

Baumaßnahme: freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier

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

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

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	7
2.5 Lage und Funktion im Straßennetz	7
2.6 Lichtsignalanlagen	7
2.7 ÖPNV	8
2.8 Ruhender Verkehr	8
2.9 Überfahrten	8
2.10 Entwässerung	8
2.11 Fußverkehr	8
2.12 Radverkehr	9
2.13 Barrierefreiheit	9
2.14 Beleuchtung	9
2.15 Ausstattung / Möblierung	9
2.16 Straßenbegleitgrün	9
2.17 Versorgungsanlagen	9
2.18 Baumaßnahmen	10
3. Geplanter Zustand	10
3.1 Variantenuntersuchung	10
3.2 Variantenfestlegung	14
3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante	14
3.4 Querschnitt / Knotenpunkte	16
3.5 Oberflächenbefestigungen	16
3.6 Lichtsignalanlagen	17
3.7 ÖPNV	17

3.8	Ruhender Verkehr	17
3.9	Überfahrten.....	17
3.10	Entwässerung.....	18
3.11	Fußverkehr.....	18
3.12	Radverkehr	18
3.13	Barrierefreiheit	18
3.14	Beleuchtung	18
3.15	Ausstattung / Möblierung	19
3.16	Straßenbegleitgrün	19
3.17	Grundwasser	19
3.18	Ersatzbaustoffe	19
3.19	Asphalt- und Baugrunduntersuchung	20
3.20	Kampfmittel	20
3.21	Versorgungsanlagen.....	20
3.22	Schutzgebiete.....	20
3.23	Denkmalschutz.....	20
3.24	Schulen und Einrichtungen schutzbedürftiger Personen	20
3.25	Wirtschaftlichkeit	20
3.26	Bautechnische Einzelheiten	20
4.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	21
5.	Umweltbelange.....	21
5.1	Umweltverträglichkeit	21
5.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	21
5.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	21
6.	Umsetzung der Planung	21
6.1	Grunderwerb.....	21
6.2	Finanzierung.....	21
6.3	Auftraggeber / Bedarfsträger / Projektauftrag.....	22
6.4	Vorstellung der Maßnahme	22
6.5	Voraussichtlicher Baubeginn.....	22

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 der Bahrenfelder Straße 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 Altona 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 Verkehrsplanung 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

Kfz-Verkehr

Am 15.02. und 17.02.2024 wurden Verkehrszählungen am Knotenpunkt Ottenser Hauptstraße/Nöltingstraße/Rothestraße/Mottenburger Straße (K2) durchgeführt. Demnach

liegt die Verkehrsbelastung in der Ottenser Hauptstraße (Ost) im Querschnitt bei 2.069 Kfz/24h (1,6% SV).

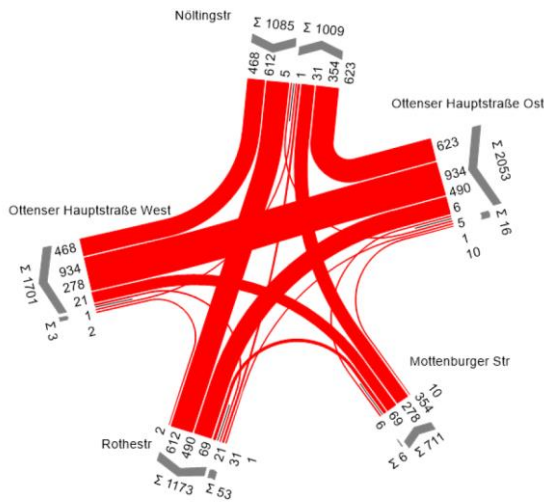


Abb. 1: Tagesverkehr Kfz Do 15.02.2024 [Kfz/24h]

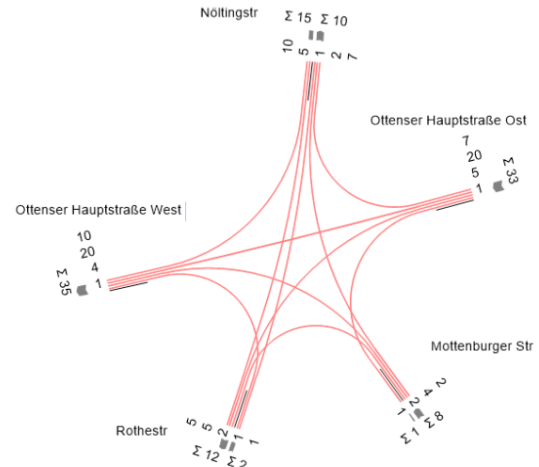


Abb. 2: Schwerverkehr Do 15.02.2024 [Kfz/24h]

Gegenüber der Verkehrszählung vom 04.06.2019 (Zst. 7395) mit 2.877 Kfz/24h (1,6 % SV) ist die Verkehrsbelastung gesunken.

Radverkehr

Gemäß Radverkehrszählung vom 15.02. und 17.02.2024 wurden 1.176 Radfahrende in der Ottenser Hauptstraße Ost (K2) im Querschnitt gezählt. Der Anteil der Lastenräder lag bei rd. 6,9 %.

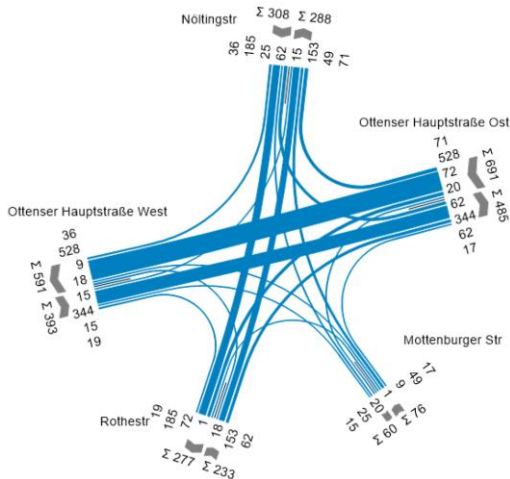


Abb. 3: Radverkehr Do 15.02.2024 [Radfahrende/24h]

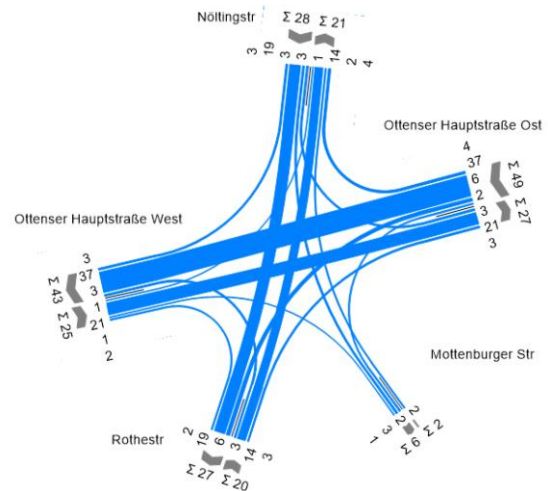


Abb. 4: Lastenradverkehr (privat) Do 15.02.2024 [Radfahrende/24h]

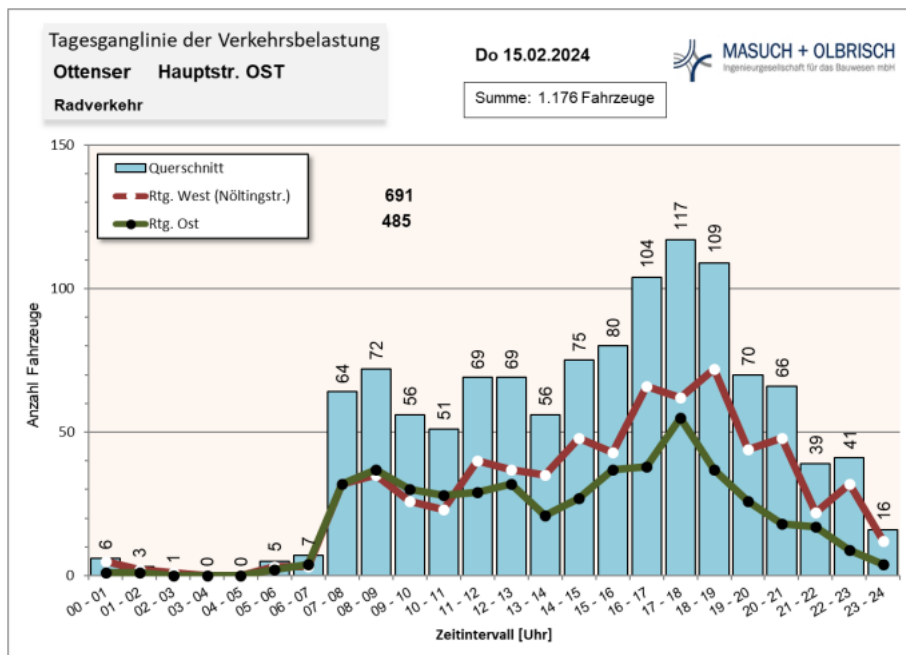


Abb. 5: Ganglinie der Radverkehr-Querschnittsbelastung Ottenser Hauptstraße 15.02.2024

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 Fahrrichtungen nicht getrennt erfasst wurden und u.a. witterungsbedingte Einflüsse Auswirkungen auf die Zählraten hatten, wird an dieser Stelle auf den Ergebnisbericht „EVALUATION des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona“ der TUHH verwiesen.

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

Tab. 1: Radverkehrszählung vom 04.04.2023, Quelle Bezirksamt Altona

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

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

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

2.4 Unfalllage/ Unfallhäufungsstellen

Die am 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/ Nöttingstraße beteiligt.

Es sind keine Unfallhäufungsstellen im Planungsgebiet vorhanden.

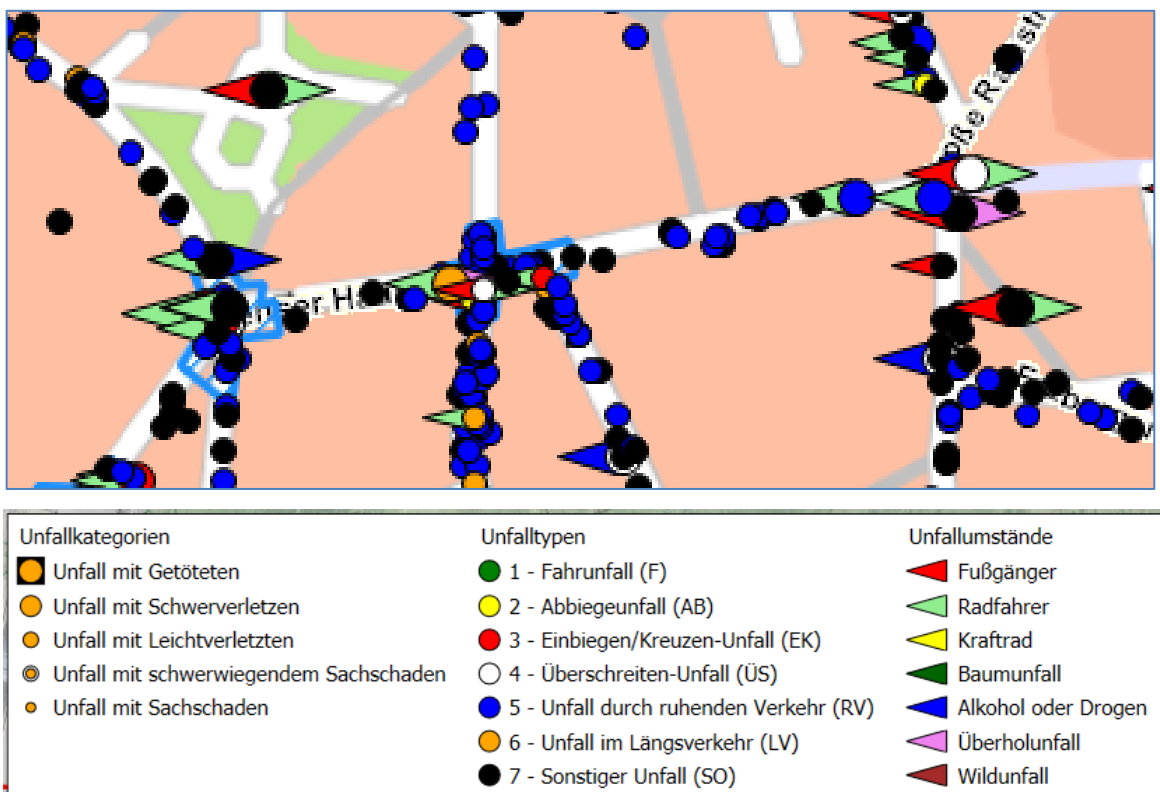


Abb. 6: Auszug Verkehrsunfalldaten, Quelle Polizei Hamburg

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.

Das Parken ist für Bewohner mit Parkausweis frei oder für Tagesnutzer mit Parkschein möglich. Hierfür stehen die beiden Parkscheinautomaten Nr. 3923 und 3932 zur Verfügung.

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 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 Überflutungsgefahren 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 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 Altona 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. Die Änderung an der Beschilderung im Quartierbereich wird durch das Bezirksamt separat geplant.
- Förderung des Fußverkehrs durch Einrichtung von breiteren Seitenräumen und barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen
- 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 zeitlich eingeschränkt 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 Begegnungsfall 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 Lieferräume im Planungsbereich vorgesehen. Die Abmessungen wurden gemäß ReStra/RAS 06 Tabelle 23 für einen kleinen bzw. großen LKW mit 2,5 m bis 3,0 m Breite und 16 m Parkstandlänge 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.

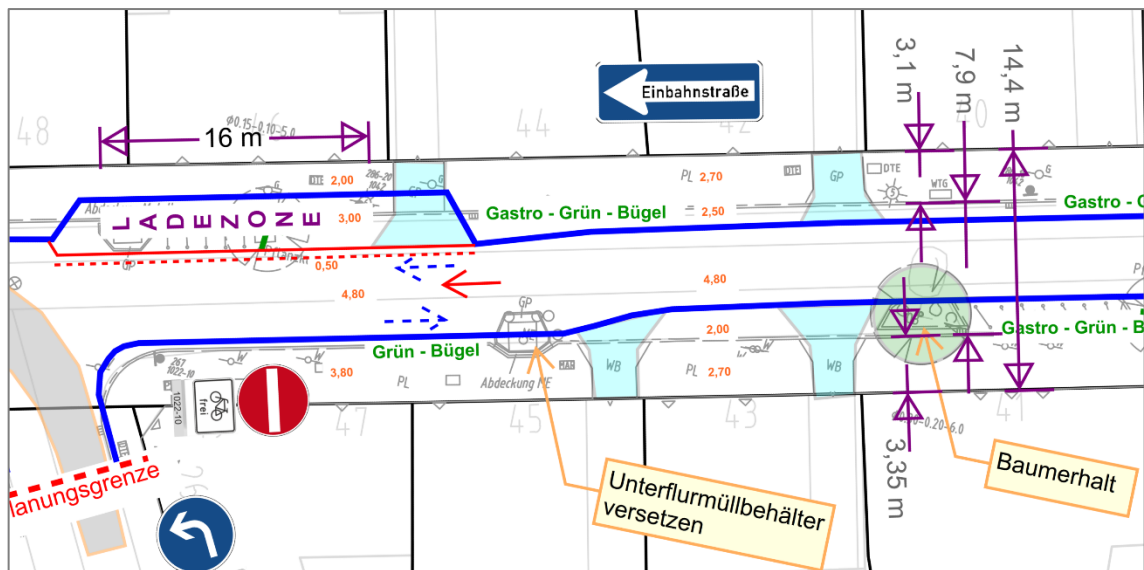


Abb. 7: Variante 1 „Baumerhalt“

Variante 2: Begegnungsfall LKW/Lastenrad

Bei Ansatz der lichten Verkehrsräume inkl. der Bewegungsspielräume nach RAS 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.

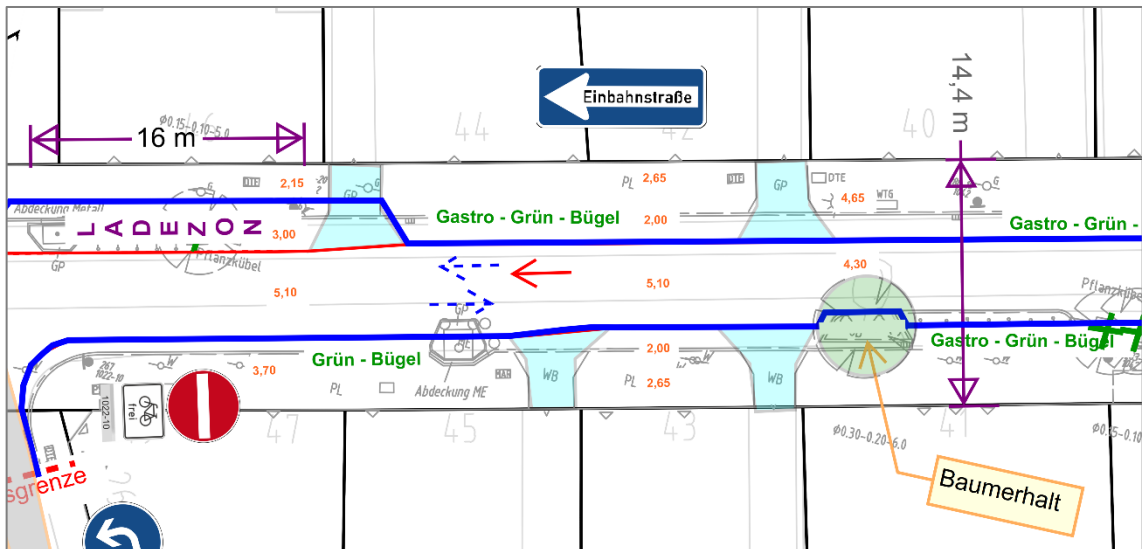


Abb. 8: Variante 2 „Begegnungsfall LKW/Lastenrad“

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 La-zonen 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.

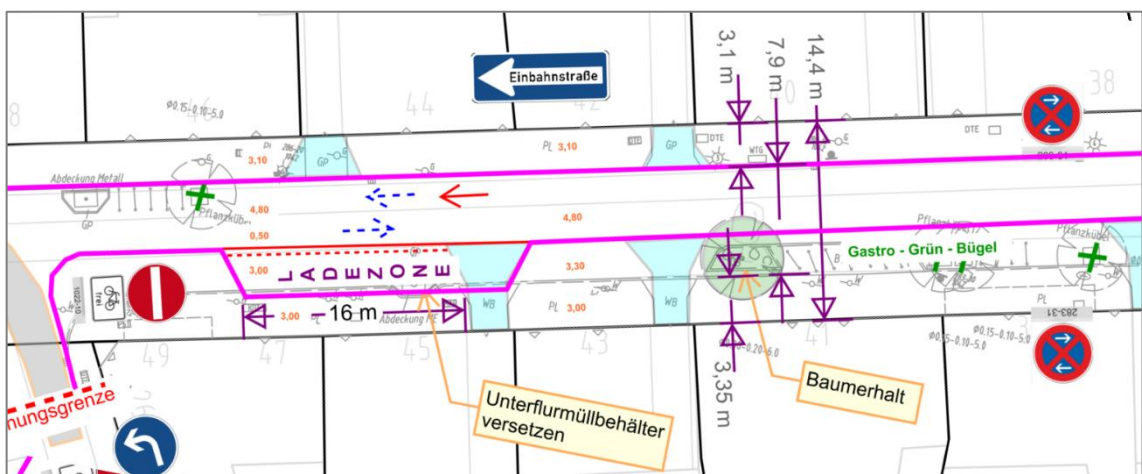


Abb. 9: Variante 3 „Baumerhalt und geradliniger Bordverlauf Nord“

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.

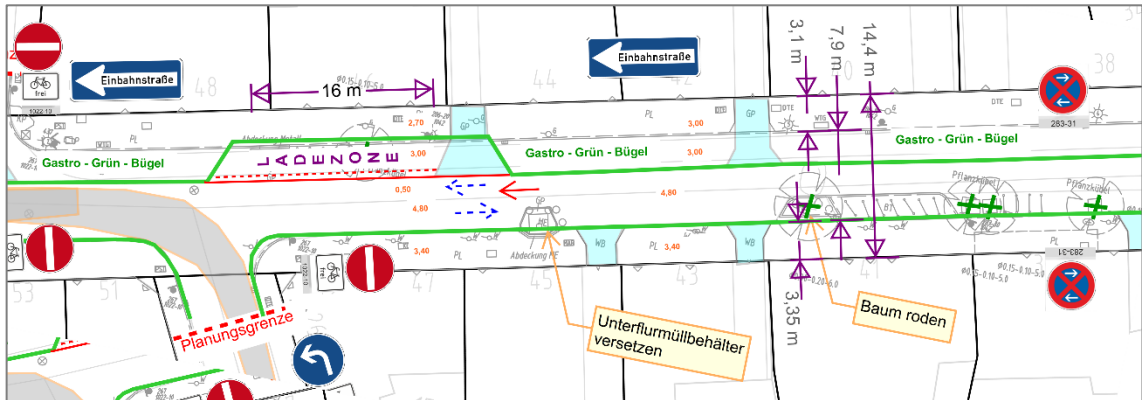


Abb. 10: Variante 4 „Geradliniger Bordverlauf Süd“

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 Bordn verbleibt.

Die Seitenraumbreite verändert sich gegenüber dem Bestand nur geringfügig.

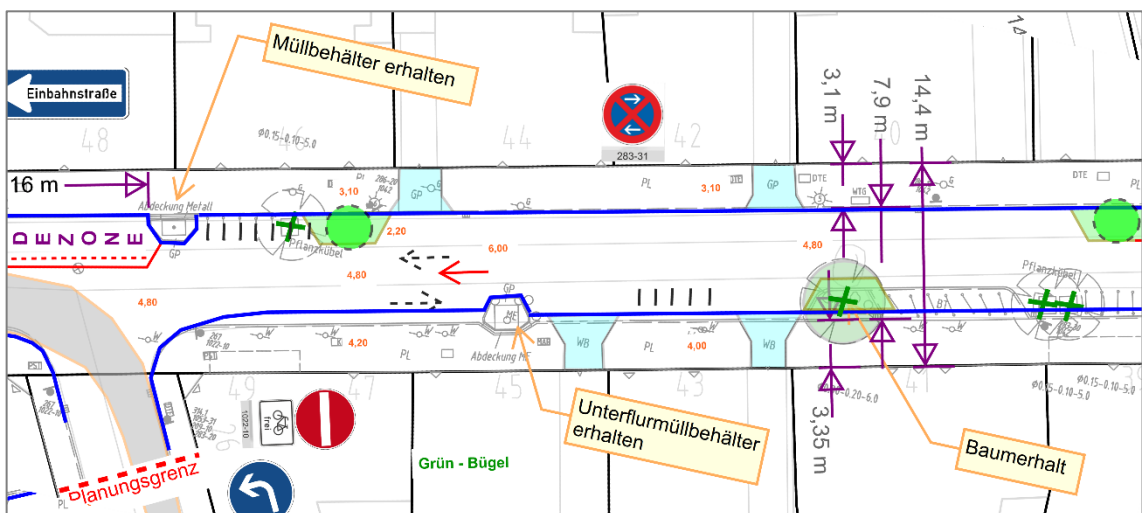


Abb. 11: Variante 5 „Angepasster Bestand“

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 RAS 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.

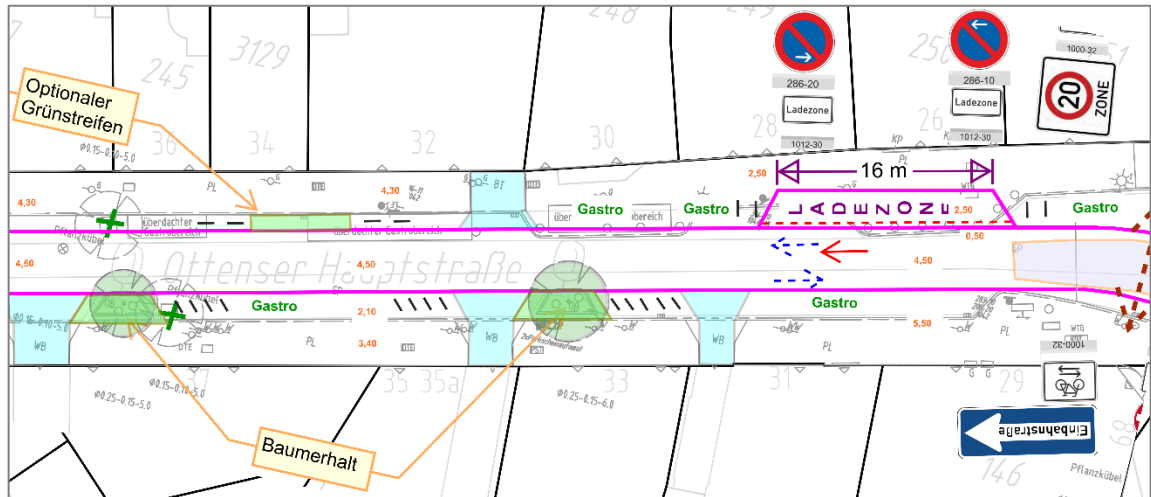


Abb. 12: Variante 6 „4,50 m Fahrbahnbreite“

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 2. Verschickung haben sich für die Schlussverschickung folgende wesentliche Änderungen ergeben:

- Planung einheitliche Fahrbahnbreite 4,0 m
- Herausnahme von Fahrradabstellanlagen in der Plandarstellung
- Anpassung der Ladezonen (Breite, Beschilderung)
- Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr (u.a. Freihalten von Zufahrten, Anpassung Durchgangsbreiten)
- Ergänzung taktiler Leiteinrichtungen
- Anpassungen an Beschilderung und Markierung

3.3 Allgemeines zur Vorzugsvariante der Schlussverschickung

Zukünftig bleibt die Ottenser Hauptstraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen bestehen. Gemäß ReStra/ RAS 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 (Städtebauliche Bemessung).

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. Gemäß der aktuellen Verkehrszählung ist mit rd. 93 % das Standard-Rad die vorherrschende Radverkehrsart. Somit wird als der Begegnungsfall PKW/Rad festgelegt, so dass gemäß ReStra/RASSt 06 Bild 17 und abweichend der o.g. Varianten eine Fahrbahnbreite von 4,0 m anzusetzen ist.

Der Seitenraum wird durch die Reduzierung der Fahrbahn auf der Nordseite um ca. 1,6 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 Gesamtquerschnittsbreite nicht überall eingehalten werden. Potentielle

Engstellen werden durch die Verschiebung fester Einbauten wie Fahrradbügel und Verkehrszeichen gemildert.

Zusammenfassend wird die angepasste Variante 6 mit 4,0 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:

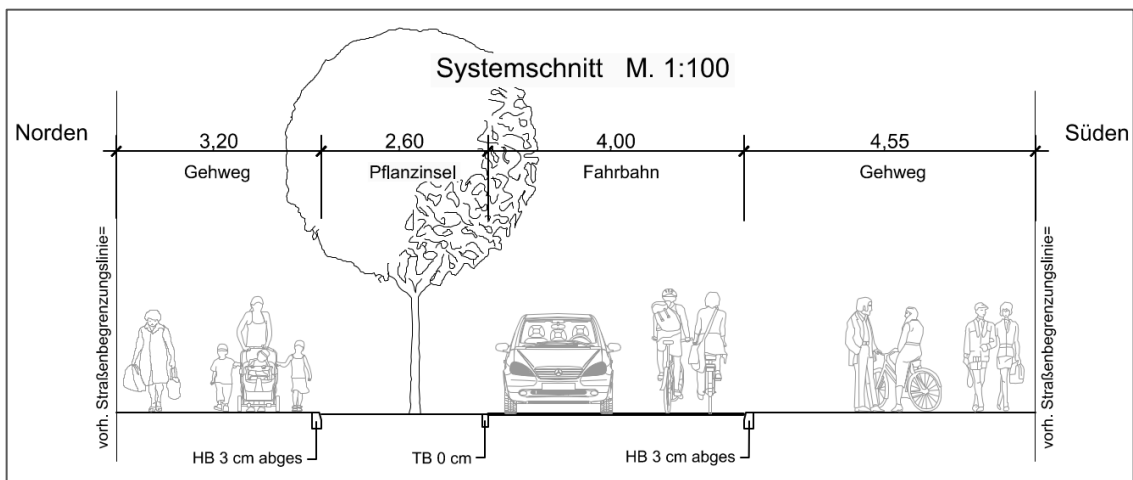


Abb. 13: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 46 (ohne Maßstab)

Straßenquerschnitt bei Ottenser Hauptstraße 56:

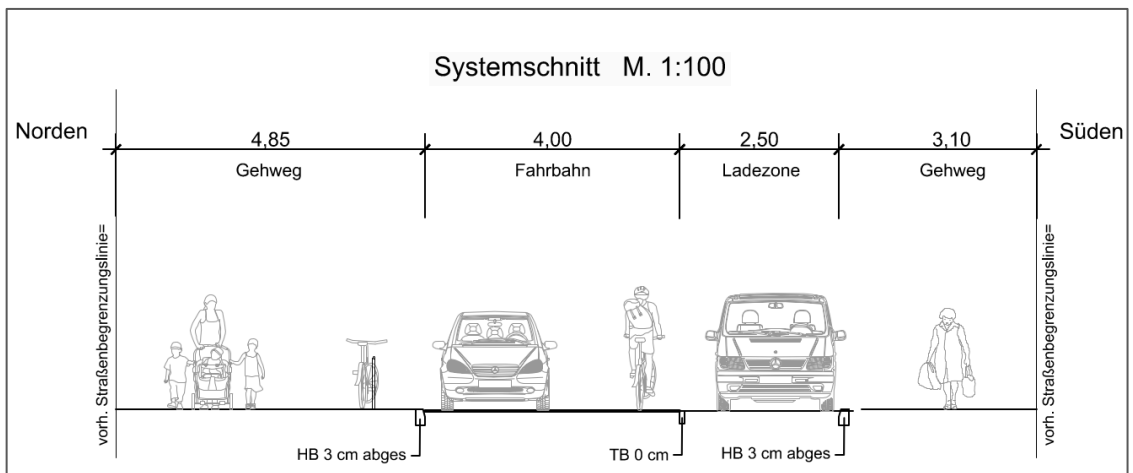


Abb. 14: Straßenquerschnitt bei Hausnummer 56 (ohne Maßstab)

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 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 Kfz-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 15 Fahrradanhänger sowie 1 Anhänger für Lastenräder eingeplant.

Tab. 4: Fahrradparkstandbilanz

Fahradparkstände	Bestand	Planung	Bilanz
Anzahl Anhänger [Stck.]	21	16	- 5

Darüber hinaus werden 38 weitere Fahrradanhänger in der Ottenser Hauptstraße oder angrenzenden Straßen in Aussicht gestellt.

Eine Abwägung, welche Flächen im Planungsgebiet für die übrigen Fahrradanhänger oder für Maßnahmen zur Schaffung von Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung genutzt werden, findet in der nachgelagerten Freiraumgestaltung statt.

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.

Der FGÜ am westlichen Planungsrand bei Hausnummer 65 bleibt auch zukünftig erhalten. Gemäß FGSV „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) Abschnitt 3.3.2 ist ein FGÜ unabhängig von der Belastung zweckmäßig, „wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ Durch die angrenzenden vier Kita-Einrichtungen sowie die westlich gelegenen Schulen St. Marien und Rudolf-Steiner-Schule treffen beide vorgenannte Kriterien im vorliegenden Fall zu, so dass die Einrichtung des FGÜ im Hinblick auf die Schulwegsicherung gerechtfertigt ist.

Die Gehwege werden grundsätzlich mit Pflastersteinen 25/25/7 cm 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 Altona der motorisierte 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 zukünftig tagsüber der Radverkehr.

Die Fahrgassenbreite weist eine durchgehende Breite von 4,00 m auf und liegt damit über der Mindestbreite gemäß ReStra / ERA Abschnitt 7.2 von 3,80 m.

Im Bereich der Ladezonen wird innerhalb der 4,0 m Fahrbahnbreite ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (gemäß Ad-hoc Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06) durch entsprechende Materialwahl baulich hergestellt. Dies dient der Sichtbarmachung potentieller Gefahren für den Radverkehr.

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) 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 unmittelbar überplanten Bereich.

3.25 Wirtschaftlichkeit

Die auftragene 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 und 2024 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). Die Kostenbeiträge werden im Zuge der Aufstellung der AU-Bau abgefordert.

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.

Am 19.03.2024 fand im Nachgang der 2. Verschickung ein ganztägiger öffentlicher Re-destand 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: 15.10.2024

gez. Rzondkowski

(Masuch + Olbrisch Ing.ges. mbH)