzen, sich statt mit dem Auto nicht motorisiert im Viertel zu bewegen.</p>
		<p>30. Parkstände/Stellplätze: Es ist im EB eine Zahl für die Parkstände für Kfz im öffentlichen Raum angegeben, nicht aber die Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten incl. Tiefgaragen-Stellplätze. Dieser Wert wäre ebenfalls interessant gewesen.</p>
		<p>31. Es sollte überlegt werden, die Parkdauer in den Parkständen zeitlich zu begrenzen oder die Parkstände zu bewirtschaften. Dann ergäbe sich für Hol- und Bringverkehr (Behindertentransport, Taxi, Lieferfahrzeuge, Pflegedienste, Handwerksbetriebe) eher die Möglichkeit, einen freien Parkstand zu finden. Erfahrungen aus anderen Gebieten zeigen außerdem, dass selbst Tiefgaragenmieter*innen ihr Fahrzeug draußen abstellen, wenn sie dort einen freien Stellplatz vorfinden - das wird als bequemer empfunden. In dem Falle würden auch der dann frei bleibende Tiefgaragenstellplatz nichts zu einer Entschärfung der Situation beitragen. Nun wird im Gebiet dem Auto abstellen schon sehr viel wertvoller Platz geopfert, dann sollte der auch möglichst effizient genutzt werden.</p>
		<p>32. Wir begrüßen, dass zwischen Wohnweg Nord und Bramfelder Chaussee ein Durchlass für Rad- und Fußverkehr geplant ist - ebenso, dass der entsprechende Durchlass zwischen Moosrosenweg Süd und Buschrosenweg autofrei erhalten bleibt. Bei den Durchlässen sollte die Breite ausreichend für Lastenräder sein und auch Kapazitätsreserven für zunehmenden Radverkehr enthalten.</p>
		<p>33. Die Fuß- und Radverkehrsampel über die Bramfelder Chaussee auf Höhe Rahnstraße wird für die zukünftigen Bewohner*innen des Plangebiets eine wichtige Funktion erfüllen. Die Wartezeit nach Grünanforderung ist dort derzeit so, dass sie die Verachtung von Fuß- und Radverkehr in der Verkehrsplanung deutlich macht. Begründet</p>

		<p>wird dies mit ÖPNV-Förderung und einer verkehrsadaptiven Ampelschaltung mit den umliegenden LSA-Knoten, die den MIV-Fluss begünstigen sollen. Dass diese Ziele durch die derzeitige Schaltung erreicht werden, darf (auch aus jahrelanger eigener Anschauung) bezweifelt werden, da andere Faktoren eine viel wichtigere Rolle spielen (vorher und hinterher liegende Knoten, viel zu viel MIV). Das Ziel eines möglichst ungehindert fließenden MIV darf außerdem in Frage gestellt werden. Jedenfalls sollte für den Fuß- und Radverkehr an dieser LSA viel schneller als bislang nach einer Grünanforderung das Grünsignal erscheinen.</p>
		<p>34. Wir begrüßen, dass eine Abstimmung im Hinblick auf die Magistralenentwicklung geplant ist, was die Radwege entlang der Bramfelder Chaussee betrifft (EB 3.3.5). Hier wäre unserer Meinung nach die Anlage breiter Protected Bike Lanes sicherer für den Radverkehr (freie Sichtfelder, Radverkehr wird auch auf der Strecke als Teil des Fahrzeugverkehrs wahrgenommen) und attraktiver (Überholmöglichkeit, bessere Oberfläche, Zuordnung zu eigenen LSA oder zu denen des MIV). Insbesondere die stärkere Nutzung von Lastenrädern und Spezialfahrrädern für mobilitätseingeschränkte Personen verlangt nach einem barrierefreien Radverkehr mit u. a. größeren Breiten (Bündnis für den Rad- und den Fußverkehr, Entwurf 11/21). Wollen wir mehr Menschen fürs Radfahren gewinnen, muss auch verstärkt die Überholmöglichkeit durch entsprechende Wegbreiten vorhanden sein.</p>
		<p>35. Wir begrüßen, dass im Erläuterungsbericht dem Fußverkehr und dem Radverkehr je eigene Kapitel gewidmet sind.</p>
W/MR 21:		<p>Zu 1. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Zu 2. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Zu 3: Wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Zu 4. siehe Antwort Punkt 1 Fachverband Fußverkehr Deutschland.</p>
		<p>Zu 5. Der fußläufig zu erreichender Nebeneingang der Grundschule An der Seebek wir derzeit abgestimmt. Zur Überwindung eines Höhenunterschiedes ist eine Rampe erforderlich. Diese soll auf dem Schulgelände angeordnet werden.</p>
		<p>Zu 6. In die Grünanlage wird es die in der Planung angegebenen, barrierefreien Zugänge geben, ansonsten wird die Grünanlage mit einer Hecke eingefriedet.</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		<p>Zu 7.  Die Längsparkstände an der Bramfelder Chaussee sollen auch die Vorgaben für Ladezonen (Lieferwagen) aufgrund von möglichen gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss erfüllen. Eine Verringerung der Parkstandsbreiten ist daher nicht vorgesehen. Einer Verbreiterung des Radwege &gt;2,0 m ist im Zuge einer Wiederherstellung der Seitenräume nicht vorgesehen.  Eine Neuordnung der Seitenräume in der Bramfelder Chaussee soll im Zuge der Magistralenplanung erfolgen.</p>
		<p>zu 8.  Die Radwege sollen einheitlich eine Breite von 2,0 m aufweisen.  Die Anordnung von Fahrradanhängern innerhalb des Sicherheitstrennstreifen wird durch die Verschiebung des Radwegen bei gleichzeitiger Vergrößerung des Trennstreifens erreicht.</p>
		<p>Zu 9.  Der Stellungnahme wird gefolgt.  Der LSBG beabsichtigt unabhängig von den beiden Erschließungsvorhaben, die LSA-Steuerung des Knotens im Zuge des HamburgTakts für den ÖPNV umzustellen. Die Stellungnahme des ADFC wird daher zur weiteren Beachtung an den LSBG weitergeleitet.</p>
		<p>Zu 10.  Eine Neuordnung der Seitenräume in der Bramfelder Chaussee und eine damit verbundenen Signalisierung des Radverkehrs soll im Zuge der Magistralenplanung erfolgen.</p>
		<p>Zu 11.  Radfahrende werden im Moosrosenweg (Tempo-30-Zone) im Mischverkehr geführt. Bei Verkehrsstärken von rund 120 Kfz/Spitzenstunde ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) vor der Haltlinie nicht erforderlich.</p>
		<p>Zu 12.  siehe Punkt 10.</p>
		<p>Zu 13.  siehe Punkt 10.</p>
		<p>Zu 14.  Eine leistungsfähige, verkehrliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs des geplanten Quartiers wäre mit nur einer Anbindung an die Bramfelder Chaussee nicht möglich.</p>
		<p>Zu 15.  siehe Punkt 14.</p>
<u>W/MR 21:</u>		<p>Zu 16.  Eine Ausweisung des Moosrosenweges Nord im Bereich der Einmündung Planstraße A als verkehrsberuhigter Bereich ist nicht möglich. Eine überwiegende Aufenthaltsfunktion sowie eine Zulassung von Kinderspiel im Straßenbereich wird hier nicht gesehen, da über den Moosrosenweg und auch die Planstraße A Großgaragen des anliegenden Geschosswohnungsbaus erschlossen werden. Hieraus ergeben sich prognostizierte Verkehrsstärken von rund 160 bis 170 Kfz in der Spitzenstunde.</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		Zu 17. Dies wird bei der Ertüchtigung der Wegeverbindung für den Depotcontainer Standort berücksichtigt. Der Radweg wird zum südlichen Gehweg durch eine Randeinfassung mit 8 cm Kantenansicht gemäß ReStra getrennt.
		Zu 18. siehe Stellungnahme Punkt 2, BVM-VE 3 (Verkehrsbe- lange und Infrastrukturentwicklung)
		Zu 19. Weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger wurden berücksichtigt.
		Zu 20. siehe Punkt 4.
		Zu 21. siehe Punkt 6.
		Zu 22. siehe Punkt 7
		Zu 23. siehe Punkt 10 und Punkt 11
		Zu 24. siehe Punkt 10.
		Zu 25. siehe zu 24.
		Zu 26. wird zur Kenntnis genommen
		Zu 27. Carsharing-Angebote sind Sondernutzungen eines priva- ten Anbieters und können nicht durch den Wegebau- träger realisiert werden. Seitens HVV wurde eine Absichtserklärung zur Einrichtung eines Standortes am „Moosrosenweg Nord“ Ecke Planstraße A abgegeben.
		Zu 28. Die Radschulwegplanung ist nicht Gegenstand der vor- liegenden Erschließungsplanung.
		Zu 29. Hier sind weitere Randbedingungen zu klären, die nicht in diesem Verschickungsverfahren behandelt werden können.
		Zu 30. Die Planung der Tiefgaragen-Stellplätze ist nicht Gegen- stand der vorliegenden Erschließungsplanung.
		Zu 31. Eine Bewirtschaftung / zeitliche Begrenzung der Park- dauer der öffentlichen Parkstände wird im weiteren Ver- fahren mit der Straßenverkehrsbehörde geprüft.
		Zu 32. wird zur Kenntnis genommen.
		Zu 33. Der Abschnitt Bramfelder Chaussee / Rahnstraße ist nicht Gegenstand der vorliegenden Erschließungspla- nung.
		Zu 34. wird zur Kenntnis genommen. Die Überplanung der Ma- gistralen ist nicht Gegenstand dieser Verschickung.

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

		Zu 35. wird zur Kenntnis genommen.
<b>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg</b> vom 10.01.2022		1. <i>Im Zuge der Anpassung der LSA sollten alle Anlagen - falls nicht vorhanden - mit akustischen und taktilen Signalgebern ausgestattet werden.</i>
		2. <i>Radwege müssen mit einem taktilen Begrenzungsstreifen gem. ReStra/H BVA zum Gehweg versehen werden.</i>
		<i>Ansonsten bestehen keine Einwendungen.</i>
<u>W/MR 21:</u>		Zu 1. Eine grundlegende, bauliche Anpassung der Lichtsignalanlagen ist im Zuge dieses Bauvorhabens nicht vorgesehen. Eine Neuordnung der Seitenräume in der Bramfelder Chaussee und eine damit verbundenen Signalisierung des Radverkehrs soll im Zuge der Magistralenplanung erfolgen.
		Zu 2. Diese werden ergänzt.
<b>Colt Technology Services GmbH</b>		Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>Dataport</b> vom 02.12.2021		Leitungsbestand wurde übergeben Keine Stellungnahme abgegeben.
<b>Gasnetz Hamburg GmbH</b> vom 04.01.2022		<i>Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Es ist Ihnen nicht gestattet, Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlage ohne Genehmigung durchzuführen. Wir bitten Sie Annäherungen mit uns abzustimmen.</i>
		1. <i>Im Bereich der Station 0+090 befindet sich der geplante Baumstandort direkt über unserer Hochdruckleitung (HD). Dies ist nicht zulässig. Wir bitten darum den Baum entweder vollständig entfallen zu lassen oder weiter Richtung Parkstände zu verschieben (z.B. 0+080). Zusätzlich wird unsere HD-Leitung hier künftig in den geplanten Parkständen liegen. Da uns die genaue Tiefenlage nicht bekannt ist, werden wir hier zeitnah Probeaufgrabungen durchführen.</i>
		2. <i>Das Problem mit dem geplanten Baumstandort gilt analog zu zur Station 0+175. Hier bitten wir darum, den Baum vollständig entfallen zu lassen. Außerdem werden wir auch hier Probeaufgrabungen durchführen, um die Tiefenlage der Leitung in den geplanten Parkständen zu ermitteln.</i>
		3. <i>Bei Station 0+195 würde uns ein Verschieben des Baumstandortes Richtung Station 0+200 bzw. 0+210 sehr entgegenkommen, sowie bei Station 0+320 eine geringfügige Verschiebung Richtung Straße, da auch hier Annäherungen an unsere Leitung bestehen.</i>

		<p>4. Im Bereich 0+340 befindet sich eine Straßenquerung unserer HD-Leitung. Diese verfügt in den geplanten Parkständen zum jetzigen Zeitpunkt nur über eine Überdeckung von ca. 60 cm, da scheinbar bei der Errichtung ein jetzt unbekanntes Hindernis umgangen wurde. Hier wird voraussichtlich eine Umverlegung der Leitung notwendig sein. Dafür wird ein Vorlauf von gut einem Jahr benötigt, die Bauzeit ist aufgrund der scheinbar schwierigen Bedingungen stand jetzt jedoch schwer einzuschätzen. Wenn wir darüber neue Erkenntnisse haben werden wir Sie umgehend informieren.</p>
		<p>5. Im Bereich des südlichen Moosrosenwegs befindet sich eine Niederdruckleitung im Bereich der geplanten Baugrube. Diese kann ersatzlos außer Betrieb genommen werden.</p>
		<p><u>Zusätzliche Hinweise:</u></p>
		<p>6. Wenn Sie vorhaben, Material zu lagern oder Baustraßen im Bereich der Versorgungsanlage planen, dann stimmen Sie dies bitte mit uns ab. Schlagen Sie uns hierfür wirksame Maßnahmen vor und setzen diese um. Dies hat zum Ziel, unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht zu gefährden und nicht negativ zu beeinflussen. Damit wir den geplanten Bau weiter prüfen können: Schicken Sie uns bitte immer die neuesten dazugehörigen Pläne mit den detaillierten Informationen zum Projekt (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne).          Bitte informieren Sie uns über den Fortgang Ihres Verfahrens. Uns ist besonders wichtig, Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen zu erhalten. Bitte denken Sie daran, dass Ihre zuständigen Bauunternehmen die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung anfordern. Dies sollte spätestens 10 Tage vor Baubeginn passieren. Die Unterlagen stellen wir Ihnen nach einer Anfrage über unsere Homepage zur Verfügung: <a href="http://www.gasnetz-hamburg.de">www.gasnetz-hamburg.de</a></p>
W/MR 21:		<p>Zu 1 bis 3.          Auf die Baumstandorte in der Bramfelder Chaussee wird aufgrund des Leitungsbesatzes sowie vor dem Hintergrund der Magistralenplanung verzichtet.</p>
		<p>Zu 4.          Bei Stat. 0+340 ist keine Änderungen in den heutigen Seitenräumen geplant. Die Seitenräume werden lediglich mit einer neuen Oberflächenbefestigung versehen.</p>
		<p>Zu 5.          wird zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Zu 6.          wird zur Kenntnis genommen.</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

<p><b>Hamburg Wasser, HSE</b> vom 17.12.2021</p>	<p>...seitens Hamburg Wasser bestehen in Bezug auf die vorliegende Straßenplanung keine Bedenken. Wie bereits in Ihrem Erläuterungsbericht beschrieben ist, sind von Hamburg Wasser neue Sielanlagen sowie Trinkwasserleitungen herzustellen. Zusätzlich sind RW- Reinigungsanlagen sowie RW- Rückhaltung vorzusehen. Die Beschreibung des geplanten Entwässerungskonzeptes in der Straßenplanung entspricht dem aktuellen Sielplanungsstand der HSE und ist richtig. Die Sielplanung wird ebenfalls vom Ing.- Büro SBI erstellt.</p>
	<p>Grundsätzlich hat HSE aktuell folgenden Bearbeitungsstand erreicht:</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsunterlage „Sielbau“ ist hausintern unterzeichnet. Ab jetzt wird mit der Bearbeitung einer Ausschreibungsunterlage in Zusammenarbeit mit Ing.- Büro SBI begonnen.</li> <li>• Die grob geschätzten Sielbaukosten liegen bei 2.540.000,- €.</li> <li>• Ein öffentlich- rechtlicher Vertrag zwischen der HSE und den beiden Bauträgern ist noch nicht abgestimmt und somit nicht unterzeichnet. Dies wird aber demnächst angegangen.</li> <li>• Eine Einzelvereinbarung zwischen der HSE und der FHH, Stadtgrün zur Nutzung der Parkfläche zwecks RW- Rückhaltung ist noch nicht unterzeichnet.</li> <li>• Die Terminschiene für die Bauausführung ist noch in Klärung.</li> </ul>
<p>W/MR 21:</p>	<p>Die Punkte werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Hamburg Wasser, Trinkwasser</b></p>	<p>Keine Stellungnahme abgegeben.</p>
<p><b>HanseWerk Natur GmbH</b> vom</p>	<p>Keine Stellungnahme abgegeben.</p>
<p><b>servTEC - Hamburg Wasser Service und Technik GmbH</b> vom</p>	<p>Keine Stellungnahme abgegeben.</p>
<p><b>Stromnetz Hamburg GmbH</b> vom</p>	<p>Keine Stellungnahme abgegeben.</p>
<p><b>Telekom Deutschland GmbH</b> vom 06.01.2022</p>	<p>Seitens der Telekom bestehen keine Bedenken / Anregungen. Kabelschachtdaten und Neu- und Umbautrassen wurden übergeben.</p>
	<p>Weiterhin habe ich einen ersten Entwurf für die Anlagen in der Bramfelder Chaussee angefertigt. Wir werden die Anlage zum größten Teil tiefer legen ohne dabei Kapazitäten für Hausanschlüsse vorzusehen. Viele der Kabelschächte entfallen dabei vollständig. Für die Hausanschlüsse der Neubauten benötigen wir eine zusätzliche Trasse im zukünftigen Gehweg. Im südlichen Abschnitt</p>

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen  
Abstimmung der Planunterlagen vom 01.12.2021

	<p><i>werden wir die gesamte alte Anlage aus dem zukünftigen Straßenbereich entfernen. Mit diesem Ansatz dürften die Belange des Bezirkes ausreichend berücksichtigt sein und die Telekom kann die kostspieligen und zeitaufwändigen Montagearbeiten minimieren. Ich bitte Sie, diesen Entwurf mit dem Bezirk abzustimmen und in Ihren Trassenplan zu übernehmen.</i></p> <p><i>Auch den von Ihnen gewünschten Plan für den Moosrosenweg / Buschrosenweg habe ich beigefügt.</i></p> <p><i>Zusätzlich habe ich auf zwei Ihrer Pläne die für die Versorgung der Neubauten 4 Standortwünsche für Glasfaserverteiler eingezeichnet. Ich bitte Sie, die Standorte nach Abstimmung in Ihre Pläne zu übernehmen.</i></p>
<u>W/MR 21:</u>	<p>Auf die Baumstandorte in der Bramfelder Chaussee wird aufgrund des Leitungsbesatzes sowie vor dem Hintergrund der Magistralenplanung verzichtet. Die zusätzlich erforderliche Trasse für die Hausanschlussleitungen sowie die Aufhebung alter Leitungen wird in der Leitungstrassenplanung berücksichtigt. Eine Tieferlegung der Hauptleitung ist vor dem Hintergrund der entfallenden Baustandorte nicht mehr erforderlich, sofern die bestehenden Leitungen durch den geplanten Lade- und Parkstreifen (bis 3,5 to) nicht beeinträchtigt werden.</p>
<b>Wärme Hamburg GmbH</b> vom 09.12.2021	Revisionsunterlagen der neuen Trassen wurden übergeben.
<u>W/MR 21:</u>	Unterlagen werden zur Kenntnis genommen.
<b>Vodafone D2 GmbH</b> vom 03.01.2021	<p><i>Eine Ausbauentcheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet. Bei Interesse setzen Sie sich bitte mit dem Team Neubaugebiete in Verbindung:</i></p> <p><i>Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH  Neubaugebiete KMU  Südwestpark 15  90449 Nürnberg</i></p>
<u>W/MR 21:</u>	Keine Angaben zu gewünschten Umlegungen.
<b>Wilhelm.Tel GmbH</b>	<p><i>Leitungsbestand wurde übergeben  Keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>
<b>Hamburg Energie</b>	<i>Keine Stellungnahme abgegeben</i>

Verfasst: Hamburg, im April 2023

**Gez.**

**SBI** Beratende Ingenieure für  
Bau - Verkehr - Vermessung GmbH  
Hasselbrookstraße 33, 22089 Hamburg