

# Angaben zum Bauvorhaben

Baumaßnahmen: Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>ANLASS DER PLANUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>VORHANDENER ZUSTAND.....</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines .....	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	3
2.3	Verkehrsbelastung und Unfalllage.....	3
2.4	Straßenentwässerung .....	4
2.5	Ruhender Verkehr .....	4
2.6	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen .....	5
2.7	Öffentlicher Personennahverkehr .....	5
2.8	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	5
2.9	Straßenbegleitgrün .....	5
2.10	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	5
<b>3</b>	<b>GEPLANTER ZUSTAND.....</b>	<b>6</b>
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung .....	6
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	8
3.3	Verkehrsfluss, Wirtschaftsverkehr sowie Großraum- und Schwertransporte .....	9
3.4	Ruhender Verkehr .....	9
3.5	Fußgänger*innen und Radfahrer*innen .....	10
3.6	Barrierefreiheit .....	10
3.7	Höhenanpassung und Straßenentwässerung .....	11
3.8	Grün- und Baumpflanzungen.....	11
3.9	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	11
3.10	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	11
<b>4</b>	<b>PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEIT .....</b>	<b>12</b>
5.1	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	12
5.2	Beitrag zum Hamburger Klimaplan.....	12
<b>6</b>	<b>KAMPFMITTELRÄUMDIENST.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>UMSETZUNG DER PLANUNG .....</b>	<b>13</b>
7.1	Grunderwerb.....	13
7.2	Finanzierung .....	13
7.3	Entwurfs- und Baudienststelle .....	13
7.4	Realisierungstermin .....	13

## **1 ANLASS DER PLANUNG**

Die Louise-Schroeder-Straße und die Große Bergstraße befinden sich im Fördergebiet Altona-Altstadt des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Die Louise-Schroeder-Straße, welche ursprünglich als Magistrale vorgesehen war, ist nicht als solche von den Bürger\*innen angenommen worden. Mit ihren drei Fahrstreifen in Richtung Westen ist die Fahrbahn für das derzeit vorhandene Verkehrsaufkommen überdimensioniert. Die Folge ist, dass Autofahrende durch das geringe Verkehrsaufkommen und die breite Fahrbahn zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleitet werden. Zusätzlich zu den drei Fahrstreifen schließen sowohl nördlich als auch südlich Schräg- und Längsparkstände an, sodass die Louise-Schroeder-Straße teils über ca. 18 m Breite mit Asphalt befestigt ist, was einen deutlichen Bruch im Grünzug Neu-Altona darstellt, der sich in Nord-Süd-Richtung erstreckt. Gegenüber der deutlich überdimensionierten Fahrbahn weisen die Geh- und Radwege zum Großteil nur Mindestbreiten auf oder sind untermaßig und entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Der Louise-Schroeder-Straße mangelt es auf gesamter Länge an unversiegelten Grünflächen und Bepflanzungen. Das Parken in dem ursprünglichen Abbiegearm unmittelbar westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße, welcher nun eine abgesperrte Nebenfahrbahn darstellt, ist derzeit nicht geordnet, sodass keine sicheren Verkehrswege für Fußgänger\*innen und Radfahrende existieren. Die ursprünglich weit abgesetzte Furt am zuvor genannten Knoten über die Louise-Schroeder-Straße stellt eine Unfallhäufungsstelle zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen (Kfz) und querenden Radfahrenden und Zufußgehenden dar.

Ziel der Maßnahme Louise-Schroeder-Straße ist es, einen Straßenquerschnitt herzustellen, der dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen gerecht wird und gleichzeitig den nördlichen und südlichen Teil des Grünzugs Neu-Altona miteinander verbindet. Ebenso soll aber auch der restliche Abschnitt der Louise-Schroeder-Straße entsiegelt und begrünt werden. Für Radfahrende soll eine komfortable und zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur errichtet werden, die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert und der Verbindungsfunktion der Louise-Schroeder-Straße als Bezirksroute für den Radverkehr gerecht wird. Hierbei sollen dem Radverkehr sowohl vom Fuß- als auch vom Kfz-Verkehr baulich getrennte Flächen zur Verfügung gestellt werden (gem. des Konzepts der sog. „Protected Bike Lanes“). Zudem sollen beidseitig durchgehende Gehwege hergestellt werden. Es erfolgt ein Lückenschluss zwischen dieser Baumaßnahme und dem westlich liegenden Kreisverkehr in der Virchowstraße. Bauliche Anpassungsarbeiten am Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße / Holstenstraße sollen aus Kostengründen für den Fall, dass der Knotenpunkt in näherer Zukunft überplant wird, so gering wie möglich gehalten werden.

## **2 VORHANDENER ZUSTAND**

### **2.1 Allgemeines**

Der zu überplanende Abschnitt der Louise-Schroeder-Straße und der Großen Bergstraße misst eine Länge von ca. 550 m und liegt im Stadtteil Altona-Altstadt im Bezirk Altona zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße. Der betroffene Straßenabschnitt ist eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung. Nördlich mündet von der Holstenstraße kommend die Unzerstraße in die Louise-Schroeder-Straße ein. Im Übergangsbereich, wo die Louise-Schroeder-Straße in die Große Bergstraße übergeht, mündet von Norden die Thedestraße ein. Südlich münden die Kleine Marienstraße (Sackgasse) und das Nobistor (Einbahnstraße in Richtung Westen) in die Louise-Schroeder-Straße ein. Das Nobistor wird im Rahmen einer weiteren Baumaßnahme zu einer Sackgasse aus Richtung Osten kommend umgebaut, sodass für den Kfz-Verkehr in Zukunft keine Anbindung mehr an die Louise-Schroeder-Straße besteht. Unmittelbar gegenüber der Thedestraße befindet sich südlich die

Blücherstraße, welche jedoch nur fußläufig mit der Louise-Schroeder-Straße und Großen Bergstraße verbunden ist.

## **2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Derzeit ist die Fahrbahn der Louise-Schroeder-Straße in einer Breite von ca. 12,5 m bis 18,0 m bituminös befestigt. Diese Fläche teilt sich zwischen der Holstenstraße und der Unzerstraße in einen Rechtsabbiege-, zwei Geradeausstreifen und sowohl nördlich als auch südlich liegende Parkstände auf. Nördlich der Parkstände befindet sich ein ca. 1,15 m breiter und mit Betongehwegplatten befestigter Sicherheitstrennstreifen und ein ca. 1,50 m breiter mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg. Ein Gehweg steht hier auf Straßenverkehrsfläche nicht zur Verfügung. Zufußgehende finden eine Wegeverbindung im Walter-Möller-Park vor, welche im Zuge der Umgestaltung des Grünzugs Neu-Altona teilweise zurückgebaut wird. Kurz vor der Einmündung Unzerstraße werden Radfahrende vom Radweg auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgeleitet, welcher sich unmittelbar bis zu dem Kreisverkehr Virchowstraße fortsetzt, bevor Radfahrende mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verflochten werden. Ab der Unzerstraße ist die Louise-Schroeder-Straße nur noch zweispurig und verzüngt sich wenige Meter vor der Einmündung Thedestraße auf eine Spur, die sich in der Großen Bergstraße bis zum Kreisverkehr Virchowstraße fortsetzt. Südlich schließt an die auf der Fahrbahn markierten Schräg- und Senkrechtparkstände ein ca. 0,65 m breiter, mit Betongehwegplatten befestigter Sicherheitstrenn-/ Überhangstreifen an. Parallel dazu verlaufen ein ca. 1,50 m breiter und mit Betonsteinpflaster befestigter Radweg und ein ca. 1,50 m breiter mit Betongehwegplatten befestigter Gehweg. Sowohl die nördlichen als auch die südlichen Parkstände werden zwischen der Kleinen Marienstraße und der Thedestraße durch wenige Grüninseln mit oder ohne Baumbestand unterbrochen. Östlich der Einmündung Louise-Schroeder-Straße / Unzerstraße befindet sich eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (FLSA) über die Louise-Schroeder-Straße. Unmittelbar westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße befindet sich nördlich der Louise-Schroeder-Straße ein ehemaliger Knotenarm, welcher jedoch in der Vergangenheit vom Knoten getrennt und abgeschränkt worden ist. Diese Nebenfahrbahn misst vom Knotenpunkt aus kommend eine Breite von ca. 9,00 m und verzüngt sich über eine Strecke von etwa 100 m auf ca. 2,75 m Breite. Sie dient hauptsächlich dem Parken, dies ist jedoch nicht durch Markierung geordnet. Auf der Nordseite wird teils in Senkrecht- teils in Schrägaufstellung geparkt. Die Nebenfahrbahn ist am Knoten durch eine ca. 30 m lange und 3,00 bis 6,00 m breite Mittelinsel vom südlich verlaufenden Kfz-Strom separiert.

## **2.3 Verkehrsbelastung und Unfalllage**

Gemäß der Verkehrszählung am Knotenpunkt Holstenstraße / Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße (K4979) vom 14.09.2021 wird die Louise-Schroeder-Straße am Tag von 7.350 Kfz/24h befahren. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt hier bei 1,5%. In der Spitzenstunde der Louise-Schroeder-Straße von 16:45 bis 17:45 Uhr wird diese von 528 Kfz/h befahren. Der Schwerlastverkehrsanteil liegt hier bei 0,2%. Der höchste Verkehrsanteil kommt mit 377 Kfz/h aus der Simon-von-Utrecht-Straße. Bei einer Umlaufzeit von 90s und 40 Umläufen die Stunde, wird die Louise-Schröder-Straße von ca. 10 Kfz je Umlauf befahren.

Im Vergleich zu den Verkehrszahlen von 2007 (9.387 Kfz/24h) ist die Verkehrsbelastung in der Louise-Schroeder-Straße um ca. 28% zurückgegangen.

Bezüglich der Verkehrszählung vom 14.09.2021 ist zu erwähnen, dass am Knotenpunkt Holstenstraße / Max-Brauer-Allee zum Zeitpunkt der Zählung eine Baustelle war. Anhand von regelmäßigen Infrarotzählungen in der Umgebung wurde festgestellt, dass sich die Baustelle nur auf den Verkehrsstrom in Richtung Süden der Holstenstraße ausgewirkt hat. Im Vergleich zur gesamten Verkehrsentwicklung ist die Verkehrsbelastung auf der Beziehung Holstenstraße Fahrtrichtung Süden in die Louise-Schroeder-Straße jedoch nicht in unrealistischer Höhe zurückgegangen.

Somit ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf der Louise-Schroeder-Straße von der Baumaßnahme in der Max-Brauer-Allee nicht oder nur vernachlässigbar gering betroffen war. Die gemessene Verkehrsbelastung in Höhe von 7.350 Kfz/24h kann daher als repräsentativ angesehen werden. Dabei ist zu erwähnen, dass dieser Verkehrsarm nicht maßgebend ist für die Verkehrstechnische Untersuchung.

In der Louise-Schroeder-Straße wurden im Bereich der FLSA zwischen der Unzerstraße und dem Nobistor (Zählstelle 9332), im Zeitraum von 06:00 bis 19:00 Uhr, 2.656 Fußgänger\*innen gezählt. Mit einem 60%igen Anteil wurden die nördlichen Nebenflächen häufiger genutzt als die Südlichen. Die Fahrbahn wurde an der FLSA von 907 Fußgänger\*innen gequert.

Am selben Zählstandort wie für die Fußgänger\*innen (Zählstelle 8670) wurden im selben Zeitraum 4.082 Radfahrer\*innen gezählt. Auch dort zeigte sich das gleiche Bild wie mit den Fußgänger\*innen, dass mit einem ca. 60%igen Anteil mehr Radfahrende die Nordseite nutzten. Die Querung der FLSA wurde von 936 Radfahrenden genutzt, in Richtung Norden von 651 und in Richtung Süden von 285.

Am Knotenpunkt Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße / Louise-Schroeder-Straße wurden im Querschnitt der Louise-Schroeder-Straße 2.427 Radfahrende gezählt. 419 Radfahrende davon nutzten die Radwege regelwidrig in Gegenrichtung.

Eine Auswertung der Unfalllage ergab entlang des Streckenverlaufs der Louise-Schroeder-Straße eine Unfallhäufungsstelle nahe der Einmündung Kleine Marienstraße, welche überwiegend im Zusammenhang mit ruhendem Verkehr (Ein- und Ausparken, Rangieren) stand. Des Weiteren kam es hier zu Abbiegeunfällen vom mittleren Fahrstreifen aus nach links unter Nichtbeachtung des Fließverkehrs auf dem linken Fahrstreifen.

Am Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße gibt es im westlichen Knotenbereich eine Unfallhäufungsstelle mit Radfahrbeteiligung (Missachtung von Radfahrenden, die die Furt überquerten, durch abbiegende KFZ).

## **2.4 Straßenentwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen am Fahrbahnrand bzw. in den Parkständen. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Siele der Louise-Schroeder-Straße liegen in den nördlichen und südlichen Nebenflächen. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

## **2.5 Ruhender Verkehr**

Es wird nahezu auf gesamter Länge der Louise-Schroeder-Straße und der Großen Bergstraße beidseitig auf bituminös befestigten Parkständen geparkt. Im nördlichen Bereich wird zwischen der Virchowstraße und der Hausnummer 17 in Längsaufstellung und anschließend bis zum Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße in Schrägaufstellung geparkt. Auf südlicher Seite wird zwischen der Thedestraße und der Kleinen Marienstraße in Schrägaufstellung geparkt. Im weiteren Verlauf bis zum o.g. Knotenpunkt wird in Senkrechtaufstellung geparkt. Aufgrund von Platzmangel ist eine kleine Anzahl von Parkständen vor dem Knoten in Längsrichtung angeordnet. In Bereichen von Einmündungen und Überfahrten befinden sich Sperrflächen, welche großteils überparkt werden. Die Louise-Schroeder-Straße und die Große Bergstraße sowie die nördlich und südlich liegenden Straßen zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße sind Bestandteil des Bewohnerparkgebiets Altona-Altstadt, Abschnitt 103. Insgesamt sind fünf Parkscheinautomaten über die gesamte Länge der Louise-Schroeder-Straße verteilt. Südlich der

Schrägparkstände zwischen der Thede- und Unzerstraße befindet sich eine E-Ladesäule von Stromnetz Hamburg.

## **2.6 Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen**

Die Gehwege in der Louise-Schroeder-Straße sind mit Betongehwegplatten befestigt, weisen Breiten von 1,50 bis 6,00 m auf und sind somit teils schmaler als die Regelbreite von 2,65 m. Auf nördlicher Seite zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße fehlt ein Gehweg gänzlich. Die Louise-Schroeder-Straße weist im mittleren Abschnitt nur eine Quermöglichkeit auf, welche sich auf Höhe der Station 0+240 zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße in Form einer FLSA befindet. Im Plangebiet sind keine Einrichtungen zur Barrierefreiheit, z.B. in Form von taktilen Leitelementen, vorhanden. Ebenso fehlen auf gesamter Länge der Louise-Schroeder-Straße Sitzmöglichkeiten.

Durchgehende Radverkehrsanlagen sind auf gesamter Länge des Planungsabschnittes vorhanden und weisen Breiten von 1,50 bis 2,50 m auf. Im kurzen Abschnitt der Großen Bergstraße werden die Radfahrenden auf der Südseite auf einem 2,50 m breiten Radweg aus Asphalt geführt, welcher im Rahmen der Herstellung des Kreisverkehrs Virchowstraße 2020/2021 hergestellt wurde. Die Radfahrenden werden auf Höhe der Thedestraße auf einen gepflasterten Radweg aufgeleitet. Aus Osten kommende Radfahrende werden seit dem Umbau des Kreisverkehrs Virchowstraße 2020/2021 bis zur Unzerstraße auf einem gepflasterten Radweg geführt, bevor diese vor dem Einmündungsbereich auf einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn abgeleitet werden. Der Radfahrstreifen zieht sich bis unmittelbar vor den Kreisverkehr Virchowstraße durch, bevor die Radfahrenden mit dem MIV verflochten werden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradabstellbügeln sind im Straßenzug nicht vorhanden.

## **2.7 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Louise-Schroeder-Straße wird lediglich von Nachtbussen befahren. Die Haltestelle Kleine Marienstraße befindet sich in der Louise-Schroeder-Straße auf nördlicher Nebenfläche auf Höhe der Station 0+430 und wird von den Linien 601, 609, 641 und 688 befahren.

## **2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung in dem zu überplanenden Bereich besteht aus Langfeldleuchten an Peitschenmasten. In der Louise-Schroeder-Straße stehen diese beidseitig am Fahrbahnrand.

Im Planungsbereich befindet sich keine wegweisende Beschilderung.

## **2.9 Straßenbegleitgrün**

Im betrachteten Bereich sind 28 Bäume vorhanden.

## **2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Das Umfeld der Louise-Schroeder-Straße ist durch Mehrfamilienhausbebauung geprägt. Unmittelbar östlich der Einmündung Louise-Schroeder-Straße / Nobistor befindet sich die Alimaus (eine Tagesstätte für Obdachlose und bedürftige Menschen). Nördlich und südlich schließt der Walter-Möller-Park an, sowie südwestlich davon der Jüdische Friedhof Altona. Im westlichen Abschnitt zwischen Unzerstraße und der Virchowstraße haben sich vermehrt Gewerbe niedergelassen. Etwa 200 m nördlich der Louise-Schroeder-Straße befindet sich in der Thedestraße die Louise Schroeder Schule und eine dazugehörige Kita. Südlich der Louise-Schroeder-Straße befinden sich in der Blücherstraße zwei weitere Kindertagesstätten. Am östlichen Ende der Louise-Schroeder-Straße sitzt die ENDO-Klinik.

### 3 GEPLANTER ZUSTAND

Die Planung ist in drei Abschnitte unterteilt. Der westliche Abschnitt stellt den Lückenschluss in der Großen Bergstraße und der Louise-Schroeder-Straße zwischen dem neuen Kreisverkehr in der Virchowstraße bis zu der Unzerstraße dar. Der mittlere Abschnitt zieht sich von der Unzerstraße bis zur Kleinen Marienstraße und liegt im Bereich des Grünzugs Neu-Altona. Der östliche und letzte Abschnitt erstreckt sich von der Kleinen Marienstraße bis zur Holstenstraße.

Es ist eine komplette Neustrukturierung des Straßenquerschnitts der Louise-Schroeder-Straße und Großen Bergstraße zwischen der Virchowstraße und der Holstenstraße vorgesehen. Zukünftig soll nur noch einer statt drei Fahrstreifen in Richtung Westen führen. Radfahrende sollen auf beidseitigen Radwegen geführt werden. Hierbei sollen diese nicht nur von den Fußgänger\*innen baulich getrennt werden, sondern auch vom parallel verlaufenden Kfz-Verkehr. Dies entspricht dem Ansatz der sog. „Protected Bike Lanes“. Die Schneise, die durch den Grünzug Neu-Altona führt, soll durch großzügig breite Grüninseln, mit einer Vielzahl von Neupflanzungen, reduziert werden. Die Parkstände werden grundlegend neu sortiert und sind außerhalb des Grünzugs im westlichen und östlichen Abschnitt vorgesehen. Neben der Begrünung des mittleren Abschnittes im Bereich des Grünzugs sollen auch der östliche und westliche Abschnitt mit Straßenbegleitgrün optisch aufgewertet und Flächen entsiegelt werden. Somit soll auch die Nebenfahrbahn westlich des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße gänzlich zurückgebaut werden. Anstelle dessen finden großzügige Grünflächen inkl. Baumpflanzungen Platz, welche das Straßenbild aufwerten und Aufenthaltsflächen und ein Entree in den Bezirk Altona schaffen. Aufgrund der Unfallhäufungsstelle zwischen Radfahrenden und dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr aus der Holstenstraße wird die westlich der Kreuzung liegende und ca. 10 m abgesetzte Dreistrichfurt zu einer Vierstrichfurt umgeplant und bis an den Knoten herangeschoben.

#### 3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

##### Östlicher Abschnitt – Holstenstraße bis Kleine Marienstraße

Der Kfz-Verkehr der Louise-Schroeder-Straße soll zukünftig einspurig auf einer 3,50 m breiten und mit Asphalt befestigten Fahrbahn geführt werden. Hierfür soll aus der Simon-von-Utrecht-Straße nur noch der mittlere Fahrstreifen in die Louise-Schroeder-Straße führen. Der heutige kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegestreifen wird zu einem reinen Linksabbiegestreifen und der kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen wird zu einem reinen Rechtsabbiegestreifen. Die aus dem Mischverkehr kommenden Radfahrenden der Simon-von-Utrecht-Straße werden im Knotenpunkt auf Höhe der von Norden anschließenden Sperrfläche auf einen eigenen 3,00 m breiten Radfahrstreifen geleitet, welcher rot aufmarkiert wird.

Im weiteren Verlauf der Louise-Schroeder-Straße werden Radfahrende beidseitig auf 3,00 m breiten Radwegen geführt, die mit Asphalt befestigt sind und beidseitig baulich zu den angrenzenden Flächen getrennt werden. Die Trennung erfolgt zu Grünflächen aus entwässerungstechnischen Gründen mit Tiefborden und einer Ansicht von 0 cm, zu Gehwegen und Verkehrsbereichen mit Hochborden und einer Ansicht von 8 cm.

Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite ist zwischen der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr und dem Radweg ein mindestens 6,00 m breiter Grünstreifen geplant. Die Nebenfahrbahn unmittelbar westlich der Holstenstraße wird zurückgebaut. Durch den gewonnenen Platz sind dort Grünflächen mit Neupflanzungen auf einer Breite von bis zu 9,00 m vorgesehen.

Um den Abbiegekonflikt zwischen rechts abbiegendem Verkehr aus der Holstenstraße und Richtung Süden fahrenden Radfahrenden zu entschärfen, wird der Radweg unmittelbar an

die Fahrbahn der Holstenstraße vorgezogen und erhält eine Breite von 2,50 m. Die heutige ca. 10 m abgesetzte Dreistrichfurt wird zukünftig zu einer Vierstrichfurt und wird ebenso unmittelbar bis an den Knoten verschoben, sodass Radfahrende parallel und im Blickfeld des Kfz-Verkehrs der Holstenstraße fahren und nicht verdeckt werden. Zusätzlich wird die Radfurt flächig rot markiert. Radfahrende aus der Simon-von-Utrecht-Straße können sowohl indirekt als auch direkt links abbiegen. Hierfür ist im südlichen Abschnitt der Holstenstraße eine Aufleitung für Radfahrende vorgesehen.

Zwischen Station 0+450 und 0+518 ist auf der Nordseite ein 2,10 m breiter und mit Betonwabensteinpflaster befestigter Seitenstreifen zum Parken vorgesehen. Auf Höhe der Gehwegüberfahrt zu den SAGA-Stellplätzen weitet sich der Parkstreifen auf eine Breite von 2,75 m auf. In diesem Bereich gilt ein eingeschränktes Halteverbot mit zeitlicher Beschränkung von Mo. – Fr. 7-20h, weil parallel dazu zukünftig sechs Depotcontainer stehen werden. Die entlang der Straßenbegrenzungslinie verlaufenden Gehwege erhalten Breiten zwischen 2,90 bis 3,75 m. Grundstückszufahrten in diesem Abschnitt werden mit Betonwabensteinpflaster befestigt. Die Feuerwehrezufahrt auf Höhe der Station 0+418 wird im Bereich des Gehwegs mit Betonwabensteinpflaster und im Bereich der Grünflächen mit Rasengittersteinen befestigt und mit drei abschließbaren Absteckpfosten vor regelwidrigem Beparken gesichert. Ebenso werden sämtliche Grünflächen, die unmittelbar an die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs anschließen und regelwidrig beparkt werden könnten, mit Rabattengeländern gesichert.

#### Mittlerer Abschnitt – Kleine Marienstraße bis Unzerstraße

Die Kleine Marienstraße wird auch zukünftig über eine Einmündung an die Louise-Schroeder-Straße angebunden und bleibt verkehrsrechtlich untergeordnet.

Die 3,50 m breite Fahrbahn der Louise-Schroeder-Straße wird beidseitig auf gesamter Länge von 3,05 m breiten Grüninseln begleitet. An diese schließen wiederum 3,00 m breite Radwege an, welche auch in diesem Abschnitt baulich gesichert werden. An den nördlichen Radweg schließt ein neuer straßenbegleitender Gehweg mit einer Breite von 2,65 m an, die Trennung erfolgt mit einem Hochbord. Zwischen dem südlichen Radweg und dem 3,00 m breiten Gehweg befindet sich hingegen noch ein 2,90 m breiter Grünstreifen mit Baumbestand. Im Bereich der Kleinen Marienstraße wird die nördliche Grüninsel unterbrochen, sodass Radfahrenden das Queren der Louise-Schroeder-Straße ermöglicht wird. Der nördliche Querungsbereich für Radfahrende wird rot markiert, Piktogramme sowie das VZ237 sollen dem MIV verdeutlichen, dass die Einfahrt nur für Radfahrende gestattet ist. Auf Höhe der Station 0+360 ist in Flucht der künftigen Wegeverbindungen des vertikalen Grünzugs eine getrennte Querung über die Louise-Schroeder-Straße vorgesehen.

Vor der Alimaus auf Höhe der Station 0+310 ist eine 2,30 m breite und mit Betonwabensteinpflaster befestigte Ladezone mit Querungsmöglichkeit des südlichen Radwegs geplant. Auf Höhe der Station 0+270 in Flucht des Hauptweges des vertikalen Grünzuges ist sowohl eine getrennte Querung für Zufußgehende, sowie eine um ca. 5,00 m abgesetzte Zweirichtungs-Radfurt über die Louise-Schroeder-Straße vorgesehen. Südlich der Zweirichtungs-Radfurt erfolgt eine Aufleitung der Radfahrenden auf den in einer anderen Maßnahme geplanten 3,50 m breiten Zweirichtungsradweg im Nobistor, welcher ebenfalls mit Asphalt befestigt sein wird.

Während der Gehweg auf der Nordseite weiter parallel entlang der Straßenbegrenzungslinie auf einer Breite von 2,65 m verläuft, wird der 3,00 m breite südliche Gehweg, aufgrund des endenden Grünstreifens und südlichem Baumbestand an den mit Hochbord getrennten Radweg herangezogen. Der Gehweg erhält aufgrund von erhaltenswertem Baumbestand eine Mindestbreite von 2,15 m. Dies wird aufgrund des sich etwas weiter südlich befindenden Gehwegs, welcher auf das Nobistor zuläuft, als vertretbar eingestuft. Die Einmündungsbreite der Unzerstraße wird auf 5,50 m eingeengt. Westlich der Unzerstraße ist eine neue

getrennte Querungsmöglichkeit über die Louise-Schroeder-Straße geplant und ebenso eine Unterbrechung des südlichen Grünstreifens, damit Radfahrende queren können. Auch dieser Querungsbereich wird rot markiert, erhält Fahrrad-Piktogramme und wird mit dem VZ237 beschildert.

#### Westlicher Abschnitt – Unzerstraße bis Kreisverkehr Virchowstraße

Ab der Unzerstraße bis zur Thedestraße weitet sich der Raum zwischen der 3,50 m breiten Fahrbahn und dem 3,00 m breiten Radweg von 3,05 m auf ca. 7,60 m Breite auf. An die Fahrbahn schließen beidseitig 2,10 m breite und mit anthrazitfarbener Wabe befestigte Zwischenstreifen bzw. Rangierstreifen an, um ein zügiges Ein- und Ausparken auf den daran anschließenden Schrägparkständen sicherzustellen. Eine Behinderung des fließenden Verkehrs wird somit unterbunden und die Zwischenstreifen fungieren gleichzeitig als Ladezonen. Daher entfallen die bestehenden Zonen mit eingeschränktem Haltverbot in dem Abschnitt.

Zwischen den 4,55 m tiefen Schrägparkständen und dem Radweg sind 0,925 m breite Sicherheitstrenn- bzw. Überhangstreifen vorgesehen. Vereinzelt werden die Schrägparkstände sowohl für neue, als auch alte Pflanzinseln unterbrochen.

Der nördliche Gehweg erhält eine Breite von 4,00 m und wird mit Betonsteinpflaster befestigt. Sowohl die vorhandenen Grünflächen mit Baumbestand auf der Nordseite als auch die Grüninsel auf der Südseite zwischen den Schrägparkständen werden großzügiger gestaltet.

Unmittelbar östlich der von Norden einmündenden Thedestraße wird es zukünftig eine neue getrennte Querung über die Louise-Schroeder-Straße geben. Auch die Einmündung der Thedestraße wird auf eine Breite von 5,50 m eingeengt. Schleppkurventechnisch muss der Sicherheitstrennstreifen zu dem Radweg westlich der Thedestraße für ca. 14 m überfahrbar mit Tiefborden und Großpflaster hergestellt werden. Der Radweg wird westlich der Einmündung Thedestraße zurück in Richtung der Fahrbahn verschwenkt und geht ca. ab Station 0+035 in einen 3,00 m breiten Radfahrstreifen über, bevor Radfahrende 20 m später aufgrund des anschließenden Kreisverkehrs mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden. Um dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr zusammengeführt wird und daher mit Radverkehr zu rechnen ist, wird der Radfahrstreifen sowie der anschließende Schutzstreifen rot markiert. Nördlich an den Radfahrstreifen in der Großen Bergstraße schließt zukünftig ein ca. 2,30 bis 5,00 m breiter Grünstreifen an. Der schon heutige Längsparkstreifen südlich der Fahrbahn wird auf einer Breite von 2,10 m mit Betonwabensteinpflaster befestigt und mit einem mindestens 0,925 m breiten Sicherheitstrennstreifen mittels Hochborden zum südlichen Radweg getrennt. Der nördliche Gehweg erhält eine Breite von 3,00 m. Der südliche Gehweg entlang der Großen Bergstraße bleibt bestehen. Erst ab der Thedestraße verjüngt sich der Gehweg auf eine Breite von 3,00 bis 3,50 m.

In Verlängerung der Thedestraße wird es zukünftig eine Radverkehrsanbindung zwischen der Louise-Schroeder-Straße und der Blücherstraße geben. Diese erfolgt mit einem 3,00 m breiten Zweirichtungsradweg. Hierfür müssen die Senkrechtparkstände am nördlichen Ende der Blücherstraße entfallen und ein Baum gefällt werden. Stattdessen erfolgt dort die Ableitung der Radfahrenden auf die Fahrbahn der Blücherstraße in den Mischverkehr. Abschließbare Poller verhindern das Abkürzen mit dem Kfz in die Louise-Schroeder-Straße. Ebenso finden in dem Bereich mehrere Fahrradanhänger Platz.

### **3.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die ehemals nördlich gelegene Nachtbushaltestelle Kleine Marienstraße der Linien 601, 609, 641 und 688 auf Höhe der Station 0+430,000 wird mit Umsetzung der Baumaßnahme ersatzlos entfallen. Die Nachtbushaltestelle weist aktuell nur eine sehr geringe Nutzung auf



und würde spätestens mit der Einführung des 24/7-Betriebs des HVV entfallen. Daher wurde sich in Abstimmung mit dem HVV aufgrund von Wirtschaftlichkeit für den Entfall der Haltestelle im Zuge der Maßnahme entschieden. Insofern hat die Maßnahme keine direkten Auswirkungen auf die Busbeschleunigung oder den Hamburg-Takt.

### **3.3 Verkehrsfluss, Wirtschaftsverkehr sowie Großraum- und Schwertransporte**

Aufgrund der Einstreifigkeit am Kreisverkehr Virchowstraße, welche in der östlichen Zufahrt (am Rande des Planungsgebiets) die Qualitätsstufe B aufweist, sowie der Verkehrszahlen in der Louise-Schroeder-Straße ist nicht davon auszugehen, dass sich die Einstreifigkeit im Streckenbereich negativ auf den Verkehrsfluss auswirkt. Für den Knotenpunkt Holstenstraße / Simon-von-Utrecht-Straße / Louise-Schroeder-Straße werden anhand der mit dem Hamburger Verkehrsmodell prognostizierten Verkehrszahlen sowie der aktuellen Verkehrszahlen die Signalzeitenpläne angepasst. Die beidseitigen 2,10 m breiten befestigten Zwischenstreifen bzw. Rangierstreifen hinter den Schrägparkständen ermöglichen ein zügiges Ein- und Ausparken und verhindern damit eine Behinderung des fließenden Verkehrs durch Parkvorgänge. Es bleiben alle Wegebeziehungen bestehen. Die Verkehrsflächen sind so dimensioniert, dass sie für Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs befahrbar sind. Die Louise-Schroeder-Straße liegt nicht auf einer Route für Großraum- und Schwertransporte. Aufgrund der bestehenden Einstreifigkeit am kleinen Kreisverkehr Große Bergstraße / Virchowstraße ist die Louise-Schroeder-Straße unabhängig von der Maßnahme auch perspektivisch nicht für Großraum- und Schwertransporte geeignet.

### **3.4 Ruhender Verkehr**

In der Louise-Schroeder-Straße findet eine weitreichende Umstrukturierung der Parkstände statt. Hauptsächlich soll zukünftig im westlichen Abschnitt außerhalb des Grünzugs Neu-Altona geparkt werden. Die Parkstände im mittleren Abschnitt des Grünzugs entfallen gänzlich mit Ausnahme der Ladezone bei der Alimaus. Im östlichen Abschnitt ist auf der Nordseite ein neuer 2,10 m bis 2,75 m breiter Längsparkstreifen geplant, der gleichzeitig als Be- und Entladefläche für die neu positionierten Depotcontainer dient. Zudem ist in dem 2,10 m breiten Abschnitt ein Parkstand für eine mobilitätseingeschränkte Person als personalisierter Behindertenstellplatz angeordnet. Vor den Depotcontainern ist zum Be- und Entladen ein eingeschränktes Haltverbot, in den vom Bundesimmissionsschutzgesetz zugelassenen Zeiten, vorgesehen. Außerhalb dieser Zeiten (d.h. zwischen 20:00 und 07:00 Uhr werktags sowie ganztägig an WochenSonn- und Feiertagen) ist das Parken auch im Bereich der Depotcontainer zugelassen. Im westlichen Abschnitt wird zukünftig beidseitig in Schrägaufstellung geparkt. Die Parkstände erhalten eine Tiefe von 4,55 m und eine Breite von 2,45 m. Der jeweils westlichste Parkstand erhält eine Breite von 3,50 m und ist für mobilitätseingeschränkte Personen ausgeschildert. Nutzer\*innen ohne Bewohnerparkausweis müssen sich an den Parkscheinautomaten oder über entsprechende Smartphone-Apps Parkausweise lösen. Auf dem südlichen Parkstreifen in der Großen Bergstraße sind vier Parkstände für das Laden von E-Fahrzeugen vorgesehen. Dort gilt eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer von 2 Stunden zwischen 09:00 bis 20:00 Uhr. Insgesamt werden in dem Bereich der vier E-Parkstände zwei neue Ladesäulen platziert.

Des Weiteren werden zukünftig nur noch drei der ehemals fünf Parkscheinautomaten des LBV in der Louise-Schroeder-Straße stehen. Zwei davon sind beidseitig auf Höhe der Station 0+125 vorgesehen und der dritte im östlichen Abschnitt auf Höhe der Station 0+480 nördlich des Längsparkstreifens.

Bisher existierten im Planungsgebiet etwa 179 öffentliche Parkstände. Zukünftig sind noch 86 Parkstände vorhanden. Dies bedeutet einen Parkraumverlust von 96 Parkständen. Eine genaue Aufschlüsselung ist folgender Tabelle zu entnehmen.

<b>Abschnitt</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>	<b>Differenz</b>
Westlicher Abschnitt	90	68	-22
Mittlerer Abschnitt	49	0	-49
Östlicher Abschnitt	40	15	-25
<b>Summe <math>\Sigma</math></b>	<b>179</b>	<b>83</b>	<b>-96</b>

Im Plangebiet sind 12 Standorte für 94 Fahrradanhängerbügel eingeplant. Diese bieten Anschlussmöglichkeiten für insgesamt 188 Fahrräder. 10 Fahrradanhängerbügel sind so eingeplant, dass dort Lastenräder abgestellt werden können.

<b>Abschnitt</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>	<b>Differenz</b>
Westlicher Abschnitt	0	64	+64
Mittlerer Abschnitt	0	11	+11
Östlicher Abschnitt	0	19	+19
<b>Summe <math>\Sigma</math></b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>+94</b>

### 3.5 Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen

Für Fußgänger\*innen sind zukünftig beidseitig durchgehende Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,65 m vorgesehen, welche mit Betonsteinpflaster befestigt werden. Lediglich auf südlicher Straßenseite zwischen Unzerstraße und der Hauptquerung muss der Gehweg aufgrund von erhaltenswertem Baumbestand teilweise auf das Mindestmaß von 2,15 m verjüngt werden. Zur fußläufigen Verbindung des nördlichen und südlichen Bereichs des Walter-Möller-Parks sind zwei Querungen der Louise-Schroeder-Straße vorgesehen. Die Erste befindet sich auf Höhe der Station 0+360,000. Eine weitere Querung folgt auf Höhe der Station 0+290,000. Diese sieht eine Querung für Fußgänger\*innen vor und eine separat abgesetzte für Radfahrende.

Die FLSA über die Louise-Schroeder-Straße ist aufgrund der Verkehrsbelastung und der Einstreifigkeit der Fahrbahn nicht mehr erforderlich. Zusätzlich zu den zwei Querungen im Bereich des Grünzugs sind zwei weitere Querungen im Bereich der Unzer- und Thedestraße geplant. Alle Querungsstellen für Fußgänger\*innen werden als getrennte Querung mit differenzierten Bordhöhen ausgebildet.

Für Radfahrende sind zukünftig durchgängig beidseitig 3,00 m breite Radwege geplant. Diese sollen die Verkehrsströme der Radfahrenden von denen der Fußgänger\*innen, aber auch vom Kfz-Verkehr sicher trennen. Dies erfolgt durch die bauliche Abtrennung zu den angrenzenden Verkehrsflächen mittels Hoch- und Tiefborden. Zu angrenzenden Parkständen beträgt die Breite der Sicherheitstrennstreifen mindestens 0,925 m. Zum parallel verlaufenden Kfz-Verkehr beträgt die Mindestbreite der Sicherheitstrennstreifen 0,55 m. Die Radwege werden mit Asphalt befestigt.

In Verlängerung der Thedestraße wird zukünftig ein 3,00 m breiter Zweirichtungsradweg eine Verbindung zwischen der Blücherstraße und der Louise-Schroeder-Straße für Radfahrende ermöglichen.

### 3.6 Barrierefreiheit

Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen

wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Die Überquerungsstellen werden mit einer getrennten Querung mit einer Ansicht von 0 cm bzw. 6 cm ausgestattet. Im Bereich der Überquerungsstellen werden zudem taktile Leitelemente vorgesehen. Die Fahrradanhängerbügel werden mit taktile ertastbarem Kleinpflaster bzw. taktile Leitelementen eingefasst.

Die Straßenmöblierungen werden so angeordnet, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befinden.

Im Planungsbereich sind über die gesamte Strecke der Louise-Schroeder-Straße zehn seniorengerechte Sitzbänke mit Rücken- und Armlehnen vorgesehen.

Auf Höhe von Station 0+080 ist beidseitig jeweils der letzte Schrägparkstand für mobilitätseingeschränkte Personen beschildert. Auf Höhe von Station 0+460 ist ein personenbezogener Parkstand für eine mobilitätseingeschränkte Person vorgesehen.

### 3.7 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Ziel der Maßnahme ist es, das anfallende Regenwasser von Gehwegen und Radwegen in angrenzende Grünflächen einzuleiten. Regenwasser vom MIV befahrener Flächen wird aufgrund von salzhaltigen Taumitteln, die im Winter gestreut werden, sowie der Schadstoffbelastung weiterhin über Trümmen am Fahrbahnrand in das Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung eingeleitet. Um dies zu realisieren, sind Anpassungen an dem heutigen Quergefälle notwendig, sodass die zukünftige Fahrbahn abschnittsweise bis zu 20 cm tiefer liegt als im Bestand.

### 3.8 Grün- und Baumpflanzungen

Bei der Planung wurde Rücksicht auf den vorhandenen Baumbestand genommen. Aufgrund der neu geplanten Radwegbeziehungen sind sechs Bäume nicht zu halten. Vier dieser Bäume müssen aufgrund der bereits erreichten Größe gefällt werden. Zwei weitere Bäume werden im Zuge der Maßnahme ausgepflanzt und erhalten Ersatzstandorte im Grünzug Neu-Altona. Eine genaue Aufschlüsselung aller Fällungen und Neupflanzungen kann folgender Tabelle entnommen werden:

Abschnitt	Bestand	Planung	Umpflanzung	Neu	Fällung	Differenz
Westlicher Abschnitt	18	24	0	+8	-2	+6
Mittlerer Abschnitt	6	33	-1	+30	-2	+27
Östlicher Abschnitt	4	35	-1	+32	0	+31
<b>Summe <math>\Sigma</math></b>	<b>28</b>	<b>92</b>	<b>-2</b>	<b>+70</b>	<b>-4</b>	<b>+64</b>

Neben den 70 Neupflanzungen von Bäumen sind im westlichen Abschnitt fünf Kupfer-Felsenbirnen vorgesehen.

### 3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss aufgrund der neuen Bordkantenverläufe auf nahezu gesamter Länge angepasst werden.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorhanden.

### 3.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Bereich der Louise-Schroeder-Straße finden vorbereitende Leitungsarbeiten der Hamburger Stadtentwässerung, Stromnetz Hamburg, Dataport, Telekom und Wärme Hamburg statt.

## **4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Im Bereich der Baumaßnahme gelten die Bebauungspläne Altona-Altstadt 2 und Altona-Altstadt 25 sowie die Durchführungspläne D94, D365, D11A, D331, D27A und der Baustufenplan Altona-Altstadt. Der vorgesehene Umbau erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

## **5 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT**

### **5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

### **5.2 Beitrag zum Hamburger Klimaplan**

Die Bürger\*innen Hamburgs sollen auch in Zukunft ein lebenswertes Stadtleben führen können. Aus diesem Grunde ist es Bestreben der Freien und Hansestadt Hamburg, ihren Teil zur Bewältigung des Klimawandels beizutragen. Mit dem Hamburger Klimaplan sollen Maßnahmen zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen eingeleitet und Vorbereitungen getroffen werden, um die Stadt auf die Auswirkungen des Klimawandels vorzubereiten.

Durch den Rückbau ehemaliger asphaltierter und gepflasterter Verkehrsflächen findet eine Entsiegelung von ca. 3.700 m<sup>2</sup> statt, die den angrenzenden Grünflächen zu Gute kommt. Entsiegelungen tragen positiv zum Klima bei, weil Grünflächen weniger Wärme speichern und diese in der Nacht nicht wieder abgeben. Zudem steht das in die Grünflächen eingeleitete Wasser der Geh- und Radwege weiterhin dem lokalen Ökosystem zur Verfügung anstatt über die Siele abgeleitet zu werden.

Auf den geplanten Grünflächen wird eine extensiv bewirtschaftete Wiesenansaat mit hohem ökologischem Wert insbesondere für Insekten aufgebracht.

Die gewonnenen Grünflächen bieten darüber hinaus Platz für 70 Neupflanzungen, welche vielfältige Emissionen filtern und einspeichern. In Ergänzung dazu bieten die neuen und enger aneinander stehenden Bäume mehr Schatten, produzieren zusätzlichen Sauerstoff und bewirken im Zusammenhang mit der zusätzlichen Verdunstung einen allgemein kühlenden Effekt und haben einen insofern positiven Einfluss auf das innerstädtische Mikroklima.

Die neuen Radverkehrsanlagen sollen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver machen und damit die Mobilitätswende fördern. Zudem soll die Verbreiterung von Gehwegflächen das Zufußgehen stärken. Ziel ist ein Modal Shift zum Umweltverbund mit der damit einhergehenden Reduktion des Schadstoffausstoßes.

## **6 KAMPFMITTELRÄUMDIENST**

Für den Großteil des Planungsgebiets besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Auf Höhe der Hausnummer 1 in der Louise-Schroeder-Straße befindet sich ein registrierter Verdachtspunkt und allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Unmittelbar nördlich der ENDO-Klinik sowie im Anschlussbereich der abgesperrten Nebenfahrbahn der Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße besteht aufgrund von Bombentrichtern allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Für eine schmale Schneise von der Virchowstraße bis in die Straße Nobistor bestehen keine Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Es handelt sich um Flächen, die nach Fernerkundung/ Luftbildauswertung freigegeben werden konnten.

Im Bereich des registrierten Verdachtspunktes finden vorab Sondierungsmaßnahmen nach § 8 KampfmittelVO mit dem Ziel einer dauerhaften Aufhebung des Kampfmittelverdachts statt. Bei Flächen mit allgemeinen Bombenblindgängerverdacht werden punktuell geeignete Maßnahmen nach § 6 (2) KampfmittelVO ergriffen. Gem. Handlungsempfehlung des Kampfmittelräumdiensts stellen die vorgesehenen Arbeiten bis zu einer Aufgrabetiefe von 90 cm keinen Eingriff in den Baugrund im Sinne des § 6 (2) der KampfmittelVO dar. In Bereichen wo Aufgrabungen tiefer als 90 cm erforderlich sind (Leitungsgräben, Baumgruben und etc.) werden die Flächen baubegleitend punktuell lageweise freigelegt und einer Oberflächendetektion unterzogen, um Gefahren und Schäden durch Kampfmittel zu verhindern.

## **7 UMSETZUNG DER PLANUNG**

### **7.1 Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

### **7.2 Finanzierung**

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Gesamtkosten werden vorläufig auf 5.050.000 € (brutto) geschätzt.

Die Louise-Schroeder-Straße befindet sich im Fördergebiet Altona-Altstadt des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Die Maßnahme wird durch RISE, bezirkliche Mittel und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) finanziert.

### **7.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Planungs-, Entwurfs- und Bauausführungsdienststelle ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Verkehrsplanung wurde durch die Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder erarbeitet.

Die gestalterische Planung der Grünflächen in der Louise-Schroeder-Straße erfolgt durch das Büro MERA und das Bezirksamt Altona.

Die gestalterische Planung der angrenzenden Parkanlagen erfolgt durch das Büro Arbos Freiraumplanung.

### **7.4 Realisierungstermin**

Die Realisierung der Maßnahme ist für das Jahr 2022/2023 vorgesehen.

22.03.2022

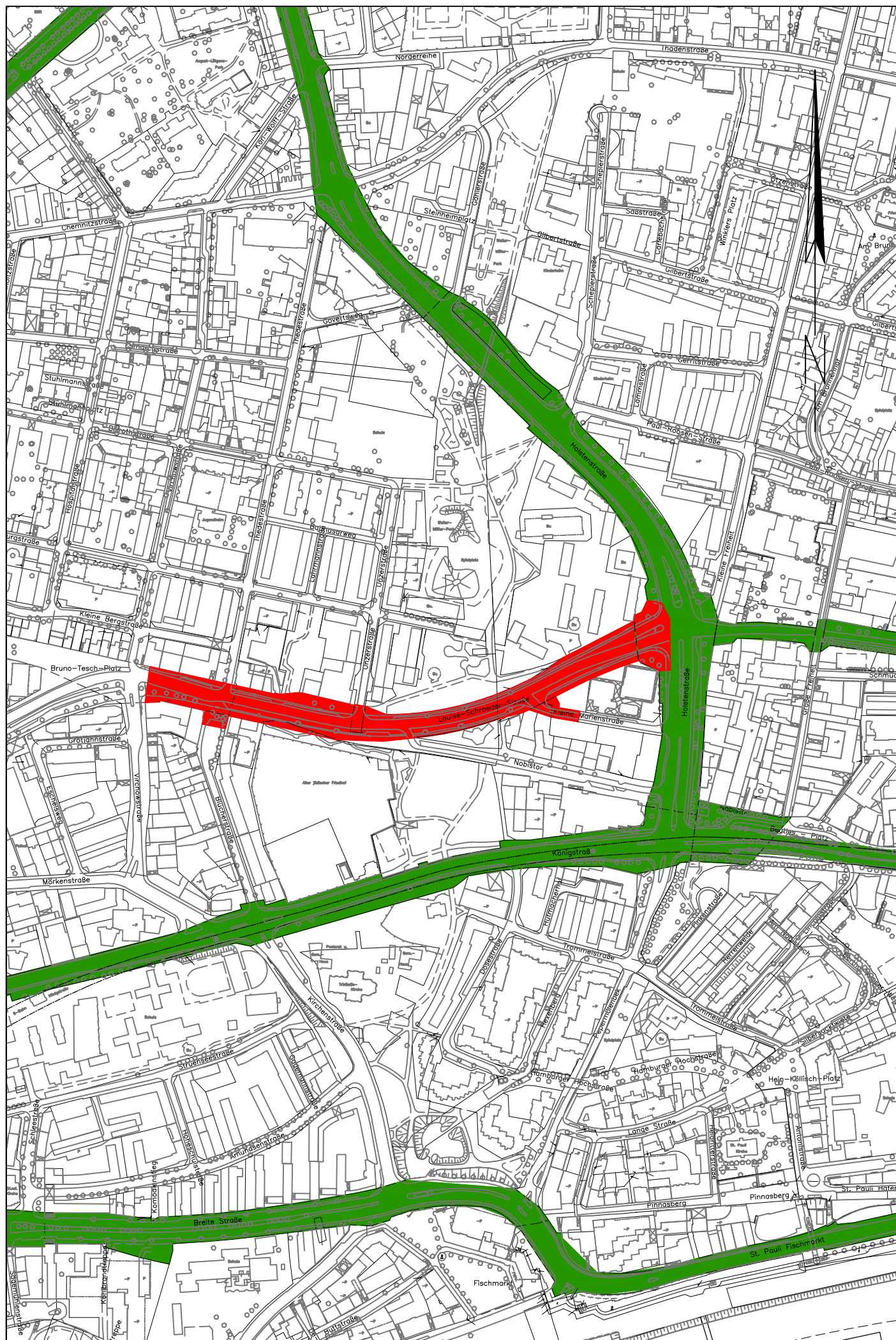
gez. 

Verfasst: Hamburg, im März 2022

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**

Beratende Ingenieure für Bauwesen





### Legende

- Baustrecke
- Hauptverkehrsstraßen

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder** 22.03.2022

**Beratende Ingenieure für Bauwesen** gez. [REDACTED]

Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung von Straßen**

Teilbaumaßnahme: **Louise-Schroeder-Straße**

Bearbeitet: Datum: 24.03.2022  
 gez. V. Koch  
 Unterschrift, MR 217

Fachtechnisch geprüft: Datum: .....  
 Unterschrift, MR 210

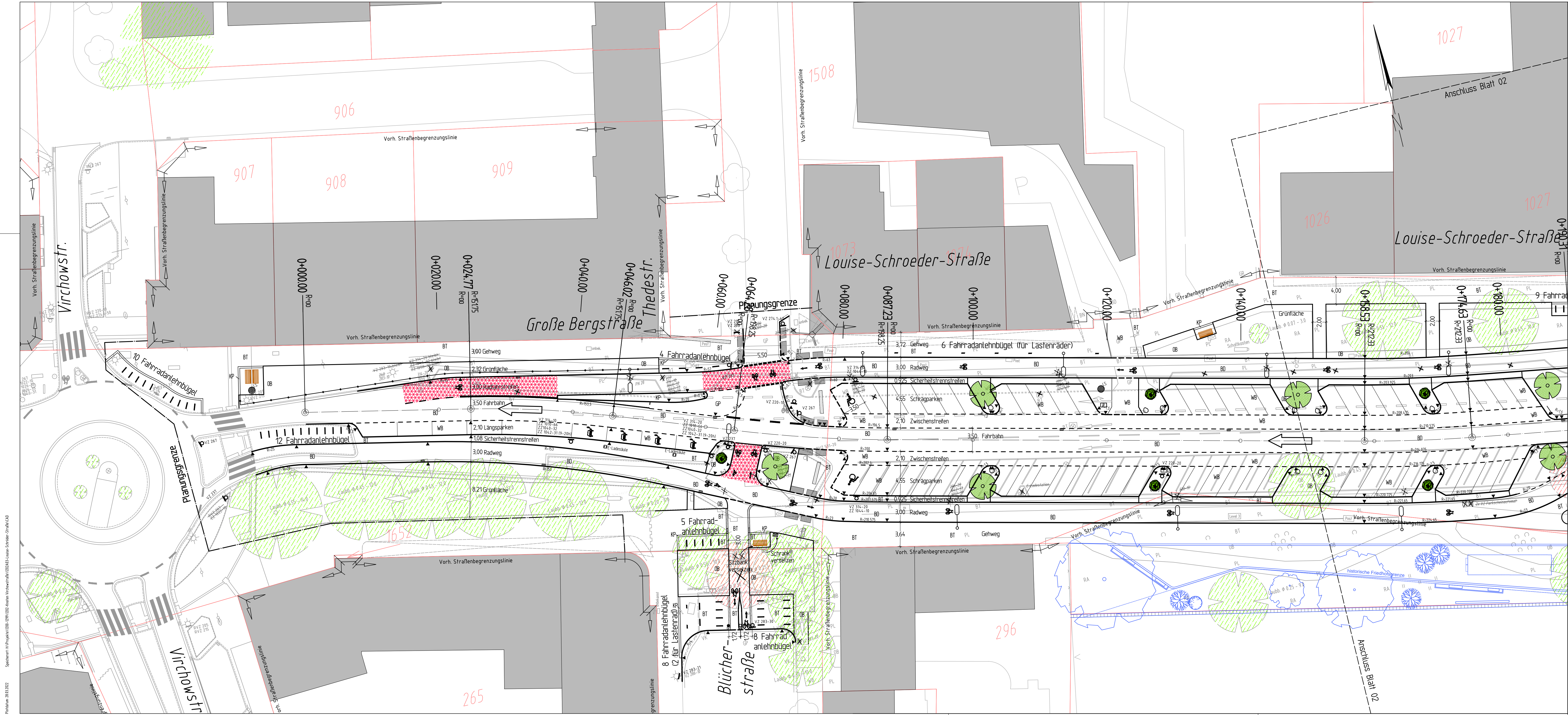
Aufgestellt: Datum: .....  
 Unterschrift, MR 20

Planinhalt: **Übersichtskarte**

Geprüft: Zeichnungs-Nr.:  
 Datum: .....  
 Maßstab: 1:5000

Freigegeben: Datum: .....  
 Unterschrift, MR-L





- ### Legende
- Hochbord
  - abgesenkter Hochbord
  - Tiefbord 10/25
  - Tiefbord 8/20
  - Zufahrten / Zuwegungen
  - vorh. Straßenbegrenzungslinie
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
  - gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Rabattengeländer
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabt.
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Litfaßsäule
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
  - gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
  - gepl. Fahrrad- / Lastenradbühl
  - vorh. / aufzuh. Abspernbühl
  - gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
  - BT = Betonsteinpflaster
  - PL = Betongehwegplatten
  - WB = Betonwabensteinpflaster
  - OB = Oberboden mit Wiesenansaat
  - BD = Asphalt
  - GP = Granitgroßpflaster
  - RG = Rasengittersteine
  - KP = Kleinpflastersteine

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder** 22.03.2022  
**Beratende Ingenieure für Bauwesen**   
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-nh.de

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

Bedarfsräger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

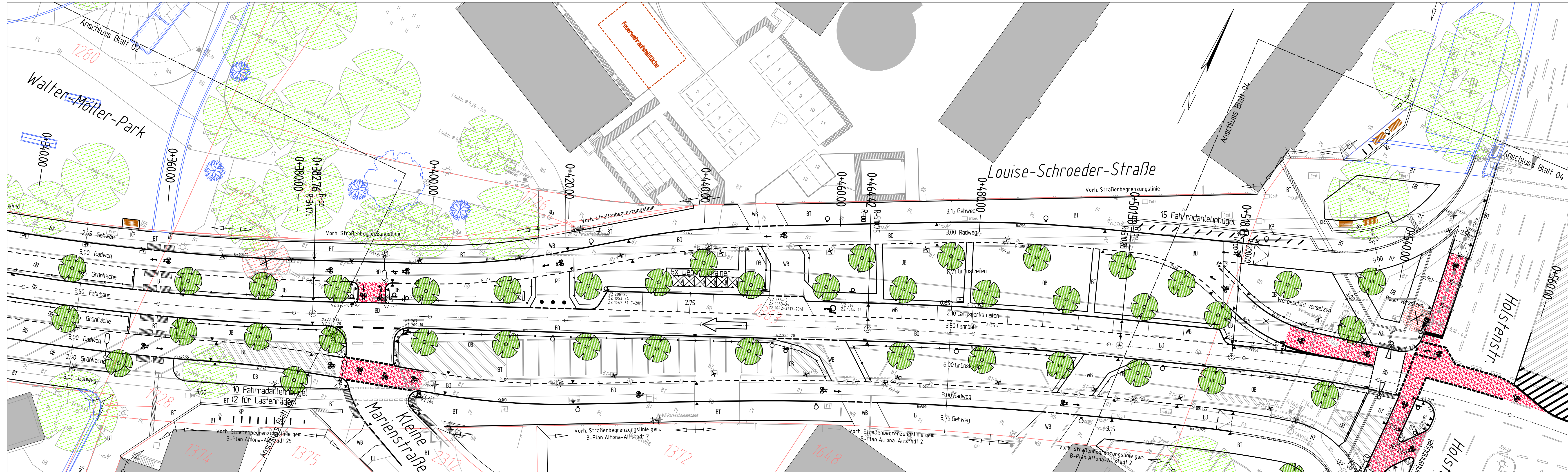
Baumaßnahme: <b>Grundrißanordnung von Straßen</b>	Bearbeitet: Datum: 24.03.2022 gez. V. Koch Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme: <b>Louise-Schroeder-Straße</b>	Fachtechnisch geprüft: Datum: 24.03.2022 gez. D. Hahn Unterschrift, MR 210
Planinhalt: <b>Lageplan 1/4</b>	Aufgestellt: Datum: 24.03.2022 gez. i.V. D. Hahn Unterschrift, MR 20 v
Geprüft: Datum: _____	Freigegeben: Datum: 25.03.2022 gez. Ridders Unterschrift, MR-L
Zeichnungs-Nr.: _____	Maßstab: 1:250
Umfeldschrift, Technische Aufsicht	

Ebene: 1024\_Planung  
 Datum: 28.03.2022  
 Projekt: 1024\_Planung  
 Zeichner: 1024\_Planung  
 Prüfer: 1024\_Planung  
 Freigegeben: 1024\_Planung  
 1024\_Planung









- Legende**
- Hochbord
  - - - abgesenkter Hochbord
  - - - Tiefbord 10/25
  - - - Tiefbord 8/20
  - ▲ Zufahrten / Zuwegungen
  - ▲ vorh. Straßenbegrenzungslinie
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Rabatfengeländer
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Lifßsäule
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Verkehrszeichen mit Nr.
  - ⊗ gepl. Fahrradleih-/ Lastenradbügel
  - ⊗ vorh. / aufzuh. Abspernbügel
  - ⊗ gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
  - BT = Betonsteinpflaster
  - PL = Betongehwegplatten
  - WB = Betonwabensteinpflaster
  - OB = Oberboden mit Wiesenansaat
  - BD = Asphalt
  - GP = Granitgroßpflaster
  - RG = Rasengittersteine
  - KP = Kleinpflastersteine

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder** 22.03.2022  
**Beratende Ingenieure für Bauwesen**   
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax  info@ids-hh.de

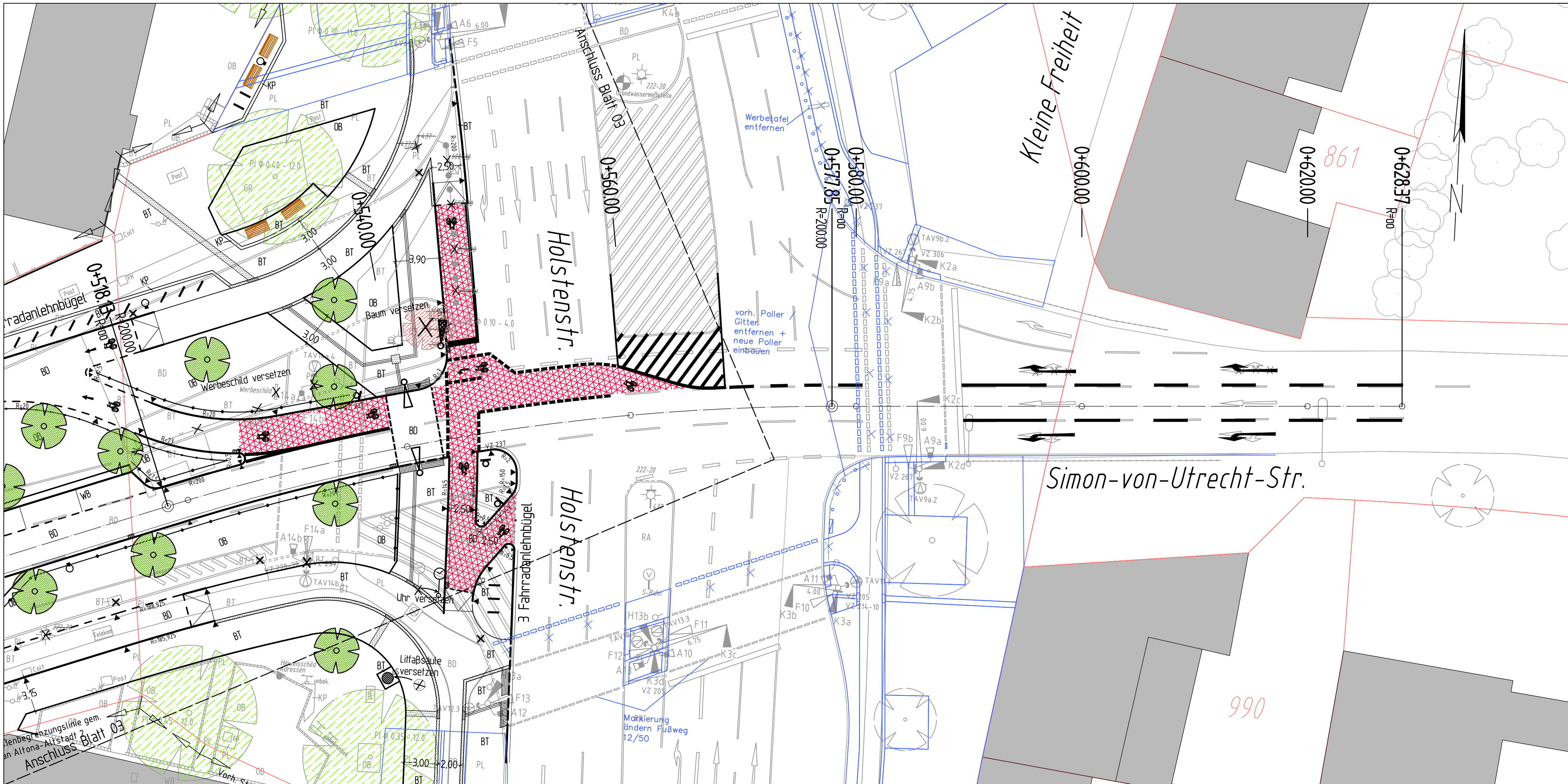
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

**Bedarfs Träger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer 

**Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer 

Bearbeitet: Datum: 24.03.2022 gez. V. Koch	Geprüft: Datum: 25.03.2022 gez. Ridders
Unterschrift, MR 217	Unterschrift, MR 20 V
Fachtechnisch geprüft: Datum: 24.03.2022 gez. D. Hahn	Freigegeben Datum: 25.03.2022 gez. Ridders
Unterschrift, MR 210	Unterschrift, MR-L
Aufgestellt: Datum: 24.03.2022 gez. i.V. D. Hahn	
Unterschrift, MR 20 V	
Planinhalt: Lageplan 3/4	
Geprüft: Datum:	
Zeichnungs-Nr.:	
Maßstab: 1:250	
Unterschrift, Technische Aufsicht	





**Legende**

- Hochbord
- abgesenkter Hochbord
- Tiefbord 10/25
- Tiefbord 8/20
- Zufahrten / Zuwegungen
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- gepl. / vorh. / aufzuh. Baum
- gepl. / vorh. / aufzuh. LSA
- gepl. / vorh. / aufzuh. Beleuchtung
- gepl. / vorh. / aufzuh. Stahlpoller
- gepl. / vorh. / aufzuh. Rabatteneländer
- gepl. / vorh. / aufzuh. Straßenabl.
- gepl. / vorh. / aufzuh. Litfaßsäule
- gepl. / vorh. / aufzuh. Findling
- gepl. / vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
- gepl. Fahrradlehn-/ Lastenradbügel
- vorh. / aufzuh. Absperrbügel
- gepl. / vorh. / aufzuh. Sitzbank
- BT = Betonsteinpflaster
- PL = Betongehwegplatten
- WB = Betonwabensteinpflaster
- OB = Oberboden mit Wiesenansaat
- BD = Asphalt
- GP = Granitgroßpflaster
- RG = Rasengittersteine
- KP = Kleinpflastersteine

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder** 22.03.2022  
**Beratende Ingenieure für Bauwesen** gez. [Signature]  
 Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de

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

Bedarfsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen	Bearbeitet: Datum: 24.03.2022 gez. V. Koch Unterschrift, MR 217
Teilbaumaßnahme: Louise-Schroeder-Straße	Fachtechnisch geprüft: Datum: 24.03.2022 gez. O. Hahn Unterschrift, MR 210
Planinhalt: Lageplan 4/4	Aufgestellt: Datum: 24.03.2022 gez. i.V. O. Hahn Unterschrift, MR 20 V
Geprüft: Datum: .....	Freigegeben Datum: 25.03.2022 gez. Ridders Unterschrift, MR-L
Zeichnungs-Nr.: Maßstab: 1:250	Unterschrift, Technische Aufsicht

Dateiname: 1027A02\_LPT.dwg  
 Speicherort: H:\Projekte\1000-1291\102-Knoten\_Virkowstraße\1027A02-Louise-Schröder-Straße\CAD  
 Layout: LP\_250  
 Plotdatum: 28.03.2022

## Schlussverschickung

### Abwägung der zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung vom 06.07.2021 eingegangenen Stellungnahmen

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
1.	<b>A / MR 13 (Sondernutzung)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
2.	<b>A / MR 20 (Str. u. Gew.)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
3.	<b>A / MR 210 (Verkehrsproj.)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
4.	<b>A / MR 218</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
5.	<b>A / MR 220 (Unterhaltung)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
6.	<b>A / MR 230 (Wasserwirtsch.)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
7.	<b>A / MR 250 (Mobilität)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	



		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>8.</b>	<b>A / MR 50 (Baust. + GIS) vom 05.08.2021</b>	Aus Sicht der Baustellenkoordination gibt es folgende Stellungnahme: Eine Durchführung der Baumaßnahme muss unter Aufrechterhaltung von mindestens 1 Fahrspur für den Autoverkehr geschehen. Radfahrer sollen wenn möglich durchs Baufeld geführt werden. Anmerkungen zur Planung gibt es von uns nicht.	Dies wird berücksichtigt. Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>9.</b>	<b>A / MR-L</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>10.</b>	<b>A / Fahrrad-Postfach</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>11.</b>	<b>A / MR 350 (Bäume)</b>	Der durch MR 217 vorgelegten Planung wird seitens MR 3 vollumfänglich und uneingeschränkt zugestimmt. MR 3 begrüßt das BV insbesondere aufgrund der mit der Protected-Bike-Lane einhergehenden erheblichen qualitativen Aufwertung und Betonung der Ost-West-Achse der Louise-Schroeder-Straße im Zusammenhang mit anzulegenden neuen Grünflächen und aufgrund der Anzahl der als Alleen neu zu pflanzenden Bäume. Insbesondere an der Einmündung Holstenstraße zeigt Altona durch die geplante Aufweitung zu 2-reihigen Alleen künftig ein grünes Entree und führt dieses bis zum Bruno-Tesch-Platz. Somit bietet die Planung an einer bedeutenden Straßenachse Altonas die besondere Chance, die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünachse des Walter-Möller-Parks zum Nobistor mit der Ost-West-Achse durch Baumalleen zu verzahnen und durch die Mehrreihigkeit einen in ökologischer Hinsicht stabilen Grünverbund mit hohem Potenzial zu entwickeln, der örtlich eine bedeutende temperatur- und wasserregulierende Klimawirkung entfalten wird.	Wurde zur Kenntnis genommen.  Wurde zur Kenntnis genommen.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Als Baumart ist aus Sicht von MR 3 aufgrund ihres hohen ökologischen Potenzials die Winterlinde <i>Tilia cordata</i> in der Pflanzgröße STU 20/25 cm auszuwählen.</p> <p>Zu den Baumgrubenssubstraten wird eine separate Stellungnahme im Rahmen des Kostenbeitrages erarbeitet.</p> <p>Bei der künftigen Ausgestaltung der Pflanzflächen sind diese im Falle des Einbaus von Regenwassermanagementsystemen so auszubilden, dass stauendes Wasser jederzeit so rechtzeitig abfließen kann, dass es zu keiner Staunässe im Wurzelbereich kommt. Zudem ist die dauerhafte Unterhaltung der baulichen Anlagen vor Baubeginn sicherzustellen.</p> <p>Die Einleitung von RW aus den Straßenflächen ist aufgrund der hohen Schadstoffbelastung grundsätzlich abzulehnen.</p> <p>Bei der Einleitung von RW aus den Fußwegen sowie aus den Protected-Bike-Lanes ist zwingend baulich sicherzustellen, dass es zu keinen Schäden durch Streusalzeinwirkung kommen kann.</p> <p>Alle Pflanzflächen und Baumstandorte sind baulich gegen Befahren und vor parkenden Fahrzeugen zu schützen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt. Aufgrund des günstigen Verhältnisses von unversiegelter Fläche zu versiegelter Fläche sind keine baulichen Anlagen für ein Regenwassermanagementsystem vorgesehen.</p> <p>Eine Einleitung von Regenwasser aus vom MIV befahrenden Flächen in die Grünflächen ist nicht vorgesehen. In Abstimmung mit HWW am 09.09.2021 wurde sich darauf geeinigt, dass das anfallende Regenwasser der vom MIV befahrenen Flächen in die Mischwassersele eingeleitet werden darf.</p> <p>Gemäß § 31 Abs. (2) Satz 2 des Hamburgischen Wegegesetzes dürfen auf Geh- und Radwegen in Hamburg nur abstumpfende Streumittel verwendet werden. Die sog. „Protected Bike Lane“ stellt im rechtlichen Sinne einen Radweg dar, sodass hier § 31 Abs. 2 Satz 2 HWG Anwendung findet. Dies wurde gegenüber der Stadtreinigung bereits kommuniziert.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>12.1 A / VS 31</b> vom 07.07.2021</p>	<p>Der Bereich der geplanten Arbeiten für die Grundinstandsetzung der Louise-Schröder-Straße, 1. Verschickung, liegt gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>der Freien und Hansestadt Hamburg im Bereich einer altlastverdächtigen Fläche (siehe Plan, rot gekennzeichnete Fläche, Flächennummer 6234-024/1 Louise Schröder-straße 7 / Ecke Unzerstraße).</p> <p>Angrenzend an die Grundinstandsetzung der Louise-Schröder-Straße befinden sich drei Flächen im Bodenzustandsverzeichnis mit der Einstufung „Erledigt, Verdacht ausgeräumt bzw. dekontaminiert“ (im Plan grün gekennzeichnet, Fläche im Walter-Möller-Park mit der Flächennummer 6234-238/00 „erledigt“, Fläche in der Louise-Schröder-Straße 1-7 mit der Flächennummer 6234-019/00 „erledigt, Verdacht ausgeräumt“ und auf dem Gelände der Endo-Klinik, Ecke Kleine Marienstraße die Fläche mit der Flächennummer 6234-136/00 „dekontaminiert“.</p> <p>Informationen zur Altlastverdächtige Fläche 6234-024/1 auf den Flurstücken 1280, 1030, 1032, 1033 und 1034; Louise Schröder-Straße 7 / Ecke Unzerstraße / Walter-Möller-Park:                      --- GRUNDSTÜCKSHISTORIE: ---                      vor 1918 bis nach 1994 Bezugsstraße: Unzerstraße 8. Von spätestens 1922 an bis mindestens zum Beginn des Zweiten Weltkriegs hat die Fa. Otto Paepcke auf dem Grundstück Unzerstraße 8 in Hamburg-Altona eine Lederfabrik betrieben.                      1942: Gewerbehof mit Tankstelle, Kontor, Lager- und Fabrikgebäude. Nach 1986: Parkgelände                      Aus drei auf der Fläche im Jahr 2000 niedergebrachten Rammkernsondierungen wurden 5 Mischproben auf Summenparameter wie LCKW, BTXE, PAK und Schwermetalle untersucht.                      Bei zwei der untersuchten Mischproben zeigten sich Grenzwertüberschreitungen für die Parameter Summe PAK (bis 70 mg/kgTS) und Blei (bis 560 mg/kgTS), diese sind jedoch vermutlich auf örtliche</p>	<p>Die genannte Fläche befindet sich außerhalb der Straßenverkehrsflächen, sodass die Baumaßnahme nicht direkt betroffen ist.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>Belastungen der trümmerschutthaltigen Auffüllung (ca. 2,5m) zurückzuführen.</p> <p>--- FAZIT (festgestellte Gefahren, Folgen für Bebauung und Nutzung z. B. Mehrkosten für Entsorgung, Gassicherungsmaßnahmen, Gründungen und Grundwasserabsenkungen): ---</p> <p>Gemäß den vorliegenden Erkenntnissen (chemische und organoleptische Bodenuntersuchungen) geht keine Gefährdung von der Fläche aus und es besteht aktuell kein weiterer Handlungsbedarf. Die vorgefundene trümmerschutthaltige Auffüllung ist jedoch u.a. mit Schwermetallen belastet, erhöhte Kosten für die Beseitigung des Aushubmaterials bei Baumaßnahmen sind wahrscheinlich.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen und wird in der Kostenberechnung und Ausschreibung berücksichtigt.</p>
13.	<b>A / D4</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
14.	<b>A / Klimaschutz</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
15.	<b>A / SL 10 (Übergeord. Pl.)</b> vom 20.07.2021	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Grundsätzlich wird die Neuplanung der Louise-Schroeder-Straße sehr begrüßt, da die bestehende Ausbildung diesem stadträumlich wichtigen Bereich und der Eingangssituation nach Altona insbesondere durch die überdimensionierten Straßenräume nicht gerecht wird. Ausdrücklich positiv wird die Reduktion der Fahrbahnen, die Ausbildung von gut dimensionierten Fuß- und Radwegen und das Einbringen des alleeartigen Charakters gesehen.</p> <p>Für die Teilabschnitte wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Westlicher Abschnitt Unzerstraße bis Kreisverkehr Virchowstraße</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>In dem westlichen Abschnitt ist der eigentlich angestrebte alleear-tige Grundcharakter der Louise-Schröder-Straße durch zu wenige Straßenbäume deutlich unterbrochen. Insofern sollten in diesem - durch viele Schrägparkplätze geprägten Bereich - mehr Straßen-bäume eingebracht werden. Dabei sollte nach Möglichkeit ein ähnli-cher Baumabstand wie im mittleren Bereich angestrebt werden. So sind erweiterte Anpflanzungen von fünf Linden (Tilia Cordata) im westlichen Abschnitt zu planen. Drei davon sind nördlich der Großen Bergstraße, vor den Gebäuden Hausnummern 141 Ecke Große Berg-straße/ Thedestraße und Hausnummer 143 Große Bergstraße zu pflanzen. Weiterhin sind mindestens zwei beidseitig der Louise-Schroeder-Straße, auf der Höhe der Hausnummer 26 (südlich) und vor der Hausnummer 31 (nördlich) einzuplanen. Weitere Standorte sind zu prüfen.</p> <p>Im Pflanzbereich der Bäume ist eine offene Substratfläche von mind. 18 m<sup>2</sup> je Baum vorzunehmen.</p> <p>Östlicher Abschnitt Holstenstraße bis Kleine Marienstraße                  Da im östlichen Abschnitt noch Gespräche (D4, MR, SL, LIG, BVM und Saga) über eine potenzielle Erweiterung der nördlich angren-zenden Wohnbauflächen geführt werden, sollten die Abstimmungs-ergebnisse abgewartet werden. Sofern die Idee Flächen an die Saga abzugeben weiterverfolgt wird, müsste der Abschnitt dahingehend überplant werden, dass die Fahrbahn etwas nach Süden verschoben</p>	<p>Die drei vorgeschlagenen Standorte nördlich der Gro-ßen Bergstraße sind aufgrund der vorhandenen Be-standsleitungen nicht realisierbar. Für die Fläche wird jedoch das Freiraumplanungsbüro Mera ein Pflanzkon-zept mit Stauden entwickeln.</p> <p>Die beiden Standorte vor Haus-Nr. 31 und 26 werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Gemäß den bundesweit geltenden Regelwerken und Empfehlungen der FLL sollen Baumgruben ein Mindest-volumen von 12 m<sup>3</sup> bieten. Bei der vorgesehenen Tiefe der Baumgruben von 1,2m wären demnach Flächen von 10m<sup>2</sup> erforderlich. Die kleinste Grünfläche im Pla-nungsbereich misst 15 m<sup>2</sup>, somit wird der bundesweite Mindestwert überall eingehalten. Die neuen Grünflä-chen werden mit wenigen Ausnahmen weitaus mehr Fläche bieten als 18 m<sup>2</sup>.</p> <p>Im Abstimmungsgespräch vom 10.08.2021 wurde die Idee der Umwandlung von Straßenverkehrsflächen in bebaubare Flächen für Wohnungsbau von den Teilnehmer*innen grundsätzlich begrüßt. Konkrete Pla-nungen sowie eine Untersuchung von Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit (auch vor dem Hintergrund des umfangreichen Leitungsbestands) wurden bis dato nicht durchgeführt.</p>



	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>wird und entsprechend dem mittleren Abschnitt mit einer einfachen Baumallee begleitet wird.</p> <p>Sofern dies nicht weiterverfolgt wird, ist zu prüfen, ob im östlichen Abschnitt, beidseitig auf dem bestehenden Gehweg, eine Bepflanzung mit Bäumen möglich wäre. Aus Sicht von SL3 ist eine Bepflanzung mit 3-4 Bäumen auf der nördlichen Seite der Louise- Schröder-Straße, betrifft Hausnummer 1,3 sowie Hausnummer 10,12 und der südlichen Gehwegseite durchaus möglich.</p> <p>Die Lage und räumliche Ausbildung der Nachtbushaltestelle ist zu überprüfen, da diese sehr raumgreifend im Eingangsbereich zum Grünzug Neu-Altona liegt.</p>	<p>Aufgrund der unklaren Perspektive für eine entsprechende Nachverdichtung wurde von D4 am 17.08.2021 entschieden, dass die Straßenplanung Louise-Schroeder-Straße wie geplant fortgeführt wird. Auch nach Rücksprache mit dem LIG am 15.10.2021 spricht nichts gegen die Umsetzung der Straßenplanung. Die SAGA hat am 19.11.2021 schriftlich mitgeteilt, dass noch keine Prüfung erfolgt ist, ob eine Nachverdichtung aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten und wegen bestehender Fensterfronten überhaupt denkbar wäre.</p> <p>Insofern wird nicht von einer kurzfristigen Nachverdichtungen ausgegangen und daher von einer Änderung der Planung abgesehen.</p> <p>Eine Bepflanzung des Gehwegs ist aus mehreren Gründen nicht umsetzbar und sinnvoll. Zum einen befinden sich in dem heutigen Gehweg einige Bestandsleitungen, darunter nicht nur Telekommunikationsleitungen, sondern auch Gasleitungen und Frischwasserleitungen. Hier würden die nötigen Sicherheitsabstände unterschritten werden. Aufgrund der Reduktion der Gehwegbreiten zugunsten von Grünflächen würden Bäume im Gehweg eine deutliche Einschränkung der Barrierefreiheit darstellen.</p> <p>Gemäß der Stellungnahme des HVV würde diese Haltestelle in naher Zukunft sowieso entfallen. Daher hat der HVV mit Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit schon jetzt dem Rückbau und Entfall der Haltestelle zugestimmt, sodass diese in der weiteren Planung nicht mehr berücksichtigt wird.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>Allgemein: Die geplanten Grünflächen sind mit einer einheimischen Mischung aus Gräsern und Hochstauden zu bepflanzen und mit SL3 abzustimmen. Der für die Vegetationsflächen vorgesehene Boden sollte aus einem nährstoffarmen Substrat bestehen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt.</p>
<b>16.</b>	<b>A / SL20 (Bebauungspl.)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>17.</b>	<b>A/SL 30</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>18.</b>	<b>A / WBZ 4 (Naturschutz)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>19.</b>	<b>E / MR 20 (Techn. Aufsicht)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>20.</b>	<b>A / Planabstimmung</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>21.</b>	<b>BIS / VD 52 vom 02.08.2021</b>	<p>Die Verkehrsdirektion begrüßt aus Verkehrssicherheitsgründen den geplanten Neubau einer stetigen Radverkehrsinfrastruktur in der Louise-Schroeder-Straße. Der Begriff „Protected Bike Lane“ ist in den gesetzlichen Regelwerken nirgendwo hinterlegt. Dort gibt es lediglich die Begriffe Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße. Damit einhergehend</p>	<p>In Rücksprache mit der StVB handelt es sich bei dem verfolgten Konzept der Errichtung einer sog. „Protected</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>fehlen in Hamburg auch noch die Standards z.B. für die bauliche Ausgestaltung der Protektion dieser geplanten Radverkehrsanlage. Am 27.07.2021 wurde in Abstimmung mit BVM, LSBG, A3 und VD5 eine Vereinbarung zur effizienteren Straßenbauplanung, in der eine zwölf Punkte umfassende Checkliste verfasst wurde, getroffen. Diese Checkliste ist von allen Straßenbaulastträgern für Straßenbauplanungen im Vorwege miteinzubeziehen und schriftlich zu erläutern.</p> <p>Für die Bezirke als Straßenbaulastträger gilt diese Checkliste analog des LSBG.</p> <p>Ich bitte Sie, den Erläuterungsbericht diesbezüglich noch etwas zu ergänzen (z.B.: hat die Maßnahme Auswirkungen auf den Verkehrsfluss; werden durch die Maßnahme Groß- und Schwertransporte unmittelbar/mittelbar beeinträchtigt; sind die Belange von verkehrsun-sicheren, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend berücksichtigt worden).</p> <p>Zu den Lageplänen werden folgende Anmerkungen getroffen: Die in den Lageplänen eingezeichneten Verkehrszeichen VZ 237 (Radwegebenutzungspflicht) sind obsolet, da in der Louise-Schroeder-Straße hinsichtlich der Verkehrssicherheit des Radverkehrs keine Radwegebenutzungspflicht erforderlich ist / wird. Die Kriterien hierzu werden nicht erfüllt.</p> <p>Über die Erforderlichkeit und Lage der einzelnen Verkehrszeichen (z.B. VZ 267, Verbot der Einfahrt) werden die Straßenverkehrsbehörden noch zu einem späteren Zeitpunkt Stellung nehmen.</p>	<p>Bike Lane" im Sinne der gesetzlichen Regelwerke um einen Radweg.</p> <p>Die Checkliste wurde am 24.09.2021 digital an die VD52 verschickt.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Die endgültigen Verkehrszeichen wurden am 11.01.2022 mit dem PK21 abgestimmt und in die Planung integriert.</p> <p>Die endgültigen Verkehrszeichen wurden am 11.01.2022 mit dem PK21 abgestimmt und in die Planung integriert.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>Nachtrag VD 52</b> vom 03.08.2021	<p>Nachtrag / Anmerkung zur 1. Stellungnahme (Stand: 03.08.2021): Im Erläuterungsbericht wurde auf die bauliche Veränderung der Lichtzeichenanlage durch das Versetzen der Furt in der Louise-Schroeder-Straße nicht eingegangen.</p> <p>Diese erfordert eine Umschaltung der Lichtzeichenanlage in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichen der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD 52 angeordnet.</p> <p>Gegebenenfalls sind zukünftige Detailänderungen im Signallageplan der verkehrstechnischen Unterlagen bindend und gegenüber den Plänen der Schlussverschickung priorisiert.</p>	<p>Dies wird im Rahmen der Schlussverschickung nachgeholt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<b>22. BIS / PK 21</b> vom 28.07.2021	<p>Es sieht so weit nach erster Betrachtung gut aus. Nach meinem Dafürhalten haben Radfahrer den rechten Radweg zu nutzen, so dass die an den Radfahrstreifen angebrachten Vz 267 hinfällig sind.</p>	<p>Die endgültigen Verkehrszeichen wurden am 11.01.2022 mit dem PK21 abgestimmt und in die Planung integriert.</p>
<b>23. BIS / Feuerwehr</b> vom 11.08.2021	<p>Sobald Ihnen weitere Informationen bezüglich straßenbaulicher Belange sowie die Verkehrsführungs- und Bauzeitenpläne vorliegen, senden Sie uns diese bitte zur weiteren Bewertung und Steuerung im eigenen Bereich zu.</p> <p>Vorab möchten wir Ihnen bereits jetzt schon mitteilen, dass die Erreichbarkeit der Wohnhäuser und deren Anleiterbarkeit sowie der Feuerwehrezufahrten jederzeit gewährleistet sein muss. Wenn möglich, stellen Sie bitte eine Zweispurigkeit der Fahrbahn sowie eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m sicher, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Einschränkungen sind bitte mit unserer Fachabteilung abzustimmen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird im Rahmen der Verkehrsbesprechung abgestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist für die Verkehrsführung ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m geplant.</p>
<b>24. BIS / GEKV (Gefahrenerk.)</b>	<p><i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i></p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>25. BVM / Amt V</b> vom 13.08.2021</p>	<p>1. Die Planung und die gewählten Führungsformen für den Radverkehr werden mit Blick auf die Umsetzung der Mobilitätswende ausdrücklich begrüßt. Die Situation für den Rad- und Fußverkehr wird sich auf dieser wichtigen Verbindung zwischen Altona und der Innenstadt dadurch maßgeblich verbessern.</p> <p>2. Es sollte geprüft werden, die Kurvenradien an der Einmündung Unzerstraße weiter zu verringern, um Abbiegegeschwindigkeiten herabzusetzen und den Bereich noch kompakter zu gestalten.</p> <p>3. Die Lage des Baumstandorts direkt östlich der Querungsstelle am Nobistor könnte zu Sichtbehinderungen zwischen querenden Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr führen. Ein alternativer Standort sollte geprüft werden.</p> <p>4. Die Einrichtung weiterer Fahrradbügel sollte vor allem im westlichen Abschnitt zwischen Unzerstraße und Virchowstraße geprüft werden.</p> <p>5. Grundsätzlich sollen nach geltenden Regelwerken die Breiten von Gehwegen mind. 2,65 m betragen. Diese Breite ist nach ReStra durchgängig anzustreben.</p> <p>6. Der LSBG hat bereits Bedenken über die Funktionsfähigkeit am Knotenpunkt Holstenstraße/Simon-von-Utrecht-Straße/Louise-Schroeder-Straße geäußert hat. Das Bezirksamt Altona hat daraufhin bereits eine Verkehrszählung bei unserer Abteilung VE1 angestoßen. Das Bezirksamt Altona sollte mit den neuen Zählwerten in eine Abstimmung mit dem LSBG treten, ob die LSA-Schaltung am besagten Knotenpunkt leistungsfähig ist.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine weitere Verringerung wurde mit Schleppkurven geprüft. Eine Verringerung des Einmündungsbereiches ist nicht möglich, weil diese sonst nicht von Sattelschleppern befahren werden könnte.</p> <p>Bei Erstellung des finalen Pflanzkonzepts wurde berücksichtigt, dass sich neu zu pflanzende Bäume nicht innerhalb der Sichtfelder befinden.</p> <p>Die aktuelle Planung sieht 64 Fahrradbügel im westlichen Abschnitt vor.</p> <p>Dies wird mit Ausnahme eines kürzeren Abschnittes gegenüberliegend der Unzerstraße eingehalten. Dort wurde eine Breite von 2,15 m festgelegt, um auf den vorhandenen Baumbestand Rücksicht zu nehmen. Zudem befindet sich wenige Meter südlich davon ein parallel verlaufender 3 m breiter Gehweg.</p> <p>Die Verkehrszählung wurde bereits 2020 angestoßen, konnte COVID19-bedingt jedoch erst im September 2021 durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Verkehrszählung werden in der Schlussversickung aufgenommen. Bzgl. der Leistungsfähigkeit ist eine Abstimmung zwischen Bezirksamt, BVM und LSBG erfolgt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>7. Die vorhandene Straßenbegrenzungslinie fällt überwiegend mit der Straßenbegrenzungslinie gem. Durchführungsplan D94 bzw. B-Plan „Altona-Altstadt 2“ zusammen. Es empfiehlt sich, dies im Plan wie folgt zu kennzeichnen:</p> <p style="text-align: center;">Vorhandene Straßenbegrenzungslinie = Straßenbegrenzungslinie gem. „Name des Planrechts“.</p> <p style="text-align: center;">Lediglich im nord-westlichen Eckbereich Louise-Schroeder-Straße / Holstenstraße folgt die Planung der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie, das Planrecht liegt dahinter zurück.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>26.</b> BSW / LP vom 12.08.2021</p>		<p>Die Louise-Schroeder-Straße ist ein Produkt der autogerechten Stadt und hat sich als überdimensioniert erwiesen. Die Maßnahme verfolgt daher das nachvollziehbare Ziel, Teile der Verkehrsfläche zugunsten des Radverkehrs umzuwidmen. Außerdem soll die Trennwirkung der Straße innerhalb des Walter-Möller-Grünzuges reduziert und die Wegverbindung für Radfahrer und Fußgänger flüssiger organisiert werden. Um die Kontinuität des Grünzugs zu stärken, sollen die Längs- und Schrägstellplätze entlang der Louise-Schroeder-Straße im Bereich des Grünzugs vollständig zurückgebaut werden. Diese Zielsetzung wird sehr begrüßt.</p> <p>Die Holstenstraße ist eine der seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für eine strategische Entwicklung identifizierten gesamtstädtisch bedeutsamen Magistralen. Bis Ende 2022 wird ein Masterplan für die Magistralen entwickelt, der grundsätzliche rahmende Aussagen zu Zielen, Handlungsfeldern und Prinzipien der Magistralenentwicklung enthalten wird sowie ein strategisch-</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>räumliches Rahmenkonzept inkl. der Identifizierung sog. Starterprojekte. Im aktuellen Entwurfsstand zählt die „Umgestaltung der Siedlung und des Grünzugs Neu Altona“ zu den Starterprojekten. Die Zielrichtung der vorgelegten Planung wird daher auch aus Sicht der Magistralenentwicklung sehr begrüßt.</p> <p>Mit dem umfassenden Neubau dieses Straßenabschnitts bietet es sich an, auch den räumlichen Charakter der Straße neu zu definieren, zu klären und zu stärken. Hierfür wäre es wünschenswert, einen Straßenquerschnitt festzulegen, der möglichst linear über die gesamte Abwicklungslänge durchgehalten wird. Der aktuelle Planstand zeigt dagegen drei sehr verschiedene Straßenabschnitte:</p> <p>Der westliche Abschnitt soll künftig auch auf der Nordseite Schrägparker aufnehmen, um dort den Stellplatzverlust im Bereich des Grünzuges zu kompensieren. Hierfür wird der Straßenquerschnitt in diesem Bereich massiv aufgeweitet, was ein Verschwenken der Straßenachse gegenüber den Gebäudefluchten nach sich zieht. Zusammen mit der exzentrischen Einmündung der Fahrspuren in den Kreisverkehr negiert der Straßenverlauf die städtebaulichen Raumkanten, was die einheitliche Raumwirkung stört.</p> <p>Aus der Sicht von LP sollte der Straßenzug zusammenhängend als gleichmäßig durchlaufende Baumallee angelegt werden, deren Mittelachse möglichst stetig und mit den Gebäudefluchten im westlichen Abschnitt zumindest annähernd parallel läuft. Hierbei sollten die Baumscheiben über die gesamte Länge paarweise angeordnet und mit möglichst gleichmäßigem Abstand gesetzt werden. Sofern die Radwege im östlichen Abschnitt nicht mit gleichmäßigem Abstand zur Fahrspur angelegt werden können, empfiehlt LP auch hier am Allee-Typus festzuhalten, d. h. breitere Rasenstreifen nicht beliebig mit Bäumen „aufzufüllen“, wie es aktuell der Fall ist.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Trassierung wurde im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Virchowstraße und der Thedestraße angepasst, sodass diese möglichst parallel zu den Gebäudefluchten verläuft.</p> <p>Eine gleichmäßig durchlaufende Baumallee ist aufgrund des vorhandenen Leitungsbestands nicht realisierbar.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Die straßenbegleitenden Kniegitter sollten nicht als Gitter, sondern maximal als Eisenstab in ca. 20-30 cm Höhe über dem Rasen ausgebildet werden.                      Bzgl. der Leitelemente erinnert LP an die FHH spezifische Regelung, dass Fahrradbügel lediglich mit einem Pflasterstreifen eingegrenzt werden sollen.</p> <p>Im Erläuterungsbericht schreiben Sie:</p> <p>„Bauliche Anpassungsarbeiten am Knotenpunkt Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße / Holstenstraße sollen aus Kostengründen für den Fall, dass der Knotenpunkt in näherer Zukunft überplant wird, so gering wie möglich gehalten werden.“</p> <p>Aus Sicht der Magistralenentwicklung wird für eine Überplanung des Knotenpunktes Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße / Holstenstraße plädiert. Der Knotenpunkt ist überdimensioniert, es bestehen Defizite in der Gestaltung des öffentlichen Raums und die Kreuzung könnte baulich besser gefasst werden.                      Es wird begrüßt, dass eine umfassendere Umgestaltung offen gehalten werden soll. Mittelfristig ist es wünschenswert, eine hohe Qualität in der Gestaltung des öffentlichen Raums herzustellen.</p>	<p>Mit dem Begriff Kniegitter ist ein Rabattengeländer gemeint, das auf die Beschreibung der BSW zutrifft. Die Begrifflichkeit wurde im Bericht angepasst.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Aktuell stehen keine finanziellen Mittel für die Umplanung des Knotenpunktes zur Verfügung.</p>
<p><b>27. BUKEA / W1 (Grundwasser)</b>                      vom 13.07.2021</p>	<p>Die BUKEA/W12 begrüßt ausdrücklich die im weiteren Planungsprozess geplante Prüfung zur Entwässerung des auf den Protected Bike Lanes anfallenden, ungefassten Regenwassers in die anstehenden Grünflächen und damit das Bestreben der Versickerung. Der beschriebene Einsatz von abstumpfenden Mitteln im Winter zur Enteisung der Protected Bike Lanes wird seitens des Grundwasserschutzes unterstützt. Sollten entgegen dessen dennoch Tausalze zum Einsatz gebracht werden, ist die Verwendung dieser auf ein Minimum zu reduzieren.</p>	<p>Der Einsatz von Tausalzen ist aufgrund der rechtlichen Stellung der sog. „Protected Bike Lane“ als Radweg gem. HWG nicht zulässig.</p>



		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>28.</b>	<b>BUKEA / W2 (Gr. Direkteinl.)</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>29.</b>	<b>BUKEA/N1</b> vom 09.07.2021	Die BUKEA N1 begrüßt den Rückbau und die Verbesserungen der Louise-Schroeder-Straße zugunsten des Grünzugs Neu-Altona gemäß der vorgenommenen 1. Verschickung.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>30.</b>	<b>BWFGB / B32</b> vom 20.07.2021	<p>Beitragsrechtliche Bewertung                      Die Erschließungsanlagen Große Bergstraße und Kleine Marienstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p> <p>Die Erschließungsanlage Louise-Schroeder-Straße ist eine noch nicht endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</p> <p>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen.</p> <p>Erhebung Wegebaubeiträge                      Für die Erschließungsanlagen Große Bergstraße und Kleine Marienstraße werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p> <p>Beim derzeitigen Stand der Planung führt die Baumaßnahme nicht zur endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage Louise-Schroeder-Straße.</p> <p>Es werden daher für die Erschließungsanlage Louise-Schroeder-Straße keine Erschließungsbeiträge erhoben.</p> <p>Die Erschließungsanlagen Große Bergstraße und Louise-Schroeder-Straße liegen teilweise im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Altona-Altstadt S5, Große Bergstraße / Nobistor.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Sanierungsgebiet wurde 2017 aufgehoben.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	Erschließungsbeiträge werden nicht erhoben für Maßnahmen, die während der Geltungsdauer der förmlichen Festlegung durchgeführt werden.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<p><b>31. Stadtreinigung</b> vom 29.07.2021</p>	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Maßnahmen zur Grundinstandsetzung der Louise-Schroeder-Straße zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.</p> <p>Wir bitten um Ergänzung der Pläne um den Depotcontainer-Standplatz mit 6 Depotcontainer gegenüber des Hauses Nr. 25. Dieser Standplatz ist als Ersatz" für den ehemaligen Standplatz Virchowstraße errichtet worden und soll gemäß Abstimmung zwischen dem Bezirksamt Altona und unserer Abteilung Depotcontainer erhalten bleiben. Der Standplatz für 6 Depotcontainer im östlichen Bereich der Straße ist eingezeichnet und soll im Bestand bleiben.</p> <p>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme 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 (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie beschrieben diene der Standort in der Louise-Schroeder-Straße als Ersatzstandort für den Zeitraum während der Herstellung des Kreisverkehrs Virchowstraße. Die Container wurden im Anschluss wieder an den ursprünglich vorgesehenen Standort in der Virchowstraße versetzt. Der regulären Einführung des Ersatzstandorts der Depotcontainer in der Louise-Schroeder-Straße wird nicht zugestimmt. Der Standort im östlichen Bereich der Straße wird weiterhin vorgesehen (Höhe Station 0-440.00).</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Dies wird berücksichtigt.</p>
<b>32.</b>	<b>BWI / IT3</b> vom 06.08.2021	<p>Vielen Dank für den Hinweis zur Erstverschickung. In der Straße befindet sich ja tatsächlich eine Ladesäule der SNH. Grundsätzlich wollen wir in Zukunft eher auf Doppelstandorte setzen und dort wäre aus unserer Sicht ein geeigneter Ort. Das würde dann also bedeuten zwei Ladesäulen mit vier Stellplätzen. Was den genauen Standort betrifft: wir finden den bisherigen Standort eigentlich ganz gut, insofern wäre es gar nicht schlecht, wenn es dabei bleiben könnte. Insbesondere weil damit auch der Bereich Große Bergstraße mit abgedeckt ist. Man könnte vermutlich auch in Höhe der Endo-Klinik gehen aber dort sind bereits zwei Standorte, davon ein DC. Wenn der bisherige Standort aus irgendeinem Grund problematisch ist müssten wir das ggf. noch mal intensiver diskutieren. Lassen Sie uns gerne wissen, ob Ihnen das in diesem Stadium so reicht oder ob wir da noch weiter ins Detail gehen sollen und müssen.</p>	<p>Gemäß Rücksprache mit der BWI wird dies in der Planung berücksichtigt.  Gemäß schriftlicher Abstimmung mit der BWI wurde sich für zwei neue Standorte im Bereich des Längsparkstreifen zwischen der Virchowstraße und der Theodestraße entschieden.  Die neuen Standorte sind mit der BWI direkt abgestimmt worden.</p>
<b>33.</b>	<b>Senatskoord. Gleichst.</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>34.</b>	<b>HHVA - ÖB</b> vom 23.07.2021	<p>Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. - Neustellen von neun GM 5,0m mit Aufsatzleuchte. - Neustellen von acht AM 7,5m mit Ansatzleuchte.</p>	<p>Die ÖB-Planung wurde nach weiterer Abstimmung angepasst.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umstellen von dreizehn AM 9,5m, davon sind neun Maste auf Grund ihres Baujahres abgängig und werden getauscht.</li> <li>- Demontage von elf AM 9,5m.</li> <li>- Punktueller tauschen von einem AM 9,5m, der Mast ist auf Grund seines Baujahres abgängig.</li> </ul> <p>Hinweis zu den Schutzabständen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m</li> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m</li> <li>- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m</li> </ul> <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>35. HHVA – LSA</b> vom 05.08.2021</p>	<p>Nach aktuellem Kenntnisstand sind von Ihrer Maßnahme zwei Lichtsignalanlage betroffen:</p> <p>LSA-Knoten 1348 (Louise-Schröder-Straße/Unzerstraße) · Demontage</p> <p>LSA-Knoten 0329 (Simon-von-Utrecht-Straße/Holstenstraße)</p> <p>Eine Einschätzung zum Schaltschrankstandort werden wir zeitnah nachreichen.</p> <p>Sofern Ihnen die Unterlagen der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) bereits vorliegt, senden Sie uns diese bitte kurzfristig zu, um auf eine erneute Anfrage durch Verkehrsanlagen zu verzichten.</p> <p>Um Ihre Termine nicht zu gefährden stimmen Sie die Bautermine mit uns zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ab. Bitte liefern Sie bis</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>Nachtrag HHVA</b> vom 06.08.2021</p>	<p>spätestens 15 Wochen vor dem zuvor abgestimmten Bautermin die vollständigen und angeordneten verkehrstechnischen Unterlagen. Bei Tiefbauarbeiten im Kreuzungsbereich empfehlen wir im Zuge des zentralen Bauvorhabens etwaig erforderliche Kabelleerrohre für die LSA nach unseren Vorgaben einzubringen. Dies kann die entstehenden Kosten signifikant reduzieren und die Termintreue Ihres Vorhabens sichern. Bei Umgestaltung der Nebenflächen bittet die Polizei die LSA-Schalt-schränke durch einen passiven Anfahrschutz zu schützen, sofern dies möglich erscheint ist dies bitte planerisch zu prüfen. Sollten Sie zur weiteren Bearbeitung Unterstützung benötigen, melden Sie sich gerne bei uns. Bitte nehmen Sie bei einer Antwort das Postfach auftraege@hhva.de in den Verteiler. Danke. Lichtsignalanlage Kn. 329 Simon-Von-Utrecht-Straße / Holstenstraße Der Schaltschrank kann 1:1 getauscht werden, bei neu stellen sollte der neue Schrank mittig zwischen die Bäume gestellt werden.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.  Dies wird berücksichtigt.  Wurde zur Kenntnis genommen.  Dies wird berücksichtigt.  Dies wird berücksichtigt. Der Bereich, in dem der Schrank steht, ist derzeit nicht von der Maßnahme betroffen. Insofern ein Austausch nicht technisch notwendig ist, sollte darauf verzichtet werden.</p>
<p><b>36. LSBG / S</b></p>	<p><i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i></p>	
<p><b>37. LSBG, GF / IVS 1</b> vom 21.07.2021</p>	<p>Aufgrund der Straßenplanung ist eine Anpassung der Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlage am Knoten 329 Simon-von-Utrecht-Straße/ Holstenstraße erforderlich. Die geänderten Furten machen eine Überprüfung der Zwischenzeiten und damit eine Überarbeitung der verkehrstechnischen Unterlagen notwendig. Ob seitens des LSBG hierfür personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, ist noch offen. Andernfalls ist durch den Bezirk ein fachkun-</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>diges Ingenieurbüro einzuschalten. Zur fachlichen Beratung, Unterstützung, Betreuung und Abnahme des Ingenieurbüros stehen wir gerne zur Verfügung.</p> <p>Darüber hinaus erweist sich der Knoten mit der aktuell geplanten Einstreifigkeit in der Louise-Schröder-Straße als nicht leistungsfähig. Es ergeben sich Rückstaulängen, die in der Simon-von-Utrecht-Straße in den davor liegenden Knoten hinein reichen.</p> <p>Zu dieser Problematik erfolgte bereits am 14.07.21 ein Gespräch zwischen A/MR, dem LSBG und dem Ingenieurbüro IDS. Zur weiteren Verfahrensweise und insbesondere den maßgebenden Verkehrsbelastungszahlen sei auf das Protokoll vom 14.07.21 verwiesen.</p> <p>Zur Einholung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für diese Planung bitten wir – bei Beauftragung eines externen Büros - um Zusendung der verkehrstechnischen Unterlagen. Bitte berücksichtigen Sie, dass für die Prüfung, straßenverkehrsbehördliche Zustimmung, Beauftragung an HHVA, Programmierung, Projektierung und baulichen Umsetzung durch HHVA ca. 4 Monate erforderlich sind.</p>	<p>In Rücksprache mit dem LSBG wurde ein fachkundiges Ingenieurbüro beauftragt.</p> <p>Die ermittelten Leistungsfähigkeitsdefizite basierten auf einer Leistungsfähigkeitsberechnung auf Basis modellierter Verkehrszahlen unter der Prämisse der Umsetzung unterschiedlicher Verkehrsplanungen. Gem. Stellungnahme von BVM/VE vom 13.12.2021 wird die Umsetzung der Maßnahme trotz der Ergebnisse aus der Leistungsfähigkeitsbetrachtung aufgrund der geringfügigen Überstauung und der Sensitivität der Prognosezahlen als vertretbar eingestuft.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>38. BKM / K3225 (Denkmalschutz)</b> vom 06.07.2021</p>	<p>Das Denkmalschutzamt hat gegen die Planung keine Bedenken.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>39. LBV</b> vom 07.07.2021</p>	<p>Der LBV als Betreiber der Parkautomaten ist von Ihrer BM betroffen.</p> <p>Um die PA rechtzeitig für Ihre BM abbauen zu können, bitte um rechtzeitige Information über den Beginn der BM.</p> <p>Ich sende Ihnen die Kostenübernahmeerklärung schon mit zu, die Sie bitte unterschrieben an uns zurücksenden.</p>	<p>Die neuen Standorte sind mit dem LBV abgestimmt worden.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>40.</b>	<b>LIG / 451</b> vom 07.07.2021	Der LIG hat keine Bedenken gegen die vorliegende Planung. Flächen des allgemeinen Grundvermögens sind nicht durch die Planungen betroffen. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich und die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt durch den Bezirk Altona, RISE-Mittel sowie die BVM. Der LIG geht davon aus, dass keine Kosten zulasten des LIG oder der Finanzbehörde anfallen.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>41.</b>	<b>Hochbahn</b> vom 12.07.2021	Zur Verschickung Louise-Schroeder-Straße haben wir Anmerkungen bezüglich der Nachtbushaltestelle. Zur barrierefreien Nutzung der Haltestelle ist eine möglichst parallele Anfahrt an das Bord von Nöten, sodass der Bus recht nah am Fahrbahnrand fahren muss. Durch den gewählten Baumstandort sehen wir die Gefahr, dass mit fortgeschrittenem Baumwachstum Probleme bei der Haltestellenanfahrt möglich sind, da die optimale Fahrlinie durch Baumbestandteile (Äste o.ä.) gestört wird. Dadurch können zukünftig Anfahrten des Baumes und somit Schäden an Selbigen und unseren Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden, bzw. wird eine komplett barrierefreie Anfahrt an die Haltestelle nicht mehr möglich sein. Wir bitten Sie daher, für den Straßenbaum vor der Bushaltestelle einen alternativen Platz zu finden. Zusätzlich würden wir es, zur besseren Anfahrbarkeit der Haltestelle, begrüßen, wenn der Bussonderbord bis zur Ausrundung der Parkplatzzufahrt fortgesetzt wird (ca. 2-3 Meter Länge).	Gemäß der Stellungnahme 42 des HVV würde die Nachtbushaltestelle in Zukunft entfallen und wird somit nicht mehr in der weiteren Planung berücksichtigt.
<b>42.</b>	<b>HVV</b> vom 05.08.2021	Die Nachtbushaltestelle Kleine Marienstraße wird nur in sehr geringem Umfang von unseren Fahrgästen genutzt. Mittelfristig ist vorgesehen das Nachtbusliniennetz in einen 24/7-Betrieb der Tagbuslinien zu überführen. Ein Linienbetrieb in der Louise-Schröder-Straße ist dann nicht mehr vorgesehen.	Wurde zur Kenntnis genommen.  Wurde zur Kenntnis genommen.  Wurde zur Kenntnis genommen.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>HVV</b> vom 04.08.2021</p>	<p>Im Sinne des wirtschaftlichen Umgangs mit öffentlichen Mitteln würden wir daher auf den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Kleine Marienstraße verzichten.</p> <p>Wegen der angesprochenen geringen Relevanz dieser Haltestelle wäre auch eine Aufgabe dieses Haltestellenstandorts für uns denkbar.</p> <p>Fahrgäste können alternativ die im fußläufigen Bereich gelegenen Haltestellen Paul-Roosen-Straße oder Große Freiheit als Zugangspunkt zum ÖPNV-Netz nutzen.</p> <p>Da kein Schnellbahn-Haltestellenumfeld von der Planung betroffen ist, erhalten Sie von uns (HVV-Haltestellenumfeld-Koordination) keine Stellungnahme.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der vom HVV genannten Punkte sowie in bilateralen Abstimmungen mit HVV entfällt die Nachtbushaltestelle in der weiteren Planung.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>43. VHH</b> vom 21.07.2021</p>	<p>Vielen Dank für die Beteiligung an der Planung zur Louise-Schröder-Straße, wir haben nachfolgende Hinweise:</p> <p>Plan 1 / 4 Der westliche Anschluß der Planung an den Kreisverkehrsplatz an der Virchowstraße wirkt vor allem für Großfahrzeuge sehr beengt, insbesondere weil die Anfahrt aus einem Bogen heraus erfolgt. Wir bitten hier um die Überprüfung der Fahrbeziehung Louise-Schröder-Straße – Kreisverkehrsplatz – Große Bergstraße / Jessenstraße mit Schleppkurven für 18,75m-Gelenkbusse und 15m-Busse und ggf. um Anpassung, um die Befahrbarkeit sicherstellen zu können.</p> <p>Plan 2 / 4 Keine Hinweise</p> <p>Plan 3 / 4 Die geplante Bushaltestelle Kleine Marienstraße bitten wir so auszugestalten, dass sie auch von viertürigen Gelenkbussen mit einer Länge von 18,75m genutzt werden kann. Dazu wird ab dem Vz 224</p>	<p>Die Befahrbarkeit ist anhand von dynamischen Schleppkurven geprüft worden und ist gegeben.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>



	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>eine etwa 20m lange Aufstellfläche mit entsprechender Bordkante benötigt, die frei ist von Einbauten.</p> <p>Plan 4 / 4 Keine Hinweise</p>	<p>Gemäß der Stellungnahme 42 des HVV wird die Nachtbushaltestelle in der weiteren Planung ersatzlos entfallen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<b>44. SWITCHH</b>	<p><i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i></p>	
<b>45. ADAC</b> vom 05.08.2021	<p>Die Fahrbahnbreite von 3,50 m ermöglicht kein Vorbeifahren an einem haltenden Fahrzeug. Die Überfahmung des Radwegs ist nicht zulässig und durch den Bord erschwert.</p> <p>Die Ausführung der Bushaltestellen nicht in Beton ist zu überdenken. Die Aussage im Erläuterungsbericht "Auf eine Befestigung der Haltefläche in Betonbauweise soll aufgrund der geringen Frequenzverzichtet werden" ist zu unspezifisch. Wie hoch ist die Busfrequenz? Ab einer Busfrequenz im 20 Minutentakt sollte Beton verwendet werden. Im Übrigen kann sich im Zeitraum der Lebensdauer der Straße die Busfrequenz ändern, insbesondere weil der ÖPNV mit dem Hamburg-Takt maßgeblich ausgebaut werden soll. Der vermehrte Einsatz von E-Bussen (Gewicht) impliziert eine Betonausführung.</p> <p>Die Entwässerungsform muss auf oberflächennahe Lösungen fokussiert werden (s. RISA und Klimaanpassung). Das Argument einer möglichen Tausalzbelastung ist nicht tragend.</p>	<p>Ein Halten auf der Fahrbahn ist nicht vorgesehen. Im mittleren Abschnitt zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße wurden die Querungsbereiche jedoch breiter als erforderlich eingeplant, sodass ein Fahrzeug bei einer Panne diese als „Notfallbucht“ nutzen kann. Im westlichen und östlichen Abschnitt bestehen genug Ausweichmöglichkeiten mit den geplanten Zwischenstreifen, Längsparkstreifen (tagsüber teilweise frei durch Halteverbote) und Grundstückszufahrten.</p> <p>Gemäß der Stellungnahme 42 des HVV wird die Haltestelle in der weiteren Planung ersatzlos entfallen. Neben der Tausalzbelastung kommt es auf vom MIV befahrenen Flächen auch zu einer Schadstoffbelastung des aufgenommenen Regenwassers u.a. durch Reifen-, Bremsabrieb oder Abrieb der Fahrbahnbeläge. Nach</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		Rücksprache mit Hamburg Wasser am 09.09.2021 wurde sich darauf geeinigt, dass das anfallende Regenwasser auf den vom MIV befahrenen Flächen, in die Mischwassersiele eingeleitet werden dürfen.
<p><b>46. ADFC Altona</b> vom 17.08.2021</p>	<p>Der ADFC begrüßt die Ziele der Planung, insbesondere dass hier der Rückbau einer nicht genutzten Magistrale geplant wird, der auch dafür sorgt, dass 3000 m<sup>2</sup> Fläche entsiegelt werden, und die durchgängige Planung der Radwege als Protected Bike Lanes.</p> <p>Unser wesentlicher Kritikpunkt ist die mangelnde Berücksichtigung der querenden Rad- und Fußverkehre, hierbei handelt es sich um eine viel genutzte Verbindung zwischen St. Pauli und der Sternschanze. Eine mögliche verkehrsberuhigte Verbindung zwischen den Velorouten 1 und 13 über den nördlichen und südlichen Teils des Walter-Möller-Park wird in der Planung nicht ausreichend herausgearbeitet.</p> <p>Wünschenswert wäre eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich zwischen der Kleinen Marienstraße und der Unzerstraße, um die Aufenthaltsqualität im neu gebildeten Grünbereich des Walter-Möller-Parks zu optimieren und die Parkteile besser zu verbinden. Durch die Verkehrsberuhigung werden Schulwege zu den umliegenden Schulen sicherer.</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der heutigen Louise-Schroeder-Straße existieren drei Querungsmöglichkeiten. Zwei für Fußgänger und eine an der Holstenstraße für Fußgänger und Radfahrende. Die Planung sieht eine Optimierung der Querungsmöglichkeit an der Holstenstraße vor, die die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht. Zusätzlich kommen drei Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich der Thedestraße, Unzerstraße und Kleinen Marienstraße hinzu. Die heutige FLSA wird zurückgebaut und im Bereich des Hauptweges des nordsüdlich verlaufenden Parks als getrennte Querung vorgesehen. Zusätzlich können auch Radfahrende hier die Louise-Schroeder-Straße queren. Somit besteht für Radfahrende eine Verbindung zwischen der Veloroute 1 und 12 durch den Park.</p> <p>Die Anordnungsvoraussetzungen von Tempo 30 (zum Beispiel Eingang einer ansässigen Schule oder Kita) liegen gem. Prüfung der StVB im Projektgebiet nicht vor. Die Förderung der Aufenthaltsqualität stellt keine Begründung zur Anordnung von Tempo 30 dar. Daher wurde der Vorschlag zur Einrichtung von Tempo 30 von StVB abgelehnt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Ferner sollte die Planung auf den Kreuzungsbereich Holstenstraße / Simon-von-Utrechtstraße / Bernstorffstraße erweitert werden, da die aktuelle Situation dort mehr als unbefriedigend ist.</p> <p>Zu einzelnen Aspekten der Planung: Beschreibung der Ausgangslage In der Beschreibung der Ausgangslage fehlen sowohl aktuelle, nach Verkehrsarten aufgeschlüsselte Verkehrszahlen als auch die Erwähnung der Grundschule Louise-Schroeder-Schule, die unmittelbar in der Nähe in der Thedestraße liegt. Auch die zukünftige Entwicklung des Quartiers mit dem Neubau des Struensee Campus (mit den drei Schulen Struensee Gymnasium, Grundschule an der Elbe und Deutsch-Französisches Gymnasium) und den dadurch entstehenden Bewegungen der 2.000 Schüler:innen und 250 Lehrkräfte findet keinerlei Berücksichtigung.</p> <p>Zu 3.1. Oberflächenbefestigung Bei der Protected Bike Lane sind die geplanten Neupflanzungen die notwendigen Sichtachsen für die Sicherheit der Verkehrsbeteiligten zu berücksichtigen als auch die Wurzelentwicklung der Bäume zu beachten. Das Material sollte in Hinblick auf eine möglichst langfristige Nutzung und geringen Wartungsaufwand gewählt werden. Im täglichen Betrieb ist die Pflege der Wege sicherzustellen (Laub- / Schneebeseitigung).</p> <p>Zu 3.3. Ruhender Verkehr Wir begrüßen die umfangreiche Installation von Fahrrad-Anlehnbügel. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die als Begrenzung der Grünflächen geplanten Kniegitter nicht durch Fahrradbügel ersetzt</p>	<p>Der Knotenpunkt liegt außerhalb des Planungsgebiets und außerhalb der Zuständigkeit des Bezirksamts Altona. Die Anregung einer Überplanung des Knotenpunkts wurde bereits mehrfach an die BVM kommuniziert.</p> <p>Am 14.09.2021 fand eine aktuelle Verkehrszählung am Knotenpunkt Holstenstraße / Louise-Schroeder-Straße / Simon-von-Utrecht-Straße und im Verlauf der Louise-Schroeder-Straße statt. Die aktuellen Zahlen finden Sie im Bericht der Schlussverschickung. Die Wegebeziehungen von und zu den Schulstandorten werden sich in Zukunft durch die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten verbessern. Die reduzierte Fahrstreifenbreite erhöht zudem die Verkehrssicherheit.</p> <p>Dies wird berücksichtigt. Die Zuständigkeiten für die Reinigung der Wege und den Winterdienst sind durch das HWG geregelt.</p> <p>Das „Kniegitter“ wird lediglich unmittelbar an die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs anschließenden Grünflächen vorgesehen, um ein regelwidriges Befahren und</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>werden können, denn leider werden die Kniegitter oft durch Autos beschädigt und nicht wieder instandgesetzt.</p> <p>Die Standorte der Parkscheinautomaten sind nicht in der Planung erkennbar. Prinzip sollte stets sein, dass die Automaten in den Flächen für den Parkraum integriert werden und nicht wie leider viel zu häufig (mitten) auf Gehwege.</p> <p>zu 3.8 Beleuchtung                      Hier wäre es wünschenswert, wenn die Beleuchtung die Geh- und Radwege gut ausleuchtet. Auch hier sollte auf eine umweltfreundliche Stadtbeleuchtung geachtet werden:  <a href="http://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/energie/20201202-nabuflyer-stadtbeleuchtung.pdf">www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/energie/20201202-nabuflyer-stadtbeleuchtung.pdf</a>                      Zu den Streckenabschnitten im Einzelnen                      Kreuzung Holstenstraße                      Anstelle von zwei linksabbiegenden Fahrstreifen ist die Absicherung der Radfahrenden einzuplanen. Eine rot markierte Radfurt sollte bereits im östlichen Bereich der Kreuzung bei der Simon-von-Utrecht-Straße und der Einmündung der Kleinen Freiheit über die Kreuzung geführt werden. Die vorgesehene Verlängerung der Sperrfläche in der Mitte der Holstenstraße sollte nicht erfolgen.</p>	<p>Parken auszuschießen. Daher müssten die Radfahrenden zum An- und Abschließen der Fahrräder jedes Mal die Grünstreifen überqueren und die Fahrräder innerhalb der Grünflächen abstellen. Vor diesem Hintergrund werden Fahrradanhänger näher an Quell- und Zielorten vorgesehen.</p> <p>Bei Beschädigungen durch Kfz-Verkehr müssten Fahrradanhänger genauso wie das „Kniegitter“ instandgesetzt werden.</p> <p>Zwei neue Standorte sind beidseitig im Bereich der Schrägparkstände geplant. Ein weiterer neuer Standort befindet sich im östlichen Abschnitt nördlich der Längsparkstände. Die Parkscheinautomaten befinden sich außerhalb von Gehwegflächen.</p> <p>Die Beleuchtung wird seitens Hamburg Verkehrsanlagen geplant. Die ausreichende Ausleuchtung der Geh- und Radwege wurde im Verlauf der Planung nochmal überprüft.</p> <p>Es ist nur ein Linksabbiegestreifen vorgesehen. Hierfür müsste ein Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) angeordnet werden, welche gem. Einigung mit dem Radentscheid nicht mehr geplant werden sollen. Durch den hohen Anteil rechtsabbiegender Fahrzeuge würden hierdurch viele Kreuzungsvorgänge zwischen Radfahrenden und Kfz entstehen. Ein RIM würde zudem die</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Es wäre sinnvoll, dem Radverkehr aus östlicher Richtung eine eigene Grünphase zu geben. Dazu müsste evtl. eine zusätzliche LSA installiert oder eine bestehende umgewidmet werden.</p> <p>Gleichzeitig sollte dem Radverkehr aus Süden mit Fahrtrichtung links in die Louise-Schröder-Straße die Querung ermöglicht werden. Letztere ist in der vorliegenden Planung nicht zufriedenstellend vorgesehen.</p> <p>Die Aufstellfläche auf dem nördlichen Abschnitt der Holstenstraße könnte zu klein dimensioniert sein.</p> <p>Die Querung aus der Louise-Schröder-Straße von West nach Ost zur Kleinen Freiheit bzw. weiter in nördlicher Richtung entlang der Holstenstraße ist nicht zufriedenstellend geplant. Es gibt keine Wegeführung, LSA sind nur für zu Fuß Gehende vorhanden.</p> <p>Es gibt einen Gefahrenpunkt auf der südwestlichen Seite der Holstenstraße, wo der linksabbiegende Radverkehr auf den Radweg eingegliedert wird. Hier trifft er unregelmäßig mit dem Radverkehr aus der Louise-Schröder-Straße zusammen.</p> <p>Wir lehnen eine kombinierte Fuß-/Radfahrende Ampel Holstenstraße in Richtung Süden ab. Der Fußgängerüberweg im nördlichen Bereich der Holstenstraße endet auf dem Fahrradweg. Eine Lenkung für Sehbehinderte fehlt.</p>	<p>Leistungsfähigkeit des Knotens erheblich einschränken und dazu führen, dass die nötige Qualitätsstufe nicht mehr eingehalten wird. Somit wäre eine Umgestaltung des östlichen und nord-östlichen Knotenarms zwingend notwendig. Hierfür stehen zurzeit jedoch keine finanziellen und personellen Kapazitäten zur Verfügung.</p> <p>Anpassungen im Knotenpunktbereich sollen aus Kostengründen so gering wie möglich gehalten werden. Die angemerkten Punkte würden bei einer Überplanung des Knotenpunkts geprüft werden.</p> <p>Bei hohem Radverkehrsaufkommen können sich Radfahrende auch vor der Aufstelltasche aufstellen.</p> <p>Die Querung wird im Vorwege der Maßnahme durch den LSBG angepasst, sodass dort in Zukunft eine getrennte Querung für Radfahrende vorhanden sein wird. Die Querung wird seitens des LSBG mit taktilen Leitelementen ausgestattet.</p> <p>Im Regelfall kommt es hier nicht dazu, dass Radfahrende gleichzeitig aufeinandertreffen. Im Falle, dass sie es doch tun, gilt hier die Rechts-vor-Links-Regelung.</p> <p>Die Querung über die Louise-Schroeder-Straße wird als Vierstrichfurt ausgebildet. Der Fuß- und Radverkehr werden getrennt signalisiert. Eine Blindenleitführung ist in dem genannten Bereich der Planung berücksichtigt. Alle anderen Querungen am betroffenen Knotenpunkt werden durch die Sanierungsmaßnahme in der Holstenstraße 2022 durch den LSBG mit taktilen Leitelementen ausgestattet.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Östlicher Abschnitt Holstenstraße bis Kleine Marienstraße Im nördlichen Grünstreifen sind an den Längsparkstreifen Durchgänge durch den Grünstreifen mit Betonplatten zur Protected Bike Lane/Gehweg geplant. Ersetzen durch Rasengittersteine zur besseren Versickerung von Wasser.</p> <p>Einmündung Kleine Marienstraße in die Louise-Schröder-Straße erscheint sehr breit und lädt dazu ein, zu schnell, um die Kurve zu fahren.</p> <p>Mittlerer Abschnitt Kleine Marienstraße bis Unzerstraße Für Radverkehr sind lediglich Abbiegemöglichkeiten in die Kleine Marienstraße, das Nobistor und auf Höhe der Unzerstraße vorgesehen. Wie bereits weiter oben beschrieben wäre es sinnvoll eine „grüne Querung“ von der Veloroute 1 durch den Walter-Möller-Park zur Veloroute 13 zu ermöglichen. Dazu wäre es sinnvoll die Streckenführung neben der geplanten Fußgängerquerung östlich der Alimaus auch für Radverkehr zu planen. Der südliche gelegene Gehweg wird ab der Alimaus von zunächst 2,50m auf nur noch 2,15m Breite reduziert.</p> <p>Westlicher Abschnitt Unzerstraße bis Kreisverkehr Virchowstraße Bei der Blücherstraße sollte eine Öffnung für den Radverkehr Thedestraße nach Süden geprüft werden. In der aktuellen Planung ist</p>	<p>Die beiden Plattenreihen werden mit einem Quergefälle hergestellt, sodass diese Flächen in die angrenzenden Grünflächen entwässern und dort versickern können. Rasengittersteine sind nicht als Befestigung für Gehwege vorgesehen.</p> <p>Bei der Kleinen Marienstraße handelt es sich um eine Sackgasse, die als Zufahrt zum Parkhaus der ENDO-Klinik dient. Dementsprechend kurz ist die Strecke und bietet nicht die Möglichkeit für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Zudem kann die Einmündung aufgrund einer Schleppkurvenprüfung nicht enger gestaltet werden.</p> <p>Eine weitere Querungsmöglichkeit befindet sich auf Höhe der Thedestraße.</p> <p>Die aktuell geplante Wegeführung stellt eine Verbindung der Veloroute 1 und 12 sicher. Die Querungsstellen sind auch für Radfahrende aus den Grünanlagen nutzbar.</p> <p>Dies ist aufgrund von erhaltenswertem Baumbestand notwendig. Zudem befindet sich wenige Meter südlich davon ein 3,00 m breiter parallel verlaufender Gehweg.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>auf dieser Höhe die Aufstellung von Fahrrad-Anlehnbügel vorgese- hen. Sehr breiter Mündungsbereich zur Unzerstraße lädt zu schneller Kur- venfahrt ein.</p> <p>Die Auflösung des Radverkehrs vor dem Kreisverkehr sollte so ge- staltet sein, dass die Fahrspur des Kfz-Verkehr „aufgelöst“ wird und nicht die des Radverkehrs. Aktuell wird der Kfz-Verkehr geradeaus auf den Kreisverkehr zugeführt und der Radverkehr auf die Kfz-Fahrspur geleitet, dies birgt Konflikte.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt. Schleppkurventechnisch lässt sich der Einmündungsbe- reich nicht weiter verkleinern. Um die Einmündung op- tisch zu verschmälern wurde bereits zur 1. Verschi- ckung die Schleppkurve für LKWs in überfahrbarem Großpflaster vorgesehen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>47. FUSS e.V.</b> vom 01.08.2021</p>		<p>So haben wir uns das gewünscht! Wir haben nur zwei Änderungswünsche: An der Ecke Louise-Schröder-Straße/Holstenstraße sind 6 Sitzbänke geplant. Das ist der lauteste Ort an der Louise-Schroeder-Straße. Wir fänden es besser, wenn die Sitzbänke auf der gesamten Länge verteilt würden. Dafür geeignet sind die Grünflächen zwischen Bike- Lane und Gehweg und die Grünflächen neben dem Gehweg. Die Beleuchtung ist offensichtlich auf die Bike-Lane ausgerichtet. Wir bitten darauf zu achten, dass auch die Gehwege ausreichen be- leuchtet sind in den Bereichen, wo Bäume zwischen Bike-Lane und Gehweg stehen.</p>	<p>Insgesamt wurden fünf weitere Sitzbänke über den ge- samten Verlauf der Louise-Schroeder-Straße mit einge- plant. Zudem sind neue Standorte in der Straße Nobis- tor und im Grünzug Neu-Altona, im Rahmen der Über- planung des Grünzug Neu-Altona geplant. Die Planung der öffentlichen Beleuchtung erfolgt durch Hamburg Verkehrsanlagen. HHVA wurde darauf hingewiesen die Planung bezüglich der Belange zu Fuß Ge- hender nochmal zu überprüfen und bei der endgültigen Planung darauf zu achten. Die Planung wurde entspre- chend angepasst.</p>
<p><b>48. Handelskammer G V/2</b> vom 13.08.2021</p>		<p>Nach Prüfung der uns zugesandten Unterlagen, haben wir folgende Anmerkungen und Bedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verlust an öffentlichen Stellplätzen beläuft sich auf über 50 Prozent, dies sehen wir sehr kritisch. Durch den Rückbau eine</li> </ul>	<p>Der Großteil der Parkstände entfällt im Bereich zwi- schen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Fahrspur wäre durchaus ausreichend Fläche vorhanden, weitere Parkplätze zu schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wir sehen die Notwendigkeit die Aufenthaltsqualität der Wegeverbindung in den Bezirk Altona zu verbessern. Dennoch würden wir begrüßen, wenn die Aufteilung des großzügig vorhandenen Straßenraums für Radfahrer, Fußgänger und Ruhender Verkehr bedarfsgerechter erfolgt. Ein Parkplatzverlust von rund 25 Prozent ließe sich unserer Ansicht auch ohne größere Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität der Nebenflächen verwirklichen.</li> </ul>	<p>Hauptaugenmerk der Baumaßnahme liegt auf der Verbindung der Nord-Süd-Achse des Grünzug Neu-Altona. Hierfür ist der Rückbau und die damit einhergehende Entsiegelung zwingend notwendig. Zudem sind Flächen für die umfassende Baumpflanzungen erforderlich, die unter anderem auch dem Klimaschutz dienen. Im westlichen Abschnitt, wo sich die Wohnbebauung und die Gewerbe befinden, werden Parkstände neu hergerichtet und Zwischenstreifen vorgesehen, sodass über diese der Lieferverkehr abgewickelt werden kann. Die Saga Gebäude im östlichen Abschnitt haben eigene Stellplätze auf Privatgrund. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit im Parkhaus der ENDO-Klinik zu parken. Zwischen der Kleinen Marienstraße und der Holstenstraße sind 11 Ganztags-Parkstände (inklusive eines Parkstands für mobilitätseingeschränkte Personen) und vier zeitlich begrenzte Parkstände (im Zeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr eingeschränktes Haltverbot) eingeplant.</p>
<p><b>49. Handwerkskammer</b> vom 02.08.2021</p>	<p>Gemäß den vorliegenden Planungsunterlagen soll die Louise-Schroeder-Straße komplett neu strukturiert werden. Im westlichen Planungsabschnitt (Hausnummern 27-31) sind vier Handwerksbetriebe ansässig (Kosmetik, Friseur, Textilreiniger, Installateur und Heizungsbauer). Bislang sind in der Louise-Schroeder-Straße 174 Parkplätze vorhanden. Durch die Baumaßnahme sollen insgesamt 96 Parkplätze entfallen. Für die ansässigen Betriebe ist es wichtig, dass ihre Kunden in der Nähe des Betriebes einen Parkplatz finden können. Zusätzlich zu den Kundenparkplätzen wird der Parkraum von Handwerksbetrieben benötigt, um Firmenfahrzeuge für die Dauer der Auftragserledigung in der Nähe der Kunden abstellen zu können. Seitens der Handwerkskammer sehen wir den Verlust von</p>	<p>Der Großteil der Parkstände entfällt im Bereich zwischen der Unzerstraße und der Kleinen Marienstraße. Hauptaugenmerk der Baumaßnahme liegt auf der Verbindung der Nord-Süd-Achse des Grünzug Neu-Altona. Hierfür ist der Rückbau und die damit einhergehende Entsiegelung zwingend notwendig. Im westlichen Abschnitt, wo sich u.a. auch die benannten Handwerksbetriebe befinden, werden die Parkstände neu hergerichtet und Zwischenstreifen vorgesehen, sodass über diese Lieferverkehre abgewickelt werden können. Die Saga Gebäude im östlichen Abschnitt haben eigene Stellplätze auf Privatgrund. Zusätzlich bietet sich die</p>



	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>mehr als der Hälfte der bisherigen Stellplätze kritisch und regen an, den Erhalt weiterer Parkplätze zu prüfen.</p> <p>In der parallel verlaufenden Königstraße sollen ebenfalls ab Sommer 2022 Baumaßnahmen durchgeführt werden. Wir gehen davon aus, dass die Maßnahmen gut aufeinander abgestimmt werden. Das Hamburger Handwerk ist darauf angewiesen, dass der Wirtschaftsverkehr auch im Falle von Baustellen nahezu reibungslos abgewickelt werden kann.</p> <p>Nicht zuletzt weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass die ansässigen Betriebe frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden müssen.</p>	<p>Möglichkeit im Parkhaus der ENDO-Klinik zu parken. Zusätzlich sind zwischen der Kleinen Marienstraße und der Holstenstraße 11 Ganztags-Parkstände (inklusive eines Parkstands für mobilitätseingeschränkte Personen) und vier zeitlich begrenzte Parkstände (im Zeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr eingeschränktes Haltverbot) eingeplant.</p> <p>Die Bauablaufplanung sieht vor, dass der Verkehr auf der Louise-Schroeder-Straße während der Straßenbauarbeiten aufrechterhalten wird. Es wird sichergestellt, dass es keine Vollsperrungen parallel zur Straßenbaumaßnahme Königstraße geben wird.</p> <p>Eine Öffentlichkeitsveranstaltung zur Vorstellung der Baumaßnahme hat am 22.06.2021 stattgefunden. Die Veranstaltung wurde öffentlich plakatiert und stand auch Gewerbetreibenden offen. Die Planungen können zudem online eingesehen werden.</p> <p>Etwa zwei Wochen vor Baubeginn werden in der Louise-Schroeder-Straße und in den umliegenden Straßen Informationsschreiben an die Anlieger*innen verteilt, sodass die Anlieger*innen (welche auch die Handwerksbetriebe beinhalten) rechtzeitig über den geplanten Baubeginn informiert sind.</p>
<b>50. Kompetenzzentrum Barrierefrei</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>51.</b>	<b>Seniorenbeirat Altona</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>52.</b>	<b>VCD Nord</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>53.</b>	<b>Ströer</b> vom 10.09.2021	<p>Im folgenden habe ich Ihnen Bilder der jetzigen Werbeträger angehängt. Im Plan habe ich die gewünschten Standorte markiert die wir uns vorstellen können.</p> <p>Für alle zu versetzenden Werbeträger wird ein Netzanschluss benötigt. Die Vorlaufzeiten bei Stromnetz Hamburg sind entsprechend lang. Bitte planen Sie für die auf den Mittelinseln vorgeschlagenen Werbeträger eine Querung mit Leerrohren ein um späteres öffnen der Verkehrsfläche zu vermeiden. Die Werbeträger sollten vor Beginn der Pflasterarbeiten stehen und mit dem Netzanschluss versehen sein.</p> <p>Die Fundamente haben die Abmessung 1,60m x 1,60m x 0,60m</p> <p>Der eine von Ihnen vorgeschlagene Standort an der Unzerstr. Kann nicht genommen werden, da wir laut Stadtvertrag zu Werbeträgern der Fa. Wall ein Mindestabstand von 20 Metern einhalten müssen. Ein alternativer Vorschlag ist im Plan markiert.</p>	<p>Die gewünschten Standorte wurden mit Ströer bilateral abgestimmt.</p> <p>Dies wird im Rahmen der Trassenplanung und Ausschreibung berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<b>54.</b>	<b>Wall</b> vom 29.07.2021	<p>SIA14008, Louise-Schroeder-Straße vor Hausnr. 25 mit der Versetzung wie im Plan da gestellt, sind wir nicht einverstanden.</p> <p>Wir bitten daher von uns im Planausschnitt eingezeichneten Ersatzstandort (Alternativstandort) für unsere zu berücksichtigen.</p> <p>SIA14042, Louise-Schroeder-Straße vor Hausnr. 1</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser wird berücksichtigt.</p>

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>mit der Versetzung wie im Plan da gestellt, sind wir nicht einverstanden.</p> <p>Wir bitten daher von uns im Planausschnitt eingezeichneten Ersatzstandort (Alternativstandort) für unsere zu berücksichtigen.</p> <p>HGF14006_2, Holstenstraße, vor Louise-Schroeder-Straße, Fahrtrichtung Reeperbahn</p> <p>Wir bitten den im Planausschnitt eingezeichneten Standort zu berücksichtigen.</p> <p>Ein neuer Fahrgastunterstand „Nachtbushaltestelle“ wird noch nicht geplant (Prüfung erfolgt durch HHA).</p> <p>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).</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser wird berücksichtigt.</p> <p>Dem Standort wird aus Gründen der Stadtbildgestaltung nicht zugestimmt.</p> <p>Die Nachtbushaltestelle entfällt in der weiteren Planung, somit besteht auch kein Bedarf mehr für einen FGU.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<b>55.</b>	<b>1&amp;1 Versatel</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>56.</b>	<b>Giftge Consult c/o nordCom</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>57.</b>	<b>Telia Carrier</b> vom 07.07.2021	<p>Im Auftrag der Telia Carrier Germany GmbH erteilt Ihnen die SPIE SAG GmbH die folgende Leitungsauskunft.</p> <p>Gemäß Ihres Schreibens vom 06.07.2021 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der</p>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	TeliaCarrier Germany GmbH <b>nicht betroffen</b> sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>58. BT Germany</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>59. Global Connect</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>60. GETEC</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>61. CenturyLink + LEVEL3</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>62. Hamburg Gas Consult</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>63. Wärme Hamburg GmbH</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>64. Colt Technology Services</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<p><b>65. HWW</b>                      vom 04.08.2021</p>	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten ( Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</p> <p>Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten.</p> <p>Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen.</p> <p>Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden.</p> <p>Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</p> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>Während der Straßenbaumaßnahme Louise-Schröder Str. 17a muss eine Trennung erfolgen. Es müssen diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden.</p> <p>Die Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbau-firma.</p> <p>Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn, Ansprech-partner bei HWW ist Herr ■■■■■, Tel: 040/7888-34116 oder Mobil 015112115845.</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p>
<p><b>66. HSE</b> vom 04.08.2021</p>	<p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen im Be-reich der oben genannten Maßnahme ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Ham-burger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbau-maßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zur-zeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbe-zirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen.</p> <p>Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</p> <p>Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.</p> <p>Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. un-mittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außen-kante des Sieles).</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</p> <p>Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</p> <p>Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</p> <p>Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.</p> <p>geplante Baumstandorte</p> <p>Sechs neu geplante Bäume liegen unter dem von der HSE geforderten Mindestabstand von 3,0 m ab Achse, davon einer auf einem Hausanschluss, sh. Anlage scan.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob und welche Baumstandorte verändert und wo die Abstände vergrößert werden können.</p> <p>Sollten Standorte von Bäumen nicht auf den Mindestabstand gebracht werden können, sind Wurzelschutzvorhänge zur Sielseite vorzusehen, um im Erneuerungsfall der Siele eine Baugrube frei von Wurzeln zu ermöglichen.</p> <p>Der Baumstandort auf dem Hausanschluss Nr 24 ist zwingend anderweitig vorzusehen.</p> <p>RISA im Rahmen der Neustrukturierung des Straßenquerschnitts HAMBURG WASSER fordert eine vollständige Abkopplung der ge-</p>	<p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p> <p>Dies wird berücksichtigt.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>planten Straßen sowie Rad- und Gehwege vom Mischsiel. Stattdessen soll das großzügig vorhandene straßenbegleitende Grün für die Regenwasserbewirtschaftung genutzt werden.</p> <p>Wir begründen dies zum einen damit, dass das Mischwassersiel bereits beim 1-jährlichen Regenereignis hydraulisch überlastet ist und es im Fall starker Niederschläge zu Überflutungen und zu einer Mischwasserentlastung in die Elbe kommen kann. Die Abkopplung von Regenwasserzuflüssen in die Mischwasserkanalisation wäre daher auch ein wichtiger Beitrag zur Überflutungsvorsorge sowie den Gewässerschutz.</p> <p>Zum anderen ergeben sich für die Stadtentwässerung und auch für die Wasserversorgung des Straßenbegleitgrüns durch den Wasserrückhalt und die oberflächennahe Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum weitere Synergieeffekte. Gerade im Zuge steigender Temperaturen und erhöhter Häufigkeit von Starkniederschlägen ist der Erhalt des natürlichen Wasserhaushalts vor Ort sowie der kurzfristige Wasserrückhalt essentiell. Insbesondere zur Deckung des Wasserbedarfs der geplanten Bäume und Grünflächen wird der Wasserrückhalt vor Ort immer wichtiger.</p> <p>Die vorhandene Belastung der Straßenoberflächen wird anhand der DTV-Werte gemäß DWA A-102 als "mittel" (Abtrag von rd. 530 kg AFS/(ha*a)) eingestuft. Gemäß DWA A-138 ist die Versickerung von Abflüssen von Straßen mit DTV 5000 – 15000 KFZ (DTV Louise-Schroeder-Straße max. 10.000) über oberirdische Versickerungsanlagen tolerierbar. Diese Belastung kann beispielsweise durch die Filterung über die belebte Oberbodenschicht des Straßenbegleitgrüns zurückgehalten werden.</p> <p>Um der Problematik von Tausalzen in den Straßenabflüssen, die ggf. Schäden an den Straßenbäumen verursachen können, entgegenzutreten, gibt es verschiedene Lösungsmöglichkeiten.</p>	<p>Hamburg Wasser stimmte am 09.09.2021 zu, dass das anfallende Regenwasser der vom MIV befahrenen Flächen in die Mischwassersiele eingeleitet werden darf. Die Gehwege und die Radwege werden größtenteils in die Grünflächen entwässert. Zudem finden umfassende Entsiegelungsmaßnahmen statt. Dadurch verringert sich die einleitende Abwassermenge um ca. 55% zum Bestand.</p> <p>Die Einleitung des Regenwassers von MIV befahrenen Flächen wird seitens der BUKEA und A/MR3 aufgrund der damit verbundenen Risiken für Schäden an den geplanten und vorhandenen Straßenbäumen abgelehnt.</p> <p>Kfz-Fahrbahnen werden in Hamburg aktuell grundsätzlich mit Tausalz gestreut.</p>



	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Es wäre denkbar das abfließende Wasser gezielt zu unempfindlichen Grünbereichen mit für diese Belastung ausgelegten Pflanzen zu leiten und die Baumscheiben vor taumittelhaltigen Zuflüssen zu schützen. Ebenso kann angedacht werden, dass die Louise-Schroeder-Straße zukünftig im Winter mit Alternativen zu Tausalz, wie beispielsweise Formiat, gestreut wird.</p> <p>Die Kombination von Stadtgrün mit dezentraler Regenwasserbewirtschaftung (blau-grüne Infrastruktur) ist ein wichtiger Bestandteil für die im Zuge des Hamburger Klimaplanes sowie der Gemeinschaftsaufgabe RISA (RegenInfraStrukturAnpassung) anzugehenden Anpassung unserer Stadt an den Klimawandel. Die Louise-Schroeder-Straße bietet hier die Gelegenheit ein Vorzeigeprojekt des Bezirks Altona für die Umgestaltung zu einer Schwammstadt zu werden, bei dem es wegweisend wäre Lösungen auch für die verbliebenen Hürden (z.B. Taumittelproblematik) für die Umsetzung klimaresilienter Straßenzüge zu finden.</p> <p>Für die Konzeption dieser Lösung steht HAMBURG WASSER gerne als Gesprächspartner zur Verfügung.</p>	<p>Bisher existieren zu wenige Kenntnisse über den Erfolg, die Langlebigkeit und Wirtschaftlichkeit von solchen Systemen. Ein Test entsprechender Systeme soll zunächst bei kleineren Projekten und über einen längeren Zeitraum erfolgen.</p> <p>Ein Abstimmungstermin fand diesbezüglich am 09.09.2021 statt.</p>
<b>67. ServTEC</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>68. Hamburg Energie</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>69. Verizon</b> vom 06.07.2021	<p>In dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen <b>keine Anlagen</b> der Verizon Deutschland GmbH.</p> <p>Es sind von der Verizon Deutschland GmbH z. Zt. <b>keine Baumaßnahmen in dem Bereich geplant.</b></p>	Wurde zur Kenntnis genommen.

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>70.</b>	<b>Dataport</b> vom 06.07.2021	In diesem Gebiet sind Betriebsmittel vorhanden. Falls Ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer. Diese Leitungsauskunft gilt nur in Zusammenhang aller beigefügten Anlagen. Dieses Dokument einschließlich der Anhänge wurde automatisch erstellt. Ihre Anfrage wird unter der Nr. 2021-7961 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an!	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>71.</b>	<b>HanseWerk Natur</b> vom 06.07.2021	Die HanseWerk Natur GmbH ist von der Baumaßnahme <b>nicht betroffen</b> .	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>72.</b>	<b>Vodafone KD</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>73.</b>	<b>DB Kommunikationstechnik</b> vom 12.07.2021	Wir teilen Ihnen mit, dass im angegebenen Bereich <b>keine</b> Fernmeldekabel/ Fernmeldeanlagen der DB Netz AG <b>vorhanden</b> sind.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>74.</b>	<b>ImmoMediaNet</b> vom 06.07.2021	In dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit <b>keine Erdleitungen</b> von uns verlegt.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>75.</b>	<b>wilhelm.tel</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>76.</b>	<b>Deutsche Telekom</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>77.</b>	<b>Interoute Germany</b> vom 06.07.2021	Durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich <b>keine Anlagen</b> von i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH betroffen.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>78.</b>	<b>willy.tel</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>79.</b>	<b>Enercity Contracting Nord</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>80.</b>	<b>LWLcom</b> vom 06.07.2021	In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. <b>nicht betroffen</b> .	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>81.</b>	<b>Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes</b> vom 07.07.2021	Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BÜMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>82.</b>	<b>euNetworks</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>83.</b>	<b>MTI Teleport M.</b> vom 06.07.2021	Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan <b>keine Anlagen</b>	

		eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
		<p>im angefragten Bereich. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant.</p> <p>Sollten sich vorort Verdachtsmomente ergeben, bitte wir Sie, die Bauarbeiten sofort einzustellen und uns zu kontaktieren. Teilen Sie uns auch rechtzeitig Planänderungen mit.</p> <p>Bei offenen Fragen, stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass die GLH JEDE Plananfrage beantwortet, auch, wenn keine Leitungen betroffen sind! Keine Antwort lässt NICHT darauf schließen, dass keine Leitungen betroffen sind!</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>
<b>84.</b>	<b>GasLINE</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>85.</b>	<b>PKV Projektleitung &amp; Kabelverlegung</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>86.</b>	<b>Gasnetz</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>87.</b>	<b>PLEdoc</b> vom 07.07.2021	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme <b>nicht betroffen</b> werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> </ul>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</li> </ul> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p>	
<b>88. Gasunie</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>89. PYUR</b>	<i>Keine Stellungnahme innerhalb der Frist eingegangen.</i>	
<b>90. GENEFF</b> vom 06.07.2021	In den angefragten Bereichen plant und betreibt die GENEFF GmbH keine Versorgungsleitungen.	Wurde zur Kenntnis genommen.
<b>91. Stromnetz Hamburg</b> vom 04.08.2021	In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant. Wir planen in dem betroffenen Bereich unser Leitungsnetz zu modernisieren. Zudem müssen einige Straßenkreuze angepasst werden.	Wurde zur Kenntnis genommen.

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
	<p>Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen prüfen.</p> <p>Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: <a href="mailto:Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de">Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de</a></p> <p>Bitte achten Sie darauf, die Trasse von einer Überbauung, Bepflanzung mit Bäumen oder großen Sträuchern freizuhalten. Die Leitungstrasse muss jederzeit frei zugänglich bleiben.</p> <p>Bitte beachten Sie: Das 110kV-Kabel „GL2“ ist speziell signiert (siehe auch beigefügte Legende). Die Lage dieser Leitung kann aus betrieblichen Gründen nicht verändert werden. Bei Bauarbeiten in der Nähe von 110kV-Kabeln ist für das ausführende Tiefbauunternehmen neben der Einholung einer aktuellen Leitungsauskunft auch eine Einweisung durch einen Vertreter der Stromnetz Hamburg GmbH vor Ort verbindlich.</p> <p>Im Bereich Ihres Bauvorhabens befinden sich Anlagen der öffentlichen Beleuchtung bzw. für Verkehrssignalanlagen. Ob und in welchem Umfang Arbeiten an diesen Anlagen erforderlich sind, erfahren Sie bei der Freien und Hansestadt Hamburg.</p> <p>Ihre Anfrage richten Sie bitte an:</p> <p>Freie und Hansestadt Hamburg                  Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer                  Geschäftsbereich Stadtstraßen                  Fachbereich Management Technische Anlagen -S4-                  Bramfelder Chaussee 130                  22177 Hamburg</p>	<p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planung wurde entsprechend angepasst, sodass die 110 kV Trasse frei von Neupflanzungen ist.</p> <p>Wurde zur Kenntnis genommen.</p>

	eingegangene Stellungnahme:	Antwort A/MR 2:
<b>92. B'90/GRÜNE Hamburg-Altona</b> vom 17.07.2021	<p>Vor einigen Wochen habe ich die Beteiligung zur Überplanung der Louise-Schröder-Straße mitverfolgt und mich sehr gefreut, wie positiv die geplanten Veränderungen bei den Bürger*innen aufgenommen worden sind. Ersteinmal herzlichen Glückwunsch zu diesem tollen Erfolg. Ich habe mich dann gefragt, ob man den Wünschen nach mehr Grün nicht noch weiter entgegen kommen könnte; und möchte Sie daher fragen, ob es nicht machbar wäre, im Bereich zwischen Großer Bergstraße und Grünzug weitere Baumstandorte, Grün, Sitzgruppen und Spielgeräte mit einzuplanen, auch wenn dafür einige Parkplätze eingespart werden müssen. Damit würden wir nicht nur dem Votum aus der Anhörung folgen, sondern auch den städtebaulichen Zielen von RISE, besonders im Hinblick auf die Große Bergstraße. Diese Seite der Einkaufsstraße und ihr Umfeld sind als weniger attraktiver Standorte bekannt, sodass eine einladende Straßengestaltung zum Grünzug hin sicher eine sinnvolle Ergänzung wäre.</p> <p>Die verkehrlichen Planungen und der angedachte Umsetzungszeitraum sollen davon nicht berührt werden.</p> <p>Ich würde mich freuen, wenn die Anregung noch Eingang in die Planung finden könnte.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Neue Standorte für Baumpflanzungen, Großsträucher und Sitzbänke werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Neupflanzungen in der nördlichen Grünfläche zwischen Virchowstraße und Thedestraße sind aufgrund des Leitungsbestands nicht realisierbar. In dem Bereich ist jedoch eine ansprechende Bepflanzung mit Stauden vorgesehen.</p>