

Baumaßnahme: freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier

Teilbaumaßnahme: Umgestaltung der Bahrenfelder Straße
zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen
Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße
inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße - Bahrenfelder Straße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 2. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage u. Einordnung in die überörtliche Situation)	3
1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)	3
2. Vorhandener Zustand	4
2.1 Allgemeines	4
2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte	4
2.3 Verkehrsbelastung	5
2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen	6
2.5 Lage und Funktion im Straßennetz	6
2.6 Lichtsignalanlagen	6
2.7 ÖPNV	7
2.8 Ruhender Verkehr	7
2.9 Überfahrten	7
2.10 Entwässerung	8
2.11 Fußverkehr	8
2.12 Radverkehr	8
2.13 Barrierefreiheit	8
2.14 Beleuchtung	8
2.15 Ausstattung / Möblierung	9
2.16 Straßenbegleitgrün	9
2.17 Versorgungsanlagen	9
2.18 Baumaßnahmen	10
3. Geplanter Zustand	10
3.1 Variantenuntersuchung	10
3.2 Variantenfestlegung	18
3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante	19
3.4 Querschnitt / Knotenpunkte	22
3.5 Oberflächenbefestigungen	23

3.6	Lichtsignalanlagen	23
3.7	ÖPNV	24
3.8	Ruhender Verkehr	24
3.9	Überfahrten	24
3.10	Entwässerung	24
3.11	Fußverkehr	25
3.12	Radverkehr	25
3.13	Barrierefreiheit	25
3.14	Beleuchtung	26
3.15	Ausstattung / Möblierung	26
3.16	Straßenbegleitgrün	26
3.17	Grundwasser	26
3.18	Ersatzbaustoffe	27
3.19	Asphalt- und Baugrunduntersuchung	27
3.20	Kampfmittel	27
3.21	Versorgungsanlagen	27
3.22	Schutzgebiete	27
3.23	Denkmalschutz	28
3.24	Schulen und Einrichtungen schutzbedürftiger Personen	28
3.25	Wirtschaftlichkeit	28
3.26	Bautechnische Einzelheiten	28
4.	Planungsrechtliche Grundlagen	28
5.	Umweltbelange	29
5.1	Umweltverträglichkeit	29
5.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	29
5.3	Auswirkungen aus Immissionen	29
6.	Umsetzung der Planung	29
6.1	Grunderwerb	29
6.2	Finanzierung	29
6.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag	29
6.4	Vorstellung der Maßnahme	30
6.5	Voraussichtlicher Baubeginn	30

1. Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage u. Einordnung in die überörtliche Situation)

Die überplanten Straßenzüge Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße sind Einbahnstraßen und liegen westlich des Bahnhof Altona im Stadtteil Ottensen im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Altona. Von der Überplanung betroffen sind rd. 370 m Straßenlänge in der Bahrenfelder Straße und 120 m Länge in der Großen Rainstraße.

Als Oberflächenbefestigungen wurden in der Bahrenfelder Straße überwiegend Naturgroßsteinpflaster im Fahrbahnbereich und Klinkerpflaster und Betonplatten im Seitenraum verbaut. In der Großen Rainstraße und am Ottenser Kreuz im Kurvenbereich ist eine Asphaltfahrbahn vorhanden.

An beiden Fahrbahnrändern ist überwiegend zeitbeschränktes Längsparken zugelassen. Davon abweichend sind in der Großen Rainstraße bauliche Längsparkstände auf der Westseite hergestellt.

Der Radverkehr findet in der Tempo 30 Zone auf der Fahrbahn statt und ist entgegen der Einbahnstraße durch Zusatzzeichen zugelassen. Im Bereich Ottenser Kreuz ist für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung auf rd. 16 m Länge ein Zweirichtungsradweg hergestellt.

Für den Fußverkehr sind gesicherte Querungen (FGÜ) südlich der Einmündung Kleine Rainstraße sowie südlich der Ottenser Hauptstraße vorhanden.

Im Planungsgebiet ist umfangreicher, vitaler und zum Teil sehr alter Baumbestand vorhanden, der im Rahmen der Planung entsprechend zu berücksichtigen und grundsätzlich zu erhalten ist.

Von der Überplanung der Straßen Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße sind die Flurstücke Nr. 5179 und 677 („Bahrenfelder Straße“), 4967 „Ottenser Hauptstraße“, 443 „Große Rainstraße“ sowie Teile der Flurstücke Nr. 5095 und 575 „Klausstraße“ betroffen. Diese Straßenverkehrsflächen sind vollständig dem Verwaltungsvermögen Tiefbau zugewiesen.

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine Abstimmungsphase mit einer Variantenuntersuchung voraus.

1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)

Im Rahmen des Projektes „freiRaum Ottensen“ soll der Straßenzug Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie die Große Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße einschließlich des Knotenpunktes Ottenser Hauptstraße-Bahrenfelder Straße (Ottenser Kreuz) umgestaltet werden.

Grundlage für die Planung bildet die von der Bezirksversammlung beschlossene Drucksache 21-3124B (freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Vorzugsvariante des Verkehrskonzeptes) sowie die vorangegangenen Beschlüsse der Bezirksversammlung „Autoarmes Ottensen“ (Drucksache 21-2982B vom 14.4.2022 und Drucksache 21-0689 vom 20.2.2020). Weiterhin wurden im Nachgang der 1. Verschickung weitere Beschlüsse gefasst (Drucksache 21-4260B vom 31.08.2023 und Drucksache 21-4298.3B

vom 28.09.2023), die im Rahmen der Planung für die 2. Verschickung geprüft und entsprechend berücksichtigt wurden.

Wesentliches Planungsziel liegt in der Verkehrsberuhigung der überplanten Straßenabschnitte. Gemäß dem vorliegenden Verkehrskonzept soll der ruhende Verkehr mit Ausnahme des Lieferverkehrs aufgehoben und der allgemeine Kfz-Verkehr durch entsprechende Zufahrtsbeschränkungen aufgehoben werden. Mit der neu verfügbaren Verkehrsfläche soll der Fuß- und Radverkehr gefördert und die Seitenräume aufgewertet und breiter hergestellt werden. Hierbei sind auch die Anforderungen des Denkmalschutzes im Bereich Ottenser Kreuz zu berücksichtigen.

Gemäß der Vorzugsvariante aus dem Verkehrskonzept ist im nördlichen Abschnitt der Bahrenfelder Straße bis zum Ottenser Kreuz eine Fahrradstraße vorgesehen. Der Anschluss der Seitenräume erfolgt als sog. „weiche Separation“ mit niedrigen Bordvorständen. Im südlichen Abschnitt bis zur Klausstraße ist die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Geschäftsstraße (Tempo 20 Zone) oder einer Fahrradstraße vorgesehen.

Bei der Planung ist der vorhandene Baumbestand soweit möglich zu erhalten und durch Neupflanzungen zu ergänzen.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Bahrenfelder Straße ist eine einbahnige und als Einbahnstraße ausgewiesen Wohn- und Sammelstraße, die mit Großpflasterstein und Asphalt befestigt ist. Der Abschnitt Große Rainstraße befindet sich in einem guten und sanierten Zustand. Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt und ist in beide Fahrtrichtungen zugelassen

Getrennt wird der Straßenzug durch das Ottenser Kreuz, auf dem die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge verboten ist. Im nördlichen Abschnitt kann der Kfz-Verkehr über die Große Rainstraße abfahren.

Bei dem überplanten Straßenzug handelt es sich um eine Tempo-30-Zone.

Beidseitig wird in Teilbereichen und zeitbeschränkt geparkt.

Gehwege befinden sich im gesamten Planungsgebiet beidseitig der Fahrbahn und sind überwiegend mit Klinkerpflaster und Betonplatten befestigt.

2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte

Der vorhandene Querschnitt in der Bahrenfelder Straße ist wie folgt gegliedert:

Straßenquerschnitt bei Bahrenfelder Straße 111:

2,50 m	Gehweg	Klinker	Osten
2,60 m	Parkstand	Großpflaster (Naturstein)	
5,00 m	Fahrbahn	Großpflaster (Naturstein)	
2,80 m	Gehweg	Klinker	Westen
12,90 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt bei Bahrenfelder Straße 92:

3,25 m	Gehweg	Betonplatten	Osten
2,30 m	Parkstand	Großpflaster (Naturstein)	
6,00 m	Fahrbahn	Großpflaster (Naturstein)	
3,55 m	Gehweg	Betonplatten	Westen
15,10 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt bei Große Rainstraße 20:

2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Westen
1,10 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonpflaster	
2,10 m	Parkstand	Großpflaster (Naturstein)	
4,00 m	Fahrbahn	Großpflaster (Naturstein)	
2,85 m	Gehweg	Betonplatten	Osten
12,70 m	Gesamtbreite		

2.3 Verkehrsbelastung

Aus der Großen Rainstraße liegen Verkehrszahlen vom 11.10.2006 (Zst. 6506) mit folgender Verkehrsbelastung im Querschnitt vor:

- Große Rainstraße SW Kleine Rainstraße 1.105 Kfz/24h (2,7 % SV)

Auf Grund der Einbahnstraßensituation gelten diese Verkehrszahlen auch für die Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz).

Für die Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz) können ebenfalls auf Grund der Einbahnstraßensituation die Verkehrszahlen vom 04.06.2019 (Zst. 7395) aus der Ottenser Hauptstraße herangezogen werden. Es liegt folgende Verkehrsbelastung im Querschnitt vor:

- Ottenser Hauptstraße O Mottenburger Straße 2.877 Kfz/24h (1,6 % SV)

Im Rahmen der Evaluierung des Projektes „Ottensen macht Platz“ wurden vor und während der temporär geänderten Verkehrsführungen nicht repräsentative Verkehrszählungen durchgeführt. Hierbei wurde der Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr an mehreren Querschnitten an vier Tagen im August und September 2019 zwischen 6 und 23 Uhr erfasst. Da die Fahrtrichtungen nicht getrennt erfasst wurden und u.a. witterungsbedingte Einflüsse Auswirkungen auf die Zählraten hatten, wird an dieser Stelle auf den Ergebnisbericht „EVALUATION des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona“ der TUHH verwiesen.

Darüber hinaus wurde am 04. April 2023 eine nicht repräsentative Radverkehrszählung durch das Bezirksamt Altona am Ottenser Kreuz zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 17 und 18 Uhr durchgeführt. Im Rahmen der Zählung sollte überprüft werden, ob eine der vier angrenzenden Straßen (Ottenser Hauptstraße, Bahrenfelder Straße „Nord“ und „Süd“ und Große Rainstraße) stärker als die anderen Straßen frequentiert wird.

Tab. 1: Radverkehrszählung vom 04.04.2023, Quelle Bezirksamt Altona

Zählzeit 4.4.2023	07:00 - 08:00 Uhr		17:00 - 18:00 Uhr		Gesamt	
	Einfahrt in	Ausfahrt aus	Einfahrt in	Ausfahrt aus	Einfahrt in	Ausfahrt aus
Bahrenfelder Str. Nord	33 (34%)	63 (66%)	68 (44%)	87 (56%)	101 (40%)	150 (60%)
Große Rainstraße	34 (40%)	51 (60%)	61 (39%)	94 (61%)	95 (40%)	145 (60%)
Zählzeit 4.4.2023	07:00 - 08:00 Uhr		17:00 - 18:00 Uhr		Gesamt	
	Einfahrt in	Ausfahrt aus	Einfahrt in	Ausfahrt aus	Einfahrt in	Ausfahrt aus
Ottenser Hauptstraße	48 (46%)	55 (54%)	85 (53%)	76 (47%)	133 (50%)	131 (50%)
Bahrenfelder Str. Süd	43 (51%)	41 (49%)	74 (52%)	68 (48%)	117 (52%)	109 (48%)

Im Ergebnis werden die beiden Straßen Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße südlich des Ottenser Kreuz durch den Radverkehr nahezu gleich häufig hinsichtlich der Ein- und Ausfahrten frequentiert. Bei der Großen Rainstraße und Bahrenfelder Straße nördlich des Ottenser Kreuz zeigt sich eine leichte Nord-Süd Tendenz.

Der prozentuale Anteil aller Ein- und Ausfahrten der untersuchten Straßen variiert zwischen 23% (Bahrenfelder Straße Süd) und 27% (Ottenser Hauptstraße) und zeigt auf, dass keine Verkehrsverbindung in Ihrer Benutzung überwiegt.

2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen

Die am 14.04.2021 von der Verkehrsdirektion VD01 zur Verfügung gestellten Unfalldaten (2018 bis 2020) zeigen keine Unfallhäufungsstelle im Planungsgebiet.

Im Auswertungszeitraum ergaben sich vier Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden und dem Ruhenden Verkehr. Der Fußverkehr war ebenfalls an vier Unfällen beteiligt (Überschreiten-Unfall, sonstige Unfälle). Am Ottenser Kreuz ist ein Unfall zwischen Fuß- und Radverkehr dokumentiert.

Es sind keine Unfallhäufungsstellen im Planungsgebiet vorhanden.

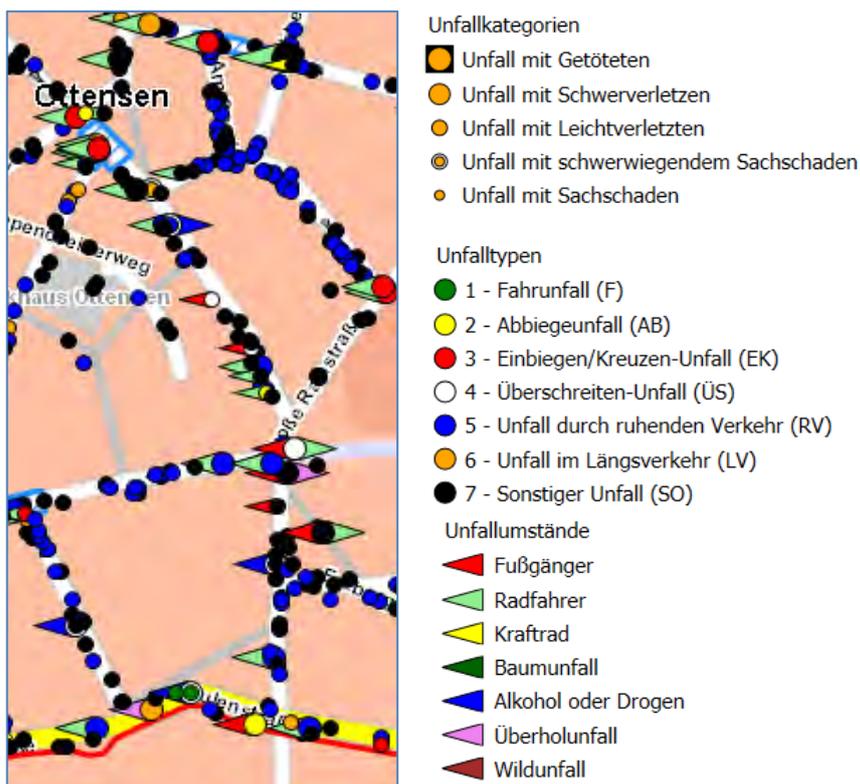


Abb. 1: Auszug Verkehrsunfalldaten, Quelle Polizei Hamburg

2.5 Lage und Funktion im Straßennetz

Durch das Planungsgebiet verlaufen weder Hauptverkehrsstraßen noch Großraum- und Schwertransport-Routen. Der Straßenzug ist nicht als Gefahrgutstraße klassifiziert.

2.6 Lichtsignalanlagen

Am südlichen Planungsrand liegt die von der Planung betroffene Lichtsignalanlage:

- K 1440 Klausstraße / Bahrenfelder Straße

An der Lichtsignalanlage sind Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte vorhanden.

2.7 ÖPNV

Unmittelbar durch das Planungsgebiet verlaufen keine Buslinien und es sind keine Haltepunkte vorhanden.

Nordöstlich liegt die Bushaltestelle

- Große Rainstraße,

die planmäßig werktags von den folgenden Buslinien angefahren wird:

- MetroBuslinie 2 (max. 10 min Taktung/ 6 Fahrten/h werktags 7-22 Uhr)
- Stadtbuslinie 288 (max. 2 Fahrten/h, Mo.-So.)

Die Haltestelle ist barrierefrei ausgebaut.

Südlich des Planungsgebietes durchfährt die Buslinie 1 und 250 die Klausstraße.

2.8 Ruhender Verkehr

In der zu überplanenden Straße wird größtenteils zeitbeschränkt und beidseitig am Fahrbahnrand in Längsaufstellung geparkt. Für Bewohner ist das Parken frei und für Tagesnutzer sind mehrere Parkscheinautomaten vorhanden. U.a. in den Kurvenbereichen sind absolute Haltverbote eingerichtet.

Tab. 2 Übersicht vorhandene Parkstände

	Zeitbeschränktes Längsparken am Fahrbahnrand/ Seitenstreifen	barrierefreie Parkstände	E-Ladepunkte	Summen
Bahrenfelder Straße Nord	22	0	0	22
Große Rainstraße	9	0	0	9
Bahrenfelder Straße Süd	19	0	2	21
Summe	50	0	2	52

Im südlichen Planungsbereich bei Bahrenfelder Straße 98 ist der Ladepunkt 319 mit zwei Parkständen vorhanden.

Insgesamt sind in der Bahrenfelder Straße und der Großen Rainstraße 76 bauliche Fahrradanhänger aufgestellt. Weiterhin sind derzeit 5 mobile Fahrradanhänger aufgestellt. Zudem sind in der Großen Rainstraße 4 Bänke gegen unerlaubtes Gehwegparken angeordnet, die ebenfalls zum Fahrradparken genutzt werden.

2.9 Überfahrten

Die angrenzenden Flurstücke sind mittels Überfahrten an die Bahrenfelder Straße angebunden und mit unterschiedlichen Belagsarten hergestellt (Wabensteinpflaster, Natursteingroßpflaster).

Die Mottenburger Twiete ist als Feuerwehrezufahrt ausgewiesen.

2.10 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über die vorhandenen Trummen und Trummenanschlussleitungen in das Mischwassersiel der HSE (K 540/780 bis K 1430/2100, ca. 4 m Tiefe). Im Bereich Ottenser Kreuz ist ein Vereinigungsbauwerk vorhanden. Die Entwässerungsrichtung erfolgt von Süden nach Norden.

Für die Große Rainstraße ist auf Grund des Geländetiefpunktes eine mögliche Überflutungsgefährdung in Folge von Starkregenereignissen ausgewiesen. Im Zuge der Planung ist daher zu prüfen, inwieweit sich der Straßenraum als temporäre Rückhaltefläche gem. Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ nutzen lässt.

2.11 Fußverkehr

In der Bahrenfelder Straße und der Großen Rainstraße verlaufen beidseitig Gehwege deren Breiten zwischen ca. 2,6 m und ca. 4,5 m variieren. Im Bereich der Bestandsbäume am Ottenser Kreuz reduziert sich der Gehweg punktuell auf ca. 1,7 m. Der Gehweg ist überwiegend mit Klinkerpflaster und Betonplatten befestigt.

Es liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen im überplanten Bereich.

2.12 Radverkehr

Durch die Bahrenfelder Straße verlaufen derzeit keine Velo-, Bezirks- oder Freizeitrou-ten. Südlich des Planungsgebietes verläuft die Veloroute 1 durch die Klausstraße.

Die Bahrenfelder Straße und die Große Rainstraße sind im Entwurf des Radverkehrskonzepts des Bezirksamts Altona (Stand: 16.06.2022) als Bezirksrouten ausgewiesen und sind daher als solche in der Planung zu berücksichtigen.

Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt. Im Bereich Ottenser Kreuz ist ein nicht benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg mit 3,0 m Breite und in roten Betonsteinpflaster hergestellt.

An der LSA Klausstraße erhält der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden einen geschützten Aufstellbereich (Protected Bike Lane).

2.13 Barrierefreiheit

Am Ottenser Kreuz und in der Großen Rainstraße sind alle Querungen getrennt und mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet. Weiterhin ist der Radweg auf dem Ottenser Kreuz mit einem Begrenzungstreifen eingefasst. Der Knotenpunkt Klausstraße ist nach dem Stand der Technik mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet.

Im Übrigen Planungsgebiet sind keine taktilen Leiteinrichtungen vorhanden. Die Borde sind nicht ReStra-gerecht abgesenkt.

2.14 Beleuchtung

Es stehen Beleuchtungsmasten auf der Westseite im Sicherheitstrennstreifen oder im Gehweg. Der Abstand der Masten beträgt ca. 30 bis 35 m.

Am Ottenser Kreuz und am Spritzenplatz sind ergänzend auch auf der Ostseite Peitschenmaste aufgestellt.

2.15 Ausstattung / Möblierung

Es ist keine wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr vorhanden.

Im nördlichen Planungsbereich sind im Seitenraum zwei Findlinge und sechs Holzpflocke gesetzt, um verkehrswidriges Parken zu verhindern.

Vor Hausnummer 105 und 90 sind Unterflurmüllbehälter vorhanden. Ein Müllcontainer steht im Straßenraum vor Hausnummer 79. An mehreren Masten sind Müllbehälter befestigt.

Im Bereich Ottenser Kreuz ist die Stadtradstation 28705 mit insgesamt 15 Standplätzen angeordnet. Es ist keine Fahrradluftstation vorhanden.

Auf dem Ottenser Kreuz ist ein Kunstobjekt aufgestellt (ca. 1,8 m x 0,3 m).

Vor Hausnr. 89 sind vor den Schaufenstern drei Pflanzkübel und ein Werbeträger aufgestellt.

Im Planungsbereich sind zahlreiche Verkehrsschilder und Hinweisschilder für Straßenkappen aufgestellt.

2.16 Straßenbegleitgrün

Es liegen insgesamt 22 Straßenbäume im Planungsgebiet (überwiegend Platanen, Pflanzjahr 1978). Die Bäume haben einen Stammdurchmesser zwischen 0,20 m und 0,75 m.

Die Bäume aus den Pflanzkübeln wurden im April 2023 umgepflanzt und die vorhandenen Pflanzkübeln mit Blumen bepflanzt.

Durch die Grenzbebauung sind an den Flurstücksgrenzen keine Hecken oder Bäume vorhanden.

2.17 Versorgungsanlagen

Im Zuge der Planung erfolgte im Juni 2023 eine Leitungsanfrage. Demnach befinden sich im überplanten Bereich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- 1&1 Versatel
- Dataport
- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Hamburger Energiewerke
- Hamburg Verkehrsanlagen
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- Stromnetz Hamburg
- Kabel Deutschland/ Vodafone
- Wilhelm.tel/ willy.tel

2.18 Baumaßnahmen

Für den Zeitraum der geplanten Bauausführung sind derzeit keine Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen angrenzend an den Planungsbereich bekannt.

3. Geplanter Zustand

3.1 Variantenuntersuchung

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine intensive Vorplanungsphase mit der Untersuchung mehrerer Varianten voraus. In dieser wurden insbesondere unterschiedliche Varianten für eine Umgestaltung des Straßenraumes mit unterschiedlichen Querschnittsbreiten und -aufteilungen für die Radverkehrsführung und den Seitenraum betrachtet.

Die Maßnahme wird in folgenden Teilabschnitten betrachtet und im Folgenden entsprechend gegliedert:

- Abschnitt 1: Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz) und Große Rainstraße:
- Abschnitt 2: Ottenser Kreuz
- Abschnitt 3: Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz)

Gemäß der Beschlussfassung der Bezirksversammlung werden folgende Ziele der Umgestaltung der Bahrenfelder Straße in den nachfolgend beschriebenen Varianten berücksichtigt:

- Einrichtung eines autoarmen Gebietes mit Zufahrtsbeschränkung und Aufhebung des ruhenden Verkehrs. Die Zufahrtsbeschränkung gilt von Norden kommend ab der Kleine Rainstraße. In dem Zuge muss die Richtung der Einbahnstraße in der Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Klausstraße gedreht und in Richtung Süden ausgewiesen werden, um die Ausfahrt aus der Erbergerstraße/ Spritzenplatz sicherzustellen.
- Förderung des Fußverkehrs durch Einrichtung von breiteren Seitenräumen und barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen
- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bahrenfelder Straße Nord
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) in der Bahrenfelder Straße Süd
- Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr
- Einrichtung einer regelgerechten Radverkehrsanlage auf dem Ottenser Kreuz
- Erhalt des Baumbestandes

Im Bereich der Bestandsbäume wurde daher und soweit möglich der vorhandene Bordverlauf beibehalten oder in die Fahrbahn verlegt, um größere Baumscheiben einzurichten.

Für die Planung wurden die Vorgaben und Hinweise einschlägiger Regelwerke herangezogen.

Abschnitt 1 Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz) und Große Rainstraße

Die Bahrenfelder Straße wird zukünftig für den motorisierten Durchgangsverkehr vollständig und für den Anliegerverkehr tagsüber zeitbeschränkt gesperrt. Ausgenommen hiervon sind u.a. Fahrzeuge mit Sondergenehmigung (z.B. Anlieger mit Hinterhof- oder Tiefgaragenstellplätzen).

Variante 1: Seitenraum vergrößern

Bei Variante 1 wird der Verkehrsraum für den Liefer- und Individualverkehr minimiert und die verfügbare Querschnittsbreite dem Fußverkehr im Seitenraum zugeschlagen. Als Bemessungsansatz wird daher gemäß RAST 06 der Begegnungsfall PKW/Lastenrad angesetzt und inkl. Zulage zum Bewegungsspielraum mit 4,50 m Fahrbahnbreite für die Fahrradstraße zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu den Ladezonen eingeplant. Die Regelbreite für Fahrradstraßen nach ReStra / ERA Abschnitt 6.3 mit 4,0 m ist damit eingehalten.

Um den Baumbestand zu erhalten und an die Bestandsfahrbahn anzuschließen wird ein entsprechend mäandrierender Fahrbahnverlauf vorgesehen.

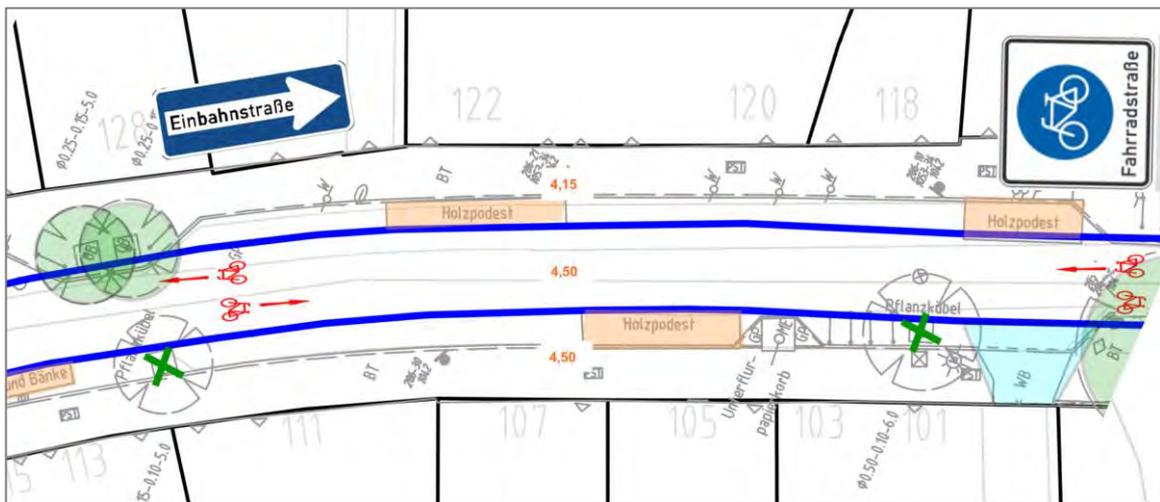


Abb. 2: Abschnitt 1, Variante 1 „Seitenraum vergrößern“

Variante 2: Begegnungsfall LKW/Lastenrad

Bei Ansatz der lichten Verkehrsräume inkl. der Bewegungsspielräume nach RAST 06 für den Begegnungsfall LKW/ Lastenrad ist eine Fahrbahnbreite von 5,10 m zu berücksichtigen.

Für die Einrichtung von wechselseitigen Ladezonen und Baumerhalt ist ein mäandrierender Fahrbahnverlauf erforderlich.



Abb. 3: Abschnitt 1, Variante 2 „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“

Variante 3: Begegnungsfall LKW/Rad

Gegenüber der Variante 2 wurde bei Variante 3 für den Bemessungsfall ein reguläres Rad angesetzt, so dass die erforderliche Querschnittsbreite um 0,3 m auf 4,8 m reduziert wird. Im Übrigen bleiben die Radbedingungen identisch, daher wird die zusätzliche Querschnittsbreite dem Seitenraum zugeschlagen.

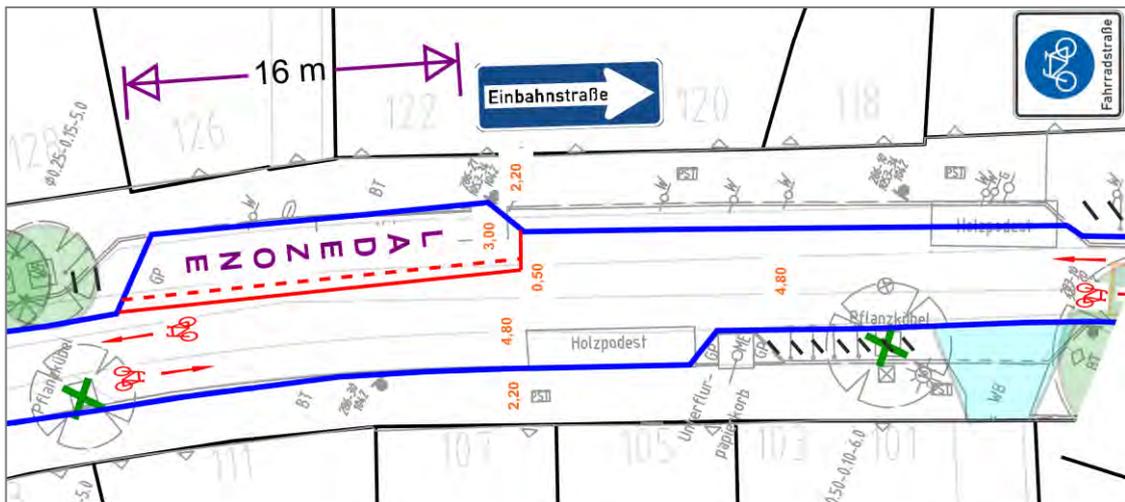


Abb. 4: Abschnitt 1, Variante 3 „Begegnungsfall LKW/Rad“

Abschnitt 2: Ottenser Kreuz

Für die Planung des Ottenser Kreuzes wurden drei Varianten ausgearbeitet und abgewogen.

Variante 1: Angepasster Bestand



Abb. 5: Abschnitt 2, Variante 1 „angepasster Bestand“

Die Variante 1 berücksichtigt einen bestandsnahen Ausbau der derzeitigen Radverkehrsführung auf dem Ottenser Kreuz. Es ist ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg vorgesehen, der gegenüber dem Bestand um 1,0 m auf 4,0 m verbreitert und geradlinig in den südlichen Teil der Bahrenfelder Straße geführt wird. Die Ausführung in dieser Variante wäre niveaugleich mit dem angrenzenden Flächen für den Fußverkehr und wird beidseitig durch einen Begrenzungstreifen eingefasst.

In dieser Planungsvariante könnten alle Bestandsbäume erhalten bleiben. Das Kunstwerk muss versetzt werden.

Variante 2: Fahrradstraße

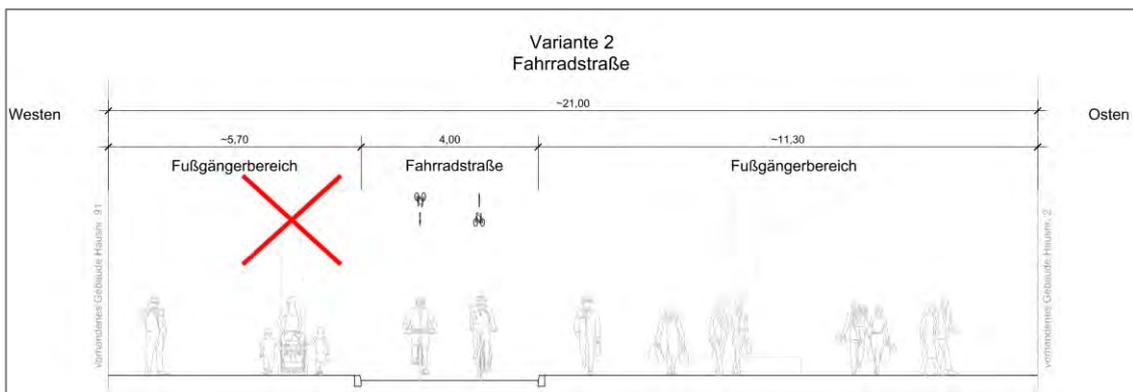
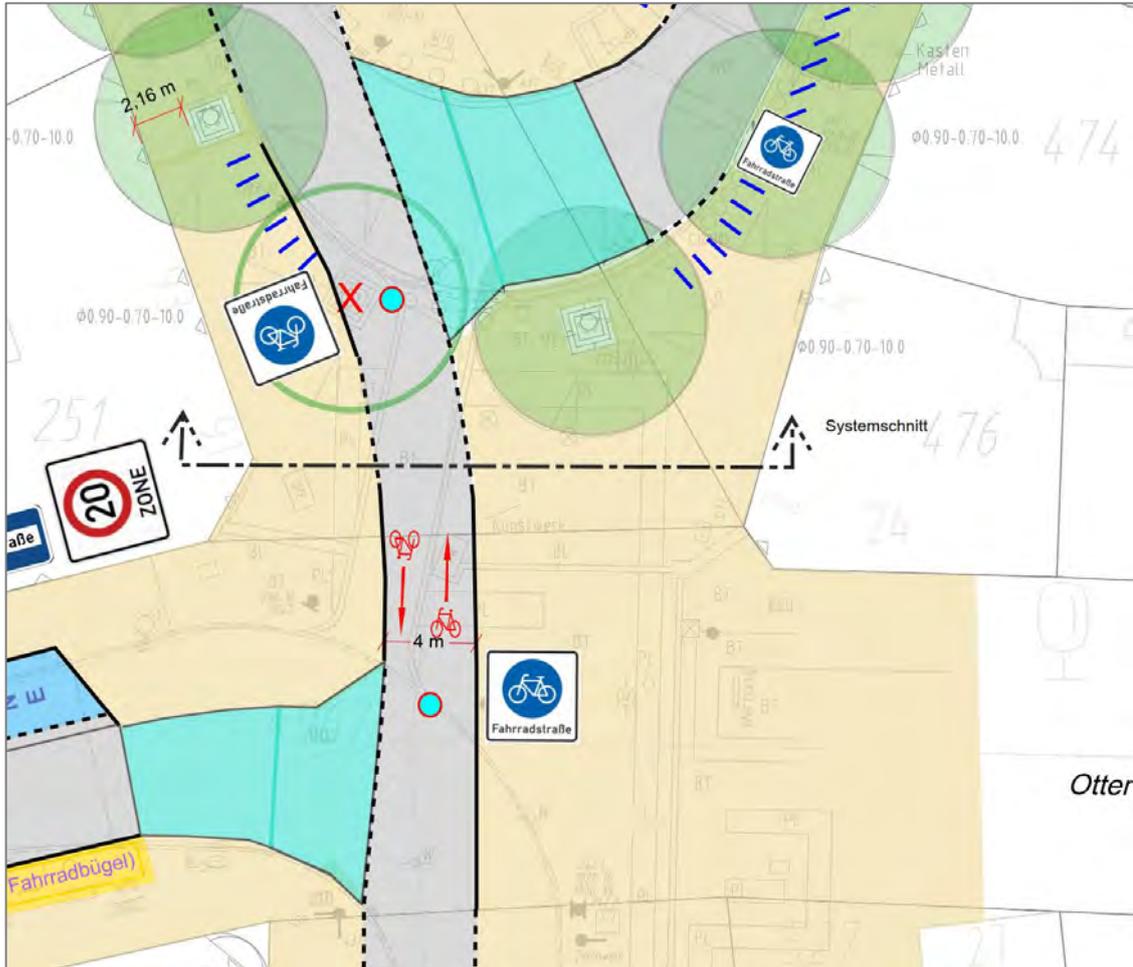


Abb. 6: Abschnitt 2, Variante 2 „Fahrradstraße“

In der Variante 2 wird eine durchgängige Fahrradstraße vom nördlichen in den südlichen Teil der Bahrenfelder Straße berücksichtigt, die mit 4 m Breite über das Ottenser Kreuz führen wird. Die Führung der Fahrradstraße ist durch ein durchgängiges Hochbord baulich vom Gehweg abgetrennt. Für den Fußverkehr werden getrennte, ungesicherte Querungen nach ReStra an geeigneter Stelle vorgesehen. Um diese geradlinige Fahrbeziehung zwischen nördlichem und südlichem Teil der Bahrenfelder Straße zu erwirken,

muss eine Platane gerodet werden. Gehwegüberfahrten an der Ottenser Hauptstraße und der Großen Rainstraße signalisieren dem verbleibenden Kfz-Verkehr, dass in eine untergeordnete Straße abgebogen wird und somit Vorfahrt für den Radverkehr auf der Fahrradstraße besteht. Die Gehwegüberfahrten bieten an diesen Stellen eine niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Variante 3: Fußgängerzone



Abb. 7: Abschnitt 2, Variante 3 „Fußgängerzone“

In der dritten Planungsvariante wird dem Fußverkehr Vorrang eingeräumt und eine Fußgängerzone mit der Beschilderung „Fahrrad frei“ vorgesehen. Somit wäre der Radverkehr zugelassen, hat sich aber dem Fußverkehr unterzuordnen. In dieser Variante würde keine Trennung der Verkehrsarten durch eigenständige Verkehrsflächen erfolgen und somit ein niveaugleicher Ausbau der gesamten Platzfläche erfolgen. Die Bestandsbäume bleiben ebenso wie das Kunstwerk an seinem derzeitigen Standort erhalten. Im nördlichen Teil der Bahrenfelder Straße verläuft die Fahrradstraße, die in die Große Rainstraße weitergeführt wird. Südlich der Platzfläche ist eine Mischverkehrsfläche mit Tempo 20 und reduzierten Kfz-Verkehrsaufkommen vorgesehen.

Abschnitt 3: Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz):

Die Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Ottenser Hauptstraße wird zukünftig für den Durchgangsverkehr vollständig und für den Anliegerverkehr tagsüber zeitbeschränkt gesperrt. Ausgenommen hiervon sind u.a. Fahrzeuge mit Sondergenehmigung (z.B. Anlieger mit Hinterhof- oder Tiefgaragenstellplätzen).

Zwischen Spritzenplatz und Klausstraße wird die Bahrenfelder Straße zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden.

Variante 1: Seitenraum vergrößern

Analog dem Planungsabschnitt 1 wird bei Variante 1 der Begegnungsfall PKW/Lastenrad angesetzt. Gem. RAST 06 Bild 17 sind für den Begegnungsfall PKW/Rad 3,8 m Mindestbreite vorzusehen. Bei Ansatz eines Lastenrades sind 0,3 m Zuschlag zu berücksichtigen. Als weitere Zulage zum Bewegungsspielraum werden 0,4 m angesetzt, so dass eine Fahrradstraße 4,50 m Fahrbahnbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu den Ladezonen eingeplant wird. Die verfügbare Querschnittsbreite wird dem Fußverkehr im Seitenraum zugeschlagen.

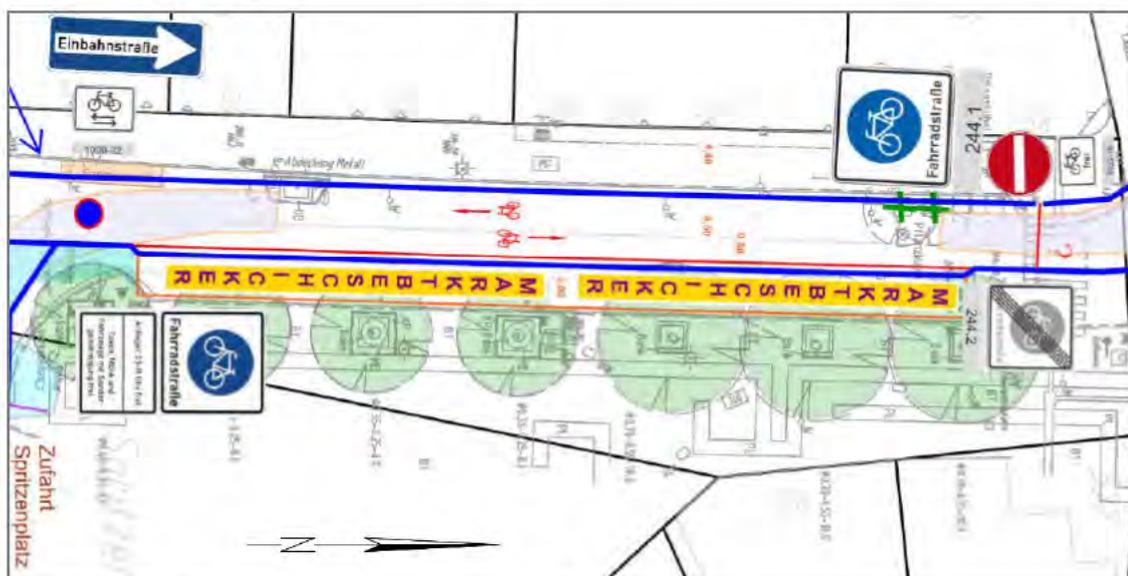


Abb. 8: Abschnitt 3, Variante 1 „Seitenraum vergrößern“

Variante 2: „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“



Abb. 9: Abschnitt 3, Variante 2 „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“

Bei Ansatz der lichten Verkehrsräume inkl. der Bewegungsspielräume nach RAS 06 für den Begegnungsfall LKW/ Lastenrad ist eine Fahrbahnbreite von 5,10 m zu berücksichtigen.

Variante 3: Begegnungsfall LKW/Rad

Gegenüber der Variante 2 wurde bei Variante 3 der Begegnungsfall LKW/Rad, so dass die erforderliche Querschnittsbreite um 0,3 m auf 4,8 m reduziert wird. Die übrigen Randbedingungen ändern sich nicht und die zusätzliche Querschnittsbreite wird dem Seitenraum zugeschlagen.

3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante der 2. Verschickung

Abschnitt 1: Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz) und Große Rainstraße

Die Varianten 1 bis 3 unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Festlegung unterschiedlicher Begegnungsfälle und der hieraus resultierenden Breite der Straßenverkehrsfläche. Gemäß ReStra / ERA Abschnitt 6.3 ist für die Einrichtung einer Fahrradstraße eine Regelbreite von 4,0 m zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen erforderlich. Diese Anforderung erfüllen alle drei Varianten. Dem gegenüber stehen die ReStra / Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Abschnitt 3.2 gemäß denen für Gebiete mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung mittlerer Dichte ein Orientierungswert von 3,30 m zzgl. 1,50 m je Seitenraum als notwendig gilt. Diese städtebaulich notwendige Seitenraumbreite muss mit der verkehrstechnisch notwendigen Fahrbahnbreite und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Gesamtraumbreite abgewogen werden.

In der Abwägung der drei Begegnungsfälle wird zu Grunde gelegt, dass in dem Straßenzug zukünftig (mit Ausnahme der Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen) tagsüber kein motorisierter Durchgangs- und Individualverkehr vorherrscht. Demnach ist generell ein Begegnungsfall zwischen PKW und Radverkehr bzw. LKW und Radverkehr nicht als Regelfall anzusehen. Durch die Ausweisung der Fahrradstraße wird dem Radverkehr auf der Fahrbahn Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt. Die Begegnungsfälle spielen somit für die Variantenüberlegung eine untergeordnete Rolle. Darüber hinaus soll der Fuß- und Radverkehr durch die Umbaumaßnahmen profitieren, so dass eine Fahrbahnbreite größer oder gleich dem Bestand (ca. 5,0 m) keine Verbesserung für den Fußverkehr bewirken würde. Daher wird die Variante 2 Begegnungsfall LKW/Lastenrad mit 5,10 m Fahrbahnbreite nicht für die Planung zu Grunde gelegt.

Da auch die weiteren beiden Begegnungsfälle LKW/Rad gemäß Variante 3 (4,80 m Fahrbahnbreite) und PKW/Lastenrad wie oben dargestellt nicht maßgeblich für die Variantenabwägung sind, wird in der Planung Variante 1 mit einer grundsätzlichen Fahrbahnbreite von 4,50 m und der größtmöglichen Seitenraumverbreiterung weiterverfolgt. Diese Fahrbahnbreite entspricht den Anforderungen der Regelwerke und ist vor dem Hintergrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken und Erfahrungen aus anderen Fahrradstraßenplanungen als ausreichend breit zu beurteilen.

Die städtebaulich notwendigen Seitenraumbreiten können aufgrund der geringen Gesamtraumbreite nicht überall eingehalten werden. In der Überarbeitung der Planung für die 2. Verschickung werden potenzielle Engstellen durch die Verschiebung fester Einbauten wie Fahrradbügel und Verkehrszeichen gemildert.

Hinsichtlich der Bemessung der Ladezonen wird grundsätzlich ein kleiner LKW angesetzt, für den gemäß ReStra Tabelle 23 eine Parkstandsweite von 2,50 m eingeplant wird. Die Parkstandslänge für unabhängiges Einparken ist gemäß ReStra Tabelle 23 mit 16,0 m vorgesehen.

Abschnitt 2: Ottenser Kreuz

Auf dem Ottenser Kreuz sind im Bestand und zukünftig der Fuß- und Radverkehr vorherrschend. Es wurden daher drei grundsätzlich unterschiedliche Varianten betrachtet.

Neben der Berücksichtigung der Belange beider Verkehrsarten wurde auch die jeweilige Förderung und Bevorrechtigung des Fußverkehrs und des Radverkehrs priorisiert.

Zur Förderung des Fußverkehrs wurde in Variante 3 eine Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr geplant. Vorteilhaft an dieser Variante ist die vollflächige, bevorrechtigte Nutzung des Platzes für den Fußverkehr und die Stärkung des identitätsstiftenden Platzcharakters mit Gestaltungsfreiheit hinsichtlich der Beläge und weiteren Stadtmöblierungselementen. Demgegenüber werden die Belange des Radverkehrs durch die Unterbrechung der Nord-Süd-Verbindung im Verlauf der Bahrenfelder Straße nicht berücksichtigt. Es entstehen potenzielle Konfliktpunkte zwischen Rad- und Fußverkehr auf der gesamten Platzfläche. Es liegen keine geeigneten Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr vor, so dass eine Platzfläche ohne Freigabe für den Radverkehr nicht möglich ist bzw. das verkehrswidrige Befahren des Platzes bewirken würde. Dies würde der vom Bezirksamt Altona vorgesehenen Planung einer Bezirksroute im Verlauf der Bahrenfelder Straße entgegenstehen. Zusammenfassend erscheint eine Fußgängerzone ungeeignet, um die Belange der beiden Verkehrsarten auf dem Platz angemessen zu berücksichtigen.

Demgegenüber wurde in Variante 2 der Radverkehr auf der Nord-Süd-Trasse bevorzugt und eine durchgehende Fahrradstraße mit 4,0 m Breite vorgesehen. Wesentlicher Vorteil bei dieser Variante liegt in der baulichen und damit eindeutigen Trennung der Rad- und Fußverkehrsströme mittels Hochbord. Das Befahren der Gehwege durch den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung wird damit ausgeschlossen, so dass sich die potenziellen Konfliktflächen auf die Querungsbereiche reduzieren. Demgegenüber erhöht sich die Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn, so dass sich die Reaktionszeit für den Radverkehr verlängert und die potenzielle schwere bei Unfällen zwischen Rad- und Fußverkehr zunimmt. Weiterhin wird nur der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung gefördert, nicht jedoch die übrigen, sternförmig verlaufenden Radverkehrsströme. Hierbei ist sowohl die Fahrbeziehung in die Ottenser Hauptstraße als auch in die Große Rainstraße für den Radverkehr nachteilig angebunden. Der Entfall des Baumes verbessert zwar hinsichtlich der Verkehrssicherheit die Sichtbeziehungen im nördlichen Platzbereich, trägt jedoch durch die geradlinigere Führung ebenfalls zu einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus bei. Darüber hinaus hat diese Variante erheblichen nachteiligen Einfluss auf die Gesamtgestaltung des Platzes und wirkt wie eine Zäsur bzw. Zerschneidung.

Für das Ottenser Kreuz würde ein Ausbau ähnlich dem Bestand mit einem baulichen Radweg nach Variante 1 den Anforderungen an eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr nachkommen. Durch die zugewiesenen Verkehrsflächen ergeben sich sichere und klar ausgewiesenen Verkehrsbereiche für beide Nutzergruppen. Die Querung der Radverkehrsanlage ist mit 3,50m Breite und niveaugleichem Ausbau vertretbar. Die Flächen für den Fußverkehr nehmen den überwiegenden Teil des Platzes ein, so dass für die vorherrschende Verkehrsart Fußverkehr weiterhin der überwiegende Teil des Platzes zugeordnet wird. Durch die geradlinige Führung des Radverkehrs wird allerdings eine höhere Geschwindigkeit des Radverkehrs begünstigt. Bei einem möglichen, unsteigeren Verlauf des Radweges ist anzumerken, dass diese Führungsform nicht der Ideallinie für den Radverkehr entspricht und folglich mit verkehrswidrigem Befahren der Gehwegflächen zu rechnen ist. Daher erscheint die geradlinig dargestellte Radwegführung weniger Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr zu bieten. In der weiteren

Ausführung der Planung sollen Gestaltungselemente zur Verlangsamung und Aufmerksamkeitserhöhung des Radverkehrs beitragen.

In der Abwägung wird Variante 2 auf Grund der oben genannten Nachteile nicht weiterverfolgt. Trotz der hohen Bedeutung des Ottenser Kreuz als Verkehrsknoten für den Radverkehr wird bei einer Radverkehrsführung gemäß Variante 2 die Belange des Fußverkehrs nicht ausreichend Rechnung getragen.

Ausschlaggebend für die Wahl von Variante 1 ist:

Der bestandsorientierte Ausbau entspricht den örtlichen Anforderungen, lässt gemäß Unfallauswertung auch zukünftig kein Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr erwarten und ist damit eine geeignete Führungsform, die den Ausgleich zwischen Aufenthaltsfunktion und erforderlicher Radverkehrsfläche berücksichtigt. Dies wurde durch die Stellungnahmen zur 1. Verschickung verdeutlicht.

Um ein sicheres Begegnen zweier Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhängern zu ermöglichen, wurde die Breite des Zweirichtungsradwegs um 0,5 m auf 3,50 m erhöht. Dies ist aufgrund der grundsätzlichen Verbreiterung der Fußverkehrsflächen auf dem Ottenser Kreuz vertretbar.

Eine planfreie Querung des Platzes in Nord-Süd-Richtung z.B. mittels Fahrradbrücke wurde dem Grunde nach nicht näher geprüft, da zum einen die erforderlichen Rampenlängen sich auf Grund der Bestandsbebauung nicht realisieren lassen und zum anderen sich bei dieser Führungsform nicht alle sternförmigen Fahrbeziehungen abbilden und berücksichtigen lassen.

Die Befahrbarkeit des Ottenser Kreuz durch einzelne Marktbeschicker wird weiterhin ermöglicht und in der Gestaltung der Ausfahrten in Richtung Ottenser Hauptstraße berücksichtigt.

Abschnitt 3: Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz)

Für den südliche Abschnitt der Bahrenfelder Straße zwischen der Ottenser Hauptstraße und Spritzenplatz liegen vergleichbare Planungsrandbedingungen wie im Abschnitt 1 vor. Der Straßenabschnitt bleibt gemäß Bestand als Einbahnstraße in Richtung Ottenser Hauptstraße erhalten. Gemäß ReStra/ RASt 06 Abschnitt 6.1.7.6 und ERA Abschnitt 7.2 sind Einbahnstraße mit einer Mindestbreite von 3,80 m einzuplanen. Diese Anforderung erfüllen alle drei Varianten.

Dem gegenüber stehen die ReStra / Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Abschnitt 3.2 gemäß denen für Gebiete mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung mittlerer Dichte ein Orientierungswert von 3,30 m zzgl. 1,50 m je Seitenraum als notwendig gilt. Diese städtebaulich notwendige Seitenraumbreite muss mit der verkehrstechnisch notwendigen Fahrbahnbreite und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Gesamtraumbreite abgewogen werden.

In der Abwägung der drei Begegnungsfälle wird zu Grunde gelegt, dass in dem Straßenzug zukünftig (mit Ausnahme der Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen) tagsüber kein motorisierter Durchgangs- und Individualverkehr vorherrscht. Demnach ist generell ein Begegnungsfall zwischen PKW und Radverkehr bzw. LKW und Radverkehr nicht als Regelfall anzusehen. Die Begegnungsfälle spielen somit für die Variantenüberlegung eine untergeordnete Rolle. Darüber hinaus soll der Fuß- und Radverkehr durch die

Umbaumaßnahmen profitieren, so dass eine Fahrbahnbreite größer oder gleich dem Bestand (ca. 4,50 m zwischen den parkenden Fahrzeugen) keine Verbesserung für den Fußverkehr bewirken würde. Daher wird die Variante 2 Begegnungsfall LKW/Lastenrad mit 5,10 m Fahrbahnbreite nicht weiterverfolgt.

Da auch die weiteren beiden Begegnungsfälle LKW/Rad gemäß Variante 3 (4,80 m Fahrbahnbreite) und PKW/Lastenrad wie oben dargestellt nicht maßgeblich für die Variantenabwägung sind, wird in der Planung Variante 1 mit einer grundsätzlichen Fahrbahnbreite von 4,50 m bzw. 4,0 m im Bereich der Einengung (Müllstandort) weiterverfolgt. Diese Fahrbahnbreite entspricht den Anforderungen der Regelwerke und ist vor dem Hintergrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken als ausreichend breit zu beurteilen.

Die städtebaulich notwendigen Seitenraumbreiten können aufgrund der geringen Gesamtraumbreite nicht überall eingehalten werden. In der Überarbeitung der Planung für die 2. Verschickung werden potenzielle Engstellen durch die Verschiebung fester Einbauten wie Fahrradbügel und Verkehrszeichen gemildert. Durch den entfallenden ruhenden Verkehr ergeben sich positive Auswirkungen für die Verkehrssicherheit, da potenzielle Dooring-Unfälle und Konfliktsituationen durch Ein- und Ausparkvorgänge vermieden werden.

In der Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Klausstraße wird ein Teil der Anliegerverkehre aus den östlich gelegenen Einbahnstraßen Am Felde und Erzbergerstraße abgewickelt. Infolge der Durchfahrtsbeschränkung der Bahrenfelder Straße Richtung Norden ist die Einbahnstraßenrichtung in diesem Straßenabschnitt umzukehren und Richtung Süden auszuweisen. Da der Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße zugelassen ist und es in diesem Abschnitt keine Zufahrtsbeschränkung für den Kfz-Verkehr gibt, wird als vorherrschender Begegnungsfall LKW/Rad angesetzt und eine Fahrbahnbreite von 4,80 m eingeplant. Der Straßenabschnitt bleibt als Tempo 30 - Zone erhalten. Um den Fußverkehr gemäß Planungsauftrag zu fördern, wird der Seitenraum umgestaltet und die verfügbare Fahrbahnfläche dem Seitenraum zugeschlagen. Der Knotenpunkt Klausstraße wird entsprechend der Verkehrsführung umgestaltet und die Beschilderung im erforderlichen Umfang angepasst.

3.4 Querschnitt / Knotenpunkte

In der Bahrenfelder Straße sind folgende Querschnitte geplant:

Straßenquerschnitt bei Bahrenfelder Straße 111:

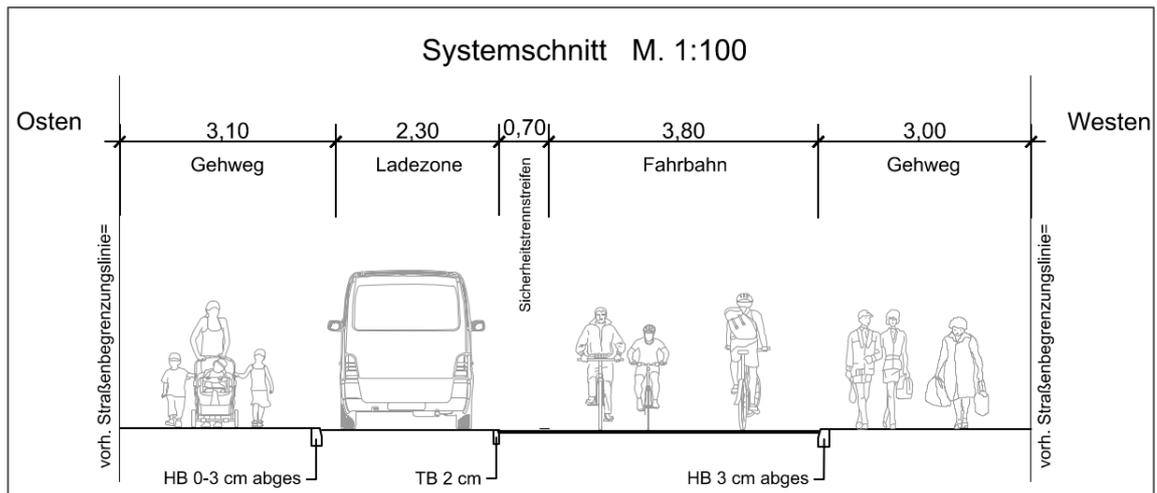


Abb. 11: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 111 (ohne Maßstab)

Straßenquerschnitt bei Bahrenfelder Straße 92:

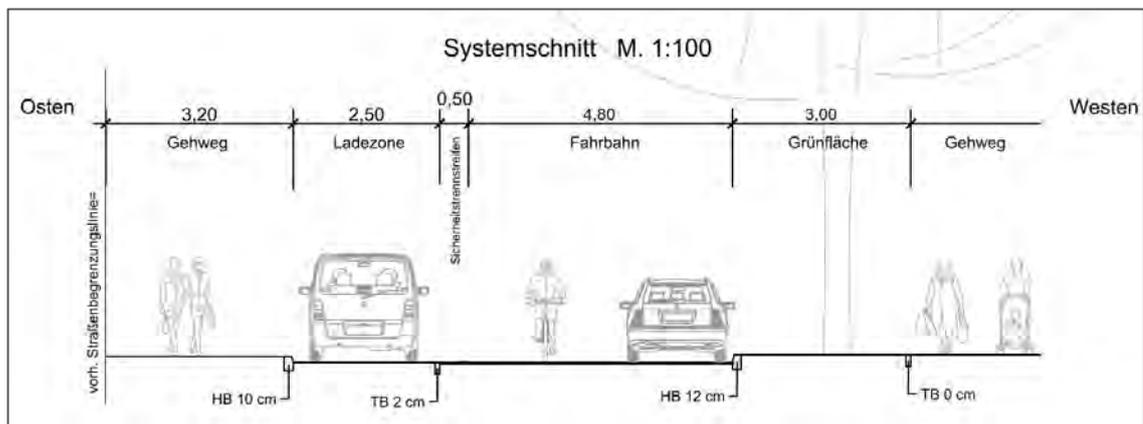


Abb. 12: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 92 (ohne Maßstab)

3.5 Oberflächenbefestigungen

Die Straße ist der Belastungsklasse Bk 1,0 zugeordnet (vgl. Abschnitt 3.26) und wird entsprechend den ortstypischen Randbedingungen mit einem Sonderpflaster aus Beton befestigt. Davon abweichend wird in den Kurvenbereichen nördlich und südlich des Ottenser Kreuz Aufpflasterungen mit geschnittenem Natursteingroßpflaster vorgesehen.

Die Gehwege in den Seitenräumen werden grundsätzlich mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm in grau befestigt. In den Überfahrten wird Wabensteinpflaster aus Beton und geschnittenem Großsteinpflaster aus Naturstein vorgesehen.

3.6 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Klausstraße / Bahrenfelder Straße (K-LSA 1440) wird an die neue Geometrie angepasst. Zukünftig kann aus der Bahrenfelder Straße nur nach Westen in die Eulenstraße abgebogen werden. Der Radverkehr darf in die Bahrenfelder Straße einfahren.

3.7 ÖPNV

An der Situation für den ÖPNV ändert sich nichts.

3.8 Ruhender Verkehr

In der Bahrenfelder Straße wird das Parken vollständig aufgehoben. Die beiden Parkscheinautomaten 3887 und 3930 entfallen ersatzlos.

Davon abweichend bleiben die beiden E-Ladepunkte (Ladepunkt 319) südlich der Straße Spritzenplatz und die Fläche für die Marktbeschicker erhalten und werden an den neuen Fahrbahnrand versetzt. Es sind keine zusätzlichen E-Ladestationen im Planungsbereich vorgesehen. In der Bahrenfelder Straße sind drei Ladezonen für kleine LKW mit einer Parkstandlänge von 16 m und einer Parkstandbreite von 2,50 m vorgesehen. Zwei weitere Ladezonen sind in der Große Rainstraße geplant.

In der südlichen Bahrenfelder Straße ist ein barrierefreier Parkstand geplant, der durchgehend und ohne Zufahrtsbeschränkung erreichbar ist. Um die Verfügbarkeit der Fahrbahnbreiten zu gewährleisten und das Parken am Fahrbahnrand zu unterbinden wird in der südlichen Bahrenfelder Straße eine Parkverbotszone eingerichtet.

Tab. 3: Übersicht Parkstandbilanz

	Zeitbeschränktes Längsparken am Fahrbahnrand/ Seitenstreifen	Geplante Parkstände	Bilanz
Bahrenfelder Straße Nord	22	0	-22
Große Rainstraße	9	0	-9
Bahrenfelder Straße Süd	19	1	-18
Summe	50	0	-49

Insgesamt sind in der Bahrenfelder Straße und der Großen Rainstraße 90 Fahrradabwehrbühnen vorgesehen. Darüber hinaus werden 3 Bühnen für je zwei Lastenräder geplant.

Tab. 4: Fahrradparkstandbilanz

Fahradparkstände	Bestand	Planung	Bilanz
Anzahl Bühnen [Stck.]	81	93	+ 4

3.9 Überfahrten

Die Überfahrten werden an den neuen Zustand angepasst und mit Wabensteinpflaster aus Beton oder mit geschnittenem Großsteinpflaster aus Naturstein neu hergestellt.

3.10 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt -wie im Bestand- über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel. Die Lage der Straßenabläufe wird an die neue Situation angepasst.

Im Zuge der weiteren Planung wird eine Trummenuntersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse werden berücksichtigt und die Trummenanschlussleitungen je nach Zustand saniert bzw. erneuert.

3.11 Fußverkehr

In der Bahrenfelder Straße bleiben Gehwege beidseitig der Fahrbahn erhalten. Durch den überwiegenden Versatz des Bordverlaufes in Richtung Fahrbahn können zukünftig breitere Gehwege zwischen ca. 2,50 m und 6,50 m hergestellt werden. Im Bereich der Bestandsbäume bleiben die vorhandenen punktuellen Einengungen vorhanden.

Die Gehwege werden gemäß ReStra mit Pflastersteinen 25/25 aus Beton und im Bereich des Ottenser Kreuzes teilweise mit Klinker befestigt.

3.12 Radverkehr

Der Radverkehr findet in der Bahrenfelder Straße weiterhin auf der Fahrbahn statt. Um den Radverkehr zu fördern, wird gemäß Beschluss der Bezirksversammlung der Individualverkehr für Anlieger nur noch zeitbeschränkt zugelassen und eine Fahrradstraße eingerichtet (VZ.244.1). Die vorherrschende Verkehrsart ist dadurch tagsüber der Radverkehr.

Die Fahrgassenbreite in der Bahrenfelder Straße Nord (Fahrradstraße) beträgt grundsätzlich 4,5 m und liegt damit über der Regelbreite gemäß ReStra / ERA Abschnitt 6.3 von 4,0 m. Im Bereich der Lieferzonen wird eine Fahrgassenbreite von 4,00 m zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen bzw. 3,80 m zzgl. 0,7 m Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Angrenzend an die Bestandsbäume liegt die Fahrbahnbreite bei ca. 3,65 m und somit stets über der Mindestbreite von 3,05 m. In der Großen Rainstraße bleibt die Fahrbahnbreite mit rd. 4,0 m gemäß Bestand erhalten.

Am Ottenser Kreuz bleibt der nicht benutzungspflichtige Zweirichtungsradweg erhalten und wird in einer Breite von 3,5 m hergestellt. Gegenüber dem Bestand wird die Radverkehrsanlage um ca. 1,0 m nach Osten versetzt, um die Flächen für den Fußverkehr vor Hausnr. 91 zu vergrößern. Darüber hinaus ergibt sich eine bessere Befahrbarkeit für den Radverkehr aus Richtung Süden. Die Einfassung des Radweges erfolgt taktil erfassbar mit Bodenindikatoren. Trotz der Anpassungen bleibt das Kunstobjekt am vorhandenen Standort erhalten.

An der Kreuzung Klausstraße wird der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße (Fahrrichtung Norden) an den an der Haltlinie wartenden Fahrzeugen in einem Radfahrstreifen mit 1,85 m breite vorbeigeleitet und in den Mischverkehr der Einbahnstraße überführt. Die Einrichtung eines Fahrbahnteilers analog ERA Bild 69 ist auf Grund der erforderlichen Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug (Müllfahrzeug) nicht möglich.

3.13 Barrierefreiheit

Sämtliche signalisierte und unsignalisierte Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm Bordvorstand beim Sperrfeld. In den übrigen Bereichen werden die erforderlichen Bordsteinhöhen gemäß ReStra berücksichtigt. Die Übergänge zwischen den Gehwegen zu den Radwegen werden mit den notwendigen Bodenindikatoren ausgestattet.

In den Lageplänen sind die geplanten Bodenindikatoren dargestellt.

3.14 Beleuchtung

Die Standorte der ÖB-Masten sind gemäß Planung der HHVA berücksichtigt.

3.15 Ausstattung / Möblierung

Es ist keine wegweisende Beschilderung geplant.

Die vorhandenen Unterflurmüllbehälter und Müllcontainer bleiben am bisherigen Standort erhalten.

Die Findlinge im Seitenraum im nördlichen Planungsbereich entfallen ersatzlos. Zum Schutz der Baumstandorte werden jeweils zwei Findlinge in den Baumscheiben neben Ladezonen oder Überfahrten vorgesehen.

Die vorhandenen Müllbehälter werden an geeigneter Stelle wieder aufgestellt.

Geplante Sondernutzungen für den Zeitraum nach der Baumaßnahme sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Aufbauend auf dieser Straßenplanung werden geschaffene Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert

3.16 Straßenbegleitgrün

Durch die Beibehaltung des Bordverlaufes bzw. Versatz in Richtung der vorhandenen Fahrbahn können alle Straßenbäume erhalten werden.

Insgesamt sind 6 Neupflanzungen vorgesehen.

In allen Bereichen, in denen der Bordverlauf im Kronenbereich der Bäume versetzt wird, werden Wurzelsuchgräben durchgeführt.

Tab. 5: Übersicht Baumbilanz

	Baum- bestand	Baum- fällungen	Neupflan- zungen	Baum- bilanz
Bahrenfelder Straße Nord	6	0	+2	+2
Große Rainstraße	7	0	+2	+2
Bahrenfelder Straße Süd	9	0	+2	+2
Summe	22	0	+6	+6

3.17 Grundwasser

Im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2018 (www.geoportal-hamburg.de) ist im Bereich der Maßnahme ein Wasserstand von ca. 15,5 mNN (Alma-Wartenberg-Platz und Große Rainstraße) bis 13 mNN (Bereich Klausstraße) ausgewiesen.

Die Geländehöhen liegen bei ca. 27,7 mNN im Bereich Alma-Wartenberg-Platz, ca. 25,3 mNN im Bereich Große Rainstraße und ca. 27,5 mNN im Bereich Klausstraße.

Demnach ist ca. 9,8 m bis 14,5 m unter GOK mit Grundwasser zu rechnen.

Gemäß Bohrarchiv stehen im überplanten Bereich zunächst Auffüllungen und Sande mit einer Mächtigkeit von 1,5 m bis 4,5 m an. Darunter lagert Geschiebelehm mit einer Mächtigkeit von mindestens 5,4 m.

3.18 Ersatzbaustoffe

Gemäß dem „Merkblatt zur Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg“ ist das Planungsgebiet als „Fläche mit Prüfungsbedarf“ ausgewiesen.

Aus dem Bohrarchiv (www.geoportal-hamburg.de) ist ersichtlich, dass Auffüllungen und Sande mit einer Mächtigkeit von 1,5 m bis 4,5 m an über undurchlässigem Geschiebelehm anstehen. Gemäß Merkblatt ist dies Abschnitt 2.1.3 als „Oberflächennah anstehende durchlässige Bodenarten über bindigen Schichtfolgen“ einzustufen. Da kein Grundwasserstand erbohrt wurde wird der Grundwasserstand aus dem Gleichenplan herangezogen (13,0 mNN bis 15,5 mNN). Der Bemessungswasserstand liegt mit Zuschlag von 1,5 m bei 14,5 mNN bis 17,0 mNN. Damit gilt der von der LAGA M 20 geforderte Mindestabstand von 2 m (bei Einbau von Bodenmaterial der Einbauklasse 1.2) zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand als eingehalten, wenn die Schüttkörperbasis oberhalb von 16,5 mNN bis 19,0 mNN liegt. Dies ist im vorliegenden Fall gewährleistet.

3.19 Asphalt- und Baugrunduntersuchung

Asphalt- und Baugrunduntersuchung werden im Zuge der weiteren Planung durchgeführt und die Ergebnisse berücksichtigt.

3.20 Kampfmittel

Gemäß Gefahrenerkundung/ Luftbilddauswertung vom 07.09.2022 (Gz. BIS/F046-22/05460_1) und 08.03.2023 (Gz. BIS/F046-23/01355_1) bestehen folgende Verdachtsbereiche:

- Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht im Einmündungsbereich Kleine Rainstraße und im Bereich Spritzenplatz
- Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht auf Grund von Trümmerflächen im Bereich Hausnummer 102 und 118 bis 150 und Große Rainstraße 4 bis 16
- Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht im Bereich Ottenser Hauptstraße 29 bis 35

In der Bauausführung werden baubegleitende Sondierungsarbeiten berücksichtigt.

3.21 Versorgungsanlagen

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen einer Leitungsbesprechung abgestimmt.

3.22 Schutzgebiete

Die Bahrenfelder Straße liegt außerhalb von Landschafts- und Naturschutzgebieten und außerhalb von Wasserschutzgebieten.

Sämtliche Straßenbäume auf der Westseite in der Mottenburger Twiete sind in einem linienhaften Biotop (Hauptbiotoptyp HEA) geschützt.

3.23 Denkmalschutz

Die Hausnummer 133 sowie einige Gebäude am Ottenser Kreuz und im Bereich der Mottenburger Twiete sind als Baudenkmäler ausgewiesen.

Im Straßenzug ist ein Teil des Ottenser Kreuz und der Straßenabschnitt zwischen Mottenburger Twiete und der Klausstraße als Ensemble geschützt.

3.24 Schulen und Einrichtungen schutzbedürftiger Personen

Es liegen keine Kitas, Schulen oder Senioreneinrichtungen im überplanten Bereich.

3.25 Wirtschaftlichkeit

Die aufgetragene Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerke der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt und stellt die wirtschaftlichste Lösung dar.

3.26 Bautechnische Einzelheiten

Anhand der vorliegenden Verkehrsbelastung aus 2006 und 2019 lässt sich für den nördlichen Planungsabschnitt zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz eine (noch knappe) Bk 0,3 ermitteln. Südlich des Ottenser Kreuz ist eine Bk 1,0 anzusetzen. Unter Berücksichtigung der Straßenfunktion nach RStO als Wohn- und Sammelstraße wird für den gesamten Planungsbereich eine Bk 1,0 angesetzt. Die Überfahrten werden analog ReStra/ RStO 2012 Tafel 3 für die Bk 0,3 bzw. Bk 1,8 ausgelegt.

Die Befestigung der Flächen sowie die Wahl der Randeinfassungen erfolgt nach den geltenden Richtlinien (ReStra bzw. RStO) und wird im Zuge der Aufstellung der AU Bau endgültig abgestimmt.

Sonderaufbauten sind zum jetzigen Zeitpunkt der Planung nicht vorgesehen. Der Einbau besonderer Baumaterialien (z.B. Geotextil) ist zum derzeitigen Zeitpunkt ebenfalls nicht geplant.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme liegt im Bereich der derzeit geltenden Bebauungspläne

- Ottensen 27 – Feststellungsdatum 29.06.1983
- Ottensen 35 – Feststellungsdatum 20.02.1995
- Ottensen 43 – Feststellungsdatum 27.05.2010
- Ottensen 69 – Feststellungsdatum 16.01.2020
- Teilbebauungsplan TB40 – Feststellungsdatum 08.11.1955

5. Umweltbelange

5.1 Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich.

5.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es liegt ein baulicher Eingriff ohne Verlegung von Fahrstreifen vor, so dass durch die Maßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

6. Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien bzw. auf öffentlichen Flurstücken durchgeführt.

6.2 Finanzierung

Die grob geschätzten Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen vorläufig ca. 2.720.000 € (brutto, inkl. Kostenrahmen für Lichtsignalanlagen und öffentliche Beleuchtung).

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme verbleibt der Straßenabschnitt im Anlagevermögen des Bezirkes. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen weiterhin dem Bezirk.

6.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag

Auftraggeber, Bedarfs- und Realisierungsträger sowie zuständig für die Baudurchführung ist die

Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch das
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentl. Raumes
Abteilung Straßen, Mobilität und Gewässer
Abschnitt Mobilität – MR25.

Die Planunterlagen für die Verkehrsanlagen wurden durch das Büro Masuch + Olbrisch, Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, erarbeitet.

6.4 Vorstellung der Maßnahme

Die Bezirksversammlung und die Öffentlichkeit wurde regelmäßig im Rahmen der Sitzungen über die Planungsstand informiert. Im Rahmen der Planung wurden die aktuellen Beschlüsse der Bezirksversammlung geprüft und entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus fand am 18.02.2023 ein Workshop zu den Planungsvarianten „Ottenser Kreuz“ statt. Am 28.08.2023 fand im Nachgang der 1. Verschiebung eine öffentliche Dialogveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger statt.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

6.5 Voraussichtlicher Baubeginn

Der geplante Baubeginn liegt im IV. Quartal 2025.

Datum: 13.03.2024

[Redacted signature block]

Betr.: freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier
Umgestaltung der Bahrenfelder Straße

hier: Abwägung zur 1. Verschickung vom 31.07.2023

**Abwägung der zur Erstverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis

1.	A / MR 13 (Sondernutzungen)	3
2.	A / MR 20 (Straßen und Gewässer).....	3
3.	A / MR 210 (Verkehrsprojekte).....	3
4.	A / MR 218	3
5.	A / MR 22 (Unterhaltung)	3
6.	A / MR 23 (Wasserwirtschaft)	3
7.	A / MR 250 (Mobilität).....	3
8.	A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche).....	3
9.	A / Fahrrad-Postfach	3
10.	A / MR-L	3
11.	A / MR 356 (Bäume)	3
12.	A / VS 313 (Bodenschutz).....	3
13.	A / D4	4
14.	A / Klimaschutz.....	4
15.	A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 04.09.2023	4
16.	A / SL 20 (Bebauungspl.)	5
17.	A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 02.08.2023	5
18.	A / WBZ 4 (Naturschutz)	5
19.	E / MR 20 (Techn. Aufsicht)	5
20.	A / Planabstimmungen	5
21.	BIS / VD 52.....	5
22.	BIS / PK 21 vom 20.09.2023	5
23.	BIS / GEKV (Gefahrenerkundung)	9
24.	BIS / Feuerwehr	9
25.	BVM / Amt M vom 13.09.2023	10
26.	BSW / LP (L- u. Stadtentw.)	10
27.	BUKEA / W1 (Grundwasser) vom 08.09.2023	10
28.	BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter)	11
29.	BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün)	11
30.	BWFGB / B32 (Anliegerb.) vom 08.09.2023	11
31.	BWI / IT3 (Elektromobilität)	11
32.	HHVA / ÖB vom 04.09.2023	11
33.	HHVA / LSA.....	12
34.	BKM / K3225 (Denkmalschutz)	12
35.	LBV vom 08.08.2023.....	12
36.	SRH Stadtreinigung vom 04.09.2023.....	12
37.	Hochbahn vom 28.08.2023	13
38.	VHH vom 01.09.2023	13
39.	HVV	13
40.	SWITCHH.....	14
41.	Werbeträger Ströer.....	14
42.	Werbeträger Wall	14
43.	ADAC	14
44.	ADFC Altona vom 08.09.2023	14
45.	FUSS e.V. vom 05.09.2023	16
46.	Handelskammer G V/2.....	18

47.	Handwerkskammer vom 08.09.2023	18
48.	Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 08.09.2023	23
49.	Seniorenbeirat Altona.....	24
50.	Taxenverband	24
51.	VCD Nord vom 08.09.2023	24
52.	freiRaum Ottensen Beirat vom 24.09.2023 und 26.09.2023.....	27
53.	DEHOGA Hamburg	33
54.	1&1 Versatel Deutschland vom 07.08.2023.....	33
55.	Colt Technology Services	33
56.	Dataport vom 29.08.2019.....	33
57.	DB Kommunikationstechnik vom 01.08.2023	33
58.	Deutsche Telekom vom 03.08.2023	34
59.	Enercity Contracting Nord	34
60.	GasLINE.....	34
61.	Gasnetz Hamburg vom 02.08.2023	34
62.	Gasunie Deutschland Services	35
63.	GENEFF	35
64.	Giftge Consult c/o nordCom.....	35
65.	Global Connect A/S.....	35
66.	Hamburg Gas Consult.....	35
67.	Hamburg Wasser, HWW vom 04.09.2023	35
68.	Hamburg Wasser, HSE, servTEC, Hamburg Energie vom 04.09.2023	36
69.	HanseWerk Natur.....	39
70.	ImmoMediaNet.....	39
71.	Interoute Germany	39
72.	LWLcom vom 17.08.2023	39
73.	MTI Teleport München vom 01.08.2023	39
74.	1 PKV Projektleitung & Kabelverl.....	39
75.	PLEdoc.....	40
76.	PYUR (Primacom, ██████████ vom 01.08.2023.....	40
77.	Stromnetz Hamburg vom 12.09.2023	40
78.	Telia Carrier Germany vom 01.08.2023.....	41
79.	GETEC vom 08.08.2023	42
80.	Wärme Hamburg GmbH.....	42
81.	Verizon Deutschland vom 01.08.2023	42
82.	Vodafone Kabel Deutschland vom 31.07.2023.....	42
83.	wilhelm.tel.....	42
84.	willy.tel.....	42
85.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 02.08.2023	43
86.	P + R-Betriebsgesellschaft mbH vom 25.08.2023	43
87.	LSBG S vom 23.11.2023	43
	Anhang zum Abwägungsvermerk	45

Erläuterungen:

Die Originaltexte der Stellungnahmen wurden wie folgt angepasst:

- Grußformeln wurden ausgelassen.
- Mitgeschickte Bilder werden aufgrund unklarer Urheberrechte nicht dargestellt, sondern deren Inhalt durch den Verfasser beschrieben (in kursiv geschrieben).“

Stellungnahme	Abwägung
1. A / MR 13 (Sondernutzungen) Keine Stellungnahme erfolgt.	
2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer) Keine Stellungnahme erfolgt.	
3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte) Keine Stellungnahme erfolgt.	
4. A / MR 218 Keine Stellungnahme erfolgt.	
5. A / MR 22 (Unterhaltung) Keine Stellungnahme erfolgt.	
6. A / MR 23 (Wasserwirtschaft) Keine Stellungnahme erfolgt.	
7. A / MR 250 (Mobilität) Keine Stellungnahme erfolgt.	
8. A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche) Keine Stellungnahme erfolgt.	
9. A / Fahrrad-Postfach Keine Stellungnahme erfolgt.	
10. A / MR-L Keine Stellungnahme erfolgt.	
11. A / MR 356 (Bäume) Keine Stellungnahme erfolgt.	
12. A / VS 313 (Bodenschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.	

Stellungnahme	Abwägung
<p>13. A / D4 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>14. A / Klimaschutz Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>15. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 04.09.2023 Grundsätzlich begrüßt die Stadt- und Landschaftsplanung die Umgestaltung und die damit einhergehende angestrebte Verbesserung der stadträumlichen Aufenthaltsqualität. Die Planung sieht das Vorgehen in drei Abschnitten vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 1: Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz) und Große Rainstraße: • Abschnitt 2: Ottenser Kreuz • Abschnitt 3: Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz) <p>Zu den Abschnitten 1 und 3 bestehen aus städtebaulicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Die „mobilen“ Bäume/ Pflanzkübel, welche an ihren bisherigen Standorten teilweise nun nicht mehr Platz finden, sollten neue Standorte finden. Für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sind Stadtmöbiliar wie z.B. Sitzbänke und Pflanz-/Sitzkombinationen üblich und zielführend.</p> <p>Zu Abschnitt 2: Grundsätzlich ist es städtebaulich wünschenswert hier charakterstärkende Maßnahmen zur Platzgestaltung anzuwenden. Dem Ziel kommt Variante 3, eine Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr, näher als die nun verfolgte Variante 1 mit 2 getrennten Einrichtungsrädwegen. Der Wunsch nach einer klaren Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist an dieser Stelle städtebaulich nicht befriedigend lösbar. Da aber davon ausgegangen wird, dass eine formal für beide Verkehrsteilnehmer*innen befriedigende Lösung mit zwei baulichen Radwegen nach Variante 1 und einem 3 m Fußweg in der Mitte in der Praxis zu unbefriedigendem Anspruchsdenken beider Parteien führen kann, sieht SL eine stadträumlich gelungene einheitliche Lösung nach Variante Variante 3 mit „Fahrrad frei“ Beschilderung als geeigneter. Das Gebot der Rücksichtnahme sollte bei diesen 15-17 Metern Querung aus unserer Sicht umsetzbar sein im städtischen Miteinander. Die Begrenzungspoller müssen eine auch für Lastenräder ausreichende Durchfahrtsbreite gewährleisten und nicht mit zu knappen Abstand zueinander bemessen sein.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Weitere Elemente der Stadtmöblierung werden in einer nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Wenn gemäß Beschlussfassung der Bezirksversammlung, dass Einrichten einer regelgerechten Radverkehrsanlage auf dem Ottenser Kreuz unumgänglich ist und mit einem „Fahrrad frei“ nicht bedient wird, sollte aus Sicht von SL die Variante 1 mit einem 4 m breiten Zweirichtungsradschwergeweg verfolgt werden, da dieser ruhiger im Stadtraum liegt und den Platz nicht so stark segmentiert.</p>	<p>Siehe lfd. Nr. 22 PK 21 Die Planung wird angepasst und ein 3,5 m breiter Zweirichtungsradschwergeweg in Anlehnung an Variante 1 eingerichtet, dessen Verlauf dem Bestandsradschwergeweg folgt.</p>
<p>16. A / SL 20 (Bebauungspl.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>17. A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 02.08.2023 Seitens der Abteilung Landschaftsplanung (SL3) im Bezirksamt Altona gibt es keine Einwände gegen die vorgelegte Planung.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>18. A / WBZ 4 (Naturschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>19. E / MR 20 (Techn. Aufsicht) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>20. A / Planabstimmungen Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>21. BIS / VD 52 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>22. BIS / PK 21 vom 20.09.2023 Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde PK 21 zu freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier</p> <p><u>Umgestaltung der Bahrenfelder Straße Plan 04-01 1.Verschickung</u></p> <p>Die Planung der Fahrbahnbreite in den verschiedenen Varianten ist grundsätzlich zu schmal angesetzt. Auch wenn es in erster Linie gewollt ist, den PKW- und LKW-Verkehr aus dem Quartier zu verbannen, lässt sich dieser nicht vermeiden. Es ist bei allen Planungen, aus Sicht der Verkehrssicherheit für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer, mit dem Begegnungsverkehr von LKW und Lastenrad auszugehen. Anderen Planungen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 nicht zugestimmt.</p>	<p>Dieser Auffassung wird nicht gefolgt. Es wird weiterhin mit einer grundsätzlichen Fahrbahnbreite von 4,50 m geplant. Ausführliche Erläuterung siehe in Anhang zum Abwägungsvermerk.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Zwei geplante Ladezonen in dem Bereich Bahrenfelder Straße sind, bei der Anzahl der ansässigen Gewerbe, nicht ausreichend. Können Ladezonen nicht angefahren werden, da diese bereits durch Lieferanten belegt sind, muss der Lieferverkehr auf der Fahrbahn stehend warten. Die Ladezonen sind mit den Zusatzzeichen 1053-34 und Zusatzzeichen 1042-.. zu ergänzen.</p> <p>Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße, ist zu überdenken, ob der Fußgängerüberweg am nördlichen Ende (Kleine Rainstraße) noch sinnvoll und erforderlich erscheint. Bestehen Bedenken, dass der Fußgänger auf Grund der vorherrschenden Radfahrenden die Fahrbahn nicht anders queren kann, ist dieser aufrechtzuerhalten und sind die Verkehrszeichen für den Fußgängerüberweg zu überarbeiten (VZ 350-10 und 350-20 StVO beidseitig!).</p> <p>Gleichzeitig ist das Verkehrszeichen 244.1 StVO in Richtung Süden hinter den Fußgängerüberweg zu verlegen und durch Verkehrszeichen 244.1-40 StVO zu ersetzen.</p> <p>Die Aufstellung der Verkehrszeichen 626-10 StVO müssen erläutert werden.</p> <p>Der Bordverlauf ist teilweise unklar. Warum gibt es einen Versatz auf Höhe der Hausnummer 138?</p> <p>Im gesamten nördlichen Bereich der Bahrenfelder Straße, zwischen Kleine Rainstraße und Große Rainstraße, sind keine Anlehnbügel für Lastenräder vorgesehen.</p> <p>Das, vor der Hausnummer 116 geplante Verkehrszeichen 244.1 ist durch Verkehrszeichen 244.1-40 zu ersetzen und beidseitig der Fahrradstraße aufzustellen.</p> <p>Absenkpoller Bahrenfelder Straße / Kleine Rainstraße Absenkpoller sind bereits im Bezirk Hamburg-Mitte verbaut worden. Jedoch handelt es dabei um Bereiche, welche nicht im überwiegenden Maße als Wohngebiet ausgewiesen</p>	<p>Die Einrichtung weiterer Lieferzonen wird geprüft. In Abhängigkeit der örtlichen Situation (u.a. Abstand der vorhandenen Überfahrten, Baumstandorte) werden auch kürzere Lieferzonen z.B. für Sprinter ö.ä. eingerichtet.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung teilweise berücksichtigt (VZ 1053-34 Auf dem Seitenstreifen). Die Verwendung des VZ 1042 Zeitliche Beschränkung hätte zur Folge, dass diese Flächen außerhalb der auf dem VZ 1042 angegeben Zeiten zu einem regulären Parkstand würden. Dies steht im Widerspruch mit den Planungszielen und der politischen Vorgabe. Die Regelung zu Halteverboten und Ladezonen wird gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörde erörtert.</p> <p>Seitens der Verwaltung wird gemäß der Bestandssituation von einem hohen Querungsbedarf sowie zu schützenden Personenkreis ausgegangen. Die VZ 350-10/-20 sind gemäß 1. Verschickung beidseitig berücksichtigt. Die Pläne werden dahingehend überarbeitet, dass die Fahrradstraße erst nach dem vorhandenen FGÜ beginnt (gemäß Planungsbesprechung vom 09.01.2024).</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Mit Anpassung der Pläne für die 2. Verschickung wird das VZ 626-10 entfernt.</p> <p>Gegenüber Hausnummer 138 liegt die Zuwegung zum Piependreierweg. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Bereich erhöhter Querungsbedarf auch von der Nordostseite besteht, so dass die Fahrbahnbreite reduziert und ein vorgezogener Seitenraum eingeplant wurde. Der vorgezogene Seitenraum wird mit der 2. Verschickung auf die Westseite verlegt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Es laufen Abstimmungen zur Festlegung einer hamburgweiten und einheitlichen Ausführung zwischen der HHVA, BVM und oberen Straßenverkehrsbehörde.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>sind, sondern vielmehr um Bereiche, welche für Lieferanten und Fußgänger vorbehalten sind. Zum Beispiel in der Straße Große Freiheit. Wie soll die Zufahrt für Anwohner sichergestellt werden? Solange nicht einwandfrei nachgewiesen ist, wer in welchem Umfang verantwortlich und wie die Zufahrt auch in Notsituationen für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei und Versorgungsunternehmen geregelt ist, wird die Maßnahme zur Installation von Absenkpollern im Planungsbereich, aus Gründen der Verkehrssicherheit für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer, von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt.</p> <p>Eine Beschränkung der Anwohner, den Bereich Bahrenfelder Straße nur zu bestimmten Zeiten (23h-11h), und außerhalb dieser nur mit Ausnahmegenehmigung befahren zu dürfen, ist rechtlich fragwürdig und wird von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt.</p> <p><u>Umgestaltung der Bahrenfelder Straße Plan 04-02 1.Verschickung</u></p> <p>Die Planung der Fahrbahnbreite in den verschiedenen Varianten ist grundsätzlich zu schmal angesetzt. Auch wenn es in erster Linie gewollt ist, den PKW- und LKW-Verkehr aus dem Quartier zu verbannen, lässt sich dieser nicht vermeiden. Es ist bei allen Planungen, aus Sicht der Verkehrssicherheit für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer, mit dem Begegnungsverkehr von LKW und Lastenrad auszugehen. Hier ist besonders zu berücksichtigen, dass hier regelmäßig Fahrzeuge (teilweise mit großen Anhängern) der Marktbeschicker an- und abreisen. Anderen Planungen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 nicht zugestimmt.</p> <p>Die Verkehrszeichen 267 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO im Bereich der Bahrenfelder Straße / Große Rainstraße sind überflüssig, da es sich bei der Bahrenfelder Straße, in dem Bereich, für den Kraftfahrzeugverkehr immer noch um eine Einbahnstraße handelt, welche in die Große Rainstraße übergeht.</p> <p>Bei der Ottenser Hauptstraße im Bereich der Bahrenfelder Straße handelt es sich um eine Fußgängerzone mit höherem Aufkommen von Fußverkehr als Radverkehr. Eine Querung mittels Radweg hätte zur Folge, dass Radfahrende aus der Fahrradstraße kommend, mit hohen Geschwindigkeiten die Fußgängerzone queren. Dies stellt aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Die Führung eines Radweges von der Bahrenfelder Straße über die Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße zur Bahrenfelder Straße wird von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt. Die Beibehaltung der vorhandenen straßenbaulichen Einrichtung wird allen</p>	<p>Dieses System findet auch bei der vorliegenden Maßnahme Anwendung. Die Zufahrtsmöglichkeit für Einsatz-/Rettungsfahrzeuge wird dauerhaft gewährleistet.</p> <p>Kenntnisnahme. Die grundsätzliche Zufahrtsbeschränkung wird durch eine entsprechende straßenrechtliche Widmung vorgenommen. Die Abstimmungen mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende laufen derzeit noch.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Beschilderung in diesem Bereich angepasst.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und kein angeordneter Radweg vorgesehen. Weiterhin wird ein Zweirichtungsradweg mit 3,5 m Breite angeboten, für den das Kunstobjekt am derzeitigen Standort erhalten bleibt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Verkehrsteilnehmern gerecht und ist, wie von der Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch aufgeführt wurde, in der Verkehrsunfallstatistik unauffällig.</p> <p>Die Verkehrsführung aus der Bahrenfelder Straße nach links in die Ottenser Hauptstraße lässt keine andere Möglichkeit zu, als dem Straßenverlauf zu folgen.</p> <p>Die Beschilderung mit den Verkehrszeichen 267 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO, Verkehrszeichen 220-10 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO, Verkehrszeichen 209-10 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO und Verkehrszeichen 220-20 StVO mit Zusatzzeichen 1000-32 StVO erscheinen hier überflüssig, da hier kein MIV stattfindet.</p> <p>Das Verkehrszeichen 314 StVO mit dem Zusatzzeichen 1010-69 StVO ist durch die Beschilderung Verkehrszeichen 314-10 StVO in Verbindung mit Verkehrszeichen 314-20 StVO und jeweils Zusatzzeichen 1010-69 StVO, zu ersetzen.</p> <p>Ist für die Flächen, welche für die Marktbesicker gekennzeichnet sind, eine weitere Nutzung außerhalb der Marktzeiten vorgesehen?</p> <p>Absenkpoller Bahrenfelder Straße / Spritzenplatz Der Spritzenplatz als Wochenmarktplatz, ist bereits mit Absenkpollern versehen. Die Feuerwehr hat hier nötigenfalls Möglichkeiten, anderweitig auf die Fläche zu gelangen, sollten die Absenkpoller nicht funktionstüchtig sein. Absenkpoller sind bereits im Bezirk Hamburg-Mitte verbaut worden. Jedoch handelt es dabei um Bereiche, welche nicht im überwiegenden Maße als Wohngebiet ausgewiesen sind, sondern vielmehr um Bereiche, welche für Lieferanten und Fußgänger vorbehalten sind. Zum Beispiel in der Straße Große Freiheit. Wie soll die Zufahrt für Anwohner sichergestellt werden? Solange nicht einwandfrei nachgewiesen ist, wer in welchem Umfang verantwortlich und wie die Zufahrt auch in Notsituationen für Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei und Versorgungsunternehmen geregelt ist, wird die Maßnahme zur Installation von Absenkpollern im Planungsbereich, aus Gründen der Verkehrssicherheit für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer, von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt.</p> <p>Das Verkehrszeichen 267 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 ist unnötig, da der Spritzenplatz, gem. der Überplanung, von der Bahrenfelder Straße nicht mit Kraftfahrzeugen angefahren werden kann.</p> <p>Die Ladestation für E-Kraftfahrzeuge ist mit 2,10m Breite zu schmal bemessen. Hier sollte eine Breite von 2,30m angesetzt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Beschilderung in diesem Bereich angepasst.</p> <p>Da regelhaft nur noch jeweils ein Bügel für zwei Lastenfahrräder geplant wird, erscheint das Aufstellen von zwei VZ für einen Lastenradbügel als unverhältnismäßig. Es wird analog zur Ottenser Hauptstraße das VZ 314 und ZZ 1010-69 aufgestellt.</p> <p>Die Fläche wird als Ladezone freigegeben. Die genaue Beschilderung wird separat abgestimmt.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Beschilderung in diesem Bereich angepasst.</p> <p>2,10 m Parkstandsweite entspricht der Regelbreite nach ReStra. Der Hinweis wird in der weiteren Planung dennoch berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die geplanten Sperrflächen auf der Fahrbahn sind unbegründet und sollten entfallen.</p> <p>Eine Beschränkung der Anwohner, den Bereich Bahrenfelder Straße nur zu bestimmten Zeiten (23h-11h), und außerhalb dieser nur mit Ausnahmegenehmigung befahren zu dürfen, ist rechtlich fragwürdig und wird von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt.</p> <p><u>Umgestaltung der Bahrenfelder Straße Plan 04-03 1.Verschickung</u></p> <p>Die Planung der Fahrbahnbreite in den verschiedenen Varianten ist grundsätzlich zu schmal angesetzt. Auch wenn es in erster Linie gewollt ist, den PKW- und LKW-Verkehr aus dem Quartier zu verbannen, lässt sich dieser nicht vermeiden. Es ist bei allen Planungen, aus Sicht der Verkehrssicherheit für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer, mit dem Begegnungsverkehr von LKW und Lastenrad auszugehen. Anderen Planungen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 nicht zugestimmt.</p> <p>Die Verkehrszeichen 267 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO im Bereich der Bahrenfelder Straße / Große Rainstraße sind überflüssig, da es sich bei der Bahrenfelder Straße, in dem Bereich, für den Kraftfahrzeugverkehr um eine Einbahnstraße handelt, welche in die Große Rainstraße übergeht.</p> <p>Vor der Einmündung Kleine Rainstraße fehlt Verkehrszeichen 206 StVO i.V.m. Haltelinie als Bodenmarkierung. Diese Verkehrsregelung muss für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer aufrechterhalten werden, da die Kleine Rainstraße durch den ÖPNV genutzt wird. Entsprechend ist die Beschilderung mit den Verkehrszeichen 244.1 StVO und 244.2 StVO weiter in Richtung Ottenser Hauptstraße zu verlegen.</p> <p>Eine Beschränkung der Anwohner, den Bereich Bahrenfelder Straße / Große Rainstraße nur zu bestimmten Zeiten (23h-11h), und außerhalb dieser nur mit Ausnahmegenehmigung befahren zu dürfen, ist rechtlich fragwürdig und wird von der Straßenverkehrsbehörde PK 21 abgelehnt.</p>	<p>Gemäß Planungsbesprechung vom 7.3.24 entfallen die Zick-Zack-Linien und werden durch eine Haltverbotszone (VZ 290.1) in diesem Bereich zum Freihalten der Fahrgasse ersetzt. Siehe oben.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Beschilderung in diesem Bereich angepasst.</p> <p>Das vorhandene VZ 206 mit der vorh. Haltlinie liegt außerhalb des überplanten Bereiches und bleibt erhalten. Die bestehende Verkehrsregelung an dieser Kreuzung bleibt erhalten.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Siehe oben.</p>
<p>23. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>24. BIS / Feuerwehr Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>25. BVM / Amt M vom 13.09.2023 Nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme der BVM/Amt M zu o.a. Planung m.d.B. um Berücksichtigung:</p> <p>Die BVM begrüßt die Planung zu freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Bahrenfelder Straße. Diese ist ein beispielhaftes Projekt für die Realisierung der Mobilitätswende und schafft angemessene Flächen für den Rad- und Fußverkehr. Neben der positiven Sofortwirkung für viele bereits heute erfolgende Alltagswege ermöglicht sie die Realisierung eines Vorreiterprojekts für die Gestaltung eines autoarmen Quartiers.</p> <p>Wir sieht folgenden Optimierungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die geplante Radverkehrsführung am Ottenser Kreuz auf zwei Einrichtungsradwegen mit jeweils 2,0 m Breite und 3,0 m Mittelinsel sollte aus Sicht des Fußverkehrs verbessert werden. Die geplanten Tiefborde sind für Zufußgehende nicht optimal und insbesondere nicht barrierefrei. Wir unterstützen die Trennung der Fahrtrichtung, empfehlen aber die Anpassung der Gestaltung. - Der Wegfall von Pflanzkübeln sollte kompensiert werden und gegebenenfalls sollten neue aufgestellt werden. 	<p>Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und ein Zweirichtungsradweg mit 3,5 m Breite geplant, der dem Verlauf des Bestandsradwegs folgt. Das Kunstobjekt kann am derzeitigen Standort erhalten bleiben.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Neue Pflanzkübel werden nachgelagert in einer separaten Planung zur Freiraumgestaltung behandelt und sind nicht Bestandteil dieser Planung.</p>
<p>26. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>27. BUKEA / W1 (Grundwasser) vom 08.09.2023 Nachstehende Stellungnahme der BUKEA/W1 zur o.g. Straßenbaumaßnahme.</p> <p>Im Bereich der Baumaßnahme wird das Straßenabwasser über Trummen in das vorhandene Mischwassersiel der HSE eingeleitet. Das Mischwassersiel führt zum Klärwerk, wo die Abwässer gereinigt werden. Aus Sicht des vorbeugenden Gewässerschutzes bestehen gegen das Vorhaben unter nachfolgender Voraussetzung keine Bedenken: Es muss sichergestellt werden, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme nicht zu einer Verschärfung von Mischwasserüberläufen (z.B. durch Vergrößerung der abflusswirksamen Flächen) kommt (ggf. Rücksprache mit Hamburg Wasser). Zur weiteren Reduktion von Mischwasserüberläufen sollten stofflich gering belastete Flächen möglichst vom Sielnetz abgekoppelt werden. Für weitere Informationen verweisen wir auf das Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Grundsätzlich wird durch die Neupflanzungen die versiegelte Fläche geringfügig reduziert. Es laufen bereits Abstimmungen mit Hamburg Wasser hinsichtlich der Starkregenvorsorge.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>28. BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>29. BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>30. BWFGB / B32 (Anliegerb.) vom 08.09.2023 Beitragsrechtliche Bewertung Die Erschließungsanlagen Ottenser Hauptstraße, Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen. Für die Erschließungsanlagen Ottenser Hauptstraße, Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p>	Kenntnisnahme.
<p>31. BWI / IT3 (Elektromobilität) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>32. HHVA / ÖB vom 04.09.2023 Der in der Ottenser Hauptstraße in 1.VS vom 31.07.2023 geplante Freiraumcharakter wird in der Bahrenfelder Straße konsequent fortgesetzt.</p> <p>Auch die Bahrenfelder Straße erfährt mit vorliegender Planung fußläufig betont im frei-Raum Ottensen die Aufenthaltsqualität einer Fußgängerzone. So wird im Plangebiet das Parken vollständig aufgehoben, der motorisierte Durchgangsverkehr zukünftig vollständig gesperrt, Anliegerverkehre zeitlich beschränkt. Einbahnstraßenregelungen bleiben erhalten.</p> <p>Im überplanten Bereich liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. Radverkehre werden im gegenläufigen Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Wo möglich werden Tiefborde angelegt.</p> <p>Zum Erhalt hochfrequentierter Nebenflächen und Baumstandorten sind Ladezonen, Sperrflächen, Fahrradabstellanlagen wechselseitig unter Beachtung der auf eine Mindestbreite von 4,5 m reduzierte Fahrbahn einzurichten. Die Aufhebung linearer Fahrbahnführung betont die Fußgängerzonen vergleichbare Aufenthaltsfunktion. „Ottensen macht Platz“.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Vor dem Einmündungsbereich Kleine Rainstraße verliert der vorhandene FGÜ seine Bestandswahrung und müsste gemäß bundeseinheitlicher R-FGÜ2001 mit einem schrägstrahlenden Scheinwerfer ausgestattet werden. Sofern der Zebrastreifen in der 30 km/h-Zone trotz Durchfahrtsperre motorisierter Verkehre bestehen bleiben soll, ist sein Erhalt von der Verkehrsdirektion VD erneut anzuordnen.</p> <p><u>Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung</u> Die Lichtmasttrasse verläuft entlang der Südseite in unregelmäßigem Längsabstand zwischen 28 und 63 m im Sicherheitstrennstreifen oder im Gehweg. Künftig wird hier die Bahrenfelder Straße bis in die Große Rainstraße als fußläufig betonte Geschäftsstraße mit eindeutig gleichmäßiger Beleuchtung und Längsabständen zwischen um 30 m in LED-Technik hervorgehoben eine Erweiterung der bedeutenden zentralen Treffpunkte im freiRaum Ottensen. Die 12 Auslegermaste im Bestand sind aufgrund hohen Alters bei Mastversetzungen nicht weiter zu verwenden, zu Lasten Straßenbau zu erneuern. Die Anlage wird insgesamt auf LED umgerüstet. Mit Aufhebung der Zebrastreifen wird deren Anstrahlung demontiert. Anlage: Pläne MOA22123_230731_EV_VA_LP-01; -02; 03-ÖB Technische Änderungen bleiben vorbehalten.</p>	<p>Zu FGÜ siehe lfd. Nr. 22 PK21.</p> <p>Die Hinweise werden berücksichtigt und die Planung angepasst.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>33. HHVA / LSA Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>34. BKM / K3225 (Denkmalschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>35. LBV vom 08.08.2023 Wie Sie bereits in den Planungsunterlagen eingetragen haben, befinden sich in dem bevorstehenden BV 2 Parkautomaten (PA) an den genannten Standorten (SO), hier: PA 10570 (SO 3887) und PA 10572 (SO 3930). Diese werden vom LBV bewirtschaftet. Da diese, Stand derzeit, ersatzlos entfallen, werden wir Kosten für Demontage der PA und der Hinweisschilder PAR04 geltend machen. Daher bitten wir Sie uns im weiteren Verlauf oder uns ca. fünf Wochen vor Maßnahmenbeginn mit einzubinden oder zu unterrichten. Wir werden Ihnen dann eine Kostenübernahmeerklärung zur Unterschrift zukommen lassen und darauffolgend die PA und PAR04-Beschilderung entfernen lassen.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>36. SRH Stadtreinigung vom 04.09.2023</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRA) hat die 1. Verschickung zum Ausbau der Bahrenfelder Straße im Rahmen des Projektes freiRaum Otten zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen, so dass die Entsorgung weiterhin gewährleistet werden kann.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>37. Hochbahn vom 28.08.2023</p> <p>Hinsichtlich der Planungen zum freiRaum Ottensen haben wir eine Anmerkung zum Knoten Kl. Rainstraße/Bahrenfelder Straße:</p> <p>Um den Belangen des Busverkehrs hinsichtlich des begrenzten Verkehrsraums und der schwierigen Abbiegebeziehung vom Alma-Wartenberg-Platz in die kleine Rainstraße Rechnung zu tragen, bitten wir um eine Aufpflasterung der östlichen Knotenzufahrt Bahrenfelder Straße. Dies sichert einerseits den Vorrang des Busses in dieser Fahrtbeziehung, sodass sich der Fahrer vor allem auf den Abbiegevorgang konzentrieren kann und vermeidet auch die Begegnung zwischen Fahrrad und Bus an der Engstelle Alma-Wartenberg-Platz.</p>	<p>Nach Prüfung wird an der vorhandenen Vorfahrtsregelung nichts geändert und bleibt als rechts-vor-links erhalten. Der Bereich Alma-Wartenberg-Platz liegt außerhalb des Planungsbereiches.</p>
<p>38. VHH vom 01.09.2023</p> <p>Vielen Dank für die Beteiligung an der Planung zur Bahrenfelder Straße. Wir unterstützen die Ausführungen der HOCHBAHN zur Situation am Knoten Alma-Wartenberg-Platz/Bahrenfelder Straße/Kleine Rainstraße, die die Förderung des ÖPNV, hier u.a. der Metrobuslinie 2, unterstützen.</p> <p>Wir haben noch einen Hinweis zur Einmündung der Kleinen in die Große Rainstraße: Das Linksabbiegegen aus der Kleinen in die Große Rainstraße ist gerade für Busse durch die schlechte bzw. erst sehr späte Einsehbarkeit der Großen Rainstraße sehr schwierig. Die schlechte Einsehbarkeit ist dadurch begründet, dass der Gehwegbereich vor dem Haus Große Rainstraße 21 u.A. gastronomisch mit Schirmen etc. genutzt wird. Ist es hier denkbar, eine abknickende Vorfahrt aus der Kleinen nach links in die Große Rainstraße einzurichten? Diese wäre ebenfalls eine Förderung für den ÖPNV.</p>	<p>Siehe lfd. Nr. 37 Hochbahn.</p> <p>Nach Prüfung wird an der vorhandenen Vorfahrtsregelung nichts geändert (siehe auch lfd. Nr. 22 PK21).</p>
<p>39. HVV</p> <p>Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
40. SWITCHH Keine Stellungnahme erfolgt.	
41. Werbeträger Ströer Keine Stellungnahme erfolgt.	
42. Werbeträger Wall Keine Stellungnahme erfolgt.	
43. ADAC Keine Stellungnahme	
44. ADFC Altona vom 08.09.2023 Der ADFC begrüßt die Ziele der Planung, die Bahrenfelder Straße in eine Fahrradstraße umzuwandeln, sieht jedoch durch die geplante Lösung, das Ziel der Erweiterung der Flächen für den Fußverkehr nicht hinreichend erfüllt. Generelle Anmerkungen Lt. Klimaschutzplan der Stadt Hamburg soll der Umweltverbund gestärkt werden. In der Bahrenfelder Straße liegt ein sehr großes Potential für den Radverkehr, daher muss hier eine Lösung gefunden werden, die dem steigenden Radverkehr gerecht wird, aber auch die Belange der Fußgänger*innen berücksichtigt. Leider müssen wir diese Planung als mangelhaft bezeichnen, sie ist verwirrend, unklar in ihren Formulierungen und die Zeichnungen weichen vom Erläuterungsbericht ab. Es überrascht uns, das die Anzahl der Fußgänger*innen nicht ermittelt wurde, obwohl dies eine wesentliche Forderung in der Bürgerbeteiligung zum Ottenser Kreuz war. Des Weiteren zeigt die nicht repräsentative Radverkehrszählung nicht das Potential der Bahrenfelder Straße für den Radverkehr, da diese Straße aufgrund des Kopfsteinpflasters schlecht zu befahren und daher sehr unattraktiv ist, darüber hinaus gibt es keine Anbindung an den Altonaer Bahnhof, da die Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße nicht für Radfahrer freigegeben ist. Für den Radverkehr in der Bahrenfelder Straße muss eine sichere komfortable, gut befahrbare Lösung gefunden werden, insbesondere da die Bahrenfelder Straße als Bezirksroute für den Radverkehr geplant ist. Bei der Einrichtung von Sondernutzungsflächen ist zwingend darauf zu achten, dass weder die Gehwege in ihrer Breite reduziert werden noch die Möblierung die Sichtachsen an den Kreuzungen einschränkt. Wir befürchten, dass im Planungsgebiet zu viele Taxis und Moia unterwegs sein könnten. Daher sollte FreiRaum Ottensen dringend evaluiert werden, um die Erfahrungen nach dem Umbau zu bewerten und eventuelle Verbesserungen umzusetzen. Dies gilt	Wird zur Kenntnis genommen. Für die Fußverkehrsströme wird auf die Zahlen aus dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ zurückgegriffen. Diese finden sich auch im Anhang zum Abwägungsvermerk. Wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. Die Genehmigung von Sondernutzungen wird nicht im Rahmen der Straßenplanung geregelt. Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme	Abwägung
<p>besonders für Geschwindigkeitsbeschränkungen, Vorfahrtsregelungen und die bereits erwähnte Erlaubnis der Einfahrt für Taxis und Moia.</p> <p>3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante</p> <p>Abschnitt I Bahrenfelder Straße Nord (nördlich Ottenser Kreuz) und Große Rainstraße</p> <p>Variante 1 Begegnungsfall PKW/Lastenrad 4,5 m Fahrbahnbreite (Vorzugsvariante) Wir begrüßen die Gestaltung der Bahrenfelder Straße als Fahrradstraße mit bituminöser Sicherheit und Attraktivität der Bahrenfelder Straße als Decke. Dadurch wird die Bezirksroute deutlich erhöht. Ebenfalls positiv der Absenkpoller an der Einfahrt vom Alma-Wartenberg-Platz.</p> <p>Im gesamten Straßenverlauf wurden keine Sitzgelegenheiten berücksichtigt, um die Aufenthaltsqualität zu steigern, diese sollten unbedingt noch eingeplant werden.</p> <p>Ebenso wäre es zu überlegen, ob im gesamten Freiraum Ottensen ein Standort für einen öffentlichen Wasserspender geplant werden sollte.</p> <p>Auch am nördlichen Eingangsbereich vom Alma-Wartenberg-Platz sollten noch weitere Fahrradanhänger und Sitzgelegenheiten ergänzt werden</p> <p>Wir begrüßen die geplanten Neuanpflanzungen von Bäumen.</p> <p>Die Große Rainstraße kann von Starkregenereignissen betroffen sein, daher müssen hier zwingend geeignete Maßnahmen ergriffen werden.</p> <p>Abschnitt 2: Ottenser Kreuz Vorzugsvariante: angepasster Bestand zwei Einrichtungsradwege mit jeweils 2 m Breite, 3 m Mittelinsel.</p> <p>Wir lehnen diese Variante ab. Die jetzige Radwegführung über den Platz ist ausreichend. Durch die Verschwenkung erhöht sich die Aufmerksamkeit der Radfahrenden und trägt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei. Fahrstreifen von jeweils 2 m Breite führen unserer Meinung nach zu einer höheren Geschwindigkeit der Radfahrenden und damit zu einer unnötigen Gefährdung der Fußgänger*innen. Zudem stellt das Denkmal auf der Mittelinsel eine Sichtbehinderung dar und damit ein höheres Gefahrenpotential als am bisherigen Standort.</p>	<p>Nach Überarbeitung der Pläne soll auch die Bahrenfelder in Betonsteinpflaster ausgebaut werden, um eine gute Berollbarkeit weiter zu gewährleisten, aber durch die Pflasterung und möglichen Farbgebung, den Charakter des Quartiers zu erhalten (vgl. Beschluss der Bezirksversammlung Drucksachen-Nr.: 21-4298.3B vom 28.09.2023).</p> <p>Weitere Elemente der Stadtmöblierung werden in einer nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird an Hamburg Wasser als zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Der Alma-Wartenberg-Platz liegt nicht im Planungsbereich dieser Planung. Der Hinweis wird für die Gesamtplanung von <i>freiRaum Ottensen</i> berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Inwieweit Starkregenereignisse auf die Verkehrsplanung Auswirkungen haben, prüft Hamburg Wasser bereits.</p> <p>Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und ein Zweirichtungsradweg mit 3,5 m Breite angeboten, der dem Verlauf des Bestandsradwegs folgt. Das Kunstobjekt kann am derzeitigen Standort erhalten bleiben.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Den Argumenten gegen eine Gestaltung des Ottenser Kreuzes als Fahrradstraße, bzw. Fußgängerzone mit Radfahrer frei, die im Erläuterungsbericht genannt werden, stimmen wir zu. Die Verlegung der Stadtradstation könnte Platz für Bänke (z.B. am Baumbestand) schaffen, deren Aufstellung den Platzcharakter betonen würde.</p> <p>Ergänzend könnten wir uns eine Aufschrift auf dem Radweg vorstellen, die 5-10 km für den Radverkehr anordnet.</p> <p>Abschnitt 3: Bahrenfelder Straße Süd (südlich Ottenser Kreuz) Die hier vorgesehene Fahrbahndeckenausführung begrüßen wir. Ab Spritzenplatz bis Richtung Ottenser Kreuz ist Tempo 20 angeordnet. Hier muss geprüft werden, ob die motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen sich an eine angemessene Geschwindigkeit halten da im gesamten Planungsbereich mit vielen querenden Fußgänger*innen zu rechnen ist.</p> <p>Im Erläuterungsbericht steht, dass der motorisierte Verkehr aus den Straßen Am Felde /Erzbergerstraße Richtung Süden abfließen soll. Wenn dies auch für die Marktbeschicker gilt, muss sichergestellt sein, dass die geplante Fahrbahnbreite auch für die Begegnung zwischen dem Radverkehr und den Fahrzeugen der Marktbeschicker mit ihren langen Anhängern sicher ist und die Kurvenverläufe ausreichend breit sind.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Weitere Elemente der Stadtmöblierung werden in einer nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsmarkierung ist nicht anordnungsfähig.</p> <p>Bzgl. Fahrbahndeckenausführung siehe oben.</p> <p>Kenntnisnahme. Für die Überwachung der Geschwindigkeit ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde zuständig.</p> <p>Die Marktbeschicker fahren gemäß Bestand über das Ottenser Kreuz und anschließend über die Ottenser Hauptstraße Richtung Westen ab.</p>
<p>45. FUSS e.V. vom 05.09.2023 Stellungnahme zum Bauvorhaben Umgestaltung der Bahrenfelder Straße</p> <p>Ottenser Kreuz:</p> <p>Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass diese Planung nicht nur straßenbautechnisch zu betrachten ist. Sie ist auch städtebaulich bedeutend, da sie eine Kernstück Ottensens betrifft.</p> <p>Mit dieser Planung sind wir überhaupt nicht einverstanden. Der „Dorfplatz“ wird durch die zwei Radstreifen zerstört. Die Umsetzung des Kunstwerks in die Randlage zerstört die prägende zentrale Funktion. Außerdem wird die gerade und hervorgehoben Radwegführung zu hoher Geschwindigkeit der Radfahrenden führen. Wir sprechen uns für eine Fußgängerzone am Ottenser Kreuz aus und wünschen uns eine Platzgestaltung mit Bänken usw., um den „Dorfplatz“ städtebaulich aufzuwerten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und ein Zweirichtungsradweg mit 3,5 m Breite angeboten, der dem Verlauf des Bestandsradwegs folgt. Das Kunstobjekt kann am derzeitigen Standort</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Falls es überhaupt eine Querung für den Radverkehr geben soll, bevorzugen wir die derzeitige Führung, die durch die geschwungene Form die Geschwindigkeit reduziert und den Platz in seiner Form erhält.</p> <p>Wir fordern den Bezirk dringend auf zu überprüfen, ob die bezirkliche Nord-Süd-Fahrradroute für den Durchgangsverkehr nicht weiter westlich (z.B. Nöltingstraße/Rothestraße) geführt werden sollte. Diese über das stark belastete Ottenser Kreuz zu führen, finden wir für die Fußgänger*innen unzumutbar.</p> <p>Wenn es bei der bisherigen Planung bleibt, müsste der Bezirk den Hans-Sauer-Preis zurück geben, den er für freiRaum Ottensen erhalten hat. Dieser wurde vergeben für „Projekte im öffentlichen Raum im Vordergrund, welche der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Eröffnung von Frei- und Begegnungsräumen oder der Verbesserung der Infrastruktur dienen.“ Diese Voraussetzung wäre mit der derzeitigen Planung nicht mehr erfüllt.</p> <p>Bahrenfelderstraße Nord und Süd, Gr. Rainstraße</p> <p>Die Bahrenfelder Straße ist gekennzeichnet durch viel Fußverkehr und Sondernutzung. Im Plan ist nicht berücksichtigt, wie die Sondernutzung mit der sehr umfangreiche Möblierung der Gehwege durch Gastronomie, Auslagen, Aufsteller usw.. geregelt werden soll. Deshalb fordern wir, dass es auf dem Gehweg klare Markierungen gibt, die Sondernutzung begrenzen. Dabei ist darauf zu achten, dass eine Mindestbreite von 2,65 m für den Fußverkehr frei bleibt. Das gilt auch für die Fahrradparkstände. Leider müssen wir immer wieder feststellen, dass Fahrräder an den Bügeln so befestigt werden, dass sie weit in den Gehweg ragen. Ohne diese Begrenzungen halten wir es für Augenwehrei, wenn die Gehwege breiter werden.</p> <p>Außerdem bitten wir darauf zu achten, dass die Fahrradparkstände nicht dort angebracht werden, wo Bedarf von Außengastronomie oder Auslagen besteht. Wir halten es sinnvoll, die Fahrradparkstände auf mobilen Plattformen anzubringen, um sie bei Nutzungsänderungen verschieben zu können. Das finden wir eine sinnvolle langfristige Lösung.</p>	<p>erhalten bleiben. Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.</p> <p>Nach Rücksprache mit A/MR21: Die Radverkehrsverbindung der Friedensallee verläuft bis zur Veloroute 1 am direktesten über die Bahrenfelder Straße. Ein Kernaspekt bei der Wahl der Bahrenfelder Straße als geplante Bezirksroute ist genau diese direkte Anbindung des Zentrums Ottensens.</p> <p>Außerdem gibt es ohnehin Radverkehrsströme aus der Großen Rainstraße, welche ebenfalls als Bezirksroute angedacht ist, die über das Ottenser Kreuz fließen. Eine Verlegung der Bezirksroute auf die Nöltingstraße/Rothestraße würde diese vorhandenen Radverkehrsströme am Ottenser Kreuz nicht verhindern. Daher bedarf es einer Lösung der Situation am Ottenser Kreuz.</p> <p>Es ist jedoch wichtig zu verstehen, dass die Ausweisung als Bezirksroute noch keine zwangsläufige Aussage über die Vorfahrtsregelung trifft. Die Verträglichkeit von Rad -und Fußverkehr ist generell bei jeder Planung zu beachten und zu optimieren, unabhängig von Routenverläufen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zum derzeitigen Planungsstand ist Art und Umfang der Sondernutzungen nicht bekannt. Diese sind nicht Teil einer verkehrstechnischen Entwurfsplanung und werden daher nicht eingezeichnet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich wird die Regelbreite von 2,65 m angestrebt. Gemäß ReStra/EFA Abschnitt 3.2 ist im Einzelfall eine Gehwegbreite von 1,5 m Breite auf 15 m Länge zulässig. Es wird angestrebt an Engstellen mindesten 2 m nutzbare Gehwegbreite zu erhalten.</p> <p>Dem Hinweis wird gefolgt. Gemäß bezirklicher Festlegung werden hierfür die Sondernutzungsflächen mit Stand 2019 berücksichtigt. Fahrradparkstände werden als fest eingebaute Bügel vorgesehen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Auch sollten die Beleuchtungsmasten so angebracht werden, dass sie den Fußverkehr nicht behindern.</p> <p>Wir halten es für notwendig, dass es mehrere behindertengerecht Querungsstellen gibt.</p> <p>Die Überfahrten sollten mit Wabensteinpflaster oder geschliffenem Naturstein ausgeführt werden. Ungeschliffener Naturstein ist für Menschen mit Gehhilfen usw. sehr unangenehm.</p>	<p>Die Maste werden gemäß Planung HHVA gesetzt.</p> <p>An allen Einmündungen und Kreuzungen sind barrierefreie Querungen eingeplant.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>
<p>46. Handelskammer G V/2 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>47. Handwerkskammer vom 08.09.2023 Wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur „1. Verschickung FreiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße“ sowie auf die Unterlagen zur „1. Verschickung FreiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Bahrenfelder Straße“, zu denen wir wie folgt Stellung nehmen.</p> <p>Vorausgeschickt möchten wir grundsätzliche Anmerkungen um Verfahren machen.</p> <p>Gemäß den vorliegenden Planunterlagen geht es (a) um die Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen der Bahrenfelder- und der Große Brunnen-straße sowie (b) Umgestaltung des Straßenzuges Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie die Große Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße einschließlich des Knotenpunktes Ottenser Hauptstraße-Bahrenfelder Straße (Ottenser Kreuz). Das Ziel der Umgestaltung liegt in der Verkehrsberuhigung der Straße um die Fuß- und Radverkehre zu fördern und die KFZ-Verkehre durch Zufahrtsbeschränkungen aus dem Gebiet zu nehmen.</p> <p>Die Planungen zur Umgestaltung des westlichen Altonaer Bezirkszentrums beschäftigt den Stadtteil mit den dort lebenden Einwohnerinnen und Einwohnern, die dort ansässigen Geschäfte und Unternehmen sowie Politik, Verwaltung, Verbände und Kammern seit Jahren. Die Handwerkskammer hat sich in den vergangenen Jahren aktiv in unterschiedlichen Formaten, u.a. auch als Mitglied im Beirat zu „Freiraum Ottensen“, eingebracht und die Interessen der dort ansässigen Betriebe sowie der in das Gebiet einfahrenden Handwerkerinnen und Handwerker vorgebracht.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Der Beirat hat sich in seiner letzten Sitzung ausdrücklich eine Stellungnahme vorbehalten. Angesichts einer Vielzahl von ungeklärten Fragen und einer nicht abschließenden Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien sehen wir den Zeitpunkt und den Umfang einer Erstverschickung von unausgereiften Planungen als problematisch an und möchten dies zum Ausdruck bringen.</p> <p>Die Handwerkskammer pflegt einerseits seit Jahren engen Kontakt zu den lokal ansässigen Betrieben. Andererseits erhalten wir auch über unsere zahlreichen Netzwerkveranstaltungen sowie die laufenden Beratungen in unserem Aufgabenbereich Rückmeldungen von Handwerksbetrieben aus dem gesamten Stadtgebiet, die ihre Kundschaft in Ottensen haben und erhebliche Probleme für die Wahrnehmung ihrer Tätigkeiten sehen – was sich insbesondere auch im abgebrochenen Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ beobachten ließ.</p> <p>Nach wie vor stellen sich teilweise existenzielle Fragen, die durch die vorliegenden Planunterlagen nicht beantwortet werden, und es werden heute bereits erkennbare Probleme nicht gelöst. Im Weiteren gehen wir darauf im Detail ein, zunächst ist festzuhalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die zeitlichen Beschränkungen der Zufahrt von Handwerksbetrieben im Einsatz beim Kunden sind praxisfern und inakzeptabel. Es muss jederzeit die Möglichkeit gegeben sein, als Handwerksbetrieb den Kunden in Ottensen erreichen zu können. 2. Der praktische Prozess der Öffnung der Poller für berechtigte Fahrzeuge ist noch nicht abschließend und zufriedenstellend beschrieben und gelöst. Das gleiche Problem betrifft auch andere in Planung befindliche abgesperrte „autoarme“ Quartiere (Kontorhausviertel). Hier ist eine stadtweit einheitliche und einfache Regelung erforderlich bevor entsprechende Absperrmaßnahmen erfolgen. 3. Ein schlüssiges Konzept, wie KEP-Dienstleister die Kundinnen und Kunden im abgesperrten Bereich erreichen können, liegt nicht vor. Weder ist sichergestellt, dass KEP-Dienstleister jederzeit die Kunden anfahren können, noch gibt es ein tragfähiges Konzept für Pick-Up-Points. Die Handwerkskammer hält eine ganztägige Erreichbarkeit der Betriebe durch die KEP-Dienstleister für zwingend erforderlich. <p>Folgende Fragen, die weder aus dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht noch aus dem Lageplan hervorgehen, sind zunächst schlüssig zu erläutern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie genau funktionieren die Absenkpoller? Wird es einen Extraschlüssel geben oder ein wöchentlich wechselndes Passwort oder ein digitales Voucher-System? 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die in der Planung vorgeschlagenen Einfahrtsbeschränkungen orientieren sich an der politischen Beschlussfassung zum Verkehrskonzept freiRaum Ottensen (Drucksachen-Nr.: 21-3124B). Es laufen Abstimmungen zur Festlegung einer hamburgweiten und einheitlichen Ausführung zwischen der HHVA, BVM und oberen Straßenverkehrsbehörde. Dieses System findet auch bei der vorliegenden Maßnahme Anwendung.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Im umliegenden Projektgebiet werden gemäß Verkehrskonzept weitere Ladezonen eingerichtet, die dauerhaft anfahrbar sind. Darüber hinaus wird aufbauend auf die Verkehrsplanung ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre im gesamten Projektgebiet erarbeitet.</p> <p>Es wird eine hamburgweite Lösung angewendet. Die Abstimmungen hierzu laufen noch (siehe oben).</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>- Wie soll der bürokratische Ablauf für die Sondergenehmigungen für Lieferverkehre oder Noteinsätze ablaufen? Sind bestehende Ausnahmegenehmigungen für Montage- und Handwerkerfahrzeuge sowie Notfalleinsätze in diesem Bereich gültig oder ist eine separate Ausnahmegenehmigung vorgesehen, die pauschal beim LBV oder anlassbezogen beantragt werden kann. Welche Voraussetzungen sollen für diese Genehmigungen gelten?</p> <p>- Alle Ladezonen sind mehr als ausgelastet, da sie nur in einem zeitlich beschränkten Zeitraum angefahren werden können. Wie gehen die Nutzer damit um, wenn diese komplett belegt sind? Gibt es Reservierungsmöglichkeiten? Ist die Einbindung in das Projekt „Smarte Ladezonen“ der BWI vorgesehen?</p> <p>Wir regen an dieser Stelle aufgrund der unbefriedigenden Behandlung der für das Gewerbe wesentlichen Voraussetzungen bei dem bisher in Rede stehenden Konzept an, die Ideen aus dem Beirat zu einem „shared space“-Konzept noch einmal gründlich zu prüfen. Die Einlassungen des Denkmalschutzes zur Ausgestaltung des Bodenbelags ist ein weiterer Hinweis darauf, keine voreiligen Pläne zur Diskussion zu stellen.</p> <p>Wir gehen davon aus und erwarten, dass diese 1. Verschickung nach Erkenntnisgewinn zu den noch ungeklärten Fragen überarbeitet und wiederholt wird.</p> <p>Dies grundsätzlich vorausgeschickt bitten wir um Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise, Anmerkungen und Änderungsvorschläge.</p> <p>1. Informationen zum Betriebsbestand</p> <p>In der Ottenser Hauptstraße sind zehn Handwerksbetriebe ansässig, davon drei Frisöre, ein Raumausstatter, ein Tischler, ein Bäcker, ein Augenoptiker, ein Gebäudereiniger, ein Kosmetiker und ein Maßschneider. Im erweiterten Einzugsbereich, vor allem im südlichen Teil der Bahrenfelder Straße sind noch weitere Betriebe ansässig unter anderem ein weiterer Augenoptiker und ein Metallbauer, die ebenfalls von den Maßnahmen betroffen sind.</p> <p>In der Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße sind 15 Handwerksbetriebe ansässig, davon drei Frisöre, drei Kosmetiker, zwei Augenoptiker, ein Fotograf, ein Maurer und Betonbauer, ein Höra-kustiker, ein Metallbauer, ein Änderungsschneider und zwei im Bereich Bau, Ausbau- sowie Holzbaugewerbe. Im erweiterten Einzugsbereich, vor allem in der Ottenser Hauptstraße, sind noch weitere zehn Betriebe ansässig unter anderem drei Frisöre, ein</p>	<p>Der Prozess für Ausnahmegenehmigungen für die Zufahrt wird mit dem LBV erarbeitet und abgestimmt. Die Lösung wird sich an bereits bestehenden Verfahren orientieren.</p> <p>Die Belieferung und Nutzung von Ladezonen ist im Kontext des Gesamtprojekts <i>freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier</i> zu betrachten. Es werden angrenzend an die zufahrtsbeschränkten Bereiche weitere Ladezonen eingerichtet. Eine Einbindung in das Projekt „Smarte Ladezonen“ ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p>Siehe lfd. Nr.52 freiRaum Ottensen Beirat.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Raumausstatter, ein Tischler, ein Bäcker, ein Augenoptiker, ein Gebäudereiniger, ein Kosmetiker und ein Maßschneider, die ebenfalls von den Maßnahmen betroffen sind.</p> <p>2. Zufahrts- und Zeitbeschränkung mittels Absenkpoller</p> <p>Bisher ist in der Ottenser Hauptstraße der Individualverkehr für Anlieger zeitlich unbeschränkt und ohne Geschwindigkeitseinschränkungen zulässig. Die Einführung der zeitlichen Begrenzung der Einfahrt auf den Zeitraum 23:00 Uhr bis 11:00 Uhr bringt den Betrieben, die vor Ort beim Kunden Arbeiten ausführen, erhebliche Einschränkungen. Diese benötigen zwingend unmittelbar oder mittelbar das Fahrzeug als Werkstatt-, Montage- oder Materiallagerfahrzeug. Die ansässigen Betriebe werden zu unregelmäßigen und zeitlich unabhängigen Uhrzeiten beliefert, weshalb ein unkomplizierter Zugang unumgänglich ist.</p> <p>Außerdem schränkt die Straßenverkehrsordnung (Paragraph 12, Absatz 3a) die LKW-Lieferverkehre zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr stark ein; diese dürfen nicht in Wohngebieten parken. Die Dauer des Vorgangs des Be- und Entladens beläuft sich erfahrungsgemäß nicht unter drei Minuten, sodass das Parken als ordnungswidrig eingestuft wird.</p> <p>Des Weiteren sind die Quartiere im Bereich der Ottenser Hauptstraße sowie in der Bahrenfelder Straße und in der Großen Rainstraße im geltenden Planrecht als „Besonderes Wohngebiet“ ausgewiesen, wobei für diese Gebiete keine Immissionsrichtwerte in der TA Lärm definiert sind, sodass das DIN 18005 (Beiblatt, Anlagenbezogener Lärm) zur Orientierung herangezogen wird. Daraus ergeben sich folgenden Immissionswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tag 60 db(A) (06:00-22:00 Uhr) - Nacht Gewerbelärm 40 db(A) (22:00-06:00 Uhr) <p>Um die Immissionsrichtwerte bei Nacht einzuhalten, dürften die Lieferverkehre, vor allem die LKW, während dieser Zeit nicht stattfinden. Konsequenterweise hätten diese einen Zeitraum von 06:00 Uhr bis 11:00 Uhr, was demnach nicht einmal 50% des zulässigen Zeitfensters entspräche. Somit ist es für die Handwerksbetriebe zwingend notwendig, die Lieferzeiten auszudehnen und darüber hinaus auch an die Bedürfnisse der Betriebe anzupassen.</p> <p>Für die Befahrung des Gebietes für Handwerksbetriebe und Lieferantenverkehre innerhalb der Sperrzeiten sind daher praktikable Lösungsansätze für die Zufahrt durch die mit absenkbaaren Pollern gesperrten Bereiche auszuarbeiten und umzusetzen.</p>	<p>Aus der Abwägung zur Planung der Ottenser Hauptstraße, der Hinweis gilt gleichermaßen für die Bahrenfelder Straße: Die Bahrenfelder Straße sowie die Große Rainstraße sind im Bestand Teil der Tempo-30-Zone und daher geschwindigkeitsbeschränkt.</p> <p>Gemäß den geltenden B-Plänen ist die angrenzende Bebauung als „Allgemeines Wohngebiet“, „Kerngebiet“, „Mischgebiet“ und „Besonderes Wohngebiet“ ausgewiesen.</p> <p>Bezüglich der Lieferzeitfenster wird gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drucksache-Nr.: 21-4298.3B) eine Abstimmung mit den Gewerbetreibenden stattfinden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird aufbauend auf die Verkehrsplanung ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre im gesamten Projektgebiet erarbeitet.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Positiv hervorheben möchten wir die drei Ladezonen für kleine LKW (Parkstandbreite von 16 m x 2,50 m), die im Planungsgebiet vorgesehen sind. Davon sind weitere Standorte zu definieren und auszuweisen.</p> <p>3. Aufhebung des ruhenden Verkehrs und Umwandlung in ein autoarmes Quartier</p> <p>Bislang sind in der Ottenser Hauptstraße 56 Parkplätze vorhanden. Durch die Umgestaltung würden alle 56 Parkstände entfallen und durch drei Ladezonen ersetzt werden. Bislang sind in der Bahrenfelder Straße 50 Stellplätze vorhanden. Durch die Umgestaltung würden alle 50 Parkstände entfallen und durch drei Ladezonen und einer weiteren Ladezone in der Großen Rainstraße, die sich bereits in der Planung befindet, ersetzt werden. Die Anfahrbarkeit für Kundinnen und Kunden entfällt gänzlich.</p> <p>Für einige der ansässigen Betriebe ist es wichtig, dass die Kundenanfahrbarkeit sichergestellt ist. Bei dem Raumausstatter kommen Kunden teilweise unangemeldet, um Gegenstände wie schwere Möbelstücke vorbeizubringen oder abzuholen.</p> <p>Des Weiteren würden Kundenbesuche mobil eingeschränkter Personen sowie des älteren Publikums, die auf den eigenen PKW oder ein Taxi angewiesen sind, wegfallen und für die ansässigen Betriebe schwere finanzielle Folgen mit sich tragen. Diese benötigen einen standortnahen und direkten Zugang zum Betrieb.</p> <p>Letzten Endes 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 aller Stellplätze daher kritisch und regen an, Zugang und eine angemessene Zahl von Parkplätzen sowie weiteren Ladezonen umzusetzen.</p> <p>4. Fahrradverkehre in beidseitiger Richtung</p> <p>Durch die Verengung des Straßenquerschnitts (Einbahnstraße) kommt es ggf. zu Konfliktsituationen mit dem Lieferverkehr (LKW). Die Handwerkskammer regt an, weitere Lösungsvorschläge auszuarbeiten, um das Gefahrenpotenzial für die Fahrrad- und LKW-Fahrer (Lieferverkehre) zu minimieren.</p> <p>Grundsätzlich lehnen wir ab, einzelne Verkehrsteilnehmer besonders zu bevorzugen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Einrichtung weiterer Ladezonen wird geprüft. In Abhängigkeit der örtlichen Situation (u.a. Abstand der vorhandenen Überfahrten, Baumstandorte) werden auch kürzere Lieferzonen z.B. für Sprinter ö.ä. eingerichtet. Zudem werden weitere Ladezonen im Umfeld des Planungsbereichs eingerichtet, die nicht Teil dieser Planung sind.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einfahrt für Taxen wird gantztägig zugelassen. Personen mit einem Behindertenparkausweis dürfen bis zu 3 Stunden in Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot stehen. Es werden zudem umliegend weitere Stellplätze für Personen mit Behindertenparkausweis eingerichtet.</p> <p>Die vorliegende Planung folgt der Beschlussfassung der Bezirksversammlung. Es werden keine Parkstände im Planungsbereich vorgesehen.</p> <p>Siehe hierzu die Ausführungen zur Fahrbahnbreite im Anhang zum Abwägungsvermerk.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>5. Informationen über die geplanten Baumaßnahmen</p> <p>Während der Umbauphase der Straße ist es wichtig, die derzeitige Zugänglichkeit der ansässigen Betriebe zu gewährleisten und nicht einzuschränken. Die Betriebe müssen mindestens drei Monate vor Beginn der Baumaßnahmen über den Bauzeitenplan informiert werden. Die Einrichtung von Ablageplätzen vor Ladengeschäften ist zu unterlassen. Kurzfristige Änderungen sind individuell bekannt zu machen. Ein Verweis auf Internetportale ist kein gangbarer Weg. Wir regen die Erstellung eines Newsletters und ein aktives Kommunikationsmanagement an.</p> <p>Die Handwerkskammer ist gerne bereit, den Prozess konstruktiv weiterhin zu begleiten. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p> <p>Wir bitten darum, das Abwägungspapier nach Fertigung an das Funktionspostfach Verkehrsplanung@HWK-Hamburg.de übersendet zu bekommen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Anliegenden werden rechtzeitig vor Baubeginn über Art und Umfang der Einschränkungen informiert.</p>
<p>48. Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 08.09.2023</p> <p>Im Folgenden sende ich Ihnen die Stellungnahme des Kompetenzzentrums für ein barrierefreies Hamburg:</p> <p>Die Förderung des Fußverkehrs wird grundsätzlich begrüßt. Die vorliegende Planung ist allerdings an vielen Punkten zu hinterfragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kernstück der vorliegenden Planung ist die Umgestaltung des Knotens Ottenser Hauptstraße/Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße (sog. "Ottenser Kreuz"). Im Hinblick auf die Barrierefreiheit sind die dargestellten Lösungen hochproblematisch und in keiner Weise barrierefrei. Dies betrifft vor allem die Führung des Radverkehrs, die eine im hohen Maße trennende Wirkung hat. Vor allem Menschen mit Behinderung können den Bereich angesichts des Vorrangs des Radverkehrs nur schwer und unter großen Gefahren queren. Alle Fußwegebeziehungen in diesem Bereich werden durch die privilegierte Führung und straßenverkehrsrechtliche Bevorrechtigung des Radverkehrs erheblich beeinträchtigt. Die Begründungen für diese Lösung sind nicht nachvollziehbar. Die Einlassung, man müsse sich letztlich illegalem Verhalten von Verkehrsteilnehmern durch dessen Legalisierung beugen, ist hochproblematisch. • Die Gehwege sind im Bestand stark durch Sondernutzungen beeinträchtigt. Hier muss schon im Vorwege dafür gesorgt werden, dass der Bereich möglicher Sondernutzungen deutlich sichtbar und auch taktil erfassbar abgegrenzt wird. Eine Restbreite von >2,65 m muss unbedingt eingehalten werden • Zur Erleichterung der Orientierung für blinde und sehingeschränkte Menschen sollte eine taktile Führung in der Mitte der verbleibenden Gehwegfläche 	<p>Kenntnisnahme. Das Ottenser Kreuz wird überplant und ähnlich Bestand hergestellt, vgl. lfd. Nr. 22. Sämtliche Querungsstellen der Radverkehrsanlagen erhalten ReStra-konforme, taktil erfassbare Bodenindikatoren.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung gemäß Beschluss der Bezirksversammlung berücksichtigt. Die zu erhaltenden Gehwegbreite ist in den Sondergenehmigungen festgelegt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung geprüft.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>eingebaut werden. Dies ist nicht nur wegen der Sondernutzungen wichtig, sondern auch wegen der weichen Separierung. Eine Bordkante mit einer Ansicht von 3 cm kann mit einem Langstock nicht sicher als Fahrbahnrand erfasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegflächen und Gehwegüberfahren, die, z.B. aus Gründen des Denkmalschutzes im ursprünglichen Zustand verbleiben oder mit historischem Material wiederhergestellt werden, müssen auch barrierefrei sein. Dies betrifft vor allem die richtlinienkonforme Herstellung einer ebenen, kleinfugigen, griffigen und gut berollbaren Wegeoberfläche. Vor allem sollten Gehwegüberfahrten nicht mit Großsteinpflaster ausgeführt werden. • Bei der Verwendung von geschnittenem Großsteinpflaster ist auf eine hohe Qualität der Verlegung zu achten, um Unebenheiten z.B. durch Setzungen oder ausgewaschene Fugen zu verhindern. • Im Verlauf der Bahrenfelder Straße müssen weitere barrierefreie Querungshilfen sowie ein weiterer FGÜ südlich des Ottenser Kreuzes vorhanden sein, um den Verlauf der Ottenser Hauptstraße als Fußwegeachse zu betonen und abzusichern. • Es sollten zwei Stellplätze für behinderte Menschen eingerichtet werden, ebenso ist die Zufahrt für schwerbehinderte Menschen im eigenen Auto, in Taxen, Fahrdiensten etc. sicherzustellen. 	<p>Die Gehwege werden überwiegend in Betonsteinpflaster (25 cm x 25 cm) geplant. Die Gehwegüberfahrten werden in Wabensteinpflaster sowie in geschnittenen Großpflaster hergestellt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Innerhalb eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) sind FGÜ nicht anordnungsfähig. Sämtliche Querungen werden barrierefrei hergestellt.</p> <p>Es wird ein Stellplatz für Personen mit Behindertenparkausweis in der Bahrenfelder Straße vor der Hausnummer 67 (außerhalb der Zufahrtsbeschränkten Bereiche) eingeplant. Des Weiteren kann in den Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot bis zu 3 Stunden mit einem Behindertenparkausweis geparkt werden. Zusätzliche neue Stellplätze werden in den direkt angrenzenden Straßen vorgesehen. Die Zufahrt für Taxen und Moia ist ganztägig erlaubt. Wie die Zufahrt für Personen mit Behindertenparkausweis geregelt werden kann, wird gemeinsam mit dem LBV erarbeitet und abgestimmt.</p>
<p>49. Seniorenbeirat Altona Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>50. Taxenverband Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>51. VCD Nord vom 08.09.2023 Positionierung vom VCD-Nord zu Freiraum Ottensen und Veränderung der Großen Rainstraße, Bahrendfelder Straße, Ottenser Hauptstraße und dem Ottenser Kreuz</p> <p>Die öffentliche Hand versucht erneut nach dem gescheiterten Experiment "Ottensen macht Platz" eine Umgestaltung vom Kern von Ottensen. Der letzte Versuch heißt "Freiraum Ottensen". Vor allem die Nachbarschaft um das Ottenser Kreuz mit Bahrenfelder</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Straße, Große Rain Straße und Ottenser Hauptstraße werden betroffen sein. Wir priorisieren zu Fußgehende, danach die Außengastronomie und Gewerbeverkehr. Erst später positionieren wir Radfahrende und zum Schluss direkter Anliegerverkehr (MIV). Fehlende Daten sind die Ursache, dass dieses Gestaltungsvorhaben nicht faktisch gut genug erklärt werden kann. Der VCD-Nord hat keinen Einblick in Daten zu Konflikten zwischen Radfahrende und Personen die zu Fuß unterwegs sind. Wir vermuten, dass diese Konflikte oft nirgendwo registriert werden und weniger, dass zu Fußgehende und radelnde Personen nur friedlich sich respektieren. Regelmäßig sind RadlerInnen und FußgängerInnen nebeneinander unterwegs wie auf den Velorouten ab Berliner Tor stadtauswärts, an der östlichen Küste der Alster direkt am Wasser oder auf der Veloroute sechs durch den Eilbeker Park. Leider gibt es keine öffentliche Daten zu Konflikten an diesen Stellen. Autofahrende beispielsweise müssen zur Polizei, um etwas von der Versicherung zurückerstattet zu erhalten und deswegen wird von den Konflikten bzw. Unfällen mehr gemeldet.</p> <p>Insgesamt vermisst der VCD-Nord eine übergeordnete Verkehrsplanung, sodass Durchgangsverkehr in diesem Bereich unattraktiv wird und anders gelenkt wird. Zudem fehlt ein Landschaftsplaner-Büro welches die neuesten Methoden in dem Umfeld umsetzt. Beispielsweise wasserdurchsickernde Bodenbeläge die anderswo in Hamburg bereits eingesetzt werden.</p> <p>Auch die ausfahrbaren Poller als Modal-Filter Anlagen sind zunächst notwendig und hoffentlich in Zukunft unnötig, weil die Situation sich geändert hat. Größere Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad oder eine Stadtrad-Station sollten vor dem Supermarkt oder in anliegenden Straßen aufgebaut werden.</p> <p><u>Große Rainstraße</u> Dieser Bereich hält der VCD-Nord die Situation für zumutbar, obwohl Bus und Autoverkehr entgegengesetzt dem Fahrrad auf der Straße entgegen fahren. Auch die Außengastronomie und zu Fußgehende haben genügend Platz.</p> <p><u>Bahrenfelder Straße Nord</u> Auch an dem Ort gibt es Außengastronomie und die sollte mit dem zu Fußgehendenanteil Priorität haben. Perspektivisch sollte der Teil der Straße leicht umgestaltet werden, um sie als verkehrsberuhigte oder Spielstraße zu nutzen. Ansicht aus den Niederlanden wo zu Fußgehende Priorität haben <i>[Bild einer aufgepflasterten Querung]</i></p>	<p>Dieser Planung liegen die Verkehrsunfalldaten der Straßenverkehrsbehörde zu Grunde. Diese sind im Erläuterungsbericht aufgeführt.</p> <p>Die vorliegende Planung ist Teil der Gesamtplanung „freiRaum Ottensen – das autoarme Quartier“, der ein von der Bezirksversammlung Altona beschlossenes Verkehrskonzept zu Grunde liegt (Drucksachen-Nr.: 21-3124B). Für die Festlegung der Flächenbefestigungen werden die in Hamburg gültige Vorgaben der ReStra berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Planungsbereich dieser Planung ist kein Busverkehr vorhanden.</p> <p>Die Beschlussvorlage der Bezirksversammlung sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches im Trennprinzip vor, die mit der vorliegenden Planung umgesetzt wurde. Ein verkehrsberuhigter Bereich und eine damit einhergehende niveaugleiche Gestaltung, ist nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde (PK21) nicht anordnungsfähig, da sich der ruhende Verkehr im Hinblick auf den Fußverkehr nicht verkehrssicher verorten lässt (gemäß Planungsbesprechung vom 09.01.2024).</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><u>Ottenser Kreuz</u> Hier sollte der Zweirad- und zu Fußgehendeanteil sich den Ort teilen können. Letztere Gruppe haben Vorrang und Zweiräder sind zu Gast und werden geduldet. Um dies intuitiv gestalten zu können, könnten die Skulpturen am Platz eingebunden werden, dass Radfahrende sich zurücknehmen sollten. Beispielsweise schmallere Fahrradspuren wären eine Lösung.</p> <p><u>Bahrenfelder Straße Süd</u> An dieser Stelle werden Marktbeschicker sich regelmäßig am Spritzenplatz aufhalten und deswegen sollte dort dank der Architektur den teilnehmenden Person unterbewusst zu verstehen gegeben wie sie sich verhalten sollen.</p> <p><u>Ottenser Hauptstraße</u> Vom Süden der Bahrenfelder Straße auf die Ottenser Hauptstraße könnte dank der langsamen MIV Geschwindigkeit einen Abstellfläche für Lieferverkehr installiert werden. Diese Fläche müsste optisch so eindeutig sein, dass wenn es keinen Lieferverkehr gibt, diese Fläche den zu Fußgehenden bereitgestellt wird. Diese Abstellflächen für Lieferverkehr und Handwerker werden vermutlich vor allem in Richtung Westen sein und sollten in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt werden.</p> <p><i>[Bild eines gepflasterten Parkstandes]</i> Abstellfläche aus Amsterdam, die wenn kein Gewerbeverkehr sie benötigt, den zu Fußgehenden zur Verfügung gestellt wird</p> <p>Zudem mündet die Fußgängerpassage vom Bahnhof Altona in der Ottenser Hauptstraße hinter dem Ottenser Kreuz und deswegen glauben zu Fußgehende oftmals, dass sie Vorrang haben. Auch vor dem Supermarkt sollte es eine Lieferverkehrsfläche bereit stehen. Insgesamt wenn es keine Außengastronomie an einer Stelle gibt, sollten oft Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad neben der Straße zur Verfügung gestellt werden, wobei zu Fußgehende näher an den Geschäften laufen sollten. Zudem sollte es mehrere kostenlose Ausruhmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Auf dieser Straße sollte es in regelmäßigen Abständen Sprunginseln geben. Diese sollten auf einem Niveau von einem Bürgersteig zur anderen Seite haben. Dies beinhaltet, dass die Fahrbahn an diesen Stellen angehoben werden kann, wo die zu Fußgehenden als prioritär zu sehen sind. Dies ermöglicht Barrierefreiheit für die mobilen Personen. Dieses Konzept wird ähnlich in den Niederlanden bereits seit längerem angewendet. Von einer Seite des Bürgersteigs bis zur anderen Seite ist alles auf einer gleichen Höhe.</p>	<p>Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und kein angeordneter Radweg vorgesehen. Weiterhin wird ein Zweirichtungsradweg mit 3,5 m Breite angeboten, für den das Kunstobjekt am derzeitigen Standort erhalten bleibt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Abwägung zur Planung der Ottenser Hauptstraße.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><i>[Bild eines FGÜ mit beidseitiger Anrampung]</i></p> <p>Zudem ist darauf zu achten, dass die Fahrbahn für Radfahrende vom Bodenbelag angenehm zu fahren ist.</p> <p>Auf der Schleife von der Mottenburger Straße und Rothestraße über die Ottenser Hauptstraße ist die Architektur essentiell um Teilnehmenden zu verstehen zu geben wer Priorität hat.</p> <p>Die Stadt Hamburg soll gerne etwas neue Ansätze probieren und bei Erfolg es in Hamburg weiter verbreiten. Wir ermuntern die neuen Pläne und erhoffen uns dabei, dass einige Verbesserungswünsche in die Planung hineinfließen wie ein Büro zur Landschaftsplanung zu beteiligen. Die notwendigen Daten zwischen fußgehende und radelnde Personen stehen uns nicht zur Verfügung und dieser Umstand erfordert noch Nachbesserungen. https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/17281154/umbau-bahrenfelder-strasse-ottenser-hauptstrasse/</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>52. freiRaum Ottensen Beirat vom 24.09.2023 und 26.09.2023</p> <p>Beirat Freiraum Ottensen Stellungnahme zur 1. Verschickung</p> <p>Vorbemerkung: Grundsätzlicher Planungshinweis Die vorgelegten Pläne stellen zwar für verschiedene Nutzungsgruppen Verbesserungen dar, durch z.B. die Schaffung von mehr Raum für Fuß- und Radverkehr, gleichzeitig sind dies jedoch nur kleine Veränderungen, welche die Gesamtsituation im Plangebiet nicht nachhaltig qualitativ verändern werden. Der Beirat fordert daher die Hinzuziehung städtebaulich-freiraumplanerischer Kompetenzen zur Erarbeitung eines übergeordneten und integrierten Gestaltungskonzeptes für das Plangebiet, das als 2. Verschickung vom Bezirksamt veröffentlicht und im Beirat vorgestellt und erörtert werden soll. Die Überarbeitung soll ALLE geplanten Nutzungen im Öffentlichen Raum darstellen (Außengastronomie, Warenauslage, Stellplätze für (Lasten-)Fahrräder, Ladezonen, Flächen für Aufenthalt/Kinderspiel, Bäume/ Schattenspenden, Pflanzinseln/-kübel, Querungszonen für Fußgänger*innen, etc.). Als Reaktion auf die bisherigen Pläne, schlagen wir die Umgestaltung und Ausweisung des Plangebiets als gemeinsam genutzte Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigte Zone mit Höchstgeschwindigkeit Tempo 20 vor. Wir fordern eine niveaugleiche Gestaltung ohne Hochborde. Gastronomie und Geschäfte sollten hier weiterhin Platz für</p>	<p>Die verkehrstechnischen Lagepläne zur 1. Verschickung beinhalten alle erforderlichen verkehrstechnischen Angaben. Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.</p> <p>Die Bahrenfelder Straße Nord wird gemäß Planung verkehrsberuhigt als Fahrradstraße mit weicher Separation mit reduzierten Bordhöhen von 3 cm geplant. Die Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Ottenser Kreuz wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) und weicher Separation geplant. Die</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Auslagen und Tische haben. Zusätzlich sind konsumfreie Sitzgelegenheiten, Grünflächen sowie Platz für Bäume und Sträucher einzuplanen. Parkplätze für Kfz werden in dieser Straße nicht vorgesehen. Ladezonen sind vorhanden. Die Durchfahrt durch das Projektgebiet ist wie im Konzept vorgesehen zeitlich beschränkt.</p> <p>Die Zollergasse in Wien dient als Gestaltungs-Beispiel: (https://www.wienschauen.at/zollergasse-mehr-platz-mehr-gruen-mehr-leben/#~:text=Die%20Zollergasse%20liegt%20zwischen%20Mariahilfer, die%20R%C3%A4nder%20gedr%C3%A4ngt%2C%20keine%20B%C3%A4ume).</p> <p>Zufahrt für Handwerker und Lieferanten in der Sperrzeit zwischen 11.00 und 23.00 Uhr</p> <p>Für dringend erforderliche Einsätze im verkehrsberuhigten Bereich tagsüber ist sicherzustellen, dass Handwerksbetriebe oder Lieferanten, die einem Betrieb oder Haushalt im Planungsgebiet anfahren müssen, Ausnahmegenehmigungen erhalten oder bei Notfall-Einsätzen auch sehr kurzfristig die Zufahrt ermöglicht werden kann.</p> <p>Neben der Einfahrt in das Quartier außerhalb der Lieferzeiten ist auch eine Regelung ohne zeitliche Beschränkung zu finden für die anliegenden Gewerbebetriebe, die tagsüber regelmäßig Waren an ihre Kunden ausliefern.</p> <p>Konkrete Planungshinweise des Beirats Freiraum Ottensen: 1. Radverkehrsführung / „Ottenser Kreuz“</p> <p>Die Führung der geplanten Bezirksroute für Fahrradverkehr auf Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße mit asphaltierter Oberfläche über das „Ottenser Kreuz“ wird vom Beirat abgelehnt. Die vorgesehene Ausweisung, der geplante Ausbau der Straßen und die Asphaltoberfläche ist mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in dem eng bebautem sowie zu allen Tageszeiten dicht und hochfrequentiertem Quartier nicht vereinbar. Eine Asphaltierung entspricht nicht dem Charakter des Quartiers, der erhalten werden soll.</p> <p>Diese Planung gibt dem Radverkehr aufgrund der Straßen-/Oberflächengestaltung und Ausweisung als Bezirksroute deutlich den Vorrang. Die Gestaltung mit asphaltiertem Straßenbelag und breiten Richtungswegen für Radverkehr mit Sprunginsel für Fußgänger über das „Ottenser Kreuz“ lässt erhebliche Konflikte mit dem Fußverkehr erwarten, da Radfahrende hier von einer Vorfahrt für sie ausgehen können.</p> <p>Sowohl im Beirat wie auch in der Dialogveranstaltung mit Bürger*innen am 28.08.2023 stieß diese Planung auf Ablehnung und kann so nicht umgesetzt werden.</p>	<p>Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Eulenstraße bleibt Teil der bestehenden Tempo 30 Zone. Neupflanzungen sind unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes vorgesehen. Weitere Elemente der Stadtmöblierung werden in einer nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es laufen Abstimmungen zur Festlegung einer hamburgweiten und einheitlichen Ausführung der technischen Zufahrtsbeschränkung. Dieses System findet auch bei der vorliegenden Maßnahme Anwendung. Die Zufahrtsmöglichkeit für Einsatz-/Rettungsfahrzeuge sowie für Handwerksbetriebe in Notfall-Einsätzen wird dauerhaft gewährleistet.</p> <p>Bezüglich der Lieferzeitfenster wird gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drucksache-Nr.: 21-4298.3B) eine Abstimmung mit den Gewerbetreibenden stattfinden. Darüber hinaus wird aufbauend auf die Verkehrsplanung ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre im gesamten Projektgebiet erarbeitet.</p> <p>Das Ottenser Kreuz wird gemäß Planung mit Pflastersteinen befestigt. Nach Überarbeitung der Pläne soll auch die Bahrenfelder in Betonsteinpflaster ausgebaut werden, um eine gute Berollbarkeit weiter zu gewährleisten, aber durch die Pflasterung und möglichen Farbgebung, den Charakter des Quartiers zu erhalten (vgl. Beschluss der Bezirksversammlung Drucksachen-Nr.: 21-4298.3B vom 28.09.2023).</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planung im Bereich Ottenser Kreuz wird angepasst und kein angeordneter Radweg vorgesehen. Weiterhin wird ein Zweirichtungsweg mit 3,5 m Breite angeboten, für den das Kunstobjekt am derzeitigen Standort erhalten bleibt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><u>Alternativer Planungsvorschlag des Beirats für Verkehrsführung und Gestaltung:</u> - Verlegung der Bezirksroute für Fahrradverkehr raus aus der Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße weiter nach Westen z.B. ab Alma-Wartenberg-Platz über Nöltingstraße (bereits asphaltiert) und Rothestraße bis Holländische Reihe und weiter bis Elbchaussee oder ggf. von Bahrenfeld kommend durch die Große Brunnenstraße bis Elbchaussee.</p> <p>- Gestaltung „Ottenser Kreuz“ Die Fläche wird als Begegnungszone eingerichtet, in der Fuß- und Radverkehr gegenseitig Rücksicht nehmen müssen, für den Radverkehr gilt daher Schrittgeschwindigkeit. Um die Geschwindigkeiten des Radverkehrs von Norden und Süden auf das „Ottenser Kreuz“ zu bremsen, sind die Kurvenbereiche Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Str./Große Rainstraße und der Bereich der Begegnungszone (Rad- und Fußwegeque- rung) mit einem Belag zu pflastern, der sich farblich von Fußweg und Fußgängerzone absetzt.</p> <p>Die Skulptur „Ottenser Torbogen“ soll an der Stelle erhalten bleiben, die Flächen für Fußgänger westlich und östlich werden nicht eingeschränkt. Die Eingriffe und der Umgestaltungsaufwand sind so gering wie möglich zu halten. Die Überfahung des „Ottenser Kreuzes“ durch Kfz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden (mind. Schild „Durchfahrt verboten“, mittig ein Poller o.ä.). Die Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße Ost ist deutlich herauszustellen und die Einfahrt des Radverkehrs zu unterbinden (Beschilderung und gestalterische Maßnahmen).</p> <p>2. Gestaltung Bahrenfelder Straße Nord + Süd: - Herstellung einer verkehrsberuhigten Zone (s. als Beispiel Fotos der Zollergasse in Wien, Anlage). Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge max. 20 km/h. - Niveaugleiche Gestaltung der gesamten Verkehrsfläche ohne das geplante 3 cm Hochbord.</p>	<p>Nach Rücksprache mit A/MR21: Die Radverkehrsverbindung der Friedensallee verläuft bis zur Veloroute 1 am direktesten über die Bahrenfelder Straße. Ein Kernaspekt bei der Wahl der Bahrenfelder Straße als geplante Bezirksroute ist genau diese direkte Anbindung des Zentrums Ottensens.</p> <p>Außerdem gibt es ohnehin Radverkehrsströme aus der Großen Rainstraße, welche ebenfalls als Bezirksroute angedacht ist, die über das Ottenser Kreuz fließen. Eine Verlegung der Bezirksroute auf die Nöltingstraße/Rothestraße würde diese vorhandenen Radverkehrsströme am Ottenser Kreuz nicht verhindern. Daher bedarf es einer Lösung der Situation am Ottenser Kreuz.</p> <p>Es ist jedoch wichtig zu verstehen, dass die Ausweisung als Bezirksroute noch keine zwangsläufige Aussage über die Vorfahrtsregelung trifft. Die Verträglichkeit von Rad -und Fußverkehr ist generell bei jeder Planung zu beachten und zu optimieren, unabhängig von Routenverläufen.</p> <p>Siehe oben. Es wird eine bestandsnahe Umplanung vorgesehen.</p> <p>Die Skulptur bleibt am derzeitigen Standort erhalten.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. Absperrlemente werden in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Für die Fußgängerzone Ost bleibt die vorhandene Beschilderung erhalten.</p> <p>Die Bahrenfelder Straße Nord wird gemäß Planung verkehrsberuhigt als Fahrradstraße hergestellt. Die Bahrenfelder Straße Süd ist gemäß Planung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20 eingeplant. Ein verkehrsberuhigter Bereich und eine damit einhergehende niveaugleiche Gestaltung, ist nach Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde (PK21) nicht anordnungsfähig, da sich</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>- Oberfläche der mittigen Fahrbahn mit gut berollbarem, geschnittenem Großpflaster. Mit dem Pflaster soll auch der besondere historische Charakter des Quartiers erhalten und sichtbar bleiben.</p> <p>- Die Breite der mittigen Fahrbahn soll bei 3,50 m liegen. Die seitlichen Flächen mit den Gehbereichen und Servicestreifen werden entsprechend breiter besser nutzbar für das hohe Aufkommen an Fußverkehr.</p> <p>- Einfügung von Servicestreifen entsprechend der Planung für Begrünung mit Bäumen und Pflanzkübeln, Ladezonen, Fahrradbügel, Unterflur-Müllsysteme, Aufenthalts-/Sitzgelegenheiten etc.</p> <p>- Um unsicheren und eingeschränkten Personen, das Queren der Fahrbahnen zu erleichtern, sollen in beiden Straßenabschnitten Querungshilfen für Fußgänger hergestellt werden.</p> <p>3. Ottenser Hauptstraße West Um eine signifikante Verbesserung der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität im Plangebiet zu erreichen schlägt der Beirat auch hier eine Ausweisung und Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich vor. Die Neugestaltung der Ottenser Hauptstraße soll analog der oben bereits beschriebenen Gestaltungsmaßnahmen Bahrenfelder Straße erfolgen. Auch im Bereich des Ensembleschutzes, Ottenser Hauptstraße 40 – 54, soll das Straßenprofil einheitlich entsprechend der östlichen und westlichen Flächen hergestellt und auf versetzte Hochborde verzichtet werden.</p> <p>4. Beleuchtung Um die Fußwege weitgehend frei zu halten, soll da wo möglich auf das Aufstellen von Mastleuchten verzichtet werden. Zwischen den Hauswänden Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße Nord sollen Hängeleuchten über der Fahrbahnmitte angebracht werden.</p> <p>5. Außengastronomie In der Planung sind Flächen für die Außengastronomie vorzusehen und den jeweiligen Gastro-Betrieben räumlich zuzuordnen.</p>	<p>der ruhende Verkehr im Hinblick auf den Fußverkehr nicht verkehrssicher verorten lässt (gemäß Planungsbesprechung vom 09.01.2024).</p> <p>Die Bahrenfelder Straße soll auf der gesamten Fläche mit gut berollbarem Betonsteinpflaster hergestellt werden.</p> <p>Die Mindestbreite für Fahrradstraßen liegt gemäß den Regelwerken bei 4,0 m. In Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wird die Fahrbahnbreite auf 4,5 m mit punktuellen Einengungen festgelegt. Weitere Erläuterungen zur Fahrbahnbreite vgl. Anlage zum Abwägungsvermerk.</p> <p>Die Planung eines durchgehenden Servicestreifens ist nicht vorgesehen. Mit einer flexiblen Seitenraumgestaltung können Engstellen und spezifische Bedarfe im Gehwegbereich sowie der Fahrbahn besser reagiert werden.</p> <p>Sämtliche gesicherten und ungesicherten Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 3.13).</p> <p>Siehe Abwägung zur Planung der Ottenser Hauptstraße.</p> <p>Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drs-Nr. 21-4298.3) wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen die Installation von Hängebeleuchtung geprüft.</p> <p>Die Darstellung von Sondernutzungen ist nicht Teil einer verkehrstechnischen Entwurfsplanung und werden daher nicht eingezeichnet. Hierfür wird für die 2. Verschickung ein separater Plan erstellt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>6. Aufenthalts-/Sitzmöglichkeiten In den Servicestreifen zwischen Fahrbahn und Gehbereichen sind da wo möglich auch konsumfreie Sitzmöglichkeiten (Bänke) vorzusehen und im Plan zu verorten.</p> <p>7. Lastenrad-Abstellanlagen Die vorgesehenen Abstellanlagen für jeweils 4 Lastenräder sollten für die bessere Alltagstauglichkeit dezentraler verteilt und jeweils 1 – 2 Standorte den Anlehnbügel für Räder zugeordnet werden. In der Ottenser Hauptstraße West vor dem Bio-Supermarkt und Bäcker sind mind. 4 Lastenradbügel vorzusehen. Auch in der Bahrenfelder Straße vor der HASPA, gegenüber Spritzenplatz, sind mind. 4 Lastenradbügel vorzusehen. Hier ist jeweils ein hohes Aufkommen durch einkaufende Eltern mit Kindern zu erwarten.</p> <p>8. StadtRad-Station/en Die Auflösung der vorhandenen, kleineren StadtRad-Station an der Einmündung der Großen Rainstraße zugunsten einer sehr großen Station in der Bahrenfelder Straße Süd gegenüber Spritzenplatz wird als unnötig und ungünstig beurteilt. Stattdessen sollten die StadtRäder dezentraler auf insgesamt 2 – 3 kleinere Abstellanlagen verteilt werden. Vorschlag des Beirats: Erhalt der vorhandenen StadtRad-Station Große Rainstraße mit der vorhandenen Infrastruktur und Schaffung jeweils einer weiteren StadtRad-Station am Alma-Wartenberg-Platz und Bei der Reitbahn jeweils am Eingang des Quartiers. Damit ist von allen Punkten im Quartier schneller eine StadtRad-Station erreichbar, womit der Nutzungskomfort erhöht wird.</p> <p>9. Außenanlagen-/Grünplanung Das Gestaltungskonzept sollte die Themen Klimaresilienz und Klimafolgenreduzierung in derStadt berücksichtigen. Dafür empfiehlt der Beirat die Hinzuziehung eines Büros für Freiraumplanung. Für die Aufenthaltsqualität ist ein gutes Mikroklima auf Plätzen und Straßen ein wichtiger Aspekt. Hierfür ist die Anpflanzung von zusätzlichen Bäumen, soweit mit den vorhandenen Leitungen möglich, sowie zusätzlich die Platzierung von Kübeln mit klimaresilienten, insektenfreundlichen Pflanzen, Stauden, Büschen vorzusehen. An zentraler Stelle, z.B. im Bereich „Ottenser Kreuz“ sollte ein Trinkwasserspender vorgesehen werden.</p> <p>10. Behinderten-Parkplätze Im Projektgebiet sind 2 – 3 Stellplätze für Behinderte auszuweisen.</p>	<p>Die Elemente der Stadtmöblierung werden im Zuge einer nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Die vorhandene StadtRAD-Station an der Einmündung zur Großen Rainstraße sowie die geplante in der Bahrenfelder Straße gegenüber dem Spritzenplatz sind mit jeweils 15 Stationspoller gleich groß. Die vorhandene Station stellt aktuell eine Barriere für den Fußverkehr dar. Durch eine Verlegung kann insbesondere eine weitere barrierefreie Querung im Übergang von Bahrenfelder Straße zur Großen Rainstraße geschaffen und die Separation zwischen Fahrbahn und Aufenthaltsfläche im Sinne der Gesamtplanung aufgeweicht werden. Nach Rücksprache mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM / Amt M) wird dabei eine zentrale Station mit 15 Stationspollern gegenüber dem Vorschlag von 2-3 kleineren und dezentralen Standorten bevorzugt. An der Verlegung der Station wie in der 1. Verschickung dargestellt wird daher festgehalten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und unterstützt. Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert. Es werden unter Berücksichtigung der Leitungsbestände insgesamt vier Baum-Neupflanzungen vorgesehen. Weitere Begrünungen durch Pflanzkübel o.Ä. können im Rahmen der genannten Freiraumgestaltung definiert werden. Für die Einrichtung von Wasserspendern ist MR nicht zuständig. Der Hinweis wurde an Hamburg Wasser weitergeleitet.</p> <p>Der barrierefreie Stellplatz in der Ottenser Hauptstraße entfällt. Dieser wird durch die Schaffung zusätzliche Stellplätze im umliegenden Projektgebiet kompensiert.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>11. Evaluation Erhebung von Daten und Fakten zur Situation vorher – nachher: Verkehrszählung (alle Verkehrsarten), wirtschaftliche Daten der Gewerbetreibenden, Arztpraxen, Dienstleister.</p> <p><u>Ergänzende Stellungnahme vom 26.09.2023:</u> Ergänzungen und abweichende Meinungen der OTTENSER GESTALTEN zur Stellungnahme des Beirates zur 1. Verschickung</p> <p>Die OTTENSER GESTALTEN tragen als Mitglied des Beirates freiRaum Ottensen die Stellungnahme des Beirates zur 1. Verschickung der Pläne Ottenser Hauptstraße/ Bahrenfelder Straße mit. Gemäß der Vereinbarung im Beirat können die einzelnen Mitglieder dieser gemeinsamen Stellungnahme noch Ergänzungen oder/und abweichende Meinungen beifügen.</p> <p>Die OTTENSER GESTALTEN ergänzen folgende Punkte:</p> <p>Die Formulierung der Beiratsempfehlung zum Ottenser Kreuz ist aus Sicht der OTTENSER GESTALTEN so zu verstehen, dass die geforderte Begegnungszone und die betroffenen Kurvenbereiche eine farblich einheitliche Pflasterung erhalten und der vorhandene Radfahrweg komplett entfällt.</p> <p>Aus Sicht der OTTENSER GESTALTEN soll die geplante Bezirksroute komplett entfallen. In Ottensen sollen alle Straßen für Radverkehr offen sein und mit Ausnahme der Velorouten der Radverkehr nicht auf ausgewählte Verbindungen konzentriert werden.</p> <p>Die OTTENSER GESTALTEN fordern einen mindestens 2 m breiten, unverstellten Bewegungsraum für Fußverkehr in den Seitenflächen der Straßen des Plangebietes.</p> <p>Die Bezeichnung Ottenser Platz soll zukünftig die bisherige Bezeichnung Ottenser Kreuz ersetzen.</p> <p>Im Rahmen der Überarbeitung soll geprüft werden, wie analog zur laufenden Umgestaltung der Königstraße eine blau-grüne Infrastruktur (Wasserspeicherung und</p>	<p>Zudem besteht mit einem Behindertenparkausweis die Möglichkeit die Ladezonen für bis zu 3 Stunden zu nutzen.</p> <p>Für die 2. Verschickung wird eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Hierdurch kann eine Evaluation hinsichtlich der Verkehrsdaten durchgeführt werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich wird die Regelbreite von 2,65 m angestrebt. Gemäß ReStra/EFA Abschnitt 3.2 ist im Einzelfall eine Gehwegbreite von 1,5 m Breite auf 15 m Länge zulässig. Es wird angestrebt an Engstellen mindesten 2 m nutzbare Gehwegbreite zu erhalten.</p> <p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Bezeichnung Ottenser Kreuz wird im Rahmen des Projekts freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier verwendet und bezeichnet keine offizielle Platzbenennung. Eine Änderung im Laufe des Planverfahrens würde zu begrifflichen Verwirrungen führen.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der nachgelagerten Freiraumgestaltung wird die Umsetzung möglicher Elemente der blau-grünen Infrastruktur unter Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestandes geprüft.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Verdunstung, Bäume/ Pflanzen) in den Straßenräumen des Planungsgebietes geschaffen werden kann.</p> <p>Nach Fertigstellung des Umbaus der Ottenser Hauptstraße soll in einer halbjährigen Probezeit der Liefer- und Anliegerverkehr ohne zeitliche und mechanische Einschränkungen (Poller) hier fahren können. Dies setzt voraus, dass die im Verkehrskonzept beschlossenen Maßnahmen in der Nöltingstraße (zukünftig Sackgasse) und der Gr. Brunnenstraße (Umkehrung der Einbahnstraße) bereits umgesetzt sind und damit der Durchgangsverkehr blockiert ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus der Praxiserfahrung und den spezifischen Erfahrungen des Pilotprojekts „Ottensen macht Platz“ geht hervor, dass eine technische Zufahrtsbeschränkung (hier durch Absenkpoller) zur Durchsetzung der Zufahrtsbeschränkung und damit der Verkehrsberuhigung notwendig ist. Sie schafft zusätzlich Klarheit, dass ein sich im zufahrtsbeschränkten Bereich befindliches Kfz, tatsächlich die Erlaubnis hierzu hat. Daher wurde der Einsatz elektronischer Poller nochmals durch den Beschluss der Bezirksversammlung Altona bekräftigt (siehe Drucksachen-Nr.: 21-4298.3B vom 28.09.2023).</p>
<p>53. DEHOGA Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>54. 1&1 Versatel Deutschland vom 07.08.2023 vielen Dank für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o. g. Bauvorhaben. Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug. Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszug erhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind. Die Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden. Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>55. Colt Technology Services Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>56. Dataport vom 29.08.2019 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>57. DB Kommunikationstechnik vom 01.08.2023 Herzlichen Dank für Ihr Interesse an Leistungen der DB Kommunikationstechnik GmbH.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die DB Kommunikationstechnik GmbH ist für Anfragen von nicht DB Gesellschaften nicht zuständig, sondern die DB AG (Bereich DB Immobilien) Ihr Ansprechpartner. Von daher bitten wir Sie, sich an folgenden Ansprechpartner der DB Immobilien GmbH zu wenden: DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com</p>	Kenntnisnahme.
<p>58. Deutsche Telekom vom 03.08.2023 Ich habe mir die Planungsunterlagen angesehen und konnte keine Konflikte mit den Anlagen der Telekom erkennen. Im Anhang ist der Verlauf der Leitungen und Schächte der Telekom ersichtlich.</p>	Kenntnisnahme.
<p>59. Enercity Contracting Nord Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>60. GasLINE Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>61. Gasnetz Hamburg vom 02.08.2023 Im Bereich der geplanten Maßnahme betreiben wir Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen einschließlich des Errichtens von Bauwerken, sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH. Die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, sowie geplante Baustraßen im Bereich unserer Gasversorgungsanlagen sind im Vorfeld mit Gasnetz Hamburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat wirksame Maßnahmen vorzuschlagen und einzusetzen, sodass unsere Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet und nachhaltig beeinflusst werden. Zwecks Voruntersuchung bitten wir um Zusendung detaillierter Informationen bezüglich der Ausführung der geplanten Baumaßnahme mit den dazugehörigen Planunterlagen (Querschnitte, Deckenhöhenpläne, Bauzeitenpläne). Informationen über den Umgang mit unseren Gasversorgungsanlagen finden Sie auf unserer Homepage unter dem unten genannten Link. Zusätzliche Hinweise: Bitte informieren Sie uns über den Fortgang des Verfahrens, insbesondere über Planungsänderungen im Bereich der Gasversorgungsanlagen. Wir weisen Sie vorsorglich darauf hin, dass die von Ihnen beauftragten Bauunternehmen spätestens 10 Werktage vor Baubeginn die aktuellen Planunterlagen zur Bauausführung über unsere Homepage anfordern müssen: www.gasnetz-hamburg.de</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
62. Gasunie Deutschland Services Keine Stellungnahme erfolgt.	
63. GENEFF Keine Stellungnahme erfolgt.	
64. Giftge Consult c/o nordCom Keine Stellungnahme erfolgt.	
65. Global Connect A/S Keine Stellungnahme erfolgt.	
66. Hamburg Gas Consult Keine Stellungnahme erfolgt.	
67. Hamburg Wasser, HWW vom 04.09.2023 Für HWW: 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. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem <i>Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen</i> zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern): <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten 	Die Hinweise werden in der Bauausführung berücksichtigt.

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.</p> <p>Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 10 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen vor Baubeginn bei unserem Netzbetrieb zu melden.</p> <p>Unsere Leitung liegt in der Nähe des Bordsteins (< 30 cm). Wenn sie eine Verschiebung des Bordsteins planen, prüfen sie bitte vorher, ob Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen.</p> <p>Anmerkung: Wir haben in der Bahrenfelder Straße 78-89 Armaturen ca. 4 Stück, die immer zugänglich sein müssen. Es entstehen dort Fahrradanhängerbügel. Große Rainstraße 9-21 haben wir auch Armaturen ca. 10 Stück, die immer zugänglich sein müssen. Es entstehen auch dort Fahrradanhängerbügel und eine Ladezone. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.</p> <p>Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: [REDACTED]</p>	<p>Wird in der weiteren Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Bordverlauf wurde angepasst, so dass die Armaturen im Seitenraum liegen.</p> <p>Der Bereich wurde überplant und die Fahrradbügel versetzt.</p>
<p>68. Hamburg Wasser, HSE, servTEC, Hamburg Energie vom 04.09.2023</p> <p>Für HSE: im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Bahrenfelder Straße sind Mischwasserseiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter [REDACTED] zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt <i>Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen</i> zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] anzupassen. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich sind die am R- oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdammen. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. <p>Wasserwirtschaft und Quartiersentwicklung: HAMBURG WASSER strebt eine Reduzierung der Regenwassereinleitung in Mischwassersiele an. Daher würden wir es begrüßen, wenn diese Möglichkeit bei Umbaumaßnahmen der Bahrenfelder Straße und der angrenzenden Straßen für das autoarme Quartier betrachtet werden. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung (RWB) trägt durch Versickerung, Rückhaltung an der Oberfläche oder die gedrosselte, zeitverzögerte Ableitung des Niederschlags einen Beitrag zur Entschärfung der hydraulischen Situation in Sielnetz und Gewässern bei. Schon einfache Maßnahmen erzeugen zusätzlich vielfältige positive Effekte für den Wasserhaushalt. Beispielsweise wirkt sich die Entsiegelung von Flächen durch den Einsatz offener Pflasterung und Baustoffe günstig auf die Grundwasserneubildung aus. Kleine Rückhalte- und Versickerungsbecken haben durch Verdunstung einen positiven Einfluss auf das Kleinklima und die Vegetation. Regenwasser kann ebenso als gestalterisch sinnvolles Element eingesetzt werden. Aus Sicht der integrierten Regenwasserbewirtschaftung bei HAMBURG WASSER vermissen wir eine Betrachtung von Elementen des Regenwassermanagements und Möglichkeiten einer Entsiegelung des Gebietes. Insbesondere im Kreuzungsbereich Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße gibt es Hinweise auf Überflutungsgefahren. Die Versickerungspotentialkarte (Geoportal) zeigt, dass eine Versickerung in dem westlichen Teil der Ottenser Hauptstraße sehr gut möglich wäre. Damit kann auch das vorhandene Mischwassersiel entlastet werden. Das Wissensdokument zur Wassersensiblen Straßenraumgestaltung, das im Rahmen des RISA Projektes entstanden ist, kann Ihnen noch weitere Anregungen geben.</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p>	<p>Der Straßenraum wird soweit es die Rahmenbedingungen ermöglichen, entsiegelt und neue Baumstandorte vorgesehen.</p> <p>Gemäß den Gesprächen vom 28.03.2023 und 11.04.2023, die mit HAMBURG WASSER stattgefunden haben, ist eine Bewertung der geplanten Situation durch HAMBURG WASSER vor der 1. Verschickung nicht möglich gewesen. Notwendige Maßnahmen können erst im Nachgang identifiziert werden. Wir werden diesbezüglich nach der 2. Verschickung nochmals auf HAMBURG WASSER zukommen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Besc</p>	
<p>69. HanseWerk Natur Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>70. ImmoMediaNet Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>71. Interoute Germany Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>72. LWLcom vom 17.08.2023 In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der LWLcom GmbH nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme.
<p>73. MTI Teleport München vom 01.08.2023 Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Befragter bzw. Anfrage-Mail mit Plan. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken. Sollte es noch Fragen Ihrerseits geben, stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p> <p>HINWEIS: Die GLH beantwortet JEDE Plananfrage, auch, wenn keine Leitungen betroffen sind! Keine Antwort läßt NICHT darauf schließen, dass keine Leitungen betroffen sind!</p>	Kenntnisnahme.
<p>74. 1 PKV Projektleitung & Kabelverl. Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>75. PLEdoc Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>76. PYUR (Primacom, [REDACTED] vom 01.08.2023 Zur Zeit plant die PYUR in diesem Bereich keine weiteren Trassenausbauten. Anbei der aktuelle Trassenbestand.</p>	Der Leitungsbestand wird nachgetragen.
<p>77. Stromnetz Hamburg vom 12.09.2023</p> <p>Vielen Dank für die Vorstellung Ihres geplanten Bauvorhabens. Aktuelle Leitungspläne der Stromnetz Hamburg GmbH gehören zu jeder Tiefbaumaßnahme vor Ort. Sofern noch nicht vorhanden, fordern Sie aktuelle Planunterlagen für Ihr Bauvorhaben unter leitungsanskunft@stromnetz-hamburg.de oder dem Portal Elbe+ (https://www.hamburg.de/elbeplus/) an.</p> <p>Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen inklusive koordinierter Leitungspläne, prüfen. Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de</p> <p>In Ihrem angefragten Bereich befinden sich Nieder-, Mittel- und Hochspannungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH.</p> <p><u>Nieder- & Mittelspannung:</u> In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant. Wir planen unseren Leitungsbestand in dem Bereich zu sanieren. Bitte wenden Sie sich für eine Abstimmung der Arbeiten an uns.</p> <p><u>Hochspannung 110kV:</u> Die 110kV-Leitung (Ltg. CL1) befindet sich in dem angefragten Bereich. Die Lage dieser Kabel 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 Leitungsanskunft auch eine Einweisung durch einen Vertreter der Stromnetz Hamburg GmbH vor Ort verbindlich.</p>	<p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Grundsätzlich sind Bohrungen, Rammarbeiten oder Pressungen im Trassenbereich nicht erlaubt. Sind diese geplant, ist eine Abstimmung mit dem Hochspannungskabelbetrieb erforderlich.</p> <p>Sind Tiefbauarbeiten ab 60cm GOK im Trassenbereich geplant, ist vor den Arbeiten eine Einweisung vom Hochspannungskabelbetrieb 110kv-kabelanlagen@stromnetz-hamburg.de mit Vorlauf von zwei Wochen einzuholen.</p> <p><u>Zusätzliche Informationen:</u> Damit wir im Störfungsfall die elektrische Versorgung so schnell wie möglich wieder herstellen können ist ein freier Zugang zu den Leitungstrassen der Stromnetz Hamburg GmbH notwendig. Deshalb können wir der Überbauung unserer Anlagen durch Leitungen bzw. Schächte nicht zustimmen. Wichtig für Sie: Im Falle einer Überbauung der Trasse werden dadurch entstehende Mehrkosten an Sie weitergereicht. Auch ist in diesem Fall die Leitungstrasse umgehend durch Sie zu räumen. 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>Wenn weitere Planungstätigkeiten in Form von Vorplanungen- / Entwurfsplanungen gewünscht werden, ist diese Information unverzüglich an das E-Mail-Postfach: Bauprojektkoordination@stromnetz-hamburg.de zu richten. Vorher wird die Stromnetz Hamburg keine Planungsleistungen erbringen.“</p> <p>Die Richtlinien zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH sind bei der Durchführung des Bauvorhabens zu beachten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>78. Telia Carrier Germany vom 01.08.2023 Im Auftrag der Arelion Germany GmbH erteilt Ihnen die SPIE SAG GmbH die folgende Leitungsauskunft. Gemäß Ihrem Schreiben vom 31.07.2023 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der Arelion Germany GmbH nicht betroffen sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen. Bitte beachten Sie, dass die Telia Carrier Germany GmbH am 03.03.2023 umbenannt worden ist in Arelion Germany GmbH.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
Weitere Leitungsanfragen an die Arelion Germany GmbH richten Sie bitte direkt an das für Sie kostenfreie BIL - Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche https://portal.bil-leitungsauskunft.de/	
79. GETEC vom 08.08.2023 Nach eingehender Prüfung Ihrer Anfrage auf Leitungsauskunft vom 31.07.2023 kann ich Ihnen mitteilen, dass in den von Ihnen angegebenen Straßen in Ottensen, sowie näheren Umgebung keine Leitungen der G+E GETEC Holding GmbH vorhanden sind.	Kenntnisnahme.
80. Wärme Hamburg GmbH Keine Stellungnahme erfolgt.	
81. Verizon Deutschland vom 01.08.2023 In dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen keine Anlagen der Verizon Deutschland GmbH. Es sind von der Verizon Deutschland GmbH z. Zt. keine Baumaßnahmen in dem Bereich geplant.	Kenntnisnahme. Kenntnisnahme.
82. Vodafone Kabel Deutschland vom 31.07.2023 Vielen Dank für Ihre E-Mail. Zur Information: Bitte richten Sie folgende Anfragen ausschließlich an das Koordinationspostfach: koordinationsanfragen.de@vodafone.com <ul style="list-style-type: none"> • Anfrage auf Koordination, Mitverlegung (Stellungnahme VF+VFKD) • Anfrage auf Erschließung (Neubaugebiet, Gewerbegebiet) • Grundstücksveräußerung bzw. -erwerb • Flurbereinigung / Flurneuordnung • Bauleitplanverfahren / Änderung Bebauungsplan 	
83. wilhelm.tel Keine Stellungnahme erfolgt.	
84. willy.tel Keine Stellungnahme erfolgt.	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Signalgeber müssen ergänzt werden. Weiter sind die Zwischenzeiten (Schutzzeiten) der LSA neu zu Berechnung und die Steuerung entsprechend neu zu erstellen. Für die Planung und Anpassung der LSA müsste von ihnen noch ein fachkundiges Büro eingebunden werden. Es empfiehlt sich hier das Büro aus der vorangegangenen Bau- maßnahme anzufragen. Weiter ist mir aufgefallen, dass die taktilen Leitelemente für sehbehinderte Verkehrsteil- nehmer nicht in der Planung berücksichtigt sind. Diese sollte noch mit aufgenommen wer- den. Es wäre hilfreich, wenn sie im Erläuterungsbericht der 2 Verschickung die Anpassung der LSA mit aufnehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme

Abwägung

Anhang zum Abwägungsvermerk**Erläuterung zur Fahrbahnbreite**

Die städtebauliche Bemessung (RaSt 06, Kapitel 3.4.) – als eine von zwei möglichen Entwurfsmethoden – setzt auf eine Planung des Straßenquerschnitts von außen nach innen. Diese Methode wird insbesondere den Belangen des Fußverkehrs sowie der Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität gerecht und ist daher aufgrund der politischen Zielsetzung der Planung (Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität, vgl. Verkehrskonzept freiRaum Ottensen, Drucksachen-Nr.: 21-3124B vom 25.05.2022) das geeignete Mittel. Die Stellungnahmen insbesondere von Bürgerinnen und Bürger zur 1. Verschickung sowie der Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 28.09.2023 (Drucksachen-Nr.: 21-4298.3B) stützen diese Annahme.

Die Verkehrszählung des Pilotprojekts „Ottensen macht Platz“ von 2019 hat gezeigt, dass der Fußverkehr mit ca. 14.000 Fußgängern / Tag die vorherrschende Verkehrsart in der Bahrenfelder Straße Nord ist. Es folgt der Radverkehr mit ca. 3.000 Fahrrädern / Tag. Der Kfz-Verkehr hat eine untergeordnete Rolle mit ca. 550 Kfz / Tag (Wert von vor dem Verkehrsversuch). Auf Grundlage der Verkehrszählung während des Verkehrsversuchs ist nach der Umsetzung des Projekts *freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier* künftig mit einer Kfz-Verkehrsstärke von ca. 100 – 300 Kfz / Tag zu rechnen (vgl. Vorher-Nachher-Zählung von Ottensen macht Platz).

Die Bahrenfelder Straße ist beidseitig geprägt von Einzelhandelsgeschäften mit Schaufenstern und Geschäftsauslagen bzw. Außengastronomie sowie vereinzelt Baumbestand im Wechsel. Es wird daher als Regelfall mit einem Zuschlag von 1,50 m und in Ausnahmefällen mit einem Zuschlag von 2,00 m gerechnet.

- Regelfall: $(3,30 \text{ m} + 1,50 \text{ m}) \times 2 = 9,60 \text{ m}$
- Ausnahmefall: $(3,30 \text{ m} + 1,50 \text{ m}) + (3,30 \text{ m} + 2,00 \text{ m}) = 10,1 \text{ m}$

Das ergibt addiert eine **städtebaulich notwendige Seitenraumbreite für beide Gehwegseiten von insgesamt 9,6 m im Regelfall und 10,1 m im Ausnahmefall**. Aus der Differenz der verfügbaren Straßenraumbreite und der städtebaulich notwendigen Seitenraumbreite ergibt sich eine **städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite zwischen 3,25 m – 3,70 m**.

Die Aufteilung der Flächen muss diesen Anforderungen gerecht werden und daher insbesondere zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs neu verteilt werden (vgl. Projektziel). Gemäß ReStra / Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Abschnitt 3.2 gilt für eine „Gemischte Wohn- & Geschäftsnutzung mittlerer Dichte, 3-5 Geschosse“ ein Orientierungswert von 3,30 m je Seitenraumseite. Ansprüche der angrenzenden baulichen Nutzung müssen erfüllt werden, weshalb es nach RAST 06 Tabelle 25 folgende Breitenzuschläge gibt:

- Verweilflächen vor Schaufenstern: + 1 m
- Auslagen, Vitrinen und Sondernutzung: + 1 m bis 1,5 m
- Baumstandorte / Fahrradbügel: + 2 m

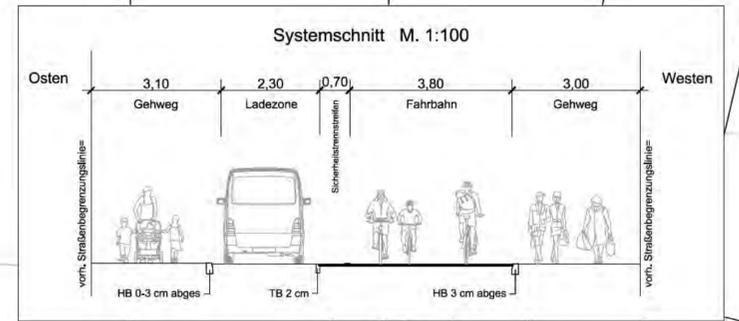
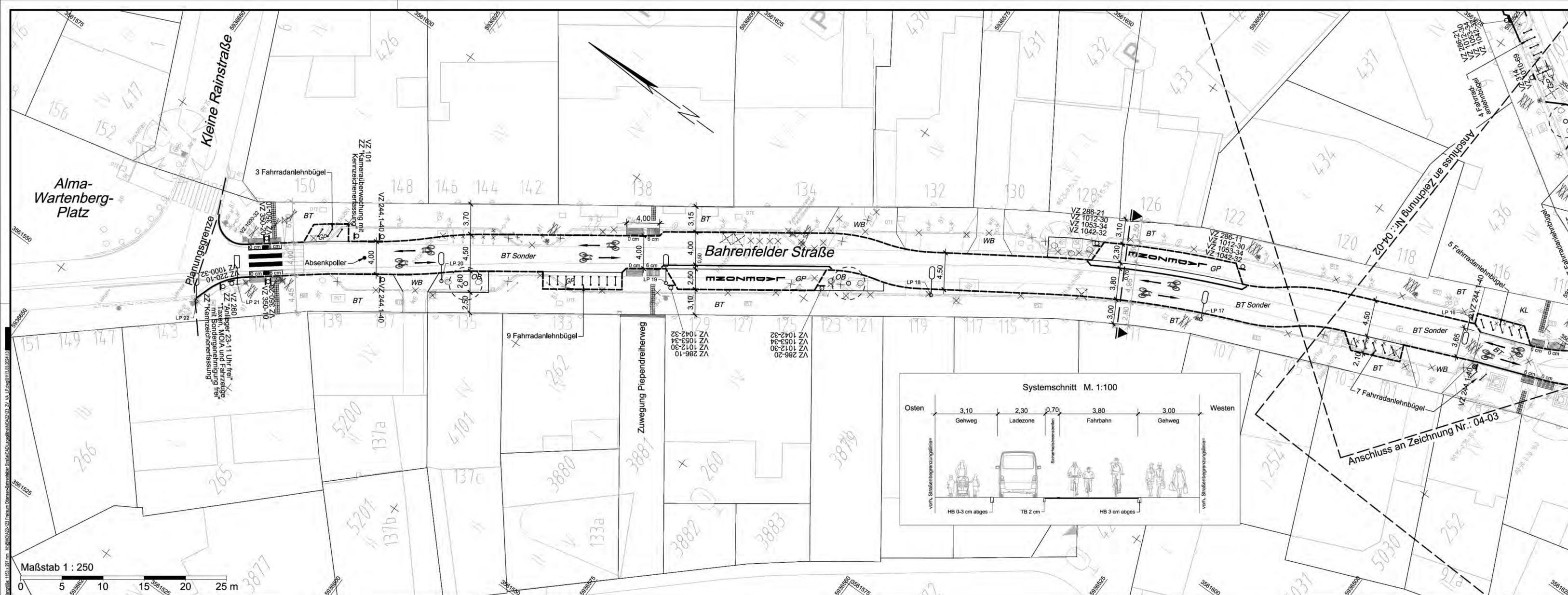
Aus städtebaulichen und Gründen des Denkmalschutzes sowie zur besseren Verständlichkeit der Verkehrssituationen sind gleichbleibende Bordverläufe anzustreben.

Bahrenfelder Straße Nord

In der Bahrenfelder Straße Nord ist eine Fahrradstraße geplant, die für bestimmte Kfz-Verkehre mit Einbahnstraßenregelung freigegeben ist. Gemäß ReStra / RAST 06, Bild 26 ist eine Fahrbahnbreite von 4,0 m empfohlen.

Für die Fahrbahn wird der Begegnungsfall Pkw-Lastenrad als Regelfall angesetzt (vgl. Erläuterungsbericht). Die Bestandssituation zeigt bei einer tatsächlich nutzbaren Fahrbahnbreite zwischen 3,50 m und 3,90 m (inklusive Sicherheitsabstände) keine Unfallschwerpunkte auf. Da mit einer grundlegenden Fahrbahnbreite von 4,00 bis 4,50 m mehr

Stellungnahme	Abwägung
<p>Platz zur Verfügung steht als im Bestand, können an dieser Stelle keine verkehrssicherheitstechnischen Gefahren vermutet werden. Dies wird auch durch Erfahrungen aus anderen Straßenprojekten in Altona gestützt.</p> <p>Eine Fahrbahnbreite von mehr als 4,50 m würde darüber hinaus illegales Fahrbahnrandparken begünstigen, da ein problemloses Vorbeifahren von Pkw-Pkw immer noch möglich wäre. Eine schmale Fahrbahnbreite soll daher zur Klarheit der Verkehrsregelung beitragen, dass Parken in den zufahrtsbeschränkten Bereichen nicht erlaubt ist.</p> <p>Aufgrund des Wegfalls des Pkw-Parkens entfallen zusätzlich Gefahren für den Radverkehr durch „Dooring“ sowie aufgrund von Ein- und Ausparkvorgängen. So kann frühzeitiger Blickkontakt mit entgegenkommenden Kfz-Verkehr aufgenommen werden, da die Verkehrsteilnehmenden auf weniger potentielle Gefahrenquellen achten müssen. Im Sinne der Verkehrsberuhigung ist eine stellenweise Reduzierung der Geschwindigkeit von Rad- und Kfz-Verkehr oder ein eventuell notwendiges Warten an Engstellen zuträglich. Zusätzlich wurden an geeigneten Stellen Ausweichmöglichkeiten geschaffen.</p> <p>Die Bedenken der Straßenverkehrsbehörde bezüglich der Verkehrssicherheit bei einer Fahrbahnbreite von 4 – 4,5 m teilen wir daher nicht. Für die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs bedarf es breitere Seitenräume als im Bestand. Auf der Fahrbahn wird es insgesamt weniger Kfz-Verkehr geben, Gefahrenquellen durch den ruhenden Verkehr sind minimiert und die nutzbare Fahrbahnbreite ist größer als im Bestand. Daher sehen wir die geplante Fahrbahnbreite für den Radverkehr verträglich und für den Fußverkehr mindestens notwendig, um ausreichend Flächen und Freiräume im Seitenraum zu schaffen.</p> <p><u>Bahrenfelder Straße Höhe Spritzenplatz</u> Die Bahrenfelder Straße Höhe Spritzenplatz ist als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Einbahnstraßenregelung geplant, der für definierte Kfz-Verkehre zeitlich gesperrt ist.</p> <p>Gemäß ReStra/ RAS 06 Abschnitt 6.1.7.6 und ERA-Abschnitt 7.2 sind Einbahnstraßen mit einer Mindestbreite von 3,80 m einzuplanen. Für die Fahrbahn wird der Begegnungsfall Pkw-Lastenrad als Regelfall angesetzt (vgl. Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung) und als Bemessungsgrundlage mit 4,3 m zzgl. 0,2 m Zulage zum Bewegungsspielraum angesetzt. Die Bestandssituation zeigt bei einer tatsächlich nutzbaren Fahrbahnbreite von 4,20 m (inklusive Sicherheitsabstände) keine Unfallschwerpunkte auf. Da mit einer grundlegenden Fahrbahnbreite von 4,50 m mehr Platz zur Verfügung steht als im Bestand, können an dieser Stelle keine verkehrssicherheitstechnischen Gefahren vermutet werden. Dies wird auch durch Erfahrungen aus anderen Straßenprojekten in Altona gestützt.</p> <p>Aufgrund des Wegfalls des Pkw-Parkens entfallen zusätzlich Gefahren für den Radverkehr durch „Dooring“ sowie aufgrund von Ein- und Ausparkvorgängen. So kann frühzeitiger Blickkontakt mit entgegenkommenden Kfz-Verkehr aufgenommen werden, da die Verkehrsteilnehmenden auf weniger potentielle Gefahrenquellen achten müssen. Im Sinne der Verkehrsberuhigung ist eine stellenweise Reduzierung der Geschwindigkeit von Rad- und Kfz-Verkehr oder ein eventuell notwendiges Warten an Engstellen zuträglich. Es bestehen weiterhin die Möglichkeiten an marktfreien Tagen über die Flächen für Marktbesucher auszuweichen, sodass enge Begegnungsfälle zusätzlich entzerrt werden können.</p> <p><u>Bahrenfelder Straße südlich Erzberger Straße</u> In der Bahrenfelder Straße südlich der Erzberger Straße ist keine Zufahrtsbeschränkung geplant. Dieser Bereich ist daher Teil der bestehenden Tempo-30-Zone. An dieser Stelle wird auf den Kompromiss der Straßenverkehrsbehörde (Protokoll vom 09.01.2024) eingegangen und eine Fahrbahnbreite von 4,8 m für den Begegnungsfall LKW/Rad realisiert.</p>	



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	LGV Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	STAND VOM Nov. 2022
		HÖHENSYSTEM DHHN 2016 (HS 170)
		LAGESYSTEM ETRS 89 - G.K (LS 320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
Verkehrstechnischer Lageplan Ottenser Hauptstraße	M+O	informativ

Legende

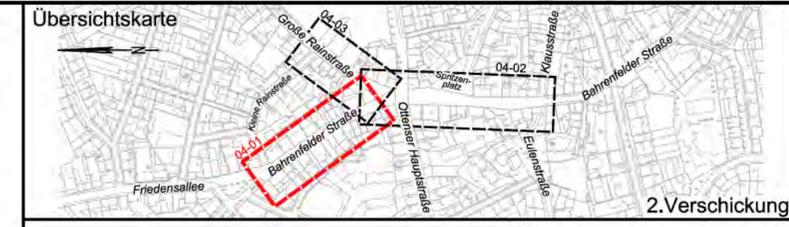
- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung Schmalstrich
- Noppenpflaster
- Rippenpflaster Längsrichtung
- Rippenpflaster Querrichtung
- vorh. / gepl. Fahrradlennbügel
- Findling
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- entfallende Pflanzkübel
- vorh. Beleuchtung
- gepl. Beleuchtung

Geplante Oberflächen

- BD = Bituminöse Decke
- WB = Betonwabenstein
- BT = Betonstein
- BT Sonder = Sonderpflaster Betonstein
- KL = Klinker
- PL = Platten
- GP = Großpflaster
- OB = Oberboden

Planungshinweise:

- Einzurichtende Ladezonen sowie Behindertenstellplätze, die am Rand des einfahrtsbeschränkten Bereichs eingerichtet werden sollen, sind in dieser Planung nicht dargestellt. Diese werden im Rahmen der kleinteiligen Maßnahmen im Projekt freiRaum Ottensen parallel geplant und umgesetzt.
- Sondernutzungen müssen beantragt werden und deren Ausweisung ist nicht Bestandteil dieser Planung.
- Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.
- Auf Grundlage der Verkehrsplanung wird ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre im gesamten Projektgebiet freiRaum Ottensen erarbeitet.



BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		11.03.2024		

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

Bedarftträger:

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:

freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier

Bearbeitet: Datum:

Teilbaumaßnahme:

Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße-Bahrenfelder Straße

Fachtechnisch geprüft: Datum:

Planinhalt:

Lageplan

Datum:

Geprüft: Zeichnungs-Nr.: **04-01**

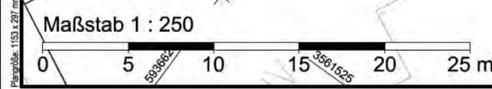
Datum:

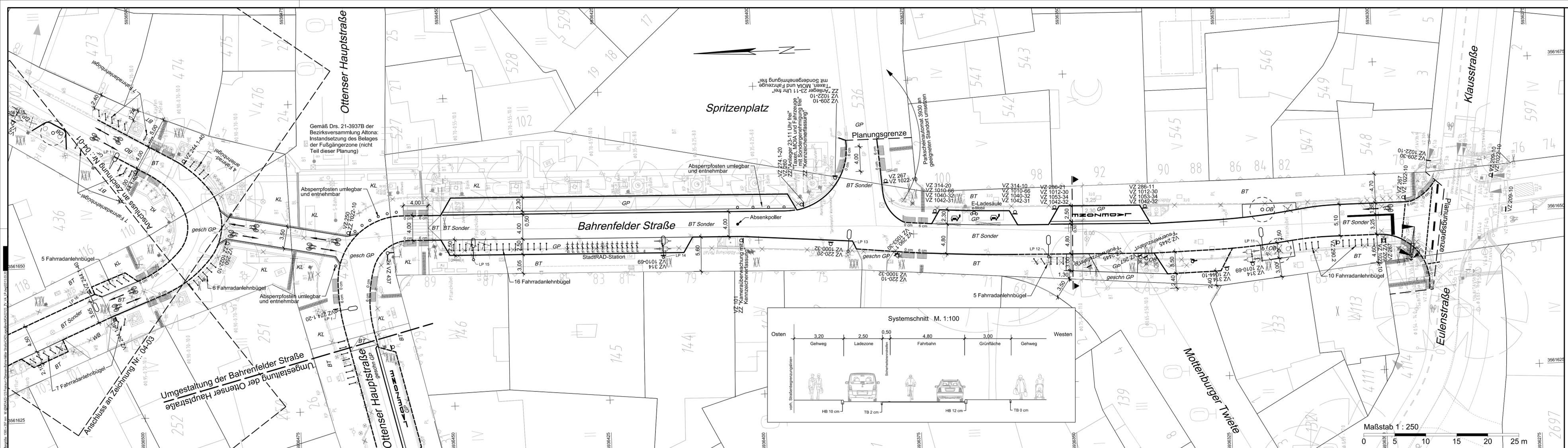
Maßstab: **1 : 250**

Unterschrift, Technische Aufsicht

Zugestimmt: Datum:

Unterschrift, MR-L





VERMESSUNGSGRUNDLAGE

VERMESSER	LGV Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	STAND VOM	Nov. 2022
		HÖHENSYSTEM	DHHN 2016 (HS 170)
		LAGESYSTEM	ETRS 89 - G.K (LS 320)

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN

PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Verkehrstechnischer Lageplan Ottenser Hauptstraße	M+O	informativ

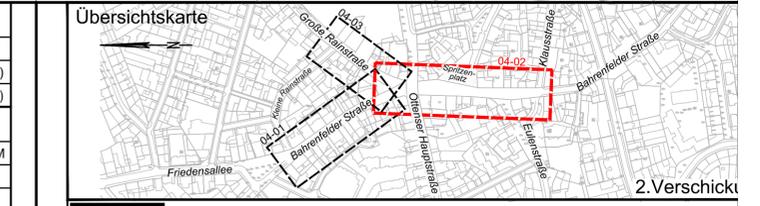
Legende

- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung Schmalstrich
- Noppenpflaster
- Rippenpflaster Längsrichtung
- Rippenpflaster Querrichtung
- vorh. / gepl. Fahrradanhlehbügel
- Findling
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- entfallende Pflanzkübel
- vorh. Beleuchtung
- gepl. Beleuchtung

Geplante Oberflächen

- BD = Bituminöse Decke
- WB = Betonwabenstein
- BT = Betonstein
- BT Sonder = Sonderpflaster Betonstein
- KL = Klinker
- PL = Platten
- GP = Grobplaster
- OB = Oberboden

- Planungshinweise:**
- Einzurichtende Ladezonen sowie Behindertenstellplätze, die am Rand des einfahrtsbeschränkten Bereichs eingerichtet werden sollen, sind in dieser Planung nicht dargestellt. Diese werden im Rahmen der kleinteiligen Maßnahmen im Projekt freiRaum Ottensen parallel geplant und umgesetzt.
 - Sondernutzungen müssen beantragt werden und deren Ausweisung ist nicht Bestandteil dieser Planung.
 - Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.
 - Auf Grundlage der Verkehrsplanung wird ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehre im gesamten Projektgebiet freiRaum Ottensen erarbeitet.



BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		11.03.2024		

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

Bedarsträger: **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: **freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier**

Teilbaumaßnahme: **Umgestaltung der Bahrenfelder Straße**
 zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße-Bahrenfelder Straße

Planinhalt: **Lageplan**

Geprüft:	Zeichnungs-Nr.: 04-02	Zugestimmt:
Datum:	Maßstab: 1:250	Datum:
Unterschrift, Technische Aufsicht		Unterschrift, MR-L



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	LGV Neuenfelder Straße 19 21109 Hamburg	STAND VOM Nov. 2022
		HÖHENSYSTEM DHHN 2016 (HS 170)
		LAGESYSTEM ETRS 89 - G.K (LS 320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Verkehrstechnischer Lageplan Ottenser Hauptstraße	M+O	informativ

Legende

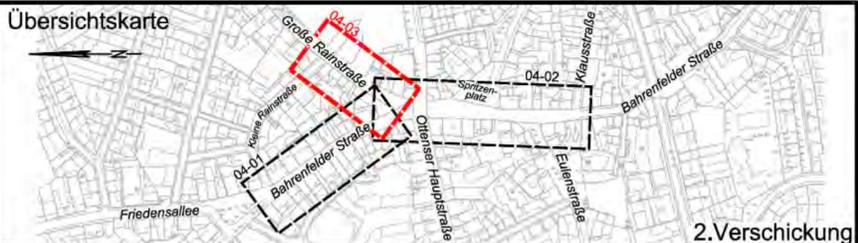
- vorhandene Straßenbegrenzungslinie
- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- Tiefbord
- Fahrbahnmarkierung Schmalstrich
- Noppenpflaster
- Rippenpflaster Längsrichtung
- Rippenpflaster Querrichtung
- vorh. / gepl. Fahrradanhänger
- Findling
- vorh. Baum
- gepl. Baum
- entfallende Pflanzkübel
- vorh. Beleuchtung
- gepl. Beleuchtung

Geplante Oberflächen

BD = Bituminöse Decke
 WB = Betonwabenstein
 BT = Betonstein
 BT Sonder = Sonderpflaster Betonstein
 KL = Klinker
 PL = Platten
 GP = Grobplaster
 OB = Oberboden

Planungshinweise:

- Einzuzichtende Ladezonen sowie Behindertenstellplätze, die am Rand des einfahrtsbeschränkten Bereichs eingerichtet werden sollen, sind in dieser Planung nicht dargestellt. Diese werden im Rahmen der kleinteiligen Maßnahmen im Projekt freiRaum Ottensen parallel geplant und umgesetzt.
- Sondernutzungen müssen beantragt werden und deren Ausweisung ist nicht Bestandteil dieser Planung.
- Aufbauend auf der Straßenplanung werden die geschaffenen Freiräume mit einer dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert.
- Auf Grundlage der Verkehrsplanung wird ein übergreifendes Konzept für die Liefer- und Wirtschaftsverkehr im gesamten Projektgebiet freiRaum Ottensen erarbeitet.



2.Verschickung

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
		11.03.2024		
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

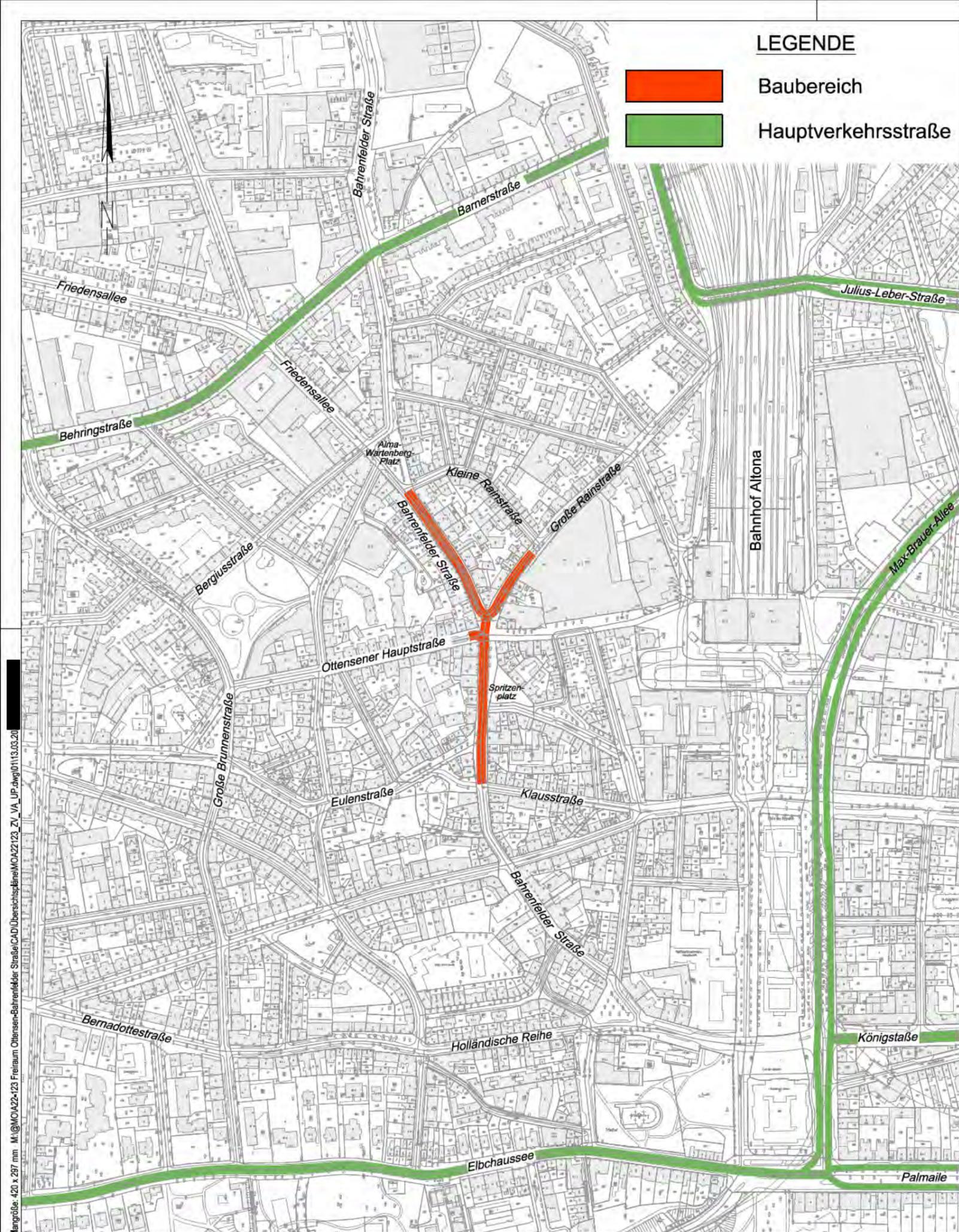
Bedarfsträger:

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:	freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier	Bearbeitet:	Datum:
Teilbaumaßnahme:	Umgestaltung der Bahnenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen Rainstraße zwischen Bahnenfelder Straße und Kleine Rainstraße inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße-Bahnenfelder Straße	Unterschrift, MR 254	
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	Datum:
Geprüft:		Datum:	
Datum:	Zeichnungs-Nr.: 04-03	Unterschrift, MR 210	
.....	Maßstab: 1 : 250	Aufgestellt:	Datum:
.....		Unterschrift, MR 20	
.....		Zugestimmt:	Datum:
.....		Unterschrift, MR-L	



LEGENDE

Baubereich

Hauptverkehrsstraße

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
ALKIS	QUELLE	DATUM

Maßstab 1 : 5.000

0 100 200 300 400 500 m

2.Verschickung

[Redacted]

BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
[Redacted]	[Redacted]	11.03.2024	[Redacted]	[Redacted]

Datum	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:	freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier	Bearbeitet:	Datum:
Teilbaumaßnahme:	Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Klausstraße sowie der Großen Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße inkl. des Knotenpunkts Ottenser Hauptstraße-Bahrenfelder Straße	Fachtechnisch geprüft:	Datum:
Planinhalt:	Übersichtslageplan	Aufgestellt:	Datum:
Geprüft:		Zugestimmt:	Datum:
Datum:	Zeichnungs-Nr.: 02-01		
.....	Maßstab: 1 : 5.000		
.....			
Unterschrift, Technische Aufsicht			Unterschrift, MR-L

Plangröße: 420 x 297 mm M:\@MOA22-123 Freiraum Ottensen-Bahrenfelder Straße\CAD\Übersichtspläne\MOA22123_ZV_VA_LP.dwg 01.11.2024