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

**Teilbaumaßnahme**: Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße
zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße

# 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** ... 4
**2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen** ... 5
**2.5 Lage und Funktion im Straßennetz** ... 6
**2.6 Lichtsignalanlagen** ... 6
**2.7 ÖPNV** ... 6
**2.8 Ruhender Verkehr** ... 6
**2.9 Überfahrten** ... 7
**2.10 Entwässerung** ... 7
**2.11 Fußverkehr** ... 7
**2.12 Radverkehr** ... 7
**2.13 Barrierefreiheit** ... 7
**2.14 Beleuchtung** ... 7
**2.15 Ausstattung / Möblierung** ... 8
**2.16 Straßenbegleitgrün** ... 8
**2.17 Versorgungsanlagen** ... 8
**2.18 Baumaßnahmen** ... 8
**3. Geplanter Zustand** ... 9
**3.1 Variantenuntersuchung** ... 9
**3.2 Variantenfestlegung** ... 13
**3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante** ... 13
**3.4 Querschnitt / Knotenpunkte** ... 15
**3.5 Oberflächenbefestigungen** ... 15
**3.6 Lichtsignalanalagen** ... 16
**3.7 ÖPNV** ... 16

**3.8 Ruhender Verkehr** ..... 16
**3.9 Überfahrten** ..... 16
**3.10 Entwässerung** ..... 16
**3.11 Fußverkehr** ..... 17
**3.12 Radverkehr** ..... 17
**3.13 Barrierefreiheit** ..... 17
**3.14 Beleuchtung** ..... 17
**3.15 Ausstattung / Möblierung** ..... 17
**3.16 Straßenbegleitgrün** ..... 17
**3.17 Grundwasser** ..... 18
**3.18 Ersatzbaustoffe** ..... 18
**3.19 Asphalt- und Baugrunduntersuchung** ..... 18
**3.20 Kampfmittel** ..... 18
**3.21 Versorgungsanlagen** ..... 18
**3.22 Schutzgebiete** ..... 19
**3.23 Denkmalschutz** ..... 19
**3.24 Schulen und Einrichtungen schutzbedürftiger Personen** ..... 19
**3.25 Wirtschaftlichkeit** ..... 19
**3.26 Bautechnische Einzelheiten** ..... 19
**4. Planungsrechtliche Grundlagen** ..... 19
**5. Umweltbelange** ..... 19
**5.1 Umweltverträglichkeit** ..... 19
**5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** ..... 20
**5.3 Auswirkungen aus Immissionen** ..... 20
**6. Umsetzung der Planung** ..... 20
**6.1 Grunderwerb** ..... 20
**6.2 Finanzierung** ..... 20
**6.3 Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag** ..... 20
**6.4 Vorstellung der Maßnahme** ..... 20
**6.5 Voraussichtlicher Baubeginn** ..... 21

# 1. Allgemeines

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

Die zu überplanende Ottenser Hauptstraße ist eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen und liegt westlich des Bahnhof Altona im Stadtteil Ottensen im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Altona. Von der Überplanung betroffen sind rd. 300 m Straßenlänge zwischen dem Ottenser Kreuz im Osten und der Große Brunnenstraße im Westen.

Als Oberflächenbefestigungen wurden in der Ottenser Hauptstraße überwiegend Naturgroßsteinpflaster im Fahrbahnbereich und Platten aus Beton im Seitenraum verbaut. Die einmündenden Straßen Rothestraße und Mottenburger Straße sind identisch befestigt. Davon abweichend ist die Fahrbahn der nördlich anschließenden Nöltingstraße in Asphaltbauweise befestigt.

An beiden Fahrbahnrändern ist überwiegend zeitbeschränktes Längsparken zugelassen.

Der Radverkehr findet in der Tempo 30 Zone auf der Fahrbahn statt und ist entgegen der Einbahnstraße durch Zusatzzeichen zugelassen.

Für den Fußverkehr ist eine gesicherte Querung (FGÜ) am westlichen Planungsrand vorhanden.

Im Planungsgebiet sind vier vitale Bestandsbäume vorhanden, die im Rahmen der Planung grundsätzlich zu erhalten sind.

Von der Überplanung der Ottenser Hauptstraße ist das Flurstücke Nr. 4967 „Ottenser Hauptstraße“ sowie Teile der Flurstücke Nr. 230 „Nöltingstraße“, Nr. 160 „Mottenburger Straße“, 179 „Rothstraße“ und 1032 „Große Brunnenstraße“ 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 die Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße umgestaltet werden.

Grundlage für die Planung stellt das von der Bezirksversammlung beschlossene Verkehrskonzept (Drucksache 21-3124B, freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Vorzugsvariante des Verkehrskonzeptes vom 25.05.2022) sowie die vorangegangenen Beschlüsse der Bezirksversammlung „Autoarmes Ottensen“ (Drucksache 21-2982B vom 14.4.2022 und Drucksache 21-0689 vom 20.2.2020) dar. 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 Straße. 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. Für den Lieferverkehr sind Ladezonen vorzusehen.

Gemäß der Vorzugsvariante aus dem Verkehrskonzept ist die Ausweisung einer verkehrsberuhigten Geschäftsstraße (Tempo 20 Zone) mit bestandsorientierter Sanierung der Straße vorgesehen. Der Anschluss der Seitenräume soll als weiche Separation mit niedrigen Bordvorständen erfolgen.

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

## 2. Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

Die Ottenser Hauptstraße ist eine einbahnige und als Einbahnstraße ausgewiesene Wohn- und Sammelstraße, die mit Großpflaster aus Naturstein befestigt ist. Die Fahrbahn und Seitenräume befinden sich in einem guten Zustand.

Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt und ist in beide Fahrtrichtungen durch entsprechende Beschilderung zugelassen

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

Im westlichen Bereich binden auf ca. 40 m Straßenlänge die drei Anliegerstraßen Nöltingstraße, Mottenburger Straße und Rothestraße als „rechts-vor-links“ in die Ottenser Hauptstraße ein. Alle einmündenden Straßen sind ebenfalls Tempo-30 Zonen und die Mottenburger Straße ist eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden.

Beidseitig wird in Teilbereichen zeitbeschränkt geparkt.

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

### 2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte

Der vorhandene Querschnitt in der Ottenser Hauptstraße ist wie folgt gegliedert:

Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 46:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,20 m | Gehweg | Betonplatten | Norden |
| 7,75 m | Fahrbahn | Großpflaster (Naturstein) | |
| 3,40 m | Gehweg | Betonplatten | Süden |
| 14,35 m | Gesamtbreite | | |

Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 56:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,00 m | Gehweg | Betonplatten | Norden |
| 7,90 m | Fahrbahn | Großpflaster (Naturstein) | |
| 3,55 m | Gehweg | Betonplatten | Süden |
| 14,45 m | Gesamtbreite | | |

### 2.3 Verkehrsbelastung

Aus der Ottenser Hauptstraße liegen Verkehrszahlen vom 04.06.2019 (Zst. 7395) mit folgender 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 Zähldaten 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 17.03.2021 von der Verkehrsdirektion VD01 zur Verfügung gestellten Unfalldaten (2018 bis 2020) zeigen keine Unfallhäufungsstelle im Planungsgebiet.

Im Auswertungszeitraum ergaben sich die meisten Unfälle mit dem Ruhenden Verkehr. Weiterhin wurden verschiedene sonstige Unfälle dokumentiert. In den Knotenpunkten wurden die meisten Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden erfasst. Der Fußverkehr war an wenigen Unfällen im Knoten Ottenser Hauptstraße/ Nöltingstraße beteiligt.

Es sind keine Unfallhäufungsstellen im Planungsgebiet vorhanden.

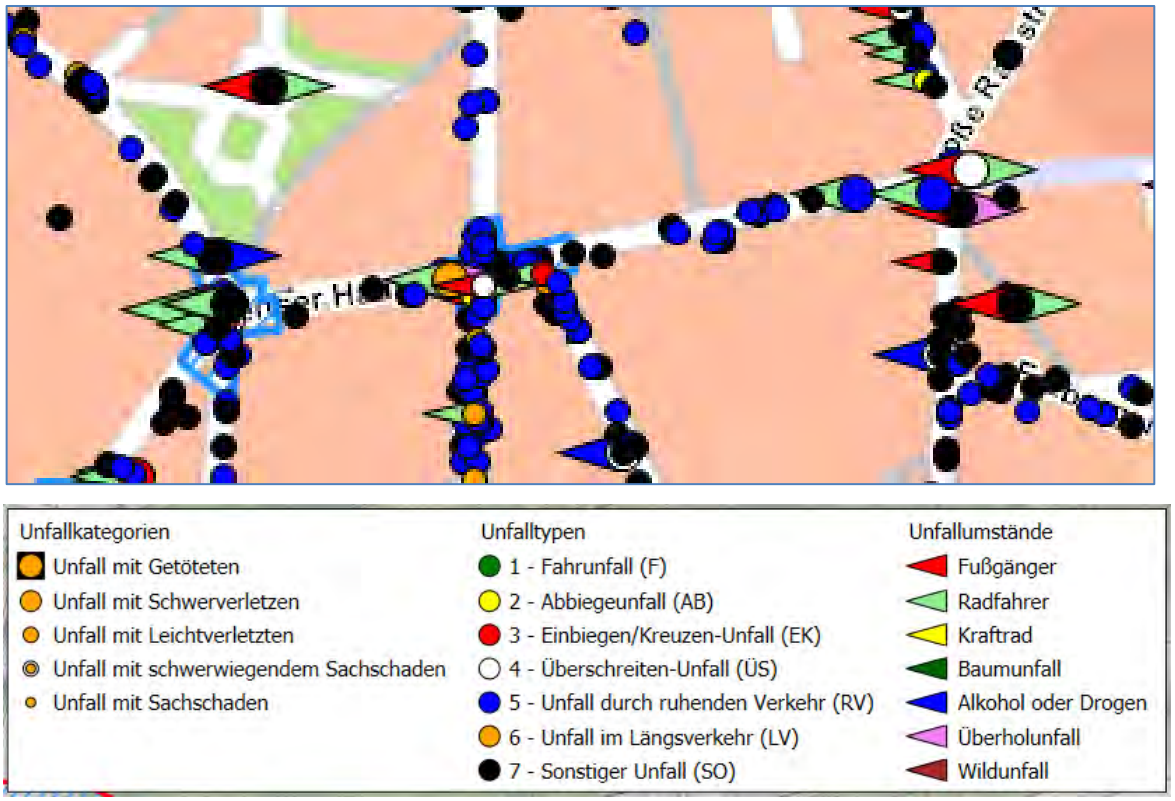


Abb. 1: Auszug Verkehrsunfalldaten, Quelle Polizei Hamburg

## 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

Von der Planung sind keine Lichtsignalanlagen betroffen.

## 2.7 ÖPNV

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

## 2.8 Ruhender Verkehr

In der Ottenser Hauptstraße wird zeitbeschränkt (Kurzzeitparken 9-22 Uhr) und beidseitig am Fahrbahnrand in Längsaufstellung geparkt. Vor Hausnummer 28 ist ein barrierefreier Parkstand ausgewiesen. In den angrenzenden Straßen ist das Parken für Bewohner mit Parkausweis frei oder für Tagesnutzer mit Parkschein möglich. Es sind mehrere Parkscheinautomaten vorhanden.

Es ist kein E-Ladepunkt vorhanden.

Tab. 2: Übersicht vorhandene Parkstände

| | Zeitbeschränktes Längsparken am Fahrbahnrand/ Seitenstreifen | barrierefreie Parkstände | E-Lade-punkte | Summen |
|---|---|---|---|---|
| Ottenser Hauptstraße | 55 | 1 | 0 | 56 |

In der Ottenser Hauptstraße sind 16 bauliche Fahrradanlehnbügel aufgestellt. Weiterhin sind derzeit 5 mobile Fahrradbügel aufgestellt.

## 2.9 Überfahrten

Zehn angrenzende Flurstücke sind mittels Überfahrten an die Ottenser Hauptstraße angebunden und mit unterschiedlichen Belagsarten hergestellt (Wabensteinpflaster, Großpflaster aus Naturstein).

Am westlichen Planungsrand ist eine Feuerwehrzufahrt in Richtung Norden ausgewiesen.

## 2.10 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über die vorhandenen Trummen und Trummenanschlussleitungen in das Mischwassersiel der HSE (K DN 428 bis K 618/938, ca. 4 m Tiefe). Im überwiegenden Teil liegt eine Doppelbesielung vor und im Bereich Kreuzung Nöltingstraße ist ein Abschlagsbauwerk vorhanden. Die Entwässerungsrichtung erfolgt von West nach Ost.

Für das Planungsgebiet sind keine Geländetiefpunkte mit möglichen Überflutungsgefährdungen in Folge von Starkregenereignissen ausgewiesen.

## 2.11 Fußverkehr

In der Ottenser Hauptstraße verlaufen beidseitig Gehwege deren Breiten zwischen ca. 3,0 m und ca. 6,2 m variieren. Der Gehweg ist überwiegend mit Platten aus Beton befestigt.

Es liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen im überplanten Bereich.

## 2.12 Radverkehr

Durch die Ottenser Hauptstraße verläuft keine Velo-, Bezirks- oder Freizeitrouten.

Der Radverkehr findet auf der Fahrbahn im Mischverkehr statt.

## 2.13 Barrierefreiheit

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

## 2.14 Beleuchtung

Es stehen Peitschenmaste auf der Nordseite im Sicherheitstrennstreifen oder im Gehweg. Der Abstand der Masten beträgt ca. 27 bis 37 m.

Der FGÜ vor Hausnummer 65 wird über einen zusätzlichen Mast beleuchtet.

## 2.15 Ausstattung / Möblierung

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

Im östlichen Planungsbereich sind im Seitenraum 13 Metallpoller vorhanden, um verkehrswidriges Parken zu verhindern. Weiterhin ist der Unterflurmüllbehälter bei Hausnummer 45 mit vier Metallpfosten gesichert.

Die Baumscheiben sind mit Holzpflöcken oder Steinen gegen Anfahren gesichert.

Vor Hausnummer 45 ist ein Unterflurmüllbehälter vorhanden. Ein Müllcontainer steht im Straßenraum vor Hausnummer 46/48. An einigen Stellen sind Müllbehälter aufgestellt.

Vor einigen Gebäuden ist Mobiliar für die Außengastronomie aufgestellt.

Im Planungsbereich sind zahlreiche Verkehrsschilder und Hinweisschilder für Straßenkappen aufgestellt.

## 2.16 Straßenbegleitgrün

Es liegen insgesamt 4 Hainbuchen im Planungsgebiet (Pflanzjahr 2006). Die Bäume haben einen Stammdurchmesser zwischen 0,10 m und 0,30 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:

- 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 Kfz- und Radverkehrsführung sowie den Seitenraum betrachtet.

Gemäß der Beschlussfassung der Bezirksversammlung werden folgende Ziele der Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße in den nachfolgend beschriebenen Varianten berücksichtigt:

- Einrichtung eines autoarmen Gebietes mit Zufahrtsbeschränkung und Aufhebung des ruhenden Verkehrs. Gemäß dem Verkehrskonzept soll die Querung der Ottenser Hauptstraße in Nord-Süd-Richtung für Kfz zukünftig unterbunden werden. Hierzu wird der Individualverkehr in der Nöltingstraße nur bis zum Parkhaus zugelassen und eine Sackgasse ab der Straße Am Born eingerichtet. Die Durchfahrtsbeschränkung z.B. mittels Absenkpoller soll nicht für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge gelten. Die Änderung an der Beschilderung im Quartierbereich wird durch das Bezirksamt separat geplant.
- Förderung des Fußverkehrs durch Einrichtung von breiteren Seitenräumen
- Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum als sog. „Weiche Separation“ mit geringem Bordvorstand
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen, wobei der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen ist
- Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr
- Erhalt des Baumbestandes

Zum Erhalt der Bestandsbäume und des geschützten Ensembles wurden daher Varianten entwickelt, bei denen der vorhandene Bordverlauf beibehalten oder in die Fahrbahn verlegt.

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

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

<u>Variante 1: Baumerhalt</u>

Bei Variante 1 wird der Verkehrsraum für den Liefer- und Individualverkehr minimiert und die verfügbare Querschnittsbreite dem Fußverkehr im Seitenraum zugeschlagen. Es wird gemäß Beschluss der Bezirksversammlung eine verkehrsberuhigte Geschäftsstraße mit Tempo 20 km/h zu Grunde gelegt.

Als Bemessungsansatz wird für die Einbahnstraße gemäß RASt 06 Bild 17 der Begnungsfall LKW/Rad angesetzt und eine Fahrbahnbreite mit 4,80 m eingeplant.

Zu den Ladezonen wird ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen mit 0,5 m Breite gemäß ReStra / ERA Abschnitt 6.3 bzw. in Anlehnung an ReStra / ERA Abschnitt 2.2.1 Tabelle 5 berücksichtigt. Die Regelbreite für Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung nach ReStra/ ERA Abschnitt 7.2 von 3,80 m wird nicht unterschritten.

Es werden mehrere Lieferzonen im Planungsbereich vorgesehen. Die Abmessungen wurden gemäß ReStra/RASt 06 Tabelle 23 für einen kleinen bzw. großen LKW mit 2,5 m bis 3,0 m Breite und 16 m Parkstandslänge für das unabhängige Ein- und Ausparken angesetzt.

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite um ca. 3,0 m -im Vergleich zum Bestand- können die Seitenräume beidseitig entsprechend breiter hergestellt werden.

Um den Baumbestand zu erhalten, wird ein entsprechend mäandrierender Fahrbahnverlauf vorgesehen.

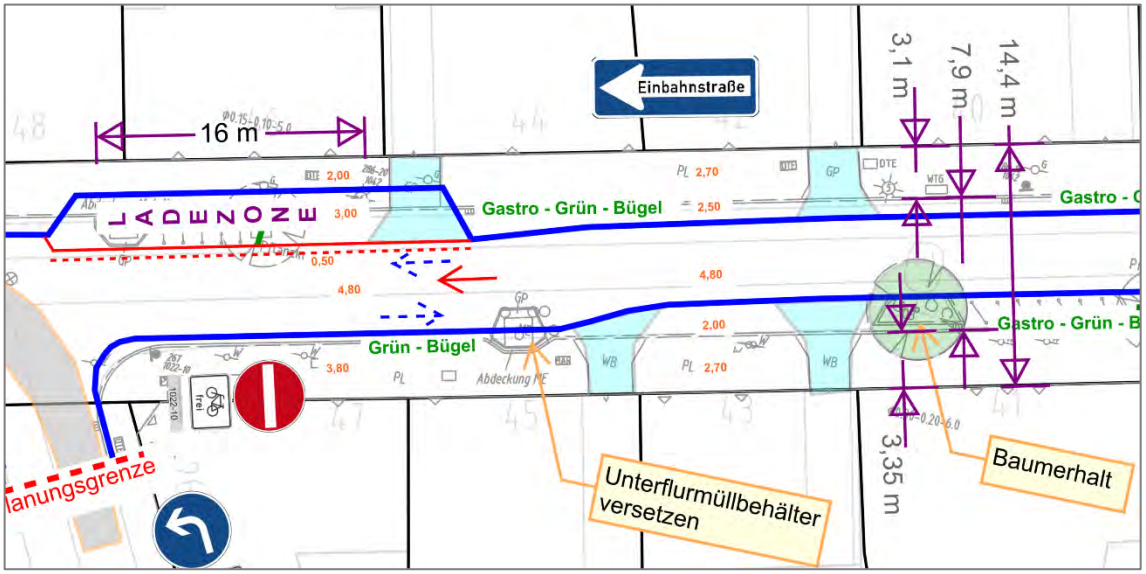



Abb. 2: Variante 1 „Baumerhalt“

<u>Variante 2: Begegnungsfall LKW/Lastenrad</u>

Bei Ansatz der lichten Verkehrsräume inkl. der Bewegungsspielräume nach RASt 06 für den Begegnungsfall LKW/Lastenrad ist abweichend zur Variante 1 eine Fahrbahnbreite von 5,10 m zu berücksichtigen. Im Bereich der Bestandsbäume reduziert sich die Fahrbahnbreite punktuell auf ca. 4,30 m.

Die zusätzliche Seitenraumbreite reduziert sich entsprechend.

Für die Einrichtung von wechselseitigen Ladezonen und Erhalt des Baumbestandes ist ein mäandrierender Fahrbahnverlauf erforderlich.

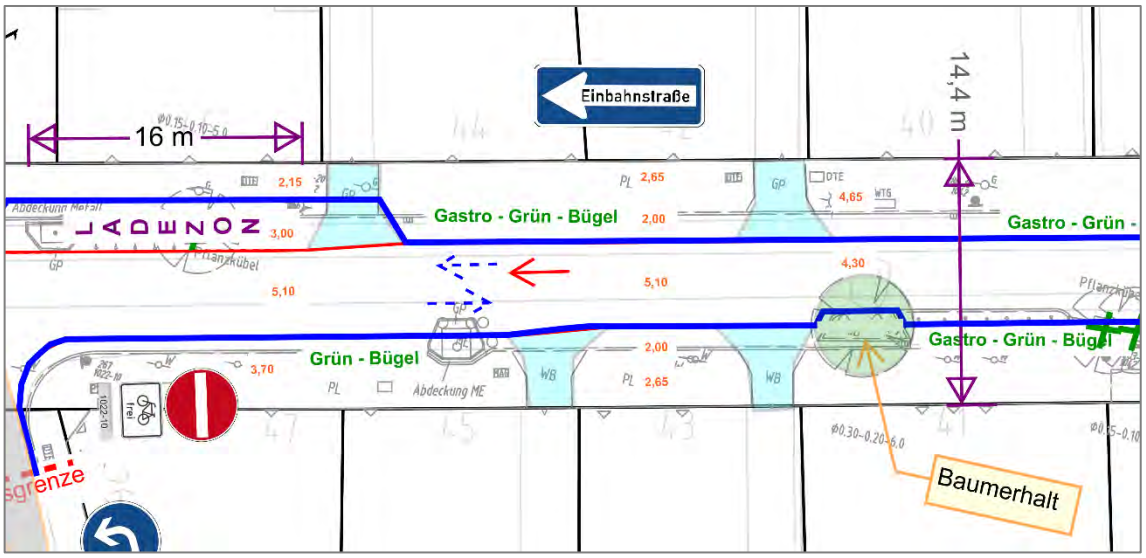



Abb. 3: Variante 2 „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“

Variante 3: Baumerhalt und geradliniger Bordverlauf Nord

Gemäß Variante 1 und 2 ist ein mäandrierender Bordverlauf erforderlich, um einerseits den Baumerhalt auf der Südseite zu gewährleisten und andererseits wechselseitig Ladezonen einzurichten.

Variante 3 beschreibt einen geradlinigen Bordverlauf, bei dem sich der Straßenverlauf am nördlichen Bestandsbord orientiert. Die geplante Fahrbahnbreite beträgt 4,80 m. Mit dem durchgehend geradlinigen Bordverlauf wird der historische Bordverlauf aufgegriffen und beibehalten.

Auf der Südseite ergibt sich dadurch eine zusätzliche Seitenraumbreite von ca. 3,0 m, so dass ein Seitenraum mit einer durchgehenden Gesamtbreite von ca. 6,3 m entsteht. Der nördliche Seitenraum bleibt in der Breite bestandsgemäß erhalten.

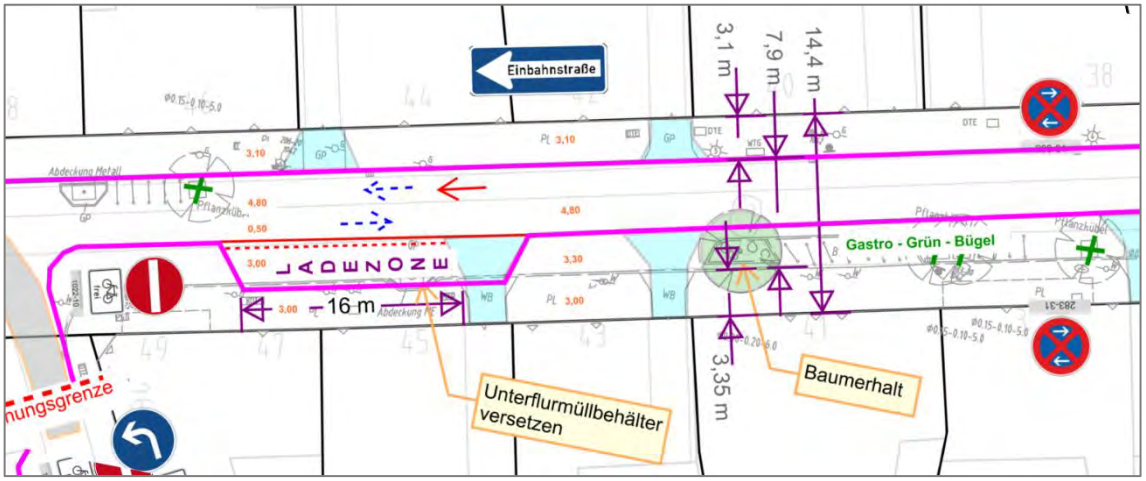



Abb. 4: Variante 3 „Baumerhalt und geradliniger Bordverlauf Nord“

Variante 4: Geradliniger Bordverlauf Süd

Gegenüber der Variante 3 wurde bei Variante 4 die Beibehaltung des südlichen Bordverlaufes als Planungsrandbedingung angesetzt. Auch bei dieser Variante wird durch

den durchgehend geradlinigen Bordverlauf der historische Bordverlauf aufgegriffen und beibehalten.

Bei dieser Variante können keine Bestandsbäume erhalten werden, da alle Bäume auf der Südseite gepflanzt sind. Es werden Neupflanzungen auf der Nordseite vorgesehen, die neben neuen Flächen für Ladezonen im nördlichen, ca. 6,1 m breiten Seitenraum angeordnet werden.

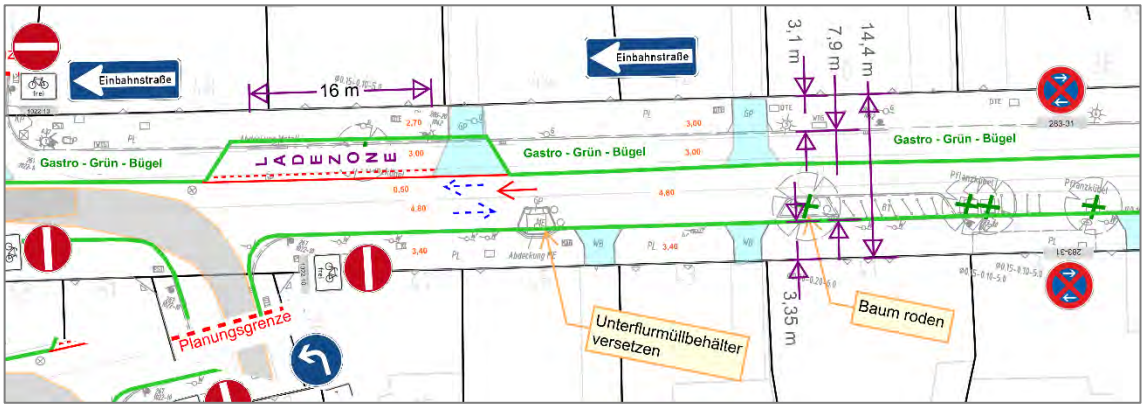



Abb. 5: Variante 4 „Geradliniger Bordverlauf Süd“

## Variante 5: Angepasster Bestand

Bei einem bestandsorientierten Ausbau der Straße gemäß Variante 5 orientieren sich die geplanten Bordverläufe am Verlauf der Bestandsbordsteine. Weiterhin werden die Bestandsbäume und die (Unterflur-) Müllbehälter erhalten. Am Bordverlauf werden neue Bauminseln und Flächen für Ladezonen mit einer Breite von ca. 2,20 m vorgesehen, so dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,80 m zwischen den Borden gewährleistet ist.

Die Seitenraumbreite verändert sich gegenüber dem Bestand nur geringfügig.

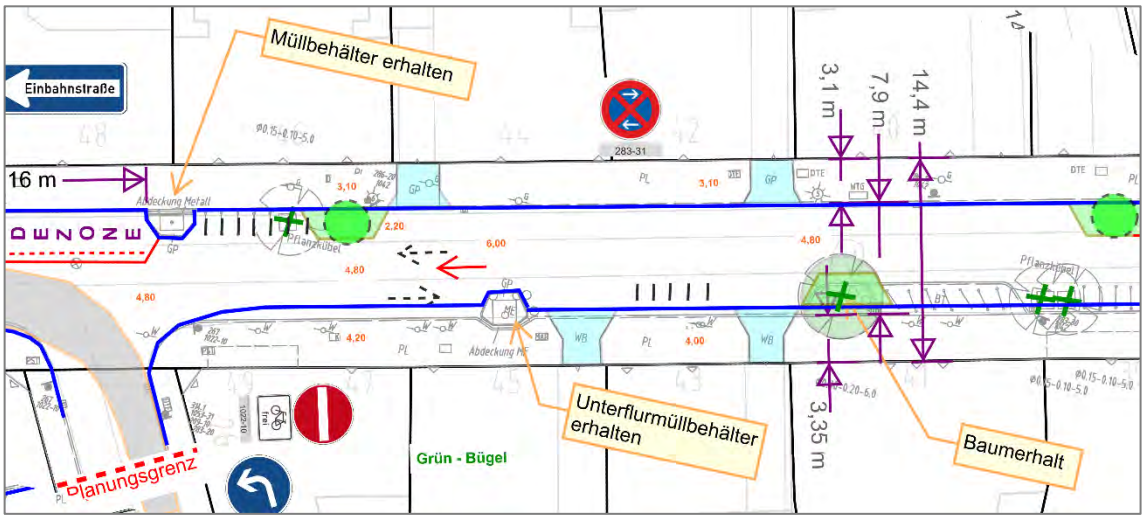



Abb. 6: Variante 5 „Angepasster Bestand“

## Variante 6: 4,50 m Fahrbahnbreite

Der Verkehrsraum steht zukünftig nicht mehr als unbeschränkte Straßenverkehrsfläche dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung, sondern wird durch Zugangssperren (z.B. versenkbare Poller) nur für Fahrzeuge mit Sondergenehmigung freigegeben. Auf Grund des dadurch stark reduzierten Verkehrsaufkommens wird als Bemessungsansatz

gemäß RASt 06 der Begnungsfall PKW/Lastenrad angesetzt und inkl. Zulage von 0,2 m zum Bewegungsspielraum ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 4,50 m Fahrbahnbreite geplant. Im Bereich der Ladezonen wird zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,5 m Breite vorgesehen. Um den Baumbestand zu erhalten, orientiert sich der südliche Bordverlauf an den vorhandenen Baumscheiben.

Im Bereich des denkmalgeschützten Ensembles zwischen Hausnummer 40 und 55 kann der Bordverlauf ebenfalls umgeplant werden (vgl. Beschlüsse Drucksachen-Nr.: 21-4260B vom 31.08.2023 und Drucksachen-Nr.: 21-4298.3B vom 28.09.2023)). Die Bestandsbäume und die vorhandenen Standorte der Müllbehälter bleiben erhalten.

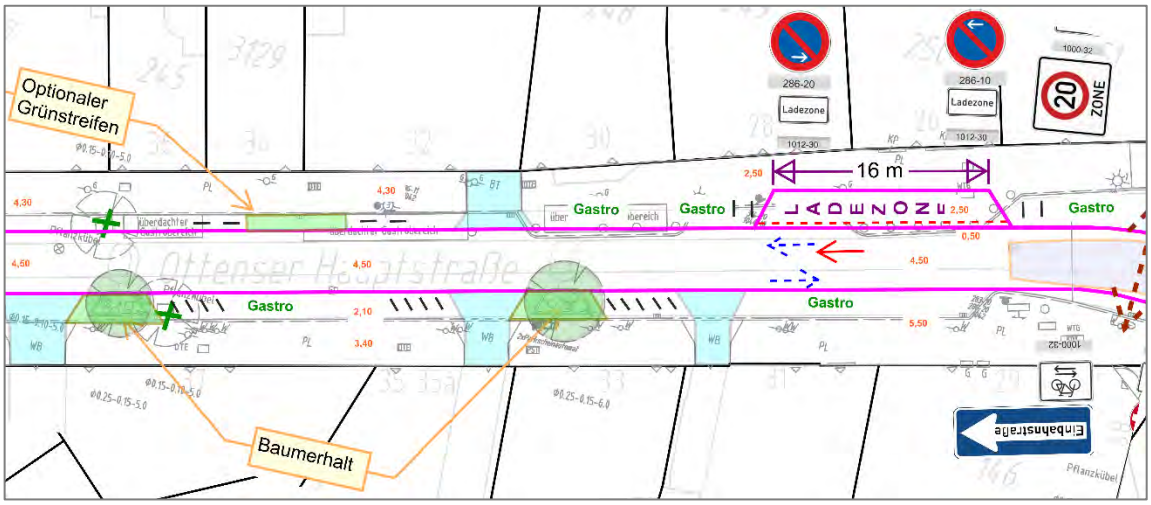



Abb. 7: Variante 6 „4,50 m Fahrbahnbreite“

## 3.2 Variantenfestlegung

Der Festlegung der Vorzugsvariante ging eine bezirksinterne Abstimmung voraus. Hierbei wurden die beschriebenen Planungsziele aus der Beschlussfassung als wesentliche Bewertungskriterien herangezogen.

Im Vergleich zur 1. Verschickung haben sich folgende wesentliche Änderungen ergeben:

- Anpassung Bordverlauf im Bereich Hausnummer 40 bis 56
- Ergänzung einer Querung bei Hausnummer 42
- Ergänzung von Ladezonen vor Hausnummer 37 und 63
- Anpassungen des Fahrradparken und der Seitenraumbreiten
- Anpassungen an der Zufahrtsbeschränkung (Lage der Absenkpoller, Beschilderungen)
- Ergänzung von 2 Neupflanzungen vor Hausnummer 51 und ggü. 63
- Ergänzung taktiler Leiteinrichtungen
- Anpassungen an Beschilderung und Markierung
- Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit im Fahrbahnbereich

## 3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante der 2. Verschickung

Zukünftig bleibt die Ottenser Hauptstraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen bestehen. 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 wird bei allen Varianten eingehalten.

Gemäß ReStra/ EFA Abschnitt 3.2 wird für Gebiete mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung mittlerer Dichte ein Orientierungswert von 3,30 m zzgl. 1,50 m (für Auslagen und Sondernutzungen) je Seitenraum angegeben. Diese städtebaulich notwendige Seitenraumbreite muss mit der verkehrstechnisch notwendigen Fahrbahnbreite und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Gesamtraumbreite abgewogen werden.

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

Die Varianten 1 und 2 unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Festlegung unterschiedlicher Begegnungsfälle und der hieraus resultierenden Breite der Straßenverkehrsfläche. In der Abwägung der beiden Begegnungsfälle wird zu Grunde gelegt, dass in der Ottenser Hauptstraße zukünftig (mit Ausnahme der Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen) tagsüber kein motorisierter Durchgangs- und Individualverkehr vorherrscht. Demnach ist ein Begegnungsfall zwischen LKW und Radverkehr nicht als Regelfall anzusehen. Die Variante 2 mit dem Begegnungsfall LKW/Lastenrad mit 5,10 m Fahrbahnbreite wird daher nicht für die Planung zu Grunde gelegt und nicht weiter betrachtet.

Als weiteres Planungsziel wurde die Förderung des Fußverkehrs mit Berücksichtigung von breiteren Seitenräumen festgelegt. Dieses Ziel erfüllen die Varianten 3 und 4 durch einseitig breitere Seitenräume nur bedingt, da nur jeweils eine Straßenseite von der Umplanung profitiert. Im Hinblick auf den Denkmalschutz weisen die beiden Varianten durch den durchgehend geradlinigen Straßenverlauf gegenüber den Varianten 1 und 2 zwar Vorteile auf, jedoch wird der Straßenraum durch die Verlagerung der Straßenachse erheblich verändert. Dies ist mit den Planungszielen des Denkmalschutzes grundsätzlich nicht vereinbar. Zusammenfassend werden die beiden Varianten 3 und 4 daher nicht weiterverfolgt.

Bei der Variante 5 wurden die Nachteile der vorgenannten Variante aufgegriffen und die Straße bestandsnah überplant. Am Fahrbahnrand können neue Baumstandorte und Flächen für den ruhenden Radverkehr geschaffen werden. Die Beibehaltung der Bordverläufe führt allerdings zu einem überdimensionierten Fahrbahnquerschnitt unter Missachtung des Planungsziels „Förderung des Fußverkehr“ in Form von breiteren Seitenräumen. Diese werden nicht ausgebaut, so dass die Variante nicht weiterverfolgt wird.

Als Weiterentwicklung und unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausschlusskriterien wurde die Variante 6 erarbeitet. Hierbei wurde als Bemessungsgrundlage der Begegnungsfall PKW/Lastenrad mit 4,3 m zzgl. 0,2 m Zulage zum Bewegungsspielraum angesetzt. Diese Fahrbahnbreite von 4,50 m entspricht den Anforderungen der Regelwerke und ist unter Berücksichtigung der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärke als ausreichend breit für den regelhaften Begegnungsfall von Radfahrenden zu beurteilen. Der Seitenraum wird durch die Reduzierung der Fahrbahn auf der Nordseite um ca. 1,1 m und auf der Südseite um ca. 2,0 m erweitert, so dass das Ziel der Förderung des Fußverkehrs erreicht wird. Die städtebaulich notwendigen Seitenraumbreiten können

aufgrund der Gesamtraumbreite nicht überall eingehalten werden. Potentielle Engstellen werden durch die Verschiebung fester Einbauten wie Fahrradbügel und Verkehrszeichen gemildert.

Zusammenfassend wird die Variante 6 „4,50 m Fahrbahnbreite“ als Vorzugsvariante für die weitere Planung zu Grunde gelegt. Die Variante stellt einen Kompromiss dar und erfüllt die oben genannten Planungsziele ohne einzelne Nutzergruppen zu vernachlässigen.

## 3.4 Querschnitt / Knotenpunkte

In der Ottenser Hauptstraße ist folgender Querschnitt geplant:

Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 46:

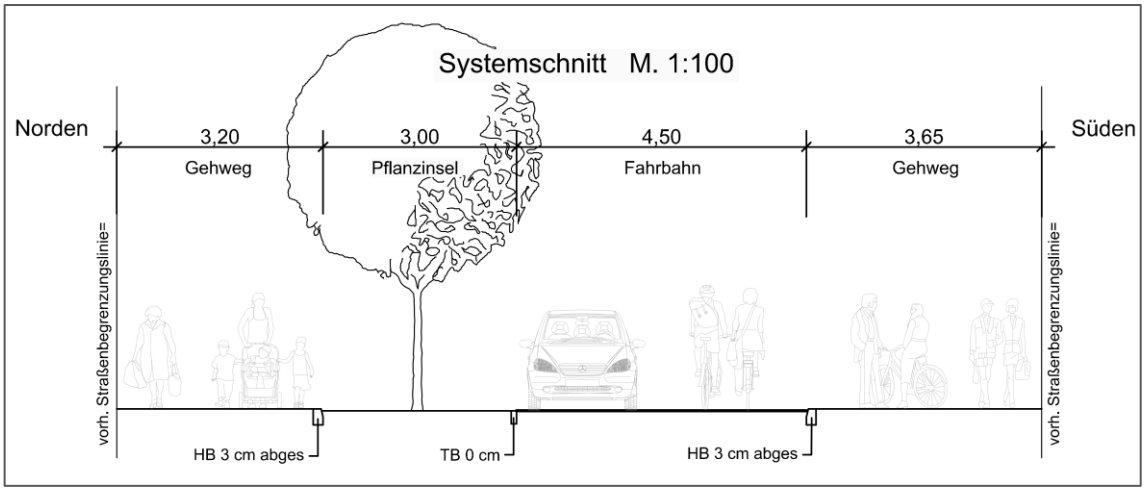



Abb. 8: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 46 (ohne Maßstab)

Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 56:

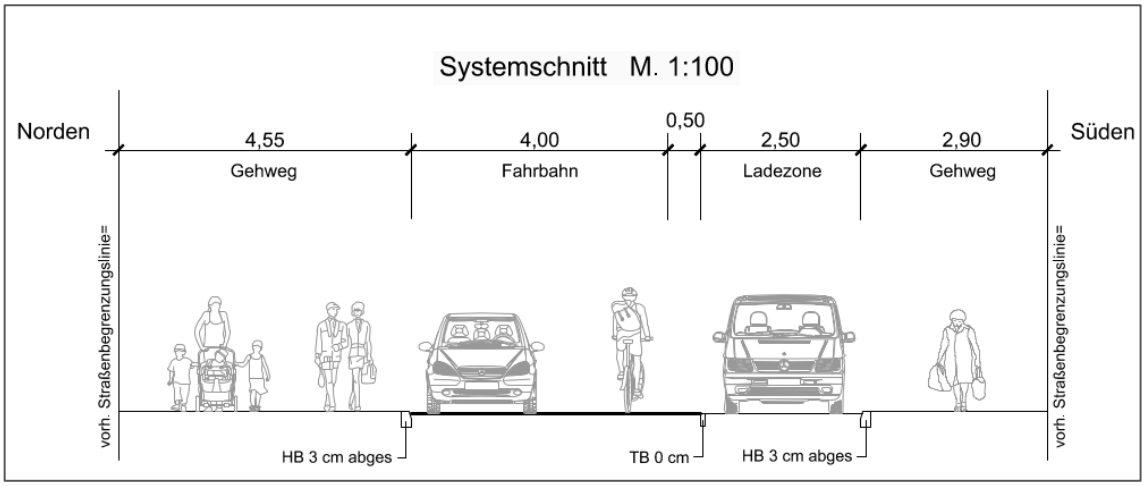



Abb. 9: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 56 (ohne Maßstab)

## 3.5 Oberflächenbefestigungen

Die Straße ist der Belastungsklasse Bk 1,0 zugeordnet (vgl. Abschnitt 3.26) und wird aus Gründen des Denkmalschutzes grundsätzlich mit geschnittenem Großpflaster aus Naturstein befestigt. Ladezonen sowie Fahrradbügel auf Fahrbahnniveau werden mit Großpflaster aus Naturstein befestigt.

Die Gehwege in den Seitenräume werden grundsätzlich mit Betonsteinpflaster 25/25/7 cm in grau befestigt.

## 3.6 Lichtsignalanalagen

Es sind keine Umbauarbeiten, Anpassungen oder Neuanlagen erforderlich.

## 3.7 ÖPNV

Es ergeben sich keine Änderungen für den ÖPNV.

## 3.8 Ruhender Verkehr

In der Ottenser Hauptstraße wird das Parken vollständig aufgehoben. Die beiden Parkscheinautomaten 3923 und 3932 entfallen ersatzlos.

Es sind keine neuen E-Ladestationen im Planungsbereich vorgesehen.

In der Straße sind vier Ladezonen für kleine LKW mit eine Parkstandlänge von 16 m und einer Parkstandbreite von 2,50 m vorgesehen. Eine weitere Ladezone für Lieferfahrzeuge der Fahrzeuggruppe Sprinter wird vor Hausnummer 63 eingerichtet.

Tab. 3: Übersicht Parkstandbilanz

| | Zeitbeschränktes Längsparken am Fahrbahnrand und in Seitenstreifen/ barrierefreier Parkstand | Geplante Parkstände | Bilanz |
|---|---|---|---|
| Ottenser Hauptstraße | 56 | 0 | -56 |

Insgesamt sind in der Ottenser Hauptstraße 42 Fahrradanlehnbügel vorgesehen. Darüber hinaus wird 1 Bügel für Lastenräder im Bereich des Supermarktes eingeplant.

Tab. 4: Fahrradparkstandbilanz

| Fahrradparkstände | Bestand | Planung | Bilanz |
|---|---|---|---|
| Anzahl Bügel [Stck.] | 16 | 43 | + 27 |

## 3.9 Überfahrten

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

Die Nöltingstraße wird zukünftig als Überfahrt angebunden.

## 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 Ottenser Hauptstraße bleiben Gehwege beidseitig der Fahrbahn erhalten. Durch den überwiegenden Versatz des Bordverlaufes in Richtung Fahrbahn können zukünftig breitere Gehwege zwischen ca. 2,90 m und 5,90 m hergestellt werden.

Die Gehwege werden grundsätzlich mit Pflastersteinen aus Beton befestigt.

## 3.12 Radverkehr

Der Radverkehr findet in der Ottenser Hauptstraße 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 geschwindigkeitsreduzierte Geschäftsstraße (Tempo 20) eingerichtet (VZ.274.1-20). Die vorherrschende Verkehrsart auf der Fahrbahn ist dadurch tagsüber der Radverkehr.
Die Fahrgassenbreite weist überwiegend eine Breite von 4,50 m und liegt damit über der Regelbreite gemäß ReStra / ERA Abschnitt 7.2 von 3,80 m. Im Bereich der Ladezonen wird eine Fahrgassenbreite von 4,0 zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. Im Bereich des geschützten Ensembles wird ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 4,50 m eingeplant.

## 3.13 Barrierefreiheit

Sämtliche gesicherten und ungesicherten Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm Bordvorstand beim Sperrfeld. In den übrigen Bereichen werden die Bordsteinhöhen mit 3 cm Ansicht vorgesehen.

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 vorhanden Unterflurmüllbehälter und Müllcontainer bleiben am bisherigen Standort erhalten. 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 bleiben die vier Straßenbäume erhalten.

Insgesamt sind 5 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 |
|---|---|---|---|---|
| Ottenser Hauptstraße | 4 | 0 | +5 | +5 |

## 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. 14,3 mNN ausgewiesen.

Die Geländehöhen liegen bei ca. 26,7 bis 28,0 mNN. Demnach ist ca. 12,4 m unter GOK mit Grundwasser zu rechnen.

Im überplanten Bereich stehen zunächst Auffüllungen mit einer Mächtigkeit von ca. 0,9 m an. Darunter lagert Geschiebelehm mit einer Mächtigkeit von mindestens 2,5 m. Gemäß Bohrarchiv wurde in einem Bohrkern (6034 B523) davon abweichend ein Wasserstand bei 24,7 mNN unterhalb des Geschiebelehms erbohrt.

In der Grünfläche vor Hausnummer 61 befindet sich ein Grundwassermessstelle.

## 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 undurchlässiger Geschiebelehm oberflächennah ansteht. Gemäß dem Merkblatt ist die Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes bei diesen anstehenden Böden nicht relevant und der Einbau von Ersatzbaustoffen zulässig.

## 3.19 Asphalt- und Baugrunduntersuchung

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

## 3.20 Kampfmittel

Gemäß Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung vom 25.08.2022 (Gz. BIS/F046-22/05454_1) und 08.03.2023 (Gz. BIS/F046-23/01355_1) bestehen folgende Verdachtsbereiche:

- Allgemeiner Bombenblindgängerverdacht vor Hausnummer 29 bis 37

In der Bauausführung sind baubegleitende Sondierungsarbeiten zu berücksichtigen.

## 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 Ottenser Hauptstraße liegt außerhalb von Landschafts- und Naturschutzgebieten und außerhalb von Wasserschutzgebieten.

## 3.23 Denkmalschutz

In der Ottenser Hauptstraße sind die Hausnummern 32 und 40 bis 65 als Baudenkmäler geschützt. Darüber hinaus ist die Straßenverkehrsfläche im Bereich Hausnummern 40 und 40 bis 54 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 2019 lässt sich eine Bk 1,0 ermitteln. 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 45 – Feststellungsdatum 20.07.1994
- Baustufenplan Ottensen – Feststellungsdatum 14.01.1955

# 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 beststehen den Straßenbegrenzungslinien bzw. auf öffentlichen Flurstücken durchgeführt.

## 6.2 Finanzierung

Die grob geschätzten Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen vorläufig ca. 1.644.000 € (brutto, inkl. Kostenrahmen für die 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 Altona geprüft und entsprechend berücksichtigt.

Am 28.08.2023 fand im Nachgang der 1. Verschickung 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]

**Betr.:** **freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier**
**Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße**

**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) vom 29.09.2023 ..... 3
12. A / VS 313 (Bodenschutz) vom 14.09.2023 ..... 4
13. A / D4 ..... 4
14. A / Klimaschutz ..... 5
15. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) ..... 5
16. A / SL 20 (Bebauungspl.) ..... 5
17. A / SL 30 (Landschaftspl.) ..... 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) ..... 7
24. BIS / Feuerwehr ..... 7
25. BVM / Amt M vom 13.09.2023 ..... 7
26. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.) ..... 8
27. BUKEA / W1 (Grundwasser) vom 08.09.2023 ..... 8
28. BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter) ..... 8
29. BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün) ..... 8
30. BWFGB / B32 (Anliegerb.) vom 08.09.2023 ..... 8
31. BWI / IT3 (Elektromobilität) ..... 9
32. HHVA / ÖB vom 04.09.2023 ..... 9
33. HHVA / LSA ..... 10
34. BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 18.09.2023 ..... 10
35. LBV vom 08.08.2023 ..... 10
36. SRH Stadtreinigung vom 04.09.2023 ..... 10
37. Hochbahn ..... 11
38. VHH ..... 11
39. HVV ..... 11
40. SWITCHH ..... 11
41. Werbeträger Ströer ..... 11
42. Werbeträger Wall ..... 11
43. ADAC ..... 11
44. ADFC Altona vom 08.09.2023 ..... 11
45. FUSS e.V. vom 05.09.2023 ..... 13
46. Handelskammer G V/2 ..... 13

47. Handwerkskammer vom 08.09.2023 ..... 13
48. Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 08.09.2023 ..... 19
49. Seniorenbeirat Altona ..... 20
50. Taxenverband ..... 20
51. VCD Nord vom 08.09.2023 ..... 20
52. freiRaum Ottensen Beirat vom 24.09.2023 und 26.09.2023 ..... 23
53. DEHOGA Hamburg ..... 28
54. 1&1 Versatel Deutschland vom 07.08.2023 ..... 28
55. Colt Technology Services ..... 29
56. Dataport vom 01.08.2023 ..... 29
57. DB Kommunikationstechnik vom 01.08.2023 ..... 29
58. Deutsche Telekom vom 09.08.2023 ..... 29
59. Enercity Contracting Nord ..... 29
60. GasLINE ..... 29
61. Gasnetz Hamburg vom 03.08.2023 ..... 30
62. Gasunie Deutschland Services ..... 30
63. GENEFF ..... 30
64. Giftge Consult c/o nordCom ..... 30
65. Global Connect A/S ..... 30
66. Hamburg Gas Consult ..... 30
67. Hamburg Wasser, HWW vom 05.09.2023 ..... 31
68. Hamburg Wasser, HSE vom 05.09.2023 ..... 32
69. HanseWerk Natur ..... 34
70. ImmoMediaNet ..... 34
71. Interoute Germany ..... 34
72. LWLcom vom 17.08.2023 ..... 35
73. MTI Teleport München vom 01.08.2023 ..... 35
74. 1 PKV Projektleitung & Kabelverl. ..... 35
75. PLEdoc ..... 35
76. PYUR (Primacom, [redacted] vom 01.08.2023 ..... 35
77. Stromnetz Hamburg vom 12.09.2023 ..... 35
78. Telia Carrier Germany vom 01.08.2023 ..... 37
79. GETEC vom 08.08.2023 ..... 37
80. Wärme Hamburg GmbH ..... 37
81. Verizon Deutschland ..... 37
82. Vodafone Kabel Deutschland vom 31.07.2023 ..... 37
83. wilhelm.tel ..... 38
84. willy.tel ..... 38
85. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 02.08.2023 ..... 38
86. P + R-Betriebsgesellschaft mbH vom 25.08.2023 ..... 38
Anhang zum Abwägungsvermerk ..... 39

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)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **4. A / MR 218**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **5. A / MR 22 (Unterhaltung)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **6. A / MR 23 (Wasserwirtschaft)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **7. A / MR 250 (Mobilität)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **8. A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **9. A / Fahrrad-Postfach**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **10. A / MR-L**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **11. A / MR 356 (Bäume) vom 29.09.2023**<br>MR 35 favorisiert die Variante 5: Angepasster Bestand<br>Die Bestandsbäume erhalten und den Eingriff in die Baumscheiben so gering wie möglich halten. | In der Vorzugsvariante bleiben alle Bestandsbäume erhalten und die Baumscheiben werden soweit möglich vergrößert. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **12. A / VS 313 (Bodenschutz) vom 14.09.2023**<br>Im Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg sind für die Ottenser Hauptstraße zwischen der Bahrenfelder Straße und der Großen Brunnenstraß folgende Einträge verzeichnet: | |
| Es sind gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) nach derzeitigem Kenntnisstand im Bereich des geplanten Bauvorhabens keine Altlasten, altlastverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und/oder Grundwasserschäden registriert. | Kenntnisnahme. |
| Angrenzend zum geplanten Bauvorhaben (nicht im Bereich der Straße) befindet sich im nordwestlichen Bereich eine Altlastverdachtsfläche mit der Flächennummern 6036-073-00 in Zuständigkeit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA). Die Altlastverdachtsfläche ist als „dekontaminiert (teilweise)“, „Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung oder baulichen Änderungen“ eingetragen. | Kenntnisnahme. Die Verdachtsfläche liegt außerhalb des überplanten Bereiches. |
| Zusätzlich befindet sich südöstlich die Altlastverdachtsfläche mit der Flächennummer 6034-011-00 in Zuständigkeit des Bezirksamtes und der Einstufung „Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung oder baulichen Änderungen“. | Kenntnisnahme. Die Verdachtsfläche liegt außerhalb des überplanten Bereiches. |
| Des Weiteren befinden sich vier Flächen im Bodenzustandsverzeichnis mit der Einstufung „erledigt (Verdacht ausgeräumt)“. | Kenntnisnahme. |
| Der Lageplan zeigt informell, wo die Flächen entlang des Vorhabens vermerkt sind.<br> <br> | |
| **13. A / D4** | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **14. A / Klimaschutz**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **15. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **16. A / SL 20 (Bebauungspl.)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **17. A / SL 30 (Landschaftspl.)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **18. A / WBZ 4 (Naturschutz)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **19. E / MR 20 (Techn. Aufsicht)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **20. A / Planabstimmungen**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **21. BIS / VD 52**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **22. BIS / PK 21 vom 20.09.2023**<br>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde PK 21 zu<br>freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier<br><br><u>Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße Plan 04-01 1. Verschickung</u><br><br>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.<br>Es ist bei allen Planungen, aus Sicht der Verkehrssicherheit für <u>alle</u> Verkehrsteilnehmer, | Dieser Auffassung wird nicht gefolgt. Es wird weiterhin mit einer grundsätzlichen Fahrbahnbreite von 4,50 m geplant. Eine ausführliche Erläuterung ist im Anhang zum Abwägungsvermerk dargestellt. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| mit dem Begegnungsverkehr von LKW und Lastenrad auszugehen.<br>Anderen Planungen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 nicht zugestimmt. | |
| Drei geplante Lieferzonen in dem Bereich Ottenser Hauptstraße sind, bei der Anzahl der ansässigen Gewerbe, nicht ausreichend.<br>Können Ladezonen nicht angefahren werden, da diese bereits durch Lieferanten belegt sind, muss der Lieferverkehr auf der Fahrbahn stehend warten. | 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. Zudem werden weitere Ladezonen im Umfeld des Planungsbereichs eingerichtet, die nicht Teil dieser Planung sind. |
| Die Ladezonen sind mit den Zusatzzeichen 1053-34 StVO und Zusatzzeichen 1042-.. StVO zu ergänzen. | Der Hinweis wird in der weiteren Planung 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. |
| Bei der Einrichtung einer geschwindigkeitsreduzierten Geschäftsstraße (Tempo 20), ist zu überdenken, ob der Fußgängerüberweg am westlichen Ende (zur Einmündung Große Brunnenstraße) noch sinnvoll und erforderlich erscheint.<br>Bestehen Bedenken, dass der Fußgänger auf Grund der vorherrschenden Radfahrenden die Fahrbahn nicht anders queren kann, sind die Verkehrszeichen für den Fußgängerüberweg zu überarbeiten (VZ 350-10 und 350-20 StVO beidseitig!). | Seitens der Verwaltung wird gemäß der Bestandssituation von einem hohen Querungsbedarf sowie einem zu schützenden Personenkreis ausgegangen. Der Fußgängerüberweg wird daher nach Rücksprache mit dem PK21 erhalten (gemäß Planungsbesprechung vom 09.01.2024). Die VZ 350-10/-20 sind gemäß 1. Verschickung beidseitig berücksichtigt. |
| Die Lastenradabstellflächen müssen beschildert und mit entsprechenden Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden. | Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt. |
| Sind bestehende Feuerwehraufstellflächen bekannt? Wenn ja, wo sind diese?<br>Werden Feuerwehraufstellflächen bei der Umgestaltung der Seitenflächen (Fahrradanlehnbügel, etc.) entsprechend berücksichtigt?<br>Die Feuerwehraufstellflächen für den gesamten Bereich der Umgestaltung Ottenser Hauptstraße sind klar und deutlich für alle Bereiche, auch für die Bebauung in 2. Reihe (Innenhöfe), nachzuweisen. Bis zur Erbringung dieses Nachweises ergeht keine Zustimmung zur geplanten Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörde PK 21. | Belange der Feuerwehr werden für die 2. Verschickung in der Art berücksichtigt, dass feste Einbauten (wie bspw. Fahrradbügel und Bäume) in der Regel nicht mehr als 10 m zusammenhängend belegen.<br>Darauf aufbauend werden „im Rahmen eines Ortstermins die grundsätzlichen Bedarfe der Feuerwehr erfasst und in der Planung berücksichtigt“ und Einzelfälle besprochen (gemäß Planungsbesprechung vom 09.01.2024). |
| Eine Beschränkung der Anwohner, den Bereich Ottenser Hauptstraße 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. | Die grundsätzliche Zufahrtsbeschränkung wird durch eine entsprechende straßenrechtliche Widmung vorgenommen. Die Abstimmungen mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende laufen derzeit noch. |
| Absenkpoller Nöltingstraße und Höhe Rothestraße: | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Die Mottenburger Straße ist eine Einbahnstraße in Richtung Ottenser Hauptstraße.<br>Wie gelangen Fahrzeuge, welche keine „Ausnahmegenehmigung für die Ottenser Hauptstraße“ haben, aus dem Quartier heraus?<br>Gleiches gilt, wenn auch keine Einbahnstraße, für die Rothestraße? | Die Fahrbeziehung Mottenburger Straße, Ottenser Hauptstraße und Rothestraße ist stets von allen Verkehrsteilnehmenden ohne Einschränkung befahrbar. Die Rothestraße wird zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden.<br>Die Festlegung der Fahrtrichtung erfolgt gemäß des Verkehrskonzepts freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier. |
| Gleichwohl der Fahrzeugverkehr von der Nöltingstraße kommend nicht in die Ottenser Hauptstraße einbiegen kann, wie und wo soll gewendet werden? | Die Durchfahrt der Nöltingstraße soll auf Anlieger beschränkt werden. Die Ausfahrt für Anliegende ist in nördlicher und südlicher Richtung ohne Wenden möglich. Die Regelungen hierfür finden im Rahmen des Projekts freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier separat zu dieser Planung in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde statt. |
| Absenkpoller sind bereits im Bezirk Hamburg-Mitte verbaut worden.<br>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 Große Freiheit.<br>Wie soll die Zufahrt für Anwohner sichergestellt werden?<br>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. | 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. Die Zufahrtsmöglichkeit für Einsatz-/Rettungsfahrzeuge wird dauerhaft gewährleistet. |
| **23. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **24. BIS / Feuerwehr**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **25. BVM / Amt M vom 13.09.2023**<br>Nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme der BVM/Amt M zu o.a. Planung m.d.B. um Berücksichtigung:<br><br>Die BVM begrüßt die Planung zu freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße. 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. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Wir sehen folgenden Optimierungsbedarf: Der Wegfall von Pflanzkübeln sollte kompensiert werden. Gegebenenfalls sollten Neue aufgestellt werden. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Neue Pflanzkübel werden nachgelagert in einer separaten Planung zur Freiraumgestaltung behandelt und sind nicht Bestandteil dieser Planung. |
| **26. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **27. BUKEA / W1 (Grundwasser) vom 08.09.2023**<br>Nachstehende Stellungnahme der BUKEA/W1 zur o.g. Straßenbaumaßnahme.<br><br>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:<br>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“.<br>Umliegende Bohrdaten deuten in Teilen auf ein gutes Versickerungspotential im Plangebiet hin. Dies müsste aber durch weitere Bohrungen konkretisiert werden. | Kenntnisnahme.<br><br>Grundsätzlich wird durch die Neupflanzungen die versiegelte Fläche geringfügig reduziert. Es laufen bereits Abstimmungen mit Hamburg Wasser hinsichtlich der Starkregenvorsorge.<br><br>In Abstimmung mit Hamburg Wasser und unter Berücksichtigung der unmittelbar an die Straßenverkehrsfläche angrenzenden Bebauung wird der Einbau einer dezentralen Versickerungsanlage geprüft. |
| **28. BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **29. BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **30. BWFGB / B32 (Anliegerb.) vom 08.09.2023**<br>Beitragsrechtliche Bewertung<br>Die Erschließungsanlagen Ottenser Hauptstraße, Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).<br>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlagen.<br>Für die Erschließungsanlagen Ottenser Hauptstraße, Bahrenfelder Straße und Große Rainstraße werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben. | Kenntnisnahme. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| | |
| **31. BWI / IT3 (Elektromobilität)**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **32. HHVA / ÖB vom 04.09.2023**<br>Im überplanten Bereich liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. Radverkehre werden im gegenläufigen Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Gehwegbreiten bestehen zwischen drei und 6,2 m.<br><br>Die Ottenser Hauptstraße wird bei weiter bestehender Einbahnstraßenregelung als geschwindigkeitsreduzierte Geschäftsstraße 20 km/h eingerichtet, die hochfrequentierten Nebenflächen entlang der Geschäftszeilen hierzu in weiten Bereichen auf bis zu 5,40 m verbreitert, dafür die Fahrgassenbreite auf 4,5 m reduziert und Parken vollständig aufgehoben. „Ottensen macht Platz“. | |
| Der im Einmündungsbereich in die Große Brunnenstraße vorhandene FGÜ verliert mit geplanter Verkürzung seine Bestandswahrung und müsste gemäß bundeseinheitlicher R-FGÜ2001 mit einem schrägstrahlenden Scheinwerfer ausgestattet werden. Sofern der Zebrastreifen trotz geplanter 20 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung bestehen bleiben soll, ist sein Erhalt von der Verkehrsdirektion VD erneut anzuordnen. | Zu FGÜ siehe lfd. Nr. 22 PK21. |
| Vielgestaltige und verweilende Fußgängerverkehre, hochfrequentierte Gastronomien stellen insgesamt einen erhöhten Sicherheitsanspruch hin zu kleinteiliger Ausleuchtung der regen Fußgängerverkehren, den vielschichtigen Situationen einer Geschäftsstraße. | |
| <u>Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung</u><br>Derzeit verläuft die Lichtmasttrasse entlang der Nordseite in unregelmäßigen Längsabständen zwischen 17 und 37 m im Sicherheitstrennstreifen oder im Gehweg. | |
| Künftig wird hier die Ottenser Hauptstraße als fußläufig betonte Geschäftsstraße mit eindeutig gleichmäßiger Beleuchtung und Längsabständen um 30 m in LED-Technik hervorgehoben einer der weiteren bedeutenden zentralen Treffpunkte im freiRaum Ottensen. | Die Hinweise werden berücksichtigt und die Planung angepasst. |
| Zehn der 11 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.<br><br>Technische Änderungen bleiben vorbehalten. | Kenntnisnahme. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Anlage: MOA22124_230731_EV_VA_LP-01-ÖB | |
| **33. HHVA / LSA**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **34. BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 18.09.2023**<br>Anbei die Stellungnahme der städtebaulichen Denkmalpflege: | |
| - Das Bestandsbord kann zur Verbreiterung des Gehweges im Bereich des Denkmalensembles Höhe Ottenser Hauptstraße 40 – 54 verlegt und in der Höhe angepasst werden. | Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. |
| - Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen ist im Denkmalschutzrecht verankert. Die Ausformulierung entsprechender Querungsmöglichkeiten und Leitstreifen werden im Planungsverlauf mit der städtebaulichen Denkmalpflege abgestimmt. | Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. |
| - Die Fahrbahnen für Radfahrerinnen und Radfahrer sollen möglichst gebündelt und geradlinig verlaufen. | Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. |
| - Radfahrbahn und Einfahrten sind - um das Erscheinungsbild der Denkmalensembles zu wahren - in geschnittenem Großsteinpflaster auszuführen. | Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. |
| **35. LBV vom 08.08.2023**<br>Wie Sie bereits in den Planungsunterlagen eingetragen haben, befinden sich in dem bevorstehenden BV 2 Parkautomaten (PA) an den genannten Standorten (SO), hier: PA 10512 (SO 3923) und PA 10592 (SO 3932). 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. | Kenntnisnahme. |
| **36. SRH Stadtreinigung vom 04.09.2023**<br>Die Stadtreinigung Hamburg (SRA) hat die 1. Verschickung zum Ausbau der Ottenser Hauptstraße im Rahmen des Projektes freiRaum Otten zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu. | Kenntnisnahme. |
| 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. | Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen. | Wird in der Bauausführung berücksichtigt. |
| **37. Hochbahn**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **38. VHH**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **39. HVV**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **40. SWITCHH**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **41. Werbeträger Ströer**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **42. Werbeträger Wall**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **43. ADAC**<br>Keine Stellungnahme | |
| **44. ADFC Altona vom 08.09.2023**<br>Der ADFC begrüßt die Ziele der Planung, den Autoverkehr in Ottensen zu reduzieren.<br><br>**<u>Generelle Anmerkungen</u>**<br>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 Ottenser Hauptstraße für den Radverkehr, da diese Straße aufgrund des Kopfsteinpflasters schlecht zu befahren und daher sehr unattraktiv ist, erschwerend kommt hinzu, daß durch das Radfahrverbot am Mercado tagsüber die Weiterfahrt zum Bahnhof Altona nicht möglich ist. Eine Abwägung der verschiedenen Interessen ist zwingend erforderlich. Wir sehen in der Ottenser Hauptstraße den Schwerpunkt auf dem Fußverkehr und da diese Straße nicht als Bezirksroute vorgesehen ist, muss für den Radverkehr in der Bahrenfelder Straße eine sichere, komfortable, gut befahrbare Lösung gefunden werden (s. | Für die Fußverkehrsströme wird auf die Zahlen aus dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ zurückgegriffen. Diese finden sich auch im Anhang zum Abwägungsvermerk. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Stellungnahme zur Bahrenfelder Straße).<br>Wir halten keine der vorgestellten Varianten für eine gangbare Lösung. Die Ottenser Hauptstraße zeichnet sich durch ihre vielen Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe aus. Daher wäre logisch, daß diese Straße zu einer Fußgängerzone mit Radfahrer frei umgebaut wird. Für den Lieferverkehr, die Stadtreinigung und Anwohner*innen, die zu ihren Stellplätzen fahren wollen, reicht eine Fahrbahnmarkierung. Idealerweise sollte es in dieser Zone keine Niveauunterschiede zwischen den verschiedenen Teilen der Straße geben. | Wird zur Kenntnis genommen.<br>Diesem Hinweis wird nicht gefolgt. Der entsprechend dem Verkehrskonzept und politischen Beschlüssen noch zulässige Kfz-Verkehr von Anliegenden und Anlieferungen sowie der vorhandene und zu erwartende Radverkehr sind nicht geeignet, um in einer Fußgängerzone abgebildet zu werden. Darüber hinaus würde die Einrichtung einer Fußgängerzone, in der Radverkehr und in geringerem Maße Kfz-Verkehr zulässig ist, zu Unklarheiten führen, da diese Verkehrsarten in der vorhandenen Fußgängerzone im östlichen Teil der Ottenser Hauptstraße nicht zulässig sind. Auch um Sicherheit für den Fußverkehr zu gewährleisten wird mit einer weichen Separation gemäß der politischen Vorgabe weiterhin an der Trennung von Fuß- und Radverkehr und demnach einer Einteilung in Fahrbahn und Gehwegbereich festgehalten. |
| **3.4 Aufteilung des Straßenraums:**<br>Der Straßenraum umfasst eine Breite von rund 14 Metern. Wir stellen uns die Aufteilung wie folgt vor: mindestens 2,5 Meter auf jeder Seite als reiner Gehweg, dann eine Sonderfläche von ca. 2,5 Metern für Gastroaußenbetrieb, Fahrradparkstände, Müllbehälter, konsumfreie Sitzgelegenheiten. Es bleiben 4 Meter für die Fahrgasse übrig. Bei der Vergabe von Lizenzen für die Gastronomie sind die Bedürfnisse der Anwohner:innen gebührend zu berücksichtigen, um eine Wandlung in eine zweites ,,Schanzenviertel" zu vermeiden. | In Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wurde an der Fahrbahnbreite von 4,50 m festgehalten. Eine ausführliche Erläuterung ist im Anhang zum Abwägungsvermerk dargestellt.<br>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen kann nicht im Rahmen dieser Straßenplanung geregelt werden. |
| **3.5 Oberflächenbefestigung hier Barrierefreiheit und Denkmalschutz:**<br>Hierbei ist unbedingt zu beachten, das der gesamte Straßenbereich barrierefrei zu begehen und zu befahren ist. Wir befürworten im gesamten Fahrbahnbereich Asphalt, gerumpeltes Pflaster oder mindestens geschnittenes Kopfsteinpflaster. Im gesamten Straßenverlauf sollten die Borde niveaugleich zur Fahrgasse gestaltet werden, um Stolperfallen und Hindernisse für den Fußverkehr so weit wie möglich zu reduzieren Borde könnten auch den Ansprüchen des Denkmal-, bzw. Niveaugleich gesetzte Ensembleschutzes gerecht werden. Ausreichende Breite der Gehwege und abgesenkte Bordsteinmarkierungen sollten Vorrang vor den Belangen des Denkmalschutzes haben. | Im Hinblick auf den Denkmalschutz und der Beschlussfassung der Bezirksversammlung (Drucksache-Nr.: 21-4298.3) wird für den gesamten Fahrbahnbereich geschnittenes Großpflaster vorgesehen. Eine Bordsteinkante von 3 cm Höhe soll als weiche Separation Fahrbahn und Gehwegbereich voneinander trennen und ein Befahren des Gehwegbereichs erschweren.<br>An geeigneten Stellen werden barrierefreie Querungen mit taktilen Leitelementen und Nullabsenkung eingeplant. |
| Die geplante Variante, das vorhandene Großpflaster mit großformatigen Platten zu erstellen wäre eine Minimallösung, die zu vermeiden ist. | Die Planung von Großpflaster mit großformatigen Platten wird zugunsten von geschnittenem Großpflaster ersetzt. |
| **3.15 Möblierung**<br>Es fehlen Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang. Die Bänke an der stark befahrenen Kreuzung Hohenzollernring/Bleickenallee wurden gern angenommen, gleiches ist für | Die Straßenmöblierung wird in einer dieser Straßenplanung nachgelagerten Freiraumgestaltung verortet und festgelegt. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Bänke in einer Fußgängerzone zu erwarten<br><br>**<u>3.16 Straßenbegleitgrün hier Klimawandel und Resilienz:</u>**<br>Es muss unbedingt mehr Grün eingeplant werden, Bäume sorgen durch Verschattung für Abkühlung, nicht versiegelte Flächen könnten bei Starkregenereignissen das Wasser aufnehmen. | Unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes werden weitere Standorte für Neupflanzungen geprüft. |
| **45. FUSS e.V. vom 05.09.2023**<br>Stellungnahme zum Bauvorhaben Umgestaltung Ottenser Hauptstraße<br><br>Die Ottenser Hauptstraße 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 Augenwischerei, wenn die Gehwege breiter werden.<br>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.<br>Auch sollten die Beleuchtungsmasten so angebracht werden, dass sie den Fußverkehr nicht behindern.<br><br>Wir halten es für notwendig, dass es mehrere behindertengerecht Querungsstellen gibt.<br><br>Die Überfahrten und Querungsstellen sollten mit Wabensteinpflaster oder geschliffenem Naturstein ausgeführt werden. Ungeschliffener Naturstein ist für Menschen mit Gehhilfen usw. sehr unangenehm. | 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.<br>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.<br><br>Dem Hinweis wird gefolgt. Gemäß bezirklicher Festlegung werden hierfür die Sondernutzungsflächen mit Stand 2019 berücksichtigt.<br>Fahrradparkstände werden als fest eingebaute Bügel vorgesehen.<br><br>Die Maste werden gemäß Planung HHVA gesetzt.<br><br>An allen Einmündungen und Kreuzungen sind barrierefreie Querungen eingeplant.<br><br>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |
| **46. Handelskammer G V/2**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **47. Handwerkskammer vom 08.09.2023**<br>Wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur<br>„1. Verschickung FreiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße“ | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| sowie auf die Unterlagen zur<br>„1. Verschickung FreiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier, Umgestaltung der Bahrenfelder Straße“,<br>zu denen wir wie folgt Stellung nehmen.<br><br>Vorausgeschickt möchten wir grundsätzliche Anmerkungen um Verfahren machen.<br><br>Gemäß den vorliegenden Planunterlagen geht es (a) um die Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen der Bahrenfelder- und der Große Brunnenstraße 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.<br><br>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. | |
| 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.<br><br>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. | Wird zur Kenntnis genommen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| 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: | |
| 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.<br>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. | Wird zur Kenntnis genommen. Die in der Planung vorgeschlagenen Einfahrtsbeschränkungen orientieren sich an der politischen Beschlussfassung zum Verkehrskonzept freiRaum Ottensen (Drucksachen-Nr.: 21-3124B).<br>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. |
| 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 ganztätige Erreichbarkeit der Betriebe durch die KEP-Dienstleister für zwingend erforderlich. | 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. |
| Folgende Fragen, die weder aus dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht noch aus dem Lageplan hervorgehen, sind zunächst schlüssig zu erläutern: | |
| - Wie genau funktionieren die Absenkpoller? Wird es einen Extraschlüssel geben oder ein wöchentlich wechselndes Passwort oder ein digitales Voucher-System? | Es wird eine hamburgweite Lösung angewendet. Die Abstimmungen hierzu laufen noch (siehe oben). |
| - 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 anlassbezogenen beantragt werden kann. Welche Voraussetzungen sollen für diese Genehmigungen gelten? | Der Prozess für Ausnahmegenehmigungen für die Zufahrt wird mit dem LBV erarbeitet und abgestimmt. Die Lösung wird sich an bereits bestehenden Verfahren orientieren. |
| - 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? | Die Belieferung und Nutzung von Ladezonen ist im Kontext des Gesamtprojekts *freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier* zu betrachten. Es werden angrenzend an die zufahrtsbeschränkten Bereiche weitere Ladezonen eingerichtet. Eine Einbindung in das Projekt „Smarte Ladezonen“ ist derzeit nicht vorgesehen. |
| 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. | Siehe lfd. Nr.52 freiRaum Ottensen Beirat. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Wir gehen davon aus und erwarten, dass diese 1. Verschickung nach Erkenntnisgewinn zu den noch ungeklärten Fragen überarbeitet und wiederholt wird.<br><br>Dies grundsätzlich vorausgeschickt bitten wir um Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise, Anmerkungen und Änderungsvorschläge. | |
| **1. Informationen zum Betriebsbestand** | |
| 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. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 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 Hörakustiker, 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 Raumausstatter, ein Tischler, ein Bäcker, ein Augenoptiker, ein Gebäudereiniger, ein Kosmetiker und ein Maßschneider, die ebenfalls von den Maßnahmen betroffen sind. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| **2. Zufahrts- und Zeitbeschränkung mittels Absenkpoller** | |
| 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. | Die Ottenser Hauptstraße ist im Bestand Teil der Tempo-30-Zone und daher geschwindigkeitsbeschränkt.<br><br>Wird zur Kenntnis genommen. |
| 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 | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Wohngebieten parken. Die Dauer des Vorgangs des Be- und Entladens beläuft sich erfahrungsgemäß nicht unter drei Minuten, sodass das Parken als ordnungswidrig eingestuft wird. | |
| 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:<br><br>- Tag 60 db(A) (06:00-22:00 Uhr)<br>- Nacht Gewerbelärm 40 db(A) (22:00-06:00 Uhr) | Gemäß den geltenden Bebauungsplänen sind die angrenzenden Bebauungen als „Allgemeines Wohngebiet“, „Kerngebiet“, „Mischgebiet“ und „Besonderes Wohngebiet“ ausgewiesen. |
| 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. | Bezüglich der Lieferzeitfenster wird gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drucksache-Nr.: 21-4298.3B) eine Abstimmung mit den Gewerbetreibenden stattfinden. |
| Für die Befahrung des Gebietes für Handwerksbetriebe und Lieferantenverkehre innerhalb der Sperrzeiten sind daher praktikable Lösungsansätze für die Zufahrt durch die mit absenkbaren Pollern gesperrten Bereiche auszuarbeiten und umzusetzen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
| 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. | 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. |
| **3. Aufhebung des ruhenden Verkehrs und Umwandlung in ein autoarmes Quartier** | |
| 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. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
| 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. | Die Einfahrt für Taxen wird ganztägig 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. |
| 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. | Die vorliegende Planung folgt der Beschlussfassung der Bezirksversammlung Altona. Es werden keine Pkw-Parkstände im Planungsbereich vorgesehen. |
| **4. Fahrradverkehre in beidseitiger Richtung** | |
| 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.<br>Grundsätzlich lehnen wir ab, einzelne Verkehrsteilnehmer besonders zu bevorrechtigen. | Siehe hierzu die Ausführungen zur Fahrbahnbreite im Anhang zum Abwägungsvermerk. |
| **5. Informationen über die geplanten Baumaßnahmen** | |
| 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. | Wird zur Kenntnis genommen. Die Anliegenden werden rechtzeitig vor Baubeginn über Art und Umfang der Einschränkungen informiert. |
| Die Handwerkskammer ist gerne bereit, den Prozess konstruktiv weiterhin zu begleiten. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. | |
| Wir bitten darum, das Abwägungspapier nach Fertigung an das Funktionspostfach Verkehrsplanung@HWK-Hamburg.de übersendet zu bekommen. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **48. Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 08.09.2023**<br>Im Folgenden sende ich Ihnen die Stellungnahme des Kompetenzzentrums für ein barrierefreies Hamburg:<br>Die Förderung des Fußverkehrs wird grundsätzlich begrüßt. Die vorliegende Planung ist allerdings an vielen Punkten zu hinterfragen. | |
| • 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 | Der Hinweis wird in der weiteren Planung gemäß Beschluss der Bezirksversammlung berücksichtigt. Die zu erhaltenden Gehwegbreite ist in den Sondergenehmigungen festgelegt. |
| • Zur Erleichterung der Orientierung für blinde und seheingeschränkte Menschen sollte eine taktile Führung in der Mitte der verbleibenden Gehwegfläche 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. | Der Hinweis wird in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt geprüft. |
| • 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. | Die Gehwege werden in Betonsteinpflaster (25 cm x 25 cm) geplant. Die Gehwegüberfahrten werden in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt in geschnittenem Großpflaster geplant. |
| • 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. | Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt |
| • Im Verlauf der Ottenser Hauptstraße müssen weitere barrierefreie Querungshilfen sowie ein weiterer FGÜ in der Nähe der Bahrenfelder Straße vorhanden sein. | Zu FGÜ siehe lfd. Nr. 22 PK21. |
| • Der Stellplatz für behinderte Menschen muss erhalten bleiben, ebenso ist die Zufahrt für schwerbehinderte Menschen im eigenen Auto, in Taxen, Fahrdiensten etc. sicherzustellen. | Der Stellplatz für Personen mit Behindertenparkausweis konnte an dieser Stelle nicht nach Regelmaßen eingeplant werden. Einen Ersatz können die eingeschränkten Halteverbote bieten, in denen mit Behindertenparkausweis bis zu 3 Stunden geparkt werden darf. 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. |
| • Auch wenn es hierbei nicht um das Plangebiet im engeren Sinne handelt, muss folgendes angemerkt werden: Die sich in den Unterlagen abzeichnende Planung für den Knoten Ottenser Hauptstraße/Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße ist | Der Hinweis wird im Rahmen der Planung zur Bahrenfelder Straße abgewogen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| hochproblematisch und in der dargestellten Weise nicht barrierefrei. Dies betrifft vor allem die Führung des Radverkehrs am sog. "Ottenser Kreuz". 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.<br>• Des Weiteren ist auch hier das Fehlen eines FGÜ, nämlich an der Bahrenfelder Straße anzumerken, um den Verlauf der Ottenser Hauptstraße als Fußwegeachse zu betonen und abzusichern. | Der Hinweis wird im Rahmen der Planung zur Bahrenfelder Straße abgewogen. |
| **49. Seniorenbeirat Altona**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **50. Taxenverband**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **51. VCD Nord vom 08.09.2023**<br>Positionierung vom VCD-Nord zu Freiraum Ottensen und Veränderung der Großen Rainstraße, Bahrendfelder Straße, Ottenser Hauptstraße und dem Ottenser Kreuz<br><br>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 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).<br>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 öffentlichen 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.<br>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. | Dieser Planung liegen die Verkehrsunfalldaten der Straßenverkehrsbehörde zu Grunde. Diese sind im Erläuterungsbericht aufgeführt.<br><br>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). |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Beispielsweise wasserdurchsickernde Bodenbeläge die anderswo in Hamburg bereits eingesetzt werden. | Für die Festlegung der Flächenbefestigungen werden die in Hamburg gültigen Vorgaben der ReStra berücksichtigt. |
| Auch die ausfahrbaren Poller als Modal-Filter Anlagen sind zunächst notwendig und hoffentlich in Zukunft unnötig, weil die Situation sich geändert hat. | Kenntnisnahme. |
| Größere Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad oder eine Stadtrad-Station sollten vor dem Supermarkt oder in anliegenden Straßen aufgebaut werden. | Der Hinweis wird in der weiteren Planung geprüft. |
| <u>Große Rainstraße</u><br>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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| <u>Bahrenfelder Straße Nord</u><br>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.<br>Ansicht aus den Niederlanden wo zu Fußgehende Priorität haben<br>*[Bild einer aufgepflasterten Querung]* | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| <u>Ottenser Kreuz</u><br>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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| <u>Bahrenfelder Straße Süd</u><br>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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| <u>Ottenser Hauptstraße</u><br>Vom Süden der Bahrenfelder Straße auf die Ottenser Hauptstraße könnte dank der langsamen MIV Geschwindigkeit eine 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. | Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Der Kurvenbereich ist aus Gründen der Verkehrssicherheit stets von haltenden Kfz freizuhalten. Eine 3 cm hohe Bordsteinkante soll die Flächen des Lieferverkehrs und des Gehwegs optisch trennen, um ein Nichtbefahren der Gehwegbereiche zu unterstützen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| [*Bild eines gepflasterten Parkstandes*. *Untertitel: Abstellfläche aus Amsterdam, die wenn kein Gewerbeverkehr sie benötigt, den zu Fußgehenden zur Verfügung gestellt wird*] | |
| 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. | Es wird in unmittelbarer Nähe zum Supermarkt eine weitere Ladezone eingeplant. |
| 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
| Zudem sollte es mehrere kostenlose Ausruhmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. | Der Hinweis wird in der dieser Planung nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt. |
| 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.<br>Von einer Seite des Bürgersteigs bis zur anderen Seit ist alles auf einer gleichen Höhe.<br>[*Bild eines FGÜ mit beidseitiger Anrampung*] | Der Einbau von Sprunginseln ist nach EFA auf Grund der Einbahnstraßenführung, der erwarteten geringen Verkehrsbelastung und der geringen Fahrbahnbreite nicht erforderlich. |
| Zudem ist darauf zu achten, dass die Fahrbahn für Radfahrende vom Bodenbelag angenehm zu fahren ist. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Fahrbahn wird geschnittenes Großpflaster vorgesehen. |
| 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. | Die bisherige Vorfahrtsregelung („rechts-vor-links“) bleibt erhalten. |
| 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.<br>https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/17281154/umbau-bahrenfelder-strasse-ottenser-hauptstrasse/ | Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **52. freiRaum Ottensen Beirat vom 24.09.2023 und 26.09.2023**<br><br>Beirat Freiraum Ottensen<br>Stellungnahme zur 1. Verschickung<br><br>**Vorbemerkung: Grundsätzlicher Planungshinweis**<br>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.<br>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 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/ Schattenspender, Pflanzinseln/-kübel, Querungszonen für Fußgänger*innen, etc.). | 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. |
| 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 Auslagen und Tische haben. Zusätzlich sind konsumfreie Sitzgelegenheiten, Grünflächen sowie Platz für Bäume und Sträucher einzuplanen.<br>Parkplätze für Kfz werden in dieser Straße nicht vorgesehen. Ladezonen sind vorhanden. Die Durchfahrt durch das Projektgebiet ist wie im Konzept vorgesehen zeitlich beschränkt.<br>Die Zollergasse in Wien dient als Gestaltungs-Beispiel:<br>(*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*). | Die Ottenser Hauptstraße und die Bahrenfelder Straße zwischen Spritzenplatz und Ottenser Kreuz sind gemäß Planung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) und einer weichen Separation mit reduzierten Bordhöhen von 3 cm geplant. Neupflanzungen sind unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes vorgesehen. Weitere Elemente der Stadtmöblierung werden in einer nachgelagerten Freiraumgestaltung berücksichtigt. |
| **Zufahrt für Handwerker und Lieferanten in der Sperrzeit zwischen 11.00 und 23.00 Uhr**<br>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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.<br>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. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| 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. | 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. |
| Konkrete Planungshinweise des Beirats Freiraum Ottensen:<br>**1. Radverkehrsführung / „Ottenser Kreuz“**<br>Die Führung der geplanten Bezirksroute für Fahrradverkehr auf Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße mit asphaltierter Oberfläche über das „Ottenser Kreuz“ wird vom Beirat abgelehnt. Die vorgesehen 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.<br>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.<br>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.<br><br><u>Alternativer Planungsvorschlag des Beirats für Verkehrsführung und Gestaltung:</u><br>- **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.<br><br>- Gestaltung „Ottenser Kreuz“<br>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 Fußwegequerung) mit einem Belag zu pflastern, der sich farblich von Fußweg und Fußgängerzone absetzt.<br>**Die Skulptur „Ottenser Torbogen“ soll an der Stelle erhalten bleiben, die Flächen für Fußgänger westlich und östlich werden nicht eingeschränkt.** | Der Hinweis wird im Rahmen der Planung zur Bahrenfelder Straße abgewogen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **Die Eingriffe und der Umgestaltungsaufwand sind so gering wie möglich zu halten. Die Überfahrung des „Ottenser Kreuzes“ durch Kfz ist durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden** (mind. Schild „Durchfahrt verboten“, mittig ein Poller o.ä.).<br>**Die Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße Ost ist deutlich herauszustellen und die Einfahrt des Radverkehrs zu unterbinden** (Beschilderung und gestalterische Maßnahmen). | Da sich der Punkt „3. Ottenser Hauptstraße West“ auf die inhaltlichen Ausführungen der Bahrenfelder Straße unter Punkt 2 beziehen, wird an dieser Stelle analog für die Ottenser Hauptstraße Stellung bezogen: |
| **2. Gestaltung Bahrenfelder Straße Nord + Süd:**<br>- Herstellung einer **verkehrsberuhigten Zone** (s. als Beispiel Fotos der Zollergasse in Wien, Anlage). Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge max. 20 km/h. | Siehe oben. 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). |
| - **Niveaugleiche Gestaltung der gesamten Verkehrsfläche** ohne das geplante 3 cm Hochbord. | Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Eine Bordsteinkante von 3 cm Höhe soll die Trennung von Fahrbahn und Gehwegbereich aufweichen („weiche Separation“), ein Befahren der Gehwegbereich aus Gründen Verkehrssicherheit aber erschweren. |
| - Oberfläche der mittigen Fahrbahn mit **gut berollbarem, geschnitttenem Großpflaster**. Mit dem Pflaster soll auch der besondere historische Charakter des Quartiers erhalten und sichtbar bleiben. | Im Hinblick auf den Denkmalschutz und der Beschlussfassung der Bezirksversammlung (Drucksache-Nr.: 21-4298.3) wird für den gesamten Fahrbahnbereich der Ottenser Hauptstraße geschnittenes Großpflaster vorgesehen. Bezüglich der Fahrbahnbreite siehe die Erläuterungen in der Anlage des Abwägungsvermerks. |
| - **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. | 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. |
| - Einfügung von **Servicestreifen entsprechend der Planung** für Begrünung mit Bäumen und Pflanzkübeln, Ladezonen, Fahrradbügel, Unterflur-Müllsysteme, Aufenthalts-/Sitzgelegenheiten etc. | Sämtliche gesicherten und ungesicherten Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 3.13). |
| - Um unsicheren und eingeschränkten Personen, das Queren der Fahrbahnen zu erleichtern, sollen in beiden Straßenabschnitten **Querungshilfen für Fußgänger** hergestellt werden. | Die Ottenser Hauptstraße wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgewiesen. |
| **3. Ottenser Hauptstraße West**<br>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. | Siehe oben Ausführungen zu Punkt 2. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Die Neugestaltung der Ottenser Hauptstraße soll analog der oben bereits beschriebenen Gestaltungsmaßnahmen Bahrenfelder Straße erfolgen.<br>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. | Gemäß der Stellungnahme des Denkmalschutzamtes können in diesem Bereich die Borde in Lage und Höhe versetzt werden. Zur Ermöglichung der Fahrbeziehung Mottenburger Straße – Ottenser Hauptstraße – Rothestraße für den Kfz-Verkehr sowie der eingeplanten Ladezone, einer Baumneupflanzung und Fahrradbügeln auf der Nordseite ist der Bordverlauf dennoch anzupassen. |
| **4. Beleuchtung**<br>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. | Gemäß Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drs-Nr. 21-4298.3B vom 28.09.2023) wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen die Installation von Hängebeleuchtung geprüft. |
| **5. Außengastronomie**<br>In der Planung sind Flächen für die Außengastronomie vorzusehen und den jeweiligen Gastro-Betrieben räumlich zuzuordnen. | 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. |
| **6. Aufenthalts-/Sitzmöglichkeiten**<br>In den Servicestreifen zwischen Fahrbahn und Gehbereichen sind da wo möglich auch konsumfreie Sitzmöglichkeiten (Bänke) vorzusehen und im Plan zu verorten. | Die Elemente der Stadtmöblierung werden im Zuge einer nachgelagerten Freiraumgestaltung definiert. |
| **7. Lastenrad-Abstellanlagen**<br>Die vorgesehenen Abstellanlagen für jeweils 4 Lastenräder sollten für die bessere Alltagstauglichkeit dezentraler verteilt und jeweils 1 – 2 Standorte den Anlehnbügeln 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. | Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |
| **8. StadtRad-Station/en**<br>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.<br>Stattdessen sollten die StadtRäder dezentraler auf insgesamt 2 – 3 kleinere Abstellanlagen verteilt werden.<br>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.<br>Damit ist von allen Punkten im Quartier schneller eine StadtRad-Station erreichbar, womit der Nutzungskomfort erhöht wird. | Der Hinweis wird im Rahmen der Planung zur Bahrenfelder Straße abgewogen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **9. Außenanlagen-/Grünplanung**<br>Das Gestaltungskonzept sollte die Themen Klimaresilienz und Klimafolgenreduzierung in der Stadt 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und unterstützt.<br>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.<br>Für die Einrichtung von Wasserspendern ist MR nicht zuständig. Der Hinweis wurde an Hamburg Wasser weitergeleitet. |
| **10. Behinderten-Parkplätze**<br>Im Projektgebiet sind 2 – 3 Stellplätze für Behinderte auszuweisen. | Der barrierefreie Stellplatz in der Ottenser Hauptstraße entfällt. Dieser wird durch die Schaffung zusätzliche Stellplätze im umliegenden Projektgebiet kompensiert. Zudem besteht mit einem Behindertenparkausweis die Möglichkeit die Ladezonen für bis zu 3 Stunden zu nutzen. |
| **11. Evaluation**<br>Erhebung von Daten und Fakten zur Situation vorher – nachher: Verkehrszählung (alle Verkehrsarten), wirtschaftliche Daten der Gewerbetreibenden, Arztpraxen, Dienstleister. | Für die 2. Verschickung wird eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Hierdurch kann eine Evaluation hinsichtlich der Verkehrsdaten durchgeführt werden. |
| <u>Ergänzende Stellungnahme vom 26.09.2023:</u><br>Ergänzungen und abweichende Meinungen der OTTENSER GESTALTEN zur Stellungnahme des Beirates zur 1. Verschickung | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 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. | |
| Die OTTENSER GESTALTEN ergänzen folgende Punkte: | |
| 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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| 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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| Die OTTENSER GESTALTEN fordern einen mindestens 2 m breiten, unverstellten Bewegungsraum für Fußverkehr in den Seitenflächen der Straßen des Plangebietes. | 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. |
| Die Bezeichnung Ottenser Platz soll zukünftig die bisherige Bezeichnung Ottenser Kreuz ersetzen. | 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. |
| Im Rahmen der Überarbeitung soll geprüft werden, wie analog zur laufenden Umgestaltung der Königstraße eine blau-grüne Infrastruktur (Wasserspeicherung und Verdunstung, Bäume/ Pflanzen) in den Straßenräumen des Planungsgebietes geschaffen werden kann. | Kenntnisnahme. Im Rahmen der nachgelagerten Freiraumgestaltung wird die Umsetzung möglicher Elemente der blau-grünen Infrastruktur unter Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestandes geprüft. |
| Nach Fertigstellung des Umbaus der Ottenser Hauptstraße soll in einer halbjährigen Probephase 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.<br>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). |
| **53. DEHOGA Hamburg**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **54. 1&1 Versatel Deutschland vom 07.08.2023**<br>vielen Dank für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o. g. Bauvorhaben. Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug.<br>Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte | Kenntnisnahme. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszug erhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind.<br>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.<br>Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung. | |
| **55. Colt Technology Services**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **56. Dataport vom 01.08.2023**<br>Wir danken Ihnen für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o.g. Bauvorhaben.<br>Die Beauskunftungen erhalten Sie als PDF Dateien. | Kenntnisnahme. |
| **57. DB Kommunikationstechnik vom 01.08.2023**<br><br>Herzlichen Dank für Ihr Interesse an Leistungen der DB Kommunikationstechnik GmbH.<br>Die DB Kommunikationstechnik GmbH ist für Anfragen von nicht DB Gesellschaften nicht zuständig, sondern die DB AG (Bereich DB Immobilien) Ihr Ansprechpartner.<br>Von daher bitten wir Sie, sich an folgenden Ansprechpartner der DB Immobilien GmbH zu wenden: **DB.DBImm.NL.HMB.Postfach@deutschebahn.com** | Kenntnisnahme. |
| **58. Deutsche Telekom vom 09.08.2023**<br>In dem Plangebiet konnte ich keine Konfliktpunkte mit den Anlagen der Telekom erkennen.<br>Im Anhang sind die Leitungen der Telekom dargestellt. | Kenntnisnahme. |
| **59. Enercity Contracting Nord**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **60. GasLINE**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **61. Gasnetz Hamburg vom 02.08.2023**<br>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. | Kenntnisnahme. |
| 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). | Der Hinweis wird in der Bauausführung berücksichtigt. |
| 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 | Kenntnisnahme. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt. |
| **62. Gasunie Deutschland Services**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **63. GENEFF**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **64. Giftge Consult c/o nordCom**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **65. Global Connect A/S**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **66. Hamburg Gas Consult**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **67. Hamburg Wasser, HWW vom 05.09.2023**<br><br>**Für HWW:**<br>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.<br>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.<br>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):<br>• 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.<br>• Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten<br>• Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen<br>• Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden<br>• Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.<br>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem<br>**Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990** | |
| **Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.** | Wird in der weiteren Ausführung berücksichtigt. |
| In der Nähe befinden sich HWW Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig.<br>Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 10 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten sie, | Kenntnisnahme. Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen vor Baubeginn bei unserem Netzbetrieb zu melden. | |
| 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. | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| Anmerkung: Wir haben in der Bahrenfelder Straße 78-89 Armaturen ca. 4 Stück, die immer zugänglich sein müssen. Es entstehen dort Fahrradanlehnbügel. Große Rainstraße 9-21 haben wir auch Armaturen ca. 10 Stück, die immer zugänglich sein müssen. Es entstehen auch dort Fahrradanlehnbügel und eine Ladezone. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn.<br>Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Herr [redacted] Tel. [redacted] | Siehe Abwägung zur Planung der Bahrenfelder Straße. |
| **68. Hamburg Wasser, HSE vom 05.09.2023** | |
| **Für HSE:**<br>im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Bahrenfelder Straße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.<br>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. | Kenntnisnahme. |
| Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht. | Kenntnisnahme. |
| Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr [redacted] zu verständigen | Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |
| Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.<br><br>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt *Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen* zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):<br>• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.<br>• Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| • 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.<br>• 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).<br>• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.<br>• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.<br>• 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.<br>• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr [redacted] anzupassen.<br>• 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 verdämmern. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. | |
| Wasserwirtschaft und Quartiersentwicklung:<br>**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.**<br>**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 offenporiger Pflasterung und Baustoffe** | Der Straßenraum wird soweit es die Rahmenbedingungen ermöglichen, entsiegelt und neue Baumstandorte vorgesehen. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **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.**<br>**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.**<br>**Das Wissensdokument zur Wassersensiblen Straßenraumgestaltung, das im Rahmen des RISA Projektes entstanden ist, kann Ihnen noch weitere Anregungen geben.**<br><br>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.<br><br>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen. | 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. |
| **69. HanseWerk Natur**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **70. ImmoMediaNet**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **71. Interoute Germany**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| **72. LWLcom vom 17.08.2023**<br>In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der LWLcom GmbH nicht betroffen. | Kenntnisnahme. |
| **73. MTI Teleport München vom 01.08.2023**<br>Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Betreff 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.<br>Sollte es noch Fragen Ihrerseits geben, stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.<br><br>HINWEIS:<br>Die GLH beantwortet JEDE Plananfrage, auch, wenn keine Leitungen betroffen sind!<br>Keine Antwort läßt NICHT darauf schließen, dass keine Leitungen betroffen sind! | Kenntnisnahme. |
| **74. 1 PKV Projektleitung & Kabelverl.**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **75. PLEdoc**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **76. PYUR (Primacom, [redacted] 01.08.2023**<br>Hier sind zur Zeit keine weiteren Trassen geplant.<br>Anbei der aktuelle Trassenbestand. | Der Leitungsbestand wird nachgetragen. |
| **77. Stromnetz Hamburg vom 12.09.2023**<br><br>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 leitungsauskunft@stromnetz-hamburg.de oder dem Portal Elbe+ (https://www.hamburg.de/elbeplus/) an.<br><br>Ob aufgrund Ihrer geplanten Baumaßnahme Leitungsarbeiten an unserem Netz erforderlich werden, können wir erst nach Vorlage detaillierter Planunterlagen inklusive koordinierter Leitungspläne, prüfen. | |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Bitte senden Sie die entsprechenden Unterlagen unter der Verwendung der oben genannten Vorgangsnummer an unser Postfach: Trassenmanagement@stromnetz-hamburg.de | Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. |
| In Ihrem angefragten Bereich befinden sich Nieder-, Mittel- und Hochspannungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH. | Kenntnisnahme |
| <u>Nieder-& Mittelspannung:</u><br>In dem von Ihnen genannten Bereich haben wir ebenfalls Leitungsarbeiten geplant. Wir planen unseren Leitungsbestand in dem Bereich zu sanieren.<br>Bitte wenden Sie sich für eine Abstimmung der Arbeiten an uns. | Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. |
| <u>Hochspannung 110kV:</u><br>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 Leitungsauskunft auch eine Einweisung durch einen Vertreter der Stromnetz Hamburg GmbH vor Ort verbindlich.<br>Grundsätzlich sind Bohrungen, Rammarbeiten oder Pressungen im Trassenbereich nicht erlaubt. Sind diese geplant, ist eine Abstimmung mit dem Hochspannungskabelbetrieb erforderlich. | Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |
| 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. | Wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt. |
| <u>Zusätzliche Informationen:</u><br>Damit wir im Störungsfall 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.<br>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.<br>Bitte achten Sie darauf, die Trasse von einer Überbauung, Bepflanzung mit Bäumen oder großen Sträuchern freizuhalten. Die Leitungstrasse muss jederzeit frei zugänglich bleiben. | |
| Wenn weitere Planungstätigkeiten in Form von Vorplanungen- / Entwurfsplanungen gewünscht werden, ist diese Information unverzüglich an das E-Mail-Postfach: | Kenntnisnahme |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Bauprojektkoordination@stromnetz-hamburg.de zu richten. Vorher wird die Stromnetz Hamburg keine Planungsleistungen erbringen.“<br><br>Die Richtlinien zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Stromnetz Hamburg GmbH sind bei der Durchführung des Bauvorhabens zu beachten. | |
| **78. Telia Carrier Germany vom 01.08.2023**<br>Im Auftrag der Arelion Germany GmbH erteilt Ihnen die SPIE SAG GmbH die folgende Leitungsauskunft.<br>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.<br>Bitte beachten Sie, dass die Telia Carrier Germany GmbH am 03.03.2023 umbenannt worden ist in Arelion Germany GmbH.<br>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/ | Kenntnisnahme. |
| **79. GETEC vom 08.08.2023**<br>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**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **81. Verizon Deutschland**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **82. Vodafone Kabel Deutschland vom 31.07.2023**<br>Vielen Dank für Ihre E-Mail.<br>**Zur Information:**<br>Bitte richten Sie folgende Anfragen **<u>ausschließlich</u>** an das Koordinationspostfach: koordinationsanfragen.de@vodafone.com<br>• Anfrage auf Koordination, Mitverlegung (Stellungnahme VF+VFKD)<br>• Anfrage auf Erschließung (Neubaugebiet, Gewerbegebiet) | Kenntnisnahme. |

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| • Grundstücksveräußerung bzw. -erwerb<br>• Flurbereinigung / Flurneuordnung<br>• Bauleitplanverfahren / Änderung Bebauungsplan<br>. | |
| **83. wilhelm.tel**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **84. willy.tel**<br>Keine Stellungnahme erfolgt. | |
| **85. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 02.08.2023**<br>Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BüMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird. | Kenntnisnahme. |
| **86. P + R-Betriebsgesellschaft mbH vom 25.08.2023**<br>Bezugnehmend auf die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme vom 31.07.2023, bedanken wir uns für die<br>Beteiligung und kommen heute mit folgender fachtechnischer Stellungnahme auf Sie zu:<br>Die bei uns per E-Mail eingegangenen Unterlagen setzen sich zusammen aus:<br>• Anschreiben per E-Mail,<br>• Verteiler Planabstimmung 1. Verschickung<br>• Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße<br>• Lageplan M1:250<br>• Übersichtsplan M1:5000 | |
| Es liegt von Seiten der P + R Betriebsgesellschaft mbH keine Betroffenheit im Zuge der Umsetzung des Bike & Ride-Entwicklungskonzeptes vor, da auch im Ausbaubereich keine potenziellen freien Flächen für einen möglichen Ausbau der Bike & Ride-Anlagen existieren. Innerhalb der vorgelegten Planung sind zusätzliche 45 Fahrradanlehnbügel berücksichtigt. Wir weisen darauf hin, dass diese in vollem Umfang in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers liegen. | Kenntnisnahme. |
| Es wurden keine Flächen für mögliche Ausstattungselemente aus der Elementgruppe+ (z.B. überdachte Doppelstockparker oder Standorte für Fahrradkleingaragen für einen Betrieb der P + R-Betriebsgesellschaft mbH) in den Planungen berücksichtigt. Aufgrund der sozioökonomischen Begebenheiten im Planungsgebiet sehen wir zukünftiges Potenzial, diese Ausstattungselemente in die Planungen zu integrieren. | Kenntnisnahme. |

| 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. 13.000 Fußgängern / Tag die vorherrschende Verkehrsart in der Ottenser Hauptstraße ist. Es folgt der Radverkehr mit ca. 2.000 Fahrrädern / Tag sowie der Kfz-Verkehr mit ca. 2.200 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. 400 – 1.000 Kfz / Tag zu rechnen (vgl. Vorher-Nachher-Zählung des Evaluationsberichts „Ottensen macht Platz“).
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.

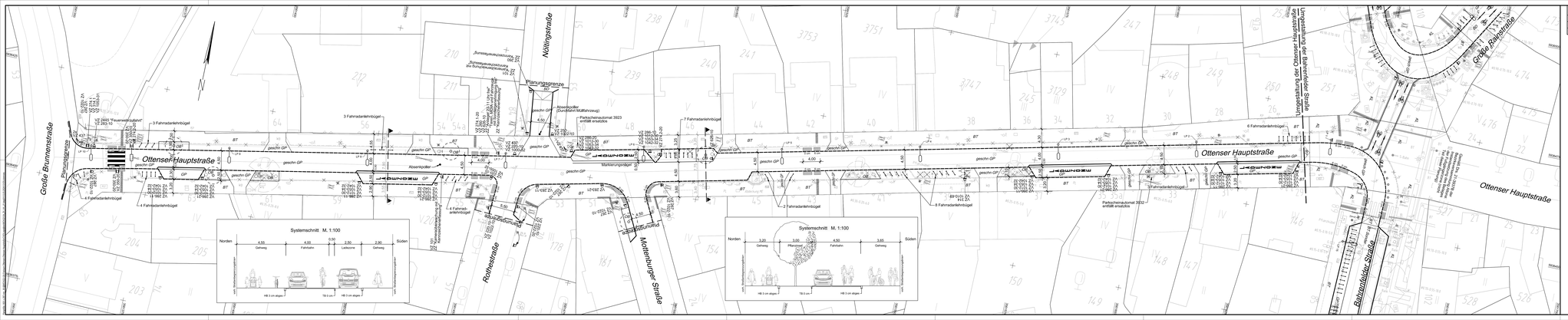
Der nördliche Seitenraum der Ottenser Hauptstraße ist geprägt von Einzelhandelsgeschäften mit Schaufenstern und teilweise Geschäftsauslagen sowie Außengastronomie. Es wird daher ein Zuschlag von 1,50 m für Auslagen und Sondernutzungen berechnet: 3,30 m + 1,50 m = 4,80 m
Der südliche Seitenraum der Ottenser Hauptstraße ist geprägt von Einzelhandelsgeschäften mit Schaufenstern, teilweise Außengastronomie sowie Baumbestand. Es wird daher ein Zuschlag von 2,00 m für Baumstandorte bzw. Fahrradbügel berechnet: 3,30 m + 2,00 m = 5,30 m

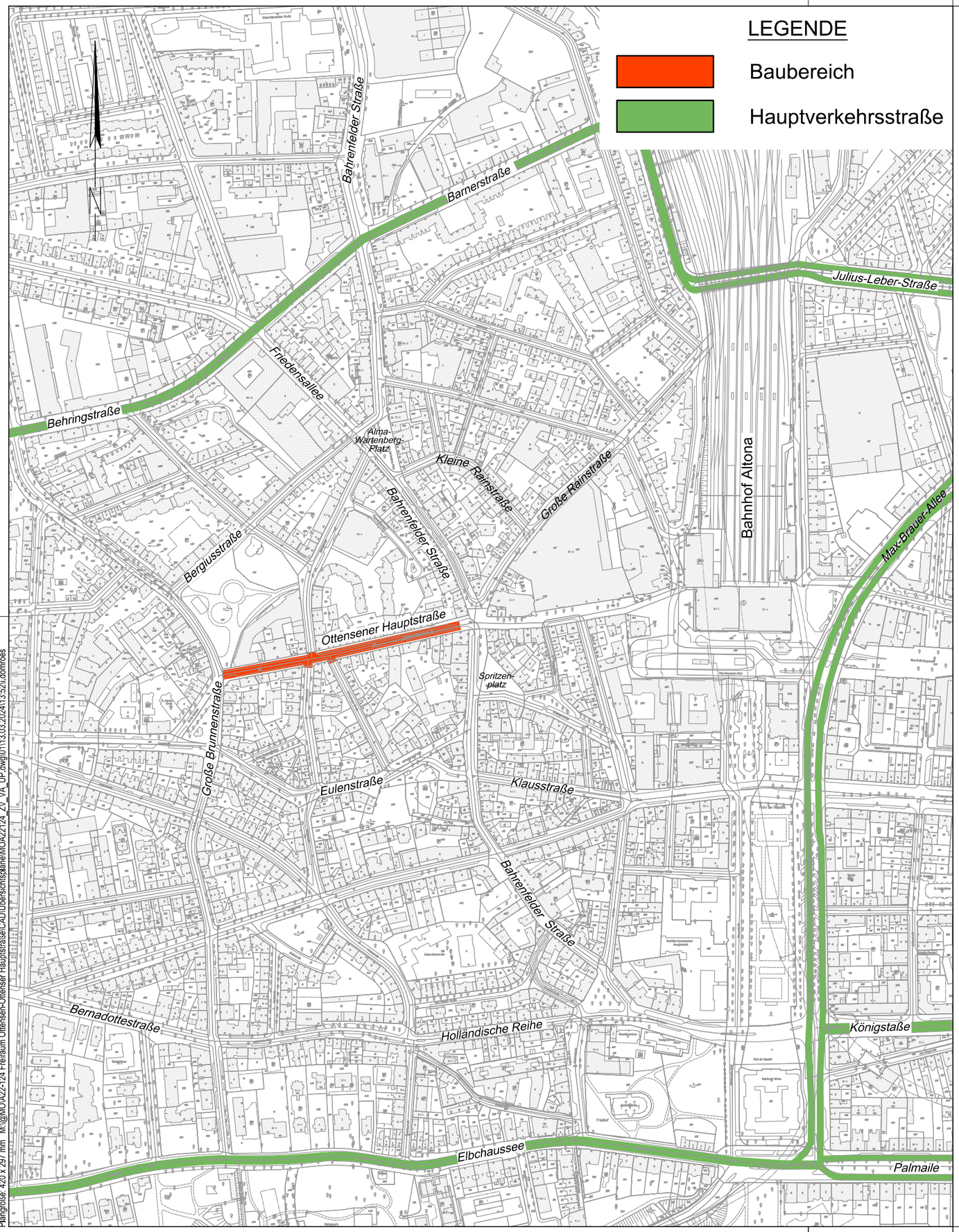
Das ergibt addiert eine **städtebaulich notwendige Seitenraumbreite für beide Gehwegseiten von insgesamt 10,1 m**. Aus der Differenz der verfügbaren Straßenraumbreite und der städtebauliche notwendigen Seitenraumbreite ergibt sich eine **städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite zwischen 4,25 m – 4,40 m**.

In der Ottenser Hauptstraße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Einbahnstraßenregelung geplant, der für definierte Kfz-Verkehre zeitlich gesperrt ist. Gemäß ReStra/ RASt 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) und als Bemessungsgrundlage mit 4,3 m zzgl. 0,2 m Zulage zum Bewegungsspielraum angesetzt.

Die Bestandssituation zeigt bei tatsächlich nutzbaren Fahrbahnbreiten zwischen 3,50 m und 3,90 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.

| Stellungnahme | Abwägung |
|---|---|
| Eine Fahrbahnbreite von mehr als 4,50 m würde darüber hinaus illegales Fahrbahnrandparken begünstigen, da ein Begegnungsfall 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.<br><br>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.<br><br>Die Bedenken der Straßenverkehrsbehörde bezüglich der Verkehrssicherheit bei einer Fahrbahnbreite von 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. | |


Ottenser Hauptstraße
Große Brunnenstraße
Nöltingstraße
Rolfesstraße
Mottenburger Straße
Bahrenfelder Straße
Große Rainstraße
Planungsgrenze
Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße
Systemschnitt M. 1:100
Norden
Süden
Gehweg
Fahrbahn
Radweg
Leitbarriere
Pflanzstreifen
HB 3 cm abgas.
TB 0 cm
Parkscheinautomat 3923 entfällt ersatzlos
Absenkpoller (Durchfahrt Müllfahrzeug)
Markierungsnagel
Abbiegekopfsteine
Kopfsteinpflaster
Bushaltestelle
Bushaltestellenkennzeichen
Bushaltestellenüberdachung
Fahrradständer
Mülleimer
Straßenbaumscheibe
Straßenbaumschutzgitter
Straßenbaumschutzbügel
Straßenbaumschutzbrett
Straßenbaumschutzmatte
Straßenbaumschutzkorb
Straßenbaumschutzkorb mit Sitzbank
Straßenbaumschutzkorb mit Fahrradbügel
Straßenbaumschutzkorb mit Mülleimer
Straßenbaumschutzkorb mit Mülleimer und Fahrradbügel
Straßenbaumschutzkorb mit Sitzbank und Mülleimer
Straßenbaumschutzkorb mit Sitzbank und Fahrradbügel
Straßenbaumschutzkorb mit Sitzbank, Mülleimer und Fahrradbügel
Straßenbaumschutzkorb mit Sitzbank und




Plangröße: 420 x 297 mm M:\@MO\A22-124 Freiraum Ottensen-Ottenser Hauptstraße\CAD\Übersichtspläne\MOA22124_ZV_VA_UP.dwg\01\13.03.2024\13:52\j.domroes

## 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 | | | |
|---|---|---|---|---|
| [redacted] | [redacted]s | 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

Teilbaumaßnahme:

Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße
zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße

Planinhalt:

Übersichtslageplan

**Bearbeitet:**
Datum: .....
.....
Unterschrift, MR 254

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

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

**Geprüft:**
Datum: .....
.....
Unterschrift, Technische Aufsicht

Zeichnungs-Nr.: 02-01

Maßstab: 1 : 5000

**Zugestimmt:**
Datum: .....
.....
Unterschrift, MR-L