

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

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

## **Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 2. Verschickung**

### Inhaltsverzeichnis

<b>1. Allgemeines</b> .....	3
<b>1.1 Darstellung der Baumaßnahme (Lage u. Einordnung in die überörtliche Situation)</b> .....	3
<b>1.2 Begründung des Vorhabens (Anlass, Notwendigkeit, Dringlichkeit)</b> .....	3
<b>2. Vorhandener Zustand</b> .....	4
<b>2.1 Allgemeines</b> .....	4
<b>2.2 Querschnitt/ Knotenpunkte</b> .....	4
<b>2.3 Verkehrsbelastung</b> .....	4
<b>2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen</b> .....	5
<b>2.5 Lage und Funktion im Straßennetz</b> .....	6
<b>2.6 Lichtsignalanlagen</b> .....	6
<b>2.7 ÖPNV</b> .....	6
<b>2.8 Ruhender Verkehr</b> .....	6
<b>2.9 Überfahrten</b> .....	7
<b>2.10 Entwässerung</b> .....	7
<b>2.11 Fußverkehr</b> .....	7
<b>2.12 Radverkehr</b> .....	7
<b>2.13 Barrierefreiheit</b> .....	7
<b>2.14 Beleuchtung</b> .....	7
<b>2.15 Ausstattung / Möblierung</b> .....	8
<b>2.16 Straßenbegleitgrün</b> .....	8
<b>2.17 Versorgungsanlagen</b> .....	8
<b>2.18 Baumaßnahmen</b> .....	8
<b>3. Geplanter Zustand</b> .....	9
<b>3.1 Variantenuntersuchung</b> .....	9
<b>3.2 Variantenfestlegung</b> .....	13
<b>3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante</b> .....	13
<b>3.4 Querschnitt / Knotenpunkte</b> .....	15
<b>3.5 Oberflächenbefestigungen</b> .....	15
<b>3.6 Lichtsignalanlagen</b> .....	16
<b>3.7 ÖPNV</b> .....	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. Verschiebung 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. Verschiebung 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 Zählraten hatten, wird an dieser Stelle auf den Ergebnisbericht „EVALUATION des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona“ der TUHH verwiesen.

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

Tab. 1: Radverkehrszählung vom 04.04.2023, Quelle Bezirksamt Altona

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

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.

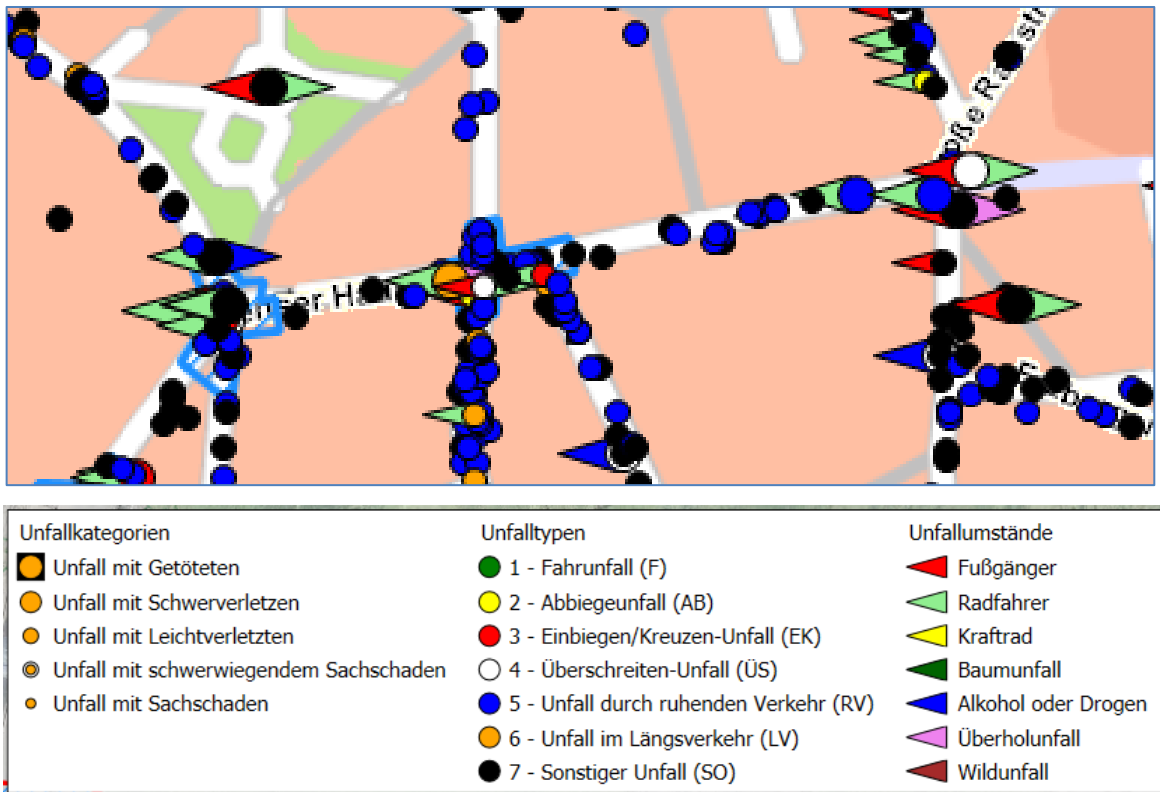


Abb. 1: Auszug Verkehrsunfalldaten, Quelle Polizei Hamburg

## 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-Ladepunkte	Summen
Ottenser Hauptstraße	55	1	0	56

In der Ottenser Hauptstraße sind 16 bauliche Fahrradanhänger aufgestellt. Weiterhin sind derzeit 5 mobile Fahrradanhänger 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 Feuerwehrezufahrt in Richtung Norden ausgewiesen.

## 2.10 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Seitenräume erfolgt über die vorhandenen Trümmen und Trümmenanschlussleitungen in das Mischwassersiel der HSE (K DN 428 bis K 618/938, ca. 4 m Tiefe). Im überwiegenden Teil liegt eine Doppelbesiedlung 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 Überflutungsfährungen 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 Freizeittrouten. 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 Holzpflocken 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).

#### Variante 1: Baumerhalt

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 RAS 06 Bild 17 der Belegungsfall 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.

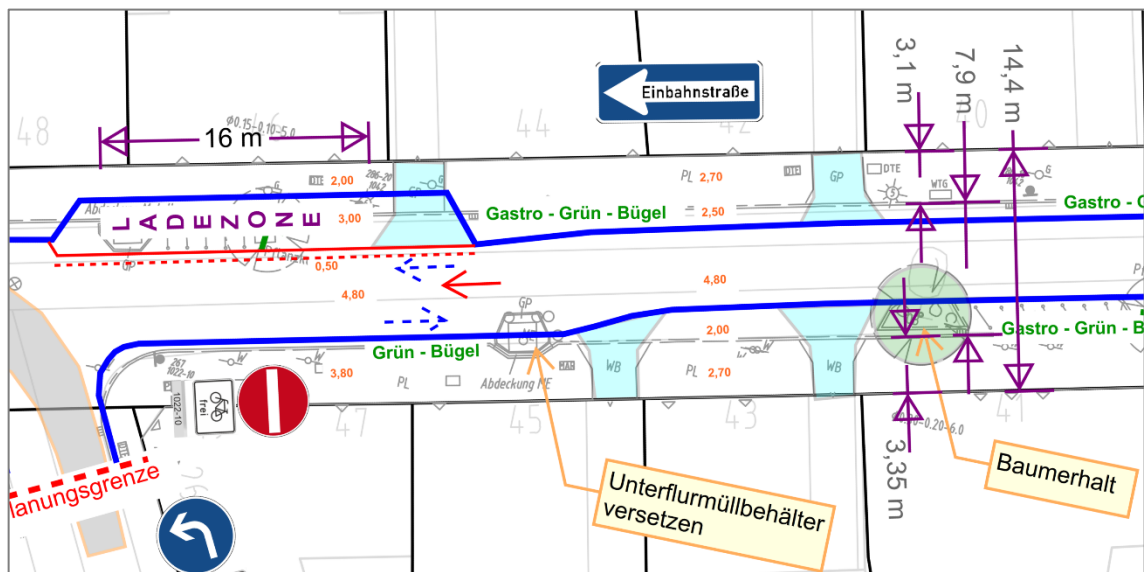


Abb. 2: Variante 1 „Baumerhalt“

### Variante 2: Begegnungsfall LKW/Lastenrad

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.

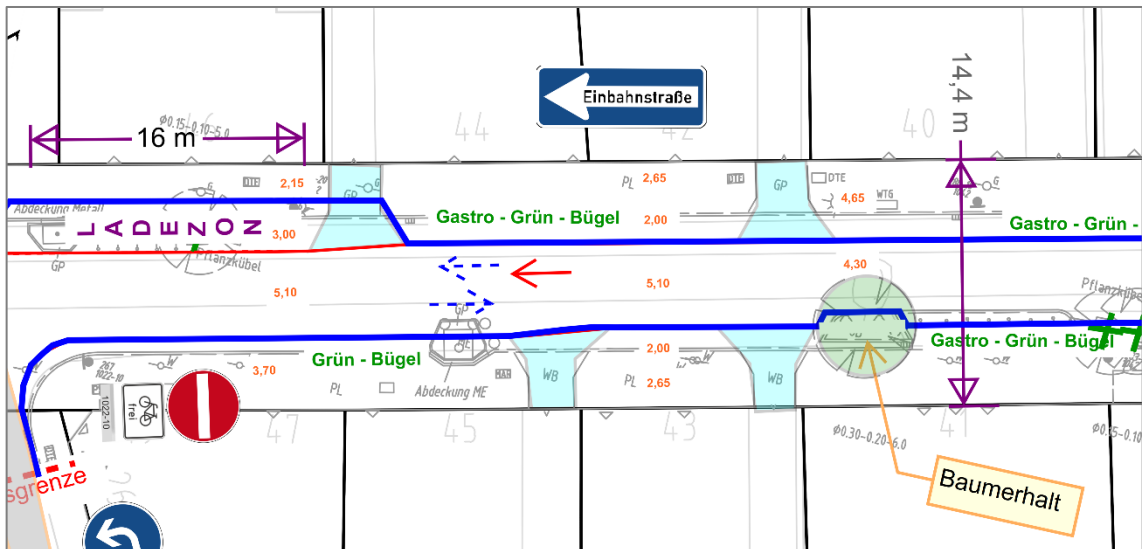


Abb. 3: Variante 2 „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“

### 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.

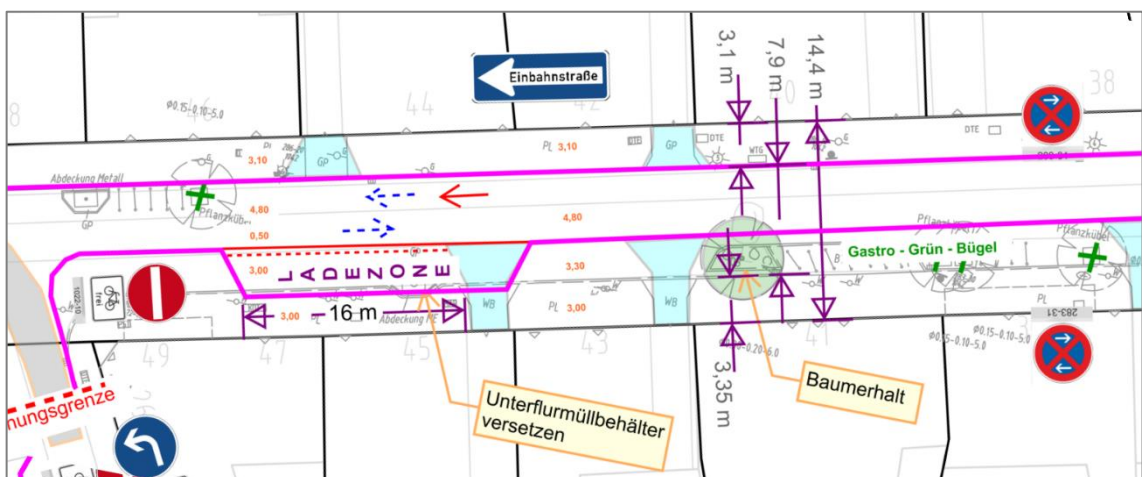


Abb. 4: Variante 3 „Baumerhalt und geradliniger Bordverlauf Nord“

### 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.

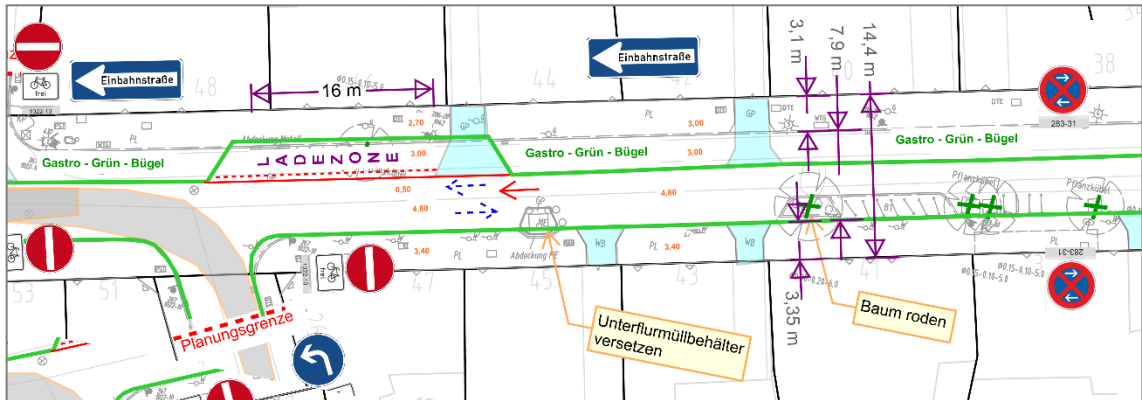


Abb. 5: Variante 4 „Geradliniger Bordverlauf Süd“

#### 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.

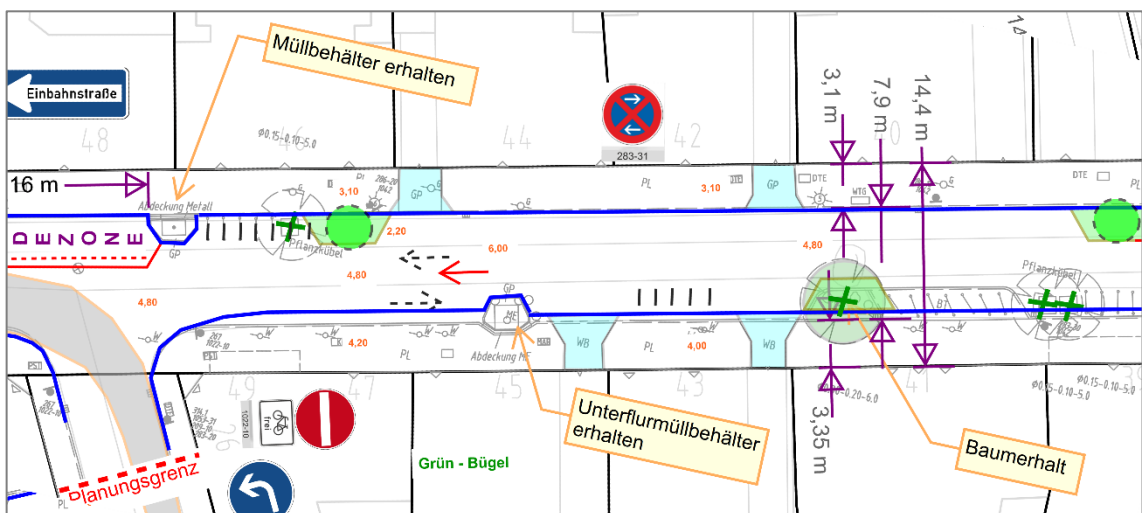


Abb. 6: Variante 5 „Angepasster Bestand“

#### 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.

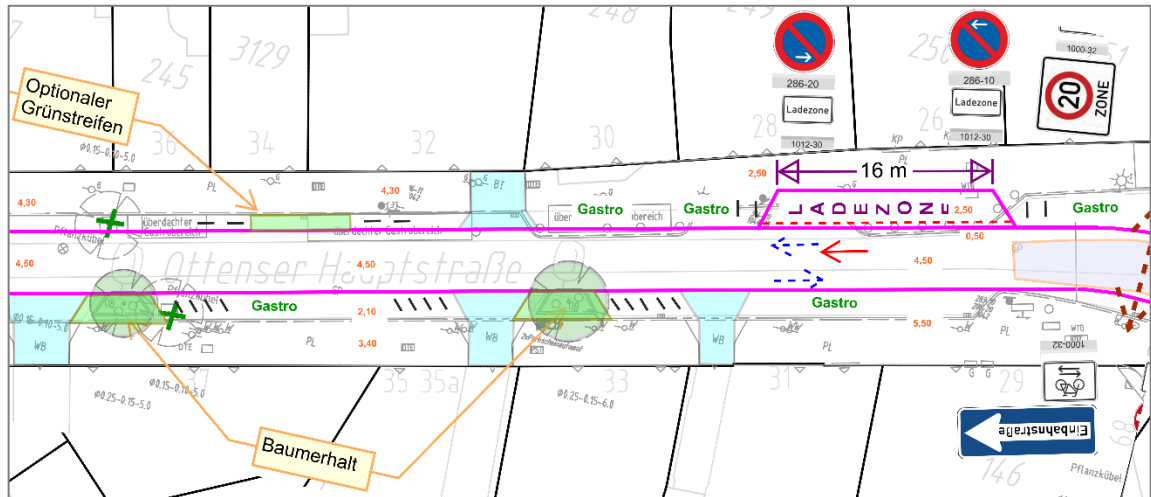


Abb. 7: Variante 6 „4,50 m Fahrbahnbreite“

### 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:

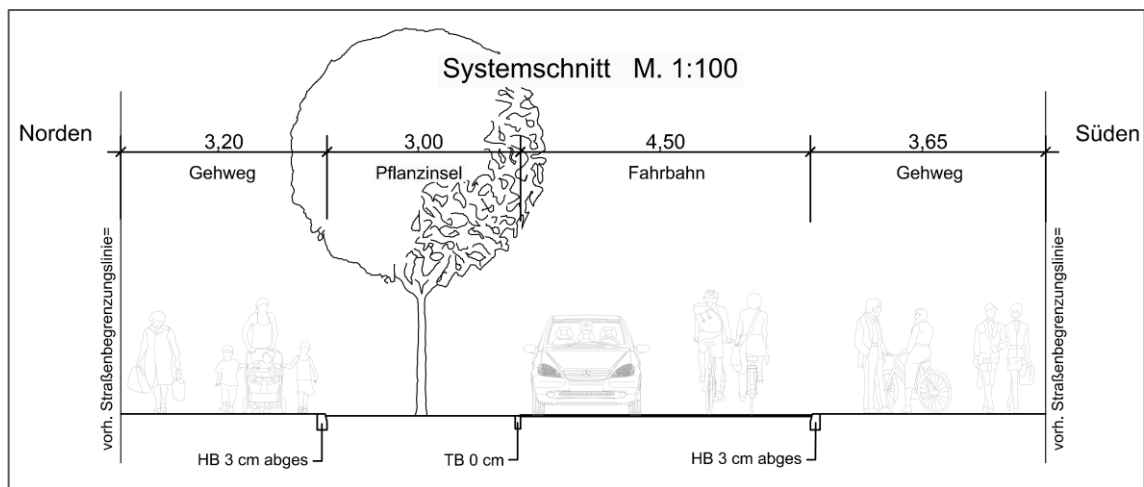


Abb. 8: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 46 (ohne Maßstab)

#### Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 56:

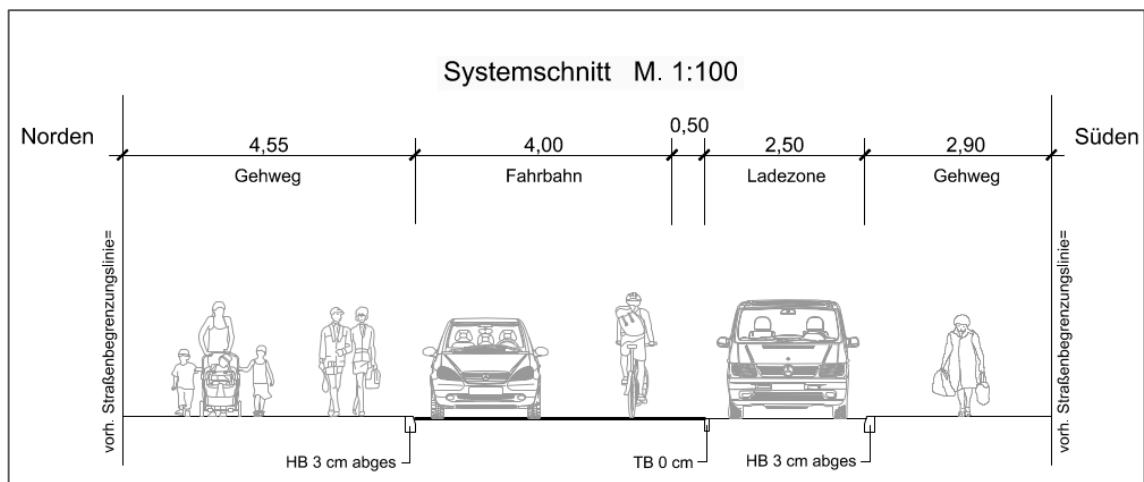


Abb. 9: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 56 (ohne Maßstab)

### 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 Lichtsignalanlagen

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 Fahrradanhängerbügel vorgesehen. Darüber hinaus wird 1 Bügel für Lastenräder im Bereich des Supermarktes eingeplant.

Tab. 4: Fahrradparkstandbilanz

Fahradparkstände	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 vorhandenen 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](http://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](http://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/ Luftbilddauswertung 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 bestehenden 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.

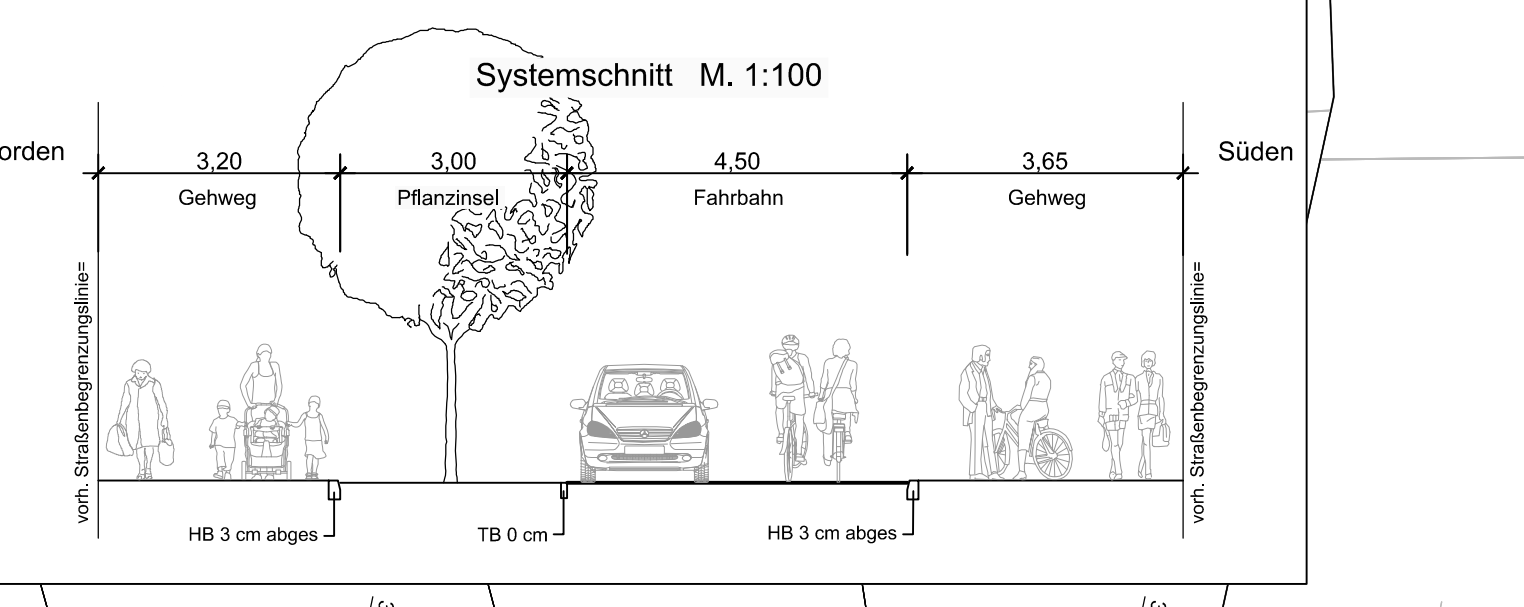
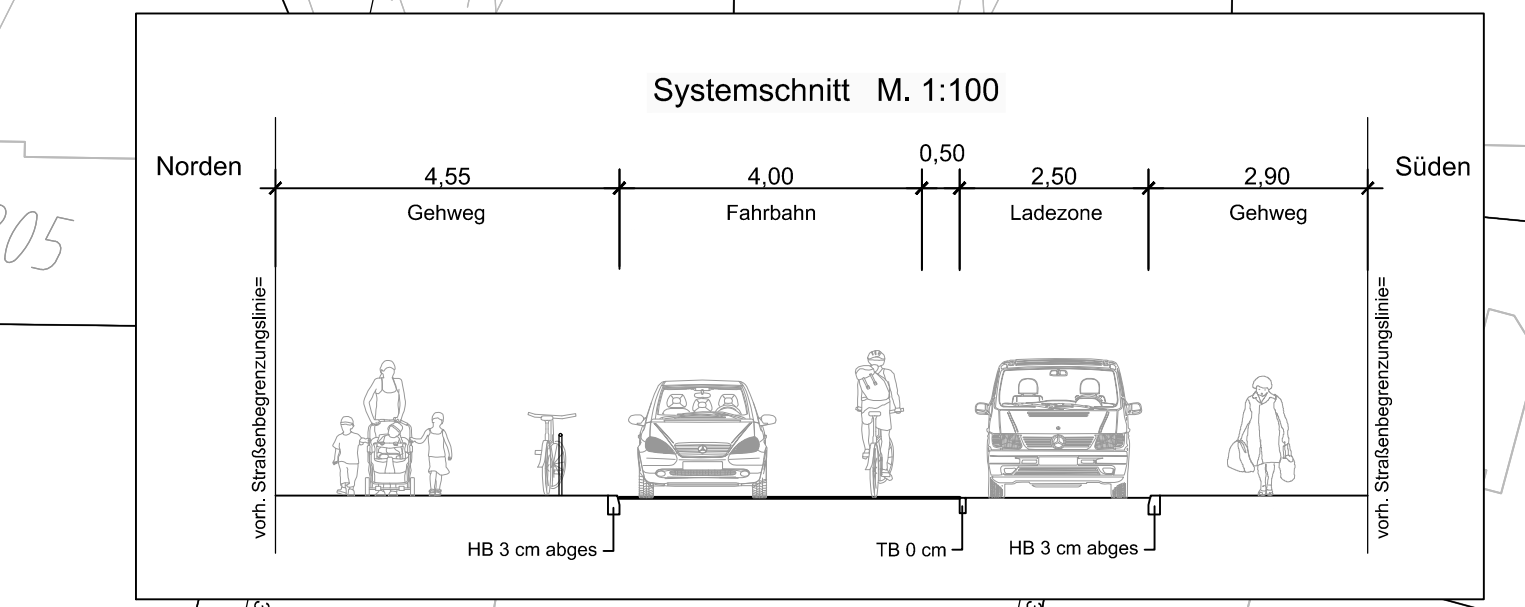
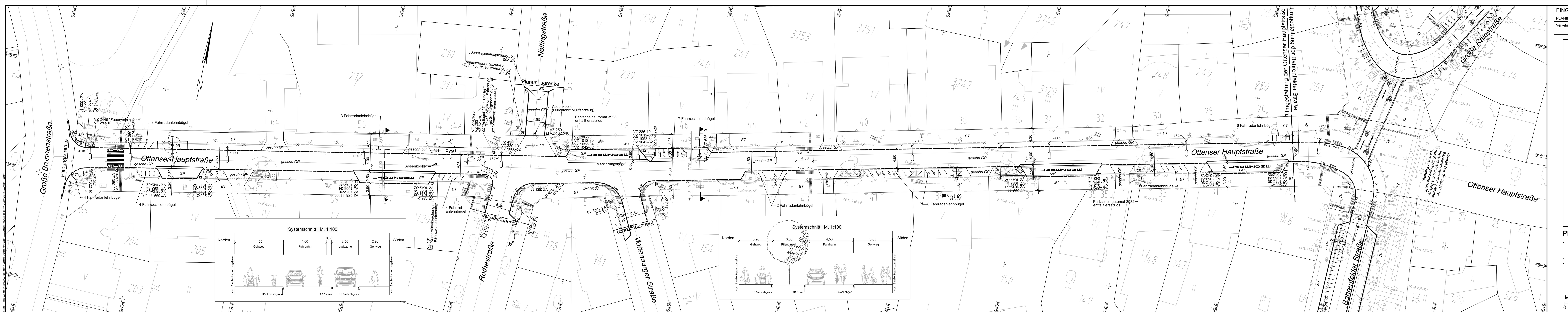
## **6.5 Voraussichtlicher Baubeginn**

Der geplante Baubeginn liegt im IV. Quartal 2025.

Datum:

---

*(Masuch + Olbrisch Ing.ges. mbH)*



**Legende**

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

**Geplante Oberflächen**

- BD = Bituminöse Decke
- WB = Betonabstein
- BT = Betonstein
- KL = Klinker
- PL = Platten
- GP = Großpflaster
- geschn GP = Großpflaster geschnitten
- OB = Oberboden

**Planungshinweise:**

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

Maßstab 1 : 250

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Verkehrstechnischer Lageplan Bahrenfelder Straße	M+O	informativ

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

2.Verschickung				
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT	VERFASST
Kühner	Domroes	05.03.2024		

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

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

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

Baumaßnahme:	freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier	Bearbeitet:	Datum: .....
Teilbaumaßnahme:	Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße	Unterschrift, MR 254	.....
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	Datum: .....
Geprüft:	Zeichnungs-Nr.: 04-01	Unterschrift, MR 210	.....
Datum: .....	Maßstab: 1 : 250	Aufgestellt:	Datum: .....
Unterschrift, Technische Aufsicht		Zugestimmt:	Unterschrift, MR 20
			Datum: .....
			Unterschrift, MR-L

**MASUCH + OLBRISCH**  
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH  
 Generating 2  
 22113 Ooststeinbek b. Hamburg  
 Telefon 040 / 713004 (0)  
 Telefax 040 / 713004 10  
 Internet www.moingeniure.de  
 eMail mo@moingeniure.de