

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

hier: Abwägung zur 2. Verschickung vom 14.03.2024

**Abwägung der zur Zweitverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis

1.	A / MR 13 (Sondernutzungen)	3
2.	A / MR 20 (Straßen und Gewässer)	3
3.	A / MR 210 (Verkehrsprojekte).....	3
4.	A / MR 218	3
5.	A / MR 22 (Unterhaltung)	3
6.	A / MR 23 (Wasserwirtschaft)	3
7.	A / MR 250 (Mobilität).....	3
8.	A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche).....	3
9.	A / Fahrrad-Postfach	3
10.	A / MR-L	3
11.	A / MR 356 (Bäume).....	3
12.	A / VS 313 (Bodenschutz)	3
13.	A / D4	4
14.	A / Klimaschutz.....	4
15.	A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 11.04.2024	4
16.	A / SL 20 (Bebauungspl.)	4
17.	A / SL 30 (Landschaftspl.)	4
18.	A / WBZ 4 (Naturschutz)	4
19.	E / MR 20 (Techn. Aufsicht)	5
20.	A / Planabstimmungen	5
21.	BIS / VD 52 vom 10.04.2024.....	5
22.	BIS / PK 21 vom 10.04.2024	8
23.	BIS / GEKV (Gefahrenerkundung)	10
24.	BIS / Feuerwehr	10
25.	BVM / Amt M vom 12.04.2024	11
26.	BSW / LP (L- u. Stadtentw.)	11
27.	BUKEA / W1 (Grundwasser).....	11
28.	BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter)	11
29.	BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün)	11
30.	BWFGB / B32 (Anliegerb.)	11
31.	BWI / IT3 (Elektromobilität)	11
32.	HHVA / ÖB vom 19.03.2024	11
33.	HHVA / LSA vom 19.03.2024.....	13
34.	BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 14.05.2024	13
35.	LBV.....	13
36.	SRH Stadtreinigung vom 29.03.2024.....	13
37.	Hochbahn	14
38.	VHH.....	14
39.	HVV	14
40.	SWITCHH.....	14
41.	Werbeträger Ströer.....	14
42.	Werbeträger Wall vom 18.03.2024	14
43.	ADAC	14
44.	ADFC Altona vom 12.04.2024	14
45.	FUSS e.V. vom 10.04.2024	15
46.	Handelskammer G V/2.....	15

47.	Handwerkskammer vom 15.04.2024	16
48.	Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 17.06.2024	17
49.	Seniorenbeirat Altona.....	17
50.	Steuerverband	17
51.	VCD Nord	18
52.	freiRaum Ottensen Beirat vom 27.03.2024.....	18
53.	DEHOGA Hamburg.....	22
54.	1&1 Versatel Deutschland vom 02.04.2024.....	23
55.	BT Germany	23
56.	Colt Technology Services vom 14.03.2024	23
57.	Dataport vom 14.03.2024.....	23
58.	DB Kommunikationstechnik	24
59.	Deutsche Telekom	24
60.	Enercity Contracting Nord vom 14.03.2024	24
61.	euNetworks GmbH vom 14.03.2024	24
62.	EWE	24
63.	GasLINE vom 14.03.2024.....	24
64.	Gasnetz Hamburg	25
65.	Gasunie Deutschland Services vom 14.03.2024	25
66.	GETEC vom 14.03.2024	25
67.	Giftge Consult c/o nordCom.....	25
68.	Global Connect A/S.....	26
69.	Hamburg Energie vom 19.03.2024	26
70.	Hamburg Gas Consult.....	26
71.	Hamburg Wasser, HWW vom 08.04.2024	26
72.	Hamburg Wasser, HSE, servTEC vom 08.04.2024	28
73.	HanseWerk Natur.....	29
74.	ImmoMediaNet.....	29
75.	LWLcom vom 14.03.2024	29
76.	LWLcom	29
77.	MTI Teleport München vom 14.03.2024	29
78.	PKV Projektleitung & Kabelverl.....	30
79.	PLEdoc.....	30
80.	PYUR (Primacom, Martens).....	30
81.	SH Netz	30
82.	Stromnetz Hamburg	30
83.	Telefonica.....	30
84.	Telia Carrier Germany.....	30
85.	Verizon Deutschland vom 19.03.2024	30
86.	Vodafone Kabel Deutschland vom 14.03.2024.....	30
87.	Wärme Hamburg GmbH.....	30
88.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 18.03.2024	30
89.	wilhelm.tel vom 05.04.2024.....	31
90.	willy.tel vom 05.04.2024	31
Anhang zum Abwägungsvermerk		Fehler! Textmarke nicht definiert.

Erläuterungen:

Die Originaltexte der Stellungnahmen wurden wie folgt angepasst:

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

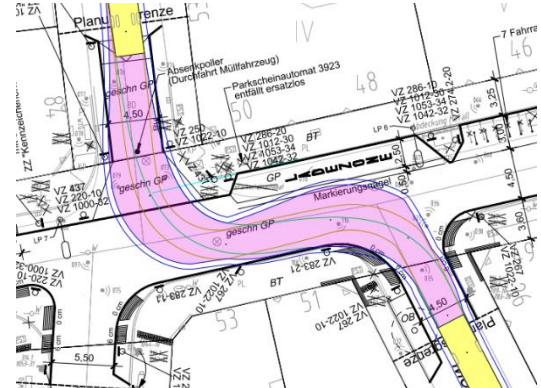
Stellungnahme	Abwägung
1. A / MR 13 (Sondernutzungen) Keine Stellungnahme erfolgt.	
2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer) Keine Stellungnahme erfolgt.	
3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte) Keine Stellungnahme erfolgt.	
4. A / MR 218 Keine Stellungnahme erfolgt.	
5. A / MR 22 (Unterhaltung) Keine Stellungnahme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






Stellungnahme	Abwägung
<p>13. A / D4 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>14. A / Klimaschutz Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>15. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 11.04.2024 Ottenser Hauptstraße Das Bezirksamt Altona strebt die Förderung der lokale Regenwasserbewirtschaftung zur Verbesserung des naturnahen Wasserhaushaltes und des Mikroklimas, sowie für die Reduzierung der Regenwassereinleitung in Mischwassersiele. Das Versickerungspotential in dem westlichen Abschnitt der Ottenser Hauptstraße sollte genutzt werden. Insbesondere weil diesen Abschnitt eine hohe Anfälligkeit bzw. Vulnerabilität gegenüber Hitze und Starkregen aufweist. Der Rest der Straße weist eine moderate bis hohe Anfälligkeit zu diesen Themen auf. Das Hitzeinseleffekt ist hier Tagsüber stark geprägt. Daher würden wir es begrüßen, wenn verschiedene Möglichkeit der lokale Regenwasserbewirtschaftung bei Umbaumaßnahmen integriert werden. Die Entwicklung dieses Gebietes zu einem autoarmen Quartier, bring eine einmalige Chance für die lokale Regenwasserbewirtschaftung in ein innenstädtisches Quartier. Zudem bestehen Hinweise auf Überflutungsgefahren im Kreuzungsbereich Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße, sowie in der bereits benannte westlichen Abschnitt der Ottenser Hauptstraße bei einer SRI-7, die in der weiteren Planung bedacht werden sollten. Insbesondere bei dem Versatz des Bordverlaufes in Richtung Fahrbahn ohne eine Anpassung der Straßenquerschnitt, könnte diese Gefährdung ausgeweitet werden. Hier ist zu prüfen ob den Straßenraum als temporäre Rückhaltefläche dienen kann. In den Bereichen, in denen der Bordverlauf im Kronenbereich der Bäume versetzt wird, wäre eine Optimierung des Baumstandortes zu evaluieren.</p>	<p>Notwendige und mögliche Maßnahmen zur lokalen Regenwasserbewirtschaftung werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit Hamburg Wasser geprüft. Im Bereich der Ottenser Hauptstraße, in dem Versickerungspotential vorhanden ist, sind fünf Baumneupflanzungen geplant mit offenen Baumscheiben. Davon sind drei Neupflanzungen im westlichen Bereich vorgesehen, wodurch die Baumbilanz positiv ausfällt.</p> <p>Bezüglich der Überflutungsgefahren bedarf es einer Beurteilung durch Hamburg Wasser auf Grundlage der Decken- und Höhenpläne, welche in der nachfolgenden Ausführungsplanung erstellt werden.</p>
<p>16. A / SL 20 (Bebauungspl.) Siehe lfd. Nr. 15.</p>	
<p>17. A / SL 30 (Landschaftspl.) Siehe lfd. Nr. 15.</p>	
<p>18. A / WBZ 4 (Naturschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>19. E / MR 20 (Techn. Aufsicht) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>20. A / Planabstimmungen Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>21. BIS / VD 52 vom 10.04.2024 Planungsübergreifend:</p> <p>Grundsätzlich stimmt VD 52 wie auch bereits das PK 21 den minimierten Breiten innerhalb der Fahrradstraße bzw. des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer generell vorgesehenen Breite von 4,50m oder weniger nicht zu. Der Ansatz Begnungsfall Pkw/Lastenrad wird als nicht ausreichend angesehen. Es ist der Ansatz Lkw/Fahrrad besser noch Lkw/ Lastenrad zu wählen. Der Lieferverkehr dürfte im Planungsgebiet eine entscheidende Rolle spielen.</p> <p>Die unter TOP2 des Protokolls der Besprechung vom 07.03.2024 dokumentierte Aussage, dass seitens VD 52 keine Beanstandungen der Fahrbahnbreiten bestehen, wird nach Kenntnis der geamten Unterlagen der 2. Verschickung revidiert.</p> <p>Grund hierfür sind Verkehrssicherheitsbedenken, die im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme ausgeführt werden.</p> <p>Wie in der Stellungnahme des PK 21 vom 20.09.2023 vermerkt, entspricht die Fahrbahnbreite von 4,50m nicht den Vorgaben der ReStra. Entsprechend Punkt 6.3 „Fahrradstraßen“ wird zur ERA folgendes ergänzt: „Bei Fahrradstraßen, die durch Radfahrer im Zweirichtungsverkehr befahren werden dürfen, ist für das sichere Nebeneinander- und Vorbeifahren der Radfahrer in der Regel eine Fahrgasse mit einer Breite von $\geq 4,00$ m erforderlich. Nutzungsanforderungen zusätzlich freigegebener Verkehrsarten sind bei der Breitenfestlegung ggf. gesondert zu berücksichtigen.“</p> <p>Ist also z.B. in der Großen Rainstraße als Fahrradstraße die Befahrung durch Lkw in der Einbahnstraße möglich, ist somit mindestens der Begegnungsfall Lkw/Fahrrad besser sogar Lkw/Lastenrad anzusetzen. Dieser beträgt entsprechend der RaSt06, Bild 17 4,80m im Regelfall und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen 4,70m. Bei Lastenrädern erhöhen sich die Breitenmaße um jeweils 30cm.</p>	<p>Kenntnisnahme, siehe aktualisierte Stellungnahme PK21 (Ifd.Nr. 22) vom 02.09.2024</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>s.o.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Sollte der Straßenbaulastträger die vorgesehenen Breiten beibehalten wollen, so wäre die Herstellung nicht regelkonform und aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht verkehrsunsicher.</p> <p>Insbesondere die geplanten Teilabschnitte mit 4,00m bzw. 3,80m, vor allen aber der Teilabschnitt mit 3,65m vor dem Kurvenbereich Bahrenfelder Straße / Große Rainstraße. Dieses vor allem aufgrund der durch die Bebauung (Bahrenfelder Straße 110) eingeschränkten Sichtbeziehungen.</p> <p>Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung wäre für entsprechende Bereiche somit nicht möglich.</p> <p>Dem Erläuterungsbericht zur Bahrenfelder Straße ist auf S. 19 zu entnehmen: „Diese Fahrbahnbreite entspricht den Anforderungen der Regelwerke und ist vor dem Hintergrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken und Erfahrungen aus anderen Fahrradstraßenplanungen als ausreichend breit zu beurteilen.“</p> <p>Wie begründet sich diese Ansicht, wenn zuvor davon die Rede ist, dass der Begegnungsfall Lkw/Lastenrad einer Breite von 5,10m bedarf.</p> <p>Wie entsteht die These, dass tagsüber kein uneingeschränkter Individualverkehr vorherrschen wird?</p> <p>Die Zufahrtsbeschränkungen gelten im Zeitraum von 23-11h. Somit findet tagsüber zumindest zeitweise uneingeschränkter Individualverkehr statt. Der Begegnungsfall Lkw/Lastenrad ist somit durchaus realistisch. Es stellt sich daher die Frage, wie nach Ansicht der Planenden dieser Begegnungsfall erfolgen soll, wenn keine ausreichenden Fahrbahnbreiten vorhanden sind.</p> <p>Die Planung sieht für diesen Fall nicht einmal partielle Aufweitungen vor.</p> <p>Das ZZ „Kennzeichenerfassung“ kein Vz des VZ-Kat. Es bedarf einer Einzelfallgenehmigung durch A43.</p> <p>Zudem erscheint das VZ 101 „Gefahrenstelle“ in diesem Zusammenhang als unzutreffend.</p> <p>Planungsunterlagen Ottenser Hauptstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Beschilderung der Abstellmöglichkeiten für Lastenräder ist aus Sicht der VD 52 obsolet, sofern sich die Nutzung bereits aus der baulichen Herstellung, z.B. durch Abstellbügel für Lastenräder ergibt. Die an der Einmündung zur Großen Brunnenstraße/Ottenser Hauptstraße unterhalb des VZ 274.1 vorgesehene Schilderkombination von VZ 314.1 und 1053-31 ergibt keinen Sinn und ist daher zu entfernen. 	<p>s.o.</p> <p>s.o.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die geplante Zufahrtsbeschränkung, die mithilfe elektronischer Polleranlagen geregelt wird, gilt von 11-23 Uhr. Daher wird der Verkehr - insbesondere der Lieferverkehr tagsüber deutlich reduziert sein. Die genauen Zeitfenster werden nicht final in der Schlussverschickung definiert. Die Grundlage hierfür wird in der noch ausstehenden straßenrechtlichen Widmung gelegt. Hinsichtlich des geplanten Pollersystems und der zufahrtsbeschränkenden Beschilderung laufen aktuell Abstimmungen u.a. zwischen HHVA, BIS, FW und BWVI. Ein Ergebnis steht noch nicht fest.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Beschilderung wird aus den Plänen herausgenommen.</p> <p>Das VZ 314.1 und 1053-31 entspricht der Bestandsbeschilderung. VZ 274.1 ist zu ergänzen, da der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich endet (VT 274.2-20). Die Beschilderung wird vor Anordnung durch das PK21 im Detail geprüft.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Das auf der Nordseite vor dem FGÜ vorgesehene VZ 2445 „Feuerwehruzufahrt“ ist kein amtliches VZ der StVO/des VZ-Kataloges und kann somit straßenverkehrsbehördlich nicht angeordnet werden. Rein rechtlich handelt es sich hierbei um eine im Baugenehmigungsverfahren durch die Bauprüfungsabteilung des Bezirksamtes veranlasste (und somit als amtlich zu betrachtende) DIN-Beschilderung einer Feuerwehruzufahrt. Das zusätzlich zu dieser Beschilderung vorgesehene 283-10 (aktuell befindet sich dort das VZ 283-11) ist zu entfernen. Dieses, weil Haltverbote für die Freihaltung von Feuerwehruzufahrten rechtlich unzulässig sind. Verkehrsrechtlich darf zudem 8m vor den Schnittpunkten vor Kreuzungen und Einmündungen nicht geparkt werden (§12(1), Nr. 1 StVO). Zwischen FGÜ und Einmündung sind es ca. 9m. Eine zusätzliche Beschilderung wird somit als obsolet betrachtet. • Die Ladezone vor Hausnummer 63 ist mit einer Breite von 2,50m vorzusehen. • Zu der An- bzw. Abbindung der Nöltingstraße führt der Abwägungsvermerk folgendes aus: „Die Ausfahrt für Anliegende ist in nördlicher und südlicher Richtung ohne Wenden möglich.“ Dieses ist unzutreffend! • Die Nöltingstraße würde durch die vorgesehene Planung zur Sackgasse, in der bis zur Planungsgrenze aufgrund der das Parken am Fahrbahnrand zulässig ist, d.h. auch über die letzte Grundstückszufahrt hinaus. Zudem bedeutet Anliegerverkehr nicht nur Verkehr durch Bewohner, sondern auch durch Besucher, Lieferdienste, etc. Um eine verkehrssichere Planung auch für diese, wenn vielleicht auch geringen Verkehre zu ermöglichen, ist der Straßenbaulastträger in der Verpflichtung eine Wendeanlage herzustellen, die sich an dem Bemessungsfahrzeug einer Tempo 30-Zone bemisst. Eine Rückwärtsfahrt auf einer Länge von ca. 90m ist aus Verkehrssicherheitsgründen inakzeptabel. Da aufgrund zu geringer Verkehrsflächen die Herstellung einer Wendeanlage nicht möglich sein wird, kann eine Abbindung der Nöltingstraße nicht genehmigt werden. Ferner ist analog der Mottenburger Straße ein Abfließen jeglichen Verkehres über die Rothestraße zu gewährleisten. Hierzu könnte der letzte Teil der Nöltingstraße als wegführende Einbahnstraße eingerichtet werden. Dieses ist die einzige anordnungsfähige Möglichkeit, einer verkehrssicheren Führung der Verkehre aus der Nöltingstraße. Da die zu erwartenden Verkehrsmengen wie im Abwägungsvermerk beschrieben gering sein werden und diese die Ottenser 	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt und das VZ 2445 auf Privatgrund versetzt. Das falsch aufgestellte VZ 281-11 entfällt ersatzlos.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und die Breite auf 2,5 m angepasst.</p> <p>Die Nöltingstraße ist im Bestand in beide Fahrtrichtungen (nördlicher und südlicher Richtung) befahrbar. Um in der Ottenser Hauptstraße eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, soll die Fahrbeziehung Ottenser Hauptstraße-Nöltingstraße unterbunden werden. Gemäß angepasster Planung wird hierzu die Einfahrt mit VZ 267 unterbunden. Der gemäß Verkehrskonzept geplante Absenkpoller wird nicht weiterverfolgt. Sämtlicher Verkehr kann über die Rothestraße abfahren.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine übergeordnete Anpassung der Fahrtrichtungen mit Anpassung oder Einrichtung von Einbahnstraßen im gesamten Quartier wird separat von A/MR und PK21 abgestimmt und ist nicht Gegenstand dieser Straßenverkehrsplanung.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Hauptstraße in Richtung Rothestraße auch nur überqueren müssten oder diese im Rahmen der zeitlichen Beschränkungen befahren dürften, erscheint dieses mit dem Gesamtkonzept zudem problemlos vereinbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die verkehrsrechtliche Notwendigkeit der Beschilderung durch VZ 283 an der Südseite der Ottenser Hauptstraße zwischen Mottenburger Straße und Rothestraße ist zu begründen. 	<p>In Abstimmung mit der Feuerwehr ist dieser Schleppkurvenbereich für Einsatzfahrten freizuhalten.</p> 
<p>22. BIS / PK 21 vom 10.04.2024 Stellungnahme StVB PK 21 zu der 2. Verschickung</p> <p>Stellungnahme vom 02.09.2024 Beteiligung am Verfahren A / MR 254 freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier- Stellungnahme hier: Nachtrag zu Stellungnahme zur 2. Verschickung StVB PK 21 v. 10.04.2024</p> <ol style="list-style-type: none"> Bei dem Planungsprojekt „freiRaum Ottensen – autoarmes Quartier“ handelt es sich um die Umplanung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes, in Teilbereichen der Bahnenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße, zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Die Straßenverkehrsbehörde PK 21 wird hinsichtlich der Prüfung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der regelkonformen Umsetzung der Straßenverkehrsordnung am Verfahren beteiligt. Als Ergebnis aus diversen Gesprächen zwischen dem Bezirk Altona und der Straßenverkehrsbehörde PK 21, zuletzt am 25.06.2024, stimmt die Straßenverkehrsbehörde PK 21 den geplanten untermaßigen Fahrbahnbreiten von vier Metern zu. Sollte das Amt A 443/BIS zu einem anderen Ergebnis kommen, müssen die Gespräche weiter fortgesetzt werden. <p>-----</p> <p>Stellungnahme vom 10.04.2024</p> <ol style="list-style-type: none"> Bei dem Planungsprojekt „freiRaum Ottensen – autoarmes Quartier“ handelt es sich um die Umplanung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes, in 	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Teilbereichen der Bahrenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße, zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Die Straßenverkehrsbehörde PK 21 wird hinsichtlich der Prüfung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der regelkonformen Umsetzung des Straßenordnung am Verfahren beteiligt. nachstehende Unterlagen lagen zur Sichtung und Prüfung vor:</p> <p>Ottenser Hauptstraße</p> <ul style="list-style-type: none">  MOA22124_240313_03_EB 2.VS EF.pdf  MOA22124_240313_TX_AbwägungOH_1.V.pdf  MOA22124_240313_ZV_VA_LP-01.pdf  MOA22124_240313_ZV_VA_UP-01.pdf  Verteilerblatt Ottenser Hauptstraße 2VS.pdf <p>2. Die Umgestaltung und Umplanung, eines vor über 100 Jahren gewachsenen Stadtteils, ist für alle beteiligten Stellen eine hohe Herausforderung. Eine Umsetzung der bestehenden Regelwerke zur Planung und Einrichtung von öffentlichen Flächen, Plätzen und Straßen, erweist sich durch die bestehende Bebauung diverser Vorgaben von den zu beteiligten Fachämtern, Behörden und sonstigen Einrichtungen, als besonders schwierig. Bei allen Bedürfnissen und eingebrachten Ideen in die laufende Planung, ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer von höchster Priorität.</p> <p>Diese Stellungnahme wurde auf der Grundlage des eingereichten Planungsstandes gefertigt. Bisher liegen der Straßenverkehrsbehörde PK21 keine Einlassungen der Feuerwehr Hamburg zu diesem Planungsprojekt, bezüglich der Rettungswege und Feuerwehraufstellfläche, vor. Diese können unter Umständen eine erheblich aufwendige Umgestaltung des Planungsgebietes nach sich ziehen.</p> <p>3. <u>Stellungnahme zu einzelnen Abschnitten und Einrichtungen der 2. Verschickung für die Ottenser Hauptstraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie bereits vorab für die Bahrenfelder Straße aufgeführt sind die Absenkpoller, wie sie in der 2. Verschickung für die Ottenser Hauptstraße dargestellt sind, aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht in dieser Form nicht anordnungsfähig. • Die geplante Abgrenzung der Nöltingstraße und der damit einhergehenden Einrichtung als Sackgasse derselben, ist ohne entsprechende Herrichtung einer 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gemäß Abstimmung vom 03.09.2024 bleiben die Standorte der absenkbaren Poller einschl. der ausgewiesenen zufahrtsbeschränkenden Beschilderung bis zur finalen Festlegung des eingesetzten Pollersystems erhalten und werden mit Vorbehalt angeordnet.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Wendemöglichkeit für Kraftfahrzeuge aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht nicht verkehrssicher und somit nicht anordnungsfähig. Stattfindende Anliegerverkehre durch Anwohner, Lieferdienste und Besucher können stattfinden. Zeitgleich ist das Parken am rechten Fahrbahnrand zugelassen. Um diesen Straßenabschnitt jedoch wieder verlassen zu können, müssen Kraftfahrzeuge die Strecke in rückwärtsfahrt zurücklegen. Eine entsprechende Wendemöglichkeit für die stattfindenden Verkehre der Bemessungsfahrzeuge ist herzustellen oder eine Überfahrt der Ottenser Hauptstraße, als Einbahnstraßenführung in die Rothestraße (zum Abfließen des Verkehrs) ist zu gewährleisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Planung der Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in eigenen Parkständen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 zugestimmt. Eine einfache Beschilderung mit den VZ 314 StVO und Zusatzzeichen 1010-69 StVO nicht notwendig. • Der im bestand vorhandene Fußgängerüberweg Ottenser Hauptstraße, wird auch für die neue Planung übernommen. Hier muss, wie zuvor für die Bahrenfelder Straße erwähnt, die Notwendigkeit begründet werden. <p>4. Sonstige Hinweise Es wurde bisher keine nachvollziehbaren Pläne zur verwaltungstechnischen Abwicklung der Beantragung und Erteilung von Zufahrtsgenehmigungen vorgelegt. Gerade bei der geplanten zeitlichen Beschränkung der freien Zufahrtsmöglichkeit, ist dieses für die Anwohner und Gewerbetreibenden ein wichtiger Punkt. Dieser muss zügig geklärt und entsprechend kommuniziert werden. Anwohner wie Gewerbetreibende müssen sich, mit entsprechendem Vorlauf, an die neuen Gegebenheiten anpassen und planen können.</p>	<p>Der Bereich wurde Überplant, so dass weiterhin eine Durchfahrt Richtung Süden möglich ist. Die Einfahrt von Süden wird durch VZ267 unterbunden.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Beschilderung wird aus den Plänen herausgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Schulwegsicherung und zur Sicherung schutzbedürftiger Personen (u.a. Kita im Umfeld) ist die Beibehaltung des FGÜ geboten.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich des geplanten Pollersystems und der Beschilderung laufen aktuell Abstimmungen u.a. zwischen HHVA, BIS, FW und BWVI. Ein Ergebnis steht noch nicht fest.</p>
<p>23. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>24. BIS / Feuerwehr Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	<p>Konkrete Anforderungen wurden im Rahmen eines Ortstermins am 13.08.2024 abgestimmt (u.a. Zufahrt und deren Freihalten, fahrdynamische Nachweise, Lage von Fahrradbügel).</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>25. BVM / Amt M vom 12.04.2024 Fahrbahnbelag Fahrradstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir empfehlen eine gute und komfortable Befahrbarkeit der Fahrradstraße herzustellen und demnach in der Bahrenfelder Straße sowie beim Ottenser Kreuz den Standardbelag Asphalt zu verwenden. Insbesondere beim Ottenser Kreuz sollte eine komfortable Befahrbarkeit für Radfahrende ermöglicht werden, damit diese nicht in die Nebenflächen ausweichen. Auch für die Ottenser Hauptstraße empfehlen wir für eine gute Befahrbarkeit die Verwendung von Asphalt. <p>Fahrradabstellanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> Nach unserer Einschätzung wird in dem Bereich ein hoher Bedarf an Fahrradparkplätzen bestehen. Daher empfehlen wir insbesondere zusätzliche Lastenradbügel vorzusehen. Die Zahlen zum Fahrradparken in den Kapiteln 2.8 und 3.8 sowie die Bilanz passen nicht zusammen. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die genaue Ausgestaltung der Materialität erfolgt in der Ausführungsplanung.</p> <p>In der Ottenser Hauptstraße werden die besonderen Ansprüche des Denkmalschutzes berücksichtigt und daher geschnittenes Großpflaster vorgesehen.</p> <p>Die Verortung von Fahrradabstellbügel wird bis auf wenige Ausnahmen zunächst aus den Planzeichnungen entfernt. Die Abwägung, an welchen Stellen weitere Fahrradabstellbügel installiert werden sollen, wird in die Erarbeitung der Freiraumgestaltung verschoben. Siehe hierzu Erläuterungsbericht Kapitel 3.8.</p> <p>Die Bilanz wurde geprüft und angepasst.</p>
<p>26. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>27. BUKEA / W1 (Grundwasser) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>28. BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>29. BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>30. BWFGB / B32 (Anliegerb.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>31. BWI / IT3 (Elektromobilität) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>32. HHVA / ÖB vom 19.03.2024 Kurzbeschreibung Im überplanten Bereich liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. Radverkehre werden im gegenläufigen Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Gehwegbreiten bestehen zwischen 3 und 6,2 m. 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“. Vielgestaltige und verweilende Fußgängerverkehre, hochfrequentierte Gastronomien stellen insgesamt einen erhöhten Sicherheitsanspruch hin zu kleinteiliger Ausleuchtung der regen Fußgängerverkehren, den vielschichtigen Situationen einer Geschäftsstraße.</p> <p>Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung Derzeit verläuft die Lichtmasttrasse entlang der Nordseite in unregelmäßigen Längsabständen zwischen 17 und 37 m im Sicherheitstrennstreifen und im Gehweg. Künftig wird hier die Ottenser Hauptstraße als fußläufig betonte Geschäftsstraße mit eindeutig gleichmäßiger Beleuchtung und Längsabständen um 30m (und 65 cm vom Bord) in LED-Technik hervorgehoben einer der weiteren bedeutenden zentralen Treffpunkte im freiRaum Ottensen. 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. Die Anstrahlung des FGÜ im Einmündungsbereich Ottenser Hauptstraße in die Große Brunnenstraße wird der Verkehrsplanung angepasst. Technische Änderungen bleiben vorbehalten.</p> <p>Stellungnahmen zum Abwägungsvermerk zur 1.VS 31.07.2023</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu Ziffer 4, „Um die Fußwege weitgehend freizuhalten, soll da wo möglich auf das Aufstellen von Mastleuchten verzichtet werden. Zwischen den Hauswänden Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße Nord sollen Hängeleuchten über der Fahrbahnmittle angebracht werden.“: Die Lichtmasttrasse wird auf 0,65 m zum Bord gesetzt, sodass Fußwege freigehalten bleiben. Eine Behinderung der Fußverkehre ist nicht gegeben, ein Umbau der Beleuchtung als Spannseilanlage nicht ableitbar. - Ziffer 22, BIS / PK21 vom 20.09.2023: Der im Einmündungsbereich in die Große Brunnenstraße vorhandene FGÜ verliert mit geplanter Verkürzung seine Bestandswahrung. Seitens der Verwaltung wird gemäß der Bestandssituation des FGÜ von einem hohen Querungsbedarf sowie einem zu schützenden Personenkreis ausgegangen, bleibt nach Rücksprache mit dem PK21 trotz geplanter 20 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung bestehen und wird gemäß bundeseinheitlicher R-FGÜ2001 mit einem schrägstrahlenden Scheinwerfer ausgestattet. - Ziffer 45, Fuss e.V. vom 05.09.2023: 	<p>Nach Überarbeitung der Pläne und Rücksprache mit dem PK21 (siehe lfd. Nr. 22) wird die Fahrbahnbreite auf 4,0 m reduziert.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme	Abwägung
Beleuchtungsmaste werden auf 65 cm zum Bord positioniert, der Fußverkehr wird nicht behindert.	Kenntnisnahme
33. HHVA / LSA vom 19.03.2024 Keine Stellungnahme erfolgt.	
34. BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 14.05.2024 Anbei die Stellungnahme der städtebaulichen Denkmalpflege: <ul style="list-style-type: none"> – Shared-space-Flächen und denkmalschutzrechtliche Belange schließen sich nicht bzw. nur in Teilbereichen aus (Seite 15). – Erneuter Hinweis und Bekräftigung der Aussage: „Aus städtebaulichen und Gründen des Denkmalschutzes sowie zur besseren Verständlichkeit der Verkehrssituationen, sind gleichbleibende Bordverläufe anzustreben.“ (Seite 39). – Vor den Eingangsbereichen der Baudenkmäler <i>Ottenser Hauptstraße 55, Ottenser Hauptstraße 51 und Mottenburger Straße 26 / Ottenser Hauptstraße 49</i> sind aus denkmalschutzrechtlichen Gründen Eckumfahrungen entlang der Flurstücksgrenzen nur aus farblich dem umgebenden Plattenbelag angepassten Kleinpflaster (Naturstein) möglich. Es wird geprüft, ob in diesen Bereichen eine Abgrenzung mit einem gestocktem Tiefboard im Verbindung mit Kleinpflaster die Funktion der Raumführung übernimmt. Diese oder ähnliche Ausführungen werden aus denkmalpflegerischer Sicht befürwortet. Bei den taktilen Elementen auf der im Vergleich zur <i>Ottenser Hauptstraße 51 und Mottenburger Straße 26 / Ottenser Hauptstraße 49</i> größeren Vorzone vor dem Baudenkmal <i>Ottenser Hauptstraße 55</i> ist eine grundsätzliche Neuordnung aus denkmalschutzrechtlichen Gründen erforderlich. Die neu platzierten Elemente müssen weitestgehend in Naturstein umgesetzt werden. Insgesamt sollen für alle taktilen Elemente unter Vermeidung spitz-zulaufender Zwickel möglichst „ruhige“ Grundformen Verwendung finden. 	Kenntnisnahme. Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt. Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Bauausführung soweit möglich berücksichtigt. In Abstimmung mit dem Kompetenzzentrum Barrierefreiheit werden die Leiteinrichtungen gemäß den einschlägigen Regelwerken berücksichtigt.
35. LBV Keine Stellungnahme erfolgt.	Kenntnisnahme.
36. SRH Stadtreinigung vom 29.03.2024 Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Verschickung zum Ausbau der Ottenser Hauptstraße im Rahmen des Projektes freiRaum Ottensen zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme	Abwägung
Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen auch während der Umbauphase gewahrt bleiben. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.	
37. Hochbahn Keine Stellungnahme erfolgt.	
38. VHH Keine Stellungnahme erfolgt.	
39. HVV Keine Stellungnahme erfolgt.	
40. SWITCHH Keine Stellungnahme erfolgt.	
41. Werbeträger Ströer Keine Stellungnahme erfolgt.	
42. Werbeträger Wall vom 18.03.2024 Wir sind von der Verschickung nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
43. ADAC Keine Stellungnahme	
44. ADFC Altona vom 12.04.2024 Der ADFC begrüßt die Ziele der Planung, den Autoverkehr in Ottensen zu reduzieren. Generelle Anmerkungen: 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. Stellungnahme zur Bahrenfelder Straße). Vorzugsvariante: Diese Variante kommt dem Ziel eine attraktive Einkaufsstraße mit entsprechendem Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen nahe. Wir freuen uns auf die Umsetzung.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme	Abwägung
<p>In der Ottenser Hauptstraße wird viel Publikumsverkehr erwartet. Lastenräder erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. In der Ottenser Hauptstraße wurden jedoch nur wenige Stellplätze eingeplant. Bitte überprüfen Sie, an welchen Stellen noch Stellplätze ergänzt werden können.</p>	<p>Die Verortung von Fahrradabstellbügeln wird bis auf wenige Ausnahmen zunächst aus den Planzeichnungen entfernt. Die Abwägung, an welchen Stellen weitere Fahrradabstellbügel installiert werden sollen, wird in die Erarbeitung der Freiraumgestaltung verschoben. Siehe hierzu Erläuterungsbericht Kapitel 3.8.</p>
<p>45. FUSS e.V. vom 10.04.2024 Wir bedauern jedoch, dass keine bauliche Begrenzung der Sondernutzungen vorgesehen ist. Nun wird es in den Genehmigungen für die Sondernutzung liegen, einen Raum von mindestens 2,65 m für die Zufußgehenden sicherzustellen und zu kontrollieren.</p> <p>Wir unterstützen den Vorschlag des Beirats freiRaum Ottensen in der Stellungnahme zur 1. Verschickung, die Beleuchtung mit einem hängenden System einzurichten. Falls das verworfen wird, sollte ein anderes Leuchtensystem gewählt werden, das den besonderen Charakter hervorhebt.</p> <p>Dazu eignen sich Leuchten, die nach unten abstrahlen und eine freundlichere Atmosphäre schaffen als die Standard-Bogenleuchten. Die Änderungen bieten sich an, da die HHVA / ÖB darauf hingewiesen hat, dass die Auslegermaste im Bestand aufgrund hohen Alters bei Mastversetzungen nicht weiter zu verwenden sind. Auf jeden Fall sollten alle Masten und Verkehrsschilder möglichst dicht am Bordstein und neben Baumscheiben, Fahrradbügel und Lieferzonen angebracht werden.</p> <p>In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen wird gefordert, dass der Gehweg höhenmäßig und optisch durchgängig ist. Gehweg-Überfahrten müssen in demselben Material ausgeführt werden wie der übrige Gehweg. Der Gehweg ist vor allem auf konstanter Höhe zu führen. Die Breite für die Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Grundstückszufahrt sollte höchstens 30 cm betragen.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass die zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs für Fußgänger*innen nicht erforderlich ist. Im Interesse der Anwohner*innen sollte er keinesfalls vorrangig in den Nachtstunden stattfinden.</p> <p>Angesichts der städtebaulichen Bedeutung des Projekts halten wir die Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes vor dem Abschluss der Planung für dringend erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine bauliche Eingrenzung von Sondernutzungsfläche wird für nicht sinnvoll erachtet, da sich Sondernutzungen jährlich ändern können.</p> <p>Die Peitschenmaste werden ausgetauscht durch gerade Mastleuchten. Welches Modell eingesetzt wird, wird in Rücksprache mit Hamburg Verkehrsanlagen in der Ausführungsplanung entschieden.</p> <p>Der Hinweis wird in der Planung berücksichtigt. Gemäß den einschlägigen Regelwerken sind Einbauten mit 0,65 m Abstand zur Bordkante zu verbauen.</p> <p>Gemäß ReStra M FP Abschnitt 6.5 sind Überfahrten regelhaft mit Wabensteinpflaster zu befestigen. Davon abweichend kann auch das Gehwegpflaster verwendet werden. Die endgültige Befestigungsart wird in der Ausführungsplanung festgelegt. Hinsichtlich der Planungshöhe ist in der Ottenser Hauptstraße eine „weiche Separation“ mit reduzierten Bordhöhen von 3 cm Ansicht geplant. Höhensprünge ergeben sich daher in diesem Bereich nicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Bezüglich der zeitlichen Zufahrtsbeschränkung siehe lfd. Nr. 47 (Handwerkskammer).</p> <p>Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p>
<p>46. Handelskammer G V/2 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>47. Handwerkskammer vom 15.04.2024 Wir begrüßen die Unterbringung zusätzlich geplanter Ladezonen in dem Gebiet. Vorzugsweise sollten diese mit dem Verkehrszeichen 286 in Verbindung mit 1020-30 ausgestattet sein, sodass Handwerksbetriebe (mit einer Ausnahmegenehmigung) diese im Noteinsatz problemlos bis zur Auftrags erledigung nutzen können.</p> <p>1. Smarte Ladezonen Um Liefer- und Gewerbeverkehren die Anfahrbarkeit einer Ladezone zu erleichtern und nicht durch das Einbahnstraßensystem erschweren zu lassen, schlägt die Handwerkskammer weiterhin vor, eine reservierbare Smarte Ladezone zu implementieren. Diese Möglichkeit ist nicht nur für Handwerksbetriebe mit größeren Lieferungen von Vorteil, sondern für das gesamte ansässige Gewerbe. Diese reservierbare Smarte Ladezone würde Sicherheit bieten, ein bestimmtes Zeitfenster zuverlässig anzufahren und die Anlieferungen in die zeitlich beschränkten Gebiete damit erleichtern.</p> <p>2. Zeit- und Einfahrtsbeschränkungen Die geplanten Zeit- und Einfahrtsbeschränkungen sollten so ausgearbeitet werden, dass die Anlieferungen über den ganzen Tag verteilt stattfinden können und sich nicht überwiegend in den Abendstunden ballen. Somit wird eine Überlastung des Verkehrsnetzes vermieden und die Ladezonen können problemlos angefahren werden. Des Weiteren muss die technische Umsetzung der Absenkpoller weiterhin näher erläutert werden, da es bislang keine detaillierte Beschreibung zu dem System gibt. Wie funktionieren z.B. die Poller bei unangemeldeten Ersatzwagen von Betrieben? Wir begrüßen ein ausgereiftes „hamburgweites System“ für Handwerksbetriebe in einfahrtsbeschränkten Straßen. Um die Bedürfnisse der Betriebe in das System einzuarbeiten, ist es sinnvoll diese direkt zu kontaktieren und zu beteiligen. Wie bereits in der 12. Session besprochen, übersende ich Ihnen hiermit alle Kontaktdaten der ansässigen Betriebe, um alle Belange zu erfassen.</p> <p>3. Ausnahmegenehmigungen Die geplante Auflösung der Sperrzeiten für Handwerksbetriebe mit einer Ausnahmegenehmigung begrüßen wir sehr, dabei ist die Erarbeitung einer optimalen Lösung unumgänglich. Somit schlagen wir vor, dass es eine breit gefächerte Ausnahmegenehmigung wird, die vielen Handwerksbetrieben den Zugang ermöglicht und nicht nur Ausgewählten. Optimal wäre die Zulassung einer Kombination aus zwei Ausnahmegenehmigungen. Zu der geplanten Auflösung der Zeit- und Einfahrtsbeschränkung für Betriebe mit einer „Halten und Parken Notfall AG“ sollte die „Halten und Parken Montage AG“ hinzugezogen werden. Diese Ausnahmegenehmigung ist z.B. zeitlich flexibel und geht über die maximale</p>	<p>Das VZ 1020-30 („Anlieger frei“) würde dem Sinn der Ladezonen als Zone zum Be- und Entladen entgegenstehen. Handwerksbetriebe mit entsprechender Ausnahmegenehmigung dürfen auch ohne VZ 1020-30 in diesen Zonen bis zu 5 Stunden parken. Dies bedarf keiner Anpassung der Beschilderung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft, ob Smarte Ladezonen im Projektgebiet freiRaum Ottensen sinnvoll umsetzbar sind.</p> <p>Umliegend des einfahrtsbeschränkten Bereichs werden weitere Ladezonen eingerichtet, welche ganztägig anfahrbar sein werden. Eine ganztägige Anlieferung des Gebiets wird daher möglich sein. Die Anfahrbarkeit der Ladezonen in den zufahrtsbeschränkten Bereichen hingegen wird nur in den vorgesehenen Zeiten möglich sein. Diese Zeiten werden noch nicht final in der Schlussverschickung definiert. Dies erfolgt nachgelagert. Dabei wird sich am politischen Beschluss vom 28.09.2023 (Drucksachen–Nr.: 21-4298.3) orientiert und voraussichtlich zwei Zeitfenster vorgesehen.</p> <p>Wir verweisen auch hier auf eine hamburgweite Regelung zu den Ausnahmegenehmigung. Die Regelung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht Inhalt einer Straßenplanung und kann daher auch an dieser Stelle nicht definiert werden. Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung des Gesamtprojekts jedoch berücksichtigt, insbesondere bei der Ausarbeitung des Teilkonzepts für den Wirtschaftsverkehr, indem die Handwerkskammer involviert sein wird.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Einsatzdauer von 5 Stunden. Im Zuge dessen sollte die Handwerkskammer in die Planung involviert werden, da wir in engem Kontakt mit den Handwerksbetrieben sowie dem LBV und der BVM stehen und uns konstruktiv austauschen können.</p> <p>4. Bauphasenzeitplan Ein Bauphasenzeitplan muss rechtzeitig erstellt werden, damit die ansässigen Betriebe während der gesamten Bauphase weiterhin beliefert werden können und die gewerblichen Abläufe in dem Gebiet uneingeschränkt fortgesetzt werden können.</p>	<p>Der Bauzeitenplan wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt und rechtzeitig vor Baubeginn den ansässigen Betrieben kommuniziert.</p>
<p>48. Kompetenzzentrum Barrierefreiheit 17.06.2024</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird gebeten, die Lage der in Abwägungsvermerk genannten ersatzweise eingerichteten Parkplätze für schwerbehinderte Menschen allgemein zu kommunizieren, damit diese leichter aufzufinden sind. • Bei Bordsteinhöhen von 3 cm muss ein zusätzlicher taktiler Hinweis erfolgen, da diese mit dem Langstock ggf. nicht erfasst werden. Dies gilt v.a. bei einer komplexen inneren Leitlinie, z.B. durch Sondernutzungen. • Ungeachtet dessen müssen Zonen der Sondernutzung (z.B. Gastrozonen) optisch und taktil gut abgegrenzt sein. • Bodenindikatoren müssen einen Leuchtdichtekontrast von 0,4 zu den umgebenden Oberflächen aufweisen (Ausnahme: Gehwegüberfahrten s.u.) • An der Einmündung der Nöltingstraße sollten <u>kontrastlose</u> Richtungsfelder gem. Kap. 6.3.7.1 (Bild 115) eingesetzt werden. • Die Planung am Ottenser Kreuz ist leider immer noch aus Sicht der Barrierefreiheit hoch problematisch. Die Führung des Radverkehrs über einen Radweg (mit entsprechender Bevorrechtigung) ist für Menschen mit Behinderung mit großen Problemen und Gefahren verbunden. Menschen mit einer Seheinschränkung können Radverkehr z.B. nicht sicher orten. Menschen mit körperlichen Einschränkungen den Radweg nicht schnell genug queren etc. • Die am Ottenser Kreuz geplanten Bodenindikatoren im Bereich der Radwegsquerung sind irreführend. Diese Lösung ist nur dort vorgesehen, wo anschließend an den Radweg eine Fahrbahn gequert werden muss. • Zu Details der taktilen Führung biete ich gern weitere Beratung durch das des Kompetenzzentrum an. 	<p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Ob und in welcher Form zusätzliche taktile Hinweise (bspw. durch einen bordsteinbegleitenden Leitstreifen aus Naturstein) sinnvoll umsetzbar sind, sollte im Rahmen des Ausführungsplanung beurteilt werden.</p> <p>Eine bauliche Eingrenzung von Sondernutzungsfläche wird für nicht sinnvoll erachtet, da sich Sondernutzungen jährlich ändern können.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die geplanten taktilen Bodenindikatoren entsprechen den Vorgaben der ReStra und DIN 32984 Abschnitt 5.3.7. Auf Radverkehrsanlagen besteht grundsätzlich Vorrang für den Radverkehr. Im vorliegenden Fall ist zudem der Zweirichtungsradweg nur mit Regelbreite von 3,0 m geplant. Darüber hinaus werden nicht bauliche Maßnahmen erarbeitet, die die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden fördern soll.</p> <p>s.o.. Sofern eine von der DIN 32984 abweichende taktil erfassbare Führung vorgesehen werden soll, sind diese zur Prüfung dem Bezirksamt vorzulegen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>49. Seniorenbeirat Altona Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>50. Taxenverband Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>51. VCD Nord Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>52. freiRaum Ottensen Beirat vom 27.03.2024 1. Radverkehrsführung „Rad-Bezirksoute“ Die geplante Fahrradrouten durch die Bahrenfelder Straße und über das Ottenser Kreuz dient der Stadtteil- und bezirksübergreifenden Radwegeverbindung. Angestrebt ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom Auto auf das Fahrrad, d.h. das Radverkehrsaufkommen wird durch diese attraktive, auf zügiges Fahren ausgelegte Strecke im Kernbereich von Ottensen gesteigert. Auf der Bahrenfelder Straße Nord ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen, die von heutigen Fahrrädern auch erreicht wird. In diesem Tempo würde dann auch die Fläche des Ottenser Kreuzes überquert werden. Diese Verkehrsführung widerspricht der geplanten und gewünschten Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Ottensens, das tagsüber von privatem Pkw-Verkehr frei gehalten wird. Insbesondere am Ottenser Kreuz ist ein hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. In der jetzigen Form funktioniert die Begegnung zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem Ottenser Kreuz weitgehend konflikt- und unfallfrei. Es ist aber zu erwarten, dass sich dies mit dem höheren und schnelleren Radverkehrsaufkommen auf einer Durchgangsrouten ändern würde. Dies ist mit dem kreuzenden Fußverkehr sowohl im Verlauf der Bahrenfelder Straße wie auch insbesondere auf dem „Ottenser Kreuz“ unvereinbar und lässt erhebliche Konflikte erwarten. Daher wird die Führung der Bezirksroute für Fahrradverkehr durch die Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße über das „Ottenser Kreuz“ und Tempo 30 km/h in der Bahrenfelder Straße aus Sicherheitsbedenken und um die angestrebten Verkehrsberuhigung zu erhalten weiterhin vom Beirat abgelehnt. Der Beirat fordert daher: – <i>Ausweisung auch des nördlichen Teils der Bahrenfelder Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.</i> Nur so ist eine echte Verkehrsberuhigung erreichbar. Dazu gehört auch, dass der Radverkehr in der Geschwindigkeit reduziert wird. – <i>Verlegung der Rad-Bezirksroute (Durchgangsverkehr) raus aus dem Kerngebiet Ottensen.</i> Zum Beispiel aus Bahrenfeld kommend ab Alma-Wartenberg-Platz über Nöltingstraße (bereits asphaltiert) und Rothestraße bis Holländische Reihe und weiter bis Elbchaussee oder ggf. durch die Große Brunnenstraße bis Elbchaussee. Diese Straßenabschnitte müssten entsprechend ausgebaut werden. Der bisherige Quellverkehr aus dem Stadtteil Richtung Bahrenfeld oder Lessingtunnel und umgekehrt wäre davon unberührt und würde unverändert wie bisher in gemäßigt Tempo und Menge über das „Ottenser Kreuz“ als Begegnungsbereich mit dem Fußverkehr verlaufen. Dieser</p>	<p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“</p> <p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Verkehrsführung entspricht auch die weitgehende Beibehaltung der bisherigen Wegeführung ohne umfassenden Ausbau des „Ottenser Kreuzes“.</p> <p>2. Gestaltung „Ottenser Kreuz“ Da die Bahrenfelder Straße künftig mit einer gut berollbaren Fahrbahnoberfläche ausgestattet sein wird, entfällt die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung des Kopfsteinpflasters für den Radverkehr. Auf dem „Ottenser Kreuz“ begegnen und kreuzen sich jedoch Fuß- und Radverkehr, was beidseitig hohe Rücksichtnahme erfordert. Daher fordert der Beirat, den Radverkehr in der Geschwindigkeit vor Befahrung des „Ottenser Kreuzes“ durch geeignete bauliche Maßnahmen und Hinweisschilder zu begrenzen, so dass hier Schrittgeschwindigkeit gefahren wird (z.B. Einbau von Noppenpflaster, Rüttelstreifen oder Schwellen). Weiterhin wird die Verbreiterung der Radüberquerung auf 3,50 m abgelehnt. Es sollte die jetzt vorhandene und in der Praxis funktionale Breite von 3,00 m erhalten bleiben, um zusätzlich die Fahrgeschwindigkeit der Räder zu bremsen. Die Radquerung soll nicht mit einem blauen Verkehrsschild als Radweg ausgewiesen werden.</p> <p>3. Gestaltungskonzept Der Beirat fordert weiterhin die kurzfristige Hinzuziehung eines Landschaftsbüros zur Erarbeitung eines ganzheitlichen städtebaulich-freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes (Oberflächenbeläge, Begrünung, Möblierung etc.). Der Beirat fordert nördlich und westlich des Spritzenplatzes in Fortführung der Fußgängerzone einen Belag der Gehwege mit rotem Klinkerpflaster (analog Neue Große Bergstraße). Es sind Pflanzbereiche im öffentlichen Raum vorzusehen, um freiwillige Fassadenbegrünung durch Hausbesitzer zu ermöglichen.</p> <p>4. Weitere Gestaltungs- und Planungshinweise - <i>Poller zur Ottenser Hauptstraße / Fußgängerzone</i> Der Beirat fordert, die umlegbaren Poller an der Einfahrt zur Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße/Spritzenplatz zunächst versuchsweise entfallen zu lassen und zu prüfen, ob diese tatsächlich erforderlich sind. Wenigstens ist sicherzustellen, dass Lieferverkehr aus der Fußgängerzone in den Lieferzeiten problemlos dort ausfahren können.</p> <p>- <i>StadtRad-Station vor HASPA</i> Hier sollte keine StadtRad-Station hergestellt werden. In diesem Bereich sollte eine öffentliche Radabstellanlage für Markt- und Geschäftsbesucher im Quartier hergestellt werden. Die StadtRad-Station an der Ecke Große Rainstraße soll hier erhalten und ggf. vergrößert werden. Eine Verlegung erscheint nicht plausibel.</p>	<p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“</p> <p>Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Materialität festgelegt.</p> <p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“</p> <p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><i>- Leuchten und Schilder</i> Die Gehwegbereiche sollen von Masten und Schildern freigehalten werden. Mastleuchten sollen durch Hängeleuchten ersetzt und Verkehrsschilder sollen außerhalb der eigentlichen Gehwege gestellt werden.</p> <p><i>- Zufahrt TG und Anlieferhof der BG Verkehr</i> Es ist sicherzustellen, dass die Tiefgarage und der Anlieferhof der BG Verkehr Ottenser Hauptstraße 56 – 64 einfach und flexibel für Handwerker und Lieferverkehr für laufende Wartungsarbeiten erreichbar ist.</p> <p><i>- Zufahrt von Handwerkern und Lieferverkehr</i> Es ist sicherzustellen, dass Arbeits- und Notfalleinsätze von Handwerkern und Lieferanten jederzeit möglich sind um eine zeitliche Entzerrung dieser Einsätze zu ermöglichen. Die ansässigen Betriebe und Geschäfte dürfen durch die beschränkten Lieferzeiten nicht in der Ausübung ihrer Geschäfte gehindert werden. Notwendige Aus- und Anlieferungen durch und an die Geschäfte müssen jederzeit möglich sein.</p> <p><i>- Zufahrt für Menschen mit Behinderung</i> Es ist zu gewährleisten, dass die Zufahrt für Menschen mit Behinderung jederzeit gewährleistet ist.</p> <p>----- Stellungnahme der Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN In folgenden Punkten sind wir mit der Überarbeitung der 1. Verschickung vom März 2024 nicht einverstanden. Wir fordern weiterhin</p> <p>Freiraumplanung vor Beschlussfassung Die geforderte Überarbeitung durch ein Planungsbüro mit städtebaulich-freiraumplanerischer Kompetenz steht weiterhin aus. Es liegt somit immer noch kein Plan vor, der uns zeigt, wie und wo mehr Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Grün und Klimaresilienz in diese öffentlichen Räume gebracht und gestaltet werden soll. Und es ist aus den vorliegenden Verkehrsplänen auch nicht ersichtlich, wo hierfür benötigte Flächen bereits mitgedacht und offen gehalten worden sind.</p> <p>Wir fordern daher, dass diese Planungen erst ergänzt und öffentlich vorgestellt werden, bevor Beschlüsse zum Umbau getroffen werden. Die Abwägung aller Interessen muss zusammen erfolgen und nicht nacheinander. So ist die Verkehrsplanung jetzt priorisiert.</p>	<p>Siehe lfd.Nr. 33 HHVA/ÖB: Es werden gerade Mastleuchten vorgesehen und Regelabstände für die Aufstellung berücksichtigt.</p> <p>Gemäß Ergebnis der fahrdynamischen Schleppkurvenprüfung ist die An-/Abfahrt für Kfz (Sprinter) weiterhin gewährleistet. Des weiteren s.u.</p> <p>Wir verweisen hier auf die hamburgweite Regelung zu den Ausnahmegenehmigung. Die Regelung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht Inhalt einer Straßenplanung und kann daher auch an dieser Stelle nicht definiert werden. Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung des Gesamtprojekts jedoch berücksichtigt, insbesondere bei der Ausarbeitung des Teilkonzepts für den Wirtschaftsverkehr, indem die Handwerkskammer involviert sein wird.</p> <p>s.o.</p> <p>Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Ottenser Kreuz – Fußgängerzone mit Fahrrad frei (Variante 3) Konflikte vermeiden und nicht verschärfen Die Vorzugsvariante des Bezirksamtes, ein von 3 m auf 3.50 m verbreiteter und kreuzender Fahrradweg, lehnen wir weiterhin ab. Dieser schafft nicht mehr Verkehrssicherheit, sondern wird mehr Konflikte erzeugen – zu Lasten der Fußgänger*innen. In Ottensen können wir es schaffen, uns an diesem Ort respektvoll zu begegnen und den Schwächeren Priorität zu geben. Das sind an diesem Fußgängerschwerpunkt eindeutig die Fußgänger*innen. Die erwünschte Betonung des Ottenser Kreuz als Platz wird mit einem Fahrradweg konterkariert. Im Alltag befördert dies erfahrungsgemäß schnelles Fahren und Rechthaberei. Das wollen wir beides nicht. Mehr Aufenthalts- und langsame Bewegungsqualität ist das Ziel. Dafür könnte auch noch Platzfläche gewonnen werden, wenn die mehr als 5 m breiten angrenzenden Straßenkurven schmaler gestaltet werden.</p> <p>Die beliebte Bronzeskulptur hat in der Variante 3 angemessen Platz im Gegensatz zur Vorzugsvariante Bezirksamt (Variante 1).</p> <p>Die Verkehrsregel, die diesem Ziel am nächsten kommt, ist das blaue Schild Fußgängerzone kombiniert mit dem weißen Schild Fahrrad frei. [Anm.: VZ 242.1 mit 1022-10 „Schritttempo“]</p> <p>Mehr Fläche für mehr Aufenthaltsqualität, Bewegungsraum, Grün und Gastronomie 3.80 m ist die Regelbreite für Einbahnstraßen mit Gegenverkehr Fahrrad. In einem autoarmen Modellgebiet sollte diese Mindestbreite nicht überschritten werden, auch wenn hin und wieder ein kleiner LKW durch die Straße fährt. Wichtiger ist, dass wir neben der Fahrbahnfläche, Lieferzonen und Fahrradständern und sonstigem Mobiliar auf dem Gehweg Platz gewinnen für neue, flexibel nutzbare Flächen. Ob wir dort kleine grüne Oasen schaffen, Sitz- und Spielgelegenheiten, Gastronomie oder ein Nachbarschaftstreff diese Nutzungen sind entscheidend für die zukünftige Aufenthaltsqualität des Straßenraumes. Dazu braucht es die Freiraumplanung – jetzt. Erst dann wird Ottensen zum Modellquartier. Aus diesen Gründen lehnen wir alle Varianten mit einer Fahrbahnbreite über 4 m ab. Öffentlicher Raum ist knapp und soll gerecht verteilt werden. Dazu gehört auch, dass durchgehend 2m netto Gehwegbreite durch keinerlei Mobiliar zugestellt werden.</p> <p>Stadtradstation ja – aber an anderer Stelle</p>	<p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“.</p> <p>Kennntnisnahme. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird eine Fahrbahnbreite von 4,0 m geplant (vgl. lfd.Nr. 22 PK21). Die Breite der Sondernutzungen werden nicht im Rahmen der Straßenverkehrsplanung festgelegt, sondern separat genehmigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die Stellplatznot für Fahrräder in Ottensen – nicht nur an Markttagen – ist bekannt. Mit der Umgestaltung sollen alle ermutigt werden, mit dem Fahrrad zu kommen. Stellplatzflächen für die privaten Fahrräder haben am Spritzenplatz daher Vorrang. Am Standort vor der Haspa konzentrieren sich Fußgängerströme. Hier sollten nur private Fahrräder auf der für die Stadtradstation vorgesehene Fläche abgestellt werden können. Die damit freigewordene Stellplatzfläche vor der Haspa sollte als neuer Bewegungsraum genutzt werden. Dadurch ergibt sich auch mehr Platz für die Querung der Bahrenfelder Straße an dieser sehr frequentierten Stelle.</p> <p>Der Stadtrad-Standort könnte dagegen künftig z.B. an der Südseite Erzberger Straße oder in der Gr. Rainstraße liegen.</p> <p>Daten und Fakten entschärfen Konflikte</p> <p>Die in den Erläuterungsberichten aufgeführten Daten zu Zählungen des KFZ - und Radverkehr sind entweder veraltet (2006), nicht repräsentativ (aus Ottensen Macht Platz 2019), zu nicht aussagekräftigen Tageszeiten erfasst (April 2023). Die KFZ-Daten sind darüber hinaus überholt, da sie vor der Einführung des Anwohnerparkens (2021) erhoben wurden. Für die Fußgängerströme in Ottensen, wie z.B. am Ottenser Kreuz wurde keine einzige Zählung durchgeführt und liegen damit 0 (!) Daten vor.</p> <p>Für die aktuelle und künftige Nutzung der Flächen des öffentlichen Raumes liegen ebenfalls gar keine Zahlen vor. Wir halten diese Datenlage für ein Modellprojekt mit einem 6 Mio. € Budget für einseitig und ungenügend. Wir fordern erneut eine aktuelle Erhebung, die auch eine Vorher-Nachher Betrachtung auf wissenschaftlicher Grundlage ermöglicht und hilft Diskussionen zu versachlichen.</p> <p>Worüber wir uns freuen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass nun geschnittenes Großpflaster aus Naturstein das Kopfsteinpflaster in der Ottenser Hauptstraße ersetzen soll - das bedeutet mehr Barrierefreiheit, bessere Befahrbarkeit für Fahrräder und weniger Lärm. - Dass zumindest 11 Bäume in den beiden Straßenzügen neu gepflanzt werden sollen. - Und wir freuen uns über die seit vielen Jahren von uns geforderte Unterbindung des Nord-Süd Durchgangsverkehrs durch Umbau und die veränderte Verkehrsführung in der Nöltingstraße und Gr. Brunnenstraße in 2024. 	<p>Siehe Abwägung zur Maßnahme „Bahrenfelder Straße“.</p> <p>Es wurde eine Verkehrszählung am 15.02. und 17.02.2024 durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Erläuterungsbericht ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Evaluation des gesamten Projekts ist abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme. Die Bauausführung soll nach derzeitigem Stand in 2025 beginnen.</p>
<p>53. DEHOGA Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>54. 1&1 Versatel Deutschland vom 02.04.2024 Die 1&1 Versatel Deutschland GmbH besitzt im angefragten Bereich Ottenser Hauptstraße eigene Rohrtrassen und nutzt zusätzlich die Rohrtrassen der Dataport. Wie sie unserer Leitungsauskunft entnehmen können. Ob unsere eigenen Trassen betroffen sind, kann nach jetzigem Planungsstand nicht ermittelt werden. Ihre Maßnahme wird bei uns unter der Sachnummer:“ BV-HH0023-24 freiRaum Ottensen – Umgestaltung der Bahrenfelder Straße“ weiter betreut. Mit bitte um Zusendung des aktuellen Leitungsplanes zur weiteren Bearbeitung ihrer Anfrage. Bitte setzen sie uns in Kenntnis sollen Umlegungen unser Leitungsbestände nötig sein. Falls sich Planungsänderungen ergeben oder Sie Rückfragen haben, melden Sie sich gern bei uns. Die von Ihnen gewünschte Leitungsauskunft entnehmen Sie bitte dem beigefügten Planauszug. Aus dem Planauszug sind die von 1&1 Versatel Deutschland GmbH im angefragten Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und –anlagen ersichtlich. Bitte beachten Sie, dass Sie auch dann einen Planauszugerhalten, wenn in dem angefragten Planungsgebiet keine Kabelanlagen der 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorhanden sind. Die Leitungsauskunft ist innerhalb der 1&1 Versatel Gruppe zentral organisiert. Sofern die Auskunft auch Kabelanlagen anderer 1&1 Versatel Gesellschaften beinhaltet, ist die 1&1 Versatel Deutschland GmbH von der jeweiligen Gesellschaft zur Auskunftserteilung bevollmächtigt worden. Mit dem Schreiben erhalten Sie unsere „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Kenntnis und Beachtung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der separaten Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>
<p>55. BT Germany Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>56. Colt Technology Services vom 14.03.2024 Colt hat in dem angegebenen Bereich keine aktiven Trassen und es sich auch keine in Planung. Bitte wählen Sie in Zukunft für Belange in Hamburg den Mailverteiler: sddenetzausbaunord@colt.net</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>57. Dataport vom 14.03.2024 In diesem Gebiet sind keine Betriebsmittel vorhanden. Falls Ihr Baubereich ganz oder teilweise außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen liegt (Gehwege, Radwege und Straßen), wenden Sie sich für eine vollständige Leitungsauskunft zusätzlich an den zuständigen Eigentümer. Diese Leitungsauskunft gilt nur in Zusammenhang aller beigefügten Anlagen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
58. DB Kommunikationstechnik Keine Stellungnahme erfolgt.	
59. Deutsche Telekom Keine Stellungnahme erfolgt.	
60. Enercity Contracting Nord vom 14.03.2024 In dem von Ihnen angefragten Gebiet sind keine erdverlegten Trassen der enercity Contracting Nord GmbH verlegt.	Kenntnisnahme.
61. euNetworks GmbH vom 14.03.2024 Die euNetworks GmbH betreibt im Bereich der Anfrage keinerlei Versorgungsleitungen oder sonstige Einbauten. Wir möchten Sie darauf hinweisen das Sie über den folgenden Link Ihre Anfrage sehr schnell selbst generieren können. Dies hat für Sie den Vorteil einer sofortigen Auskunft und einmal angemeldet, können Sie jederzeit und überall auf unsere Leitungsauskünfte zugreifen und die Dokumentation einsehen. (erneute Download Möglichkeit) LISA Portal: https://planauskunft.eunetworks.de/lisa/	Kenntnisnahme.
62. EWE Keine Stellungnahme erfolgt.	
63. GasLINE vom 14.03.2024 ACHTUNG!!! IHRE E-MAIL-ANFRAGE WIRD NICHT WEITER BEARBEITET Leitungsauskünfte, Koordinierungsanfragen sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen. Bei Zuständigkeit Open Grid Europe GmbH (OGE) stellt PLEDOC die Antwort im BIL-Portal als Download zur Verfügung. - Die OGE-Auskunft im BIL Portal enthält auch immer eine Auskunft zu den GasLINE LWL-Trassen! Das BIL-Online-Portal der BIL eG ist ein Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche und stellt eine umfassende branchenübergreifende Online-Leitungsauskunft bereit. Die Nutzung der BIL-Leitungsauskunft ist für Sie kostenlos und ermöglicht Ihnen, Ihre Bauanfrage direkt online einfach und schnell zu formulieren. Ihr Vorteil: Sie müssen Ihre Bauanfrage nur einmalig formulieren und erreichen direkt alle an BIL teilnehmenden Leitungsbetreiber. Sind wir für Ihren angefragten Bereich nicht zuständig, erhalten Sie unmittelbar über BIL eine Negativauskunft.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme	Abwägung
<p>Ein weiterer Vorteil für Sie: Sie können Ihre in BIL eingestellte Bauanfrage über eine E-Mail-Weiterleitungsfunktion direkt an weitere Leitungsbetreiber versenden, die derzeit noch nicht in BIL organisiert sind. Eine Stellungnahme erfolgt in diesen Fällen außerhalb des Portals.</p> <p>Weitere Informationen über BIL können Sie dem angehängten Infoblatt "BIL_Flyer_Bauwirtschaft" oder der Seite http://bil-leitungsauskunft.de/ entnehmen.</p>	
<p>64. Gasnetz Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>65. Gasunie Deutschland Services vom 14.03.2024 Leitungsauskünfte an die Gasunie Deutschland sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal unter https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen. Bitte stellen Sie Ihre Anfrage unverzüglich erneut im BIL-Portal ein. Bei Zuständigkeit der Gasunie stellen wir Ihnen unsere Antwort dort als Download zur Verfügung. Das BIL-Online-Portal der BIL eG ist ein Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche und stellt eine umfassende branchenübergreifende Online-Leitungsauskunft bereit. Die Nutzung der BIL-Leitungsauskunft ist für Sie kostenlos und ermöglicht Ihnen, Ihre Bauanfrage direkt online einfach und schnell zu formulieren. Ihr Vorteil: Sie müssen Ihre Bauanfrage nur einmalig formulieren und erreichen direkt alle an BIL teilnehmenden Leitungsbetreiber. Sind wir für Ihren angefragten Bereich nicht zuständig, erhalten Sie unmittelbar über BIL eine Negativauskunft. Ein weiterer Vorteil für Sie: Sie können Ihre in BIL eingestellte Bauanfrage über eine E-Mail-Weiterleitungsfunktion direkt an weitere Leitungsbetreiber versenden, die derzeit noch nicht in BIL organisiert sind. Eine Stellungnahme erfolgt in diesen Fällen außerhalb des Portals. Weitere Informationen über BIL können Sie dem angehängten Infoblatt "BIL-Flyer-Bauwirtschaft" oder der Seite https://portal.bil-leitungsauskunft.de entnehmen. Wir bitten um Verständnis und bedanken uns für Ihre Mithilfe.</p> <p>Ein Informationsblatt zur Datenschutz-Grundverordnung finden Sie unter www.gasunie.de/downloads -> Filter Datenschutz.</p>	Kenntnisnahme
<p>66. GETEC vom 14.03.2024 Nach eingehender Prüfung Ihrer Anfrage auf Leitungsauskunft vom 13.03.2024 kann ich Ihnen mitteilen, dass in der „Bahrenfelder Straße“ keine Leitungen der G+E GETEC Holding GmbH vorhanden sind.</p>	Kenntnisnahme
<p>67. Giftge Consult c/o nordCom Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>68. Global Connect A/S Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>69. Hamburg Energie vom 19.03.2024 In unseren Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, beachten Sie mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden. Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen der Hamburger Energiewerke GmbH ist umgehend unter Telefon 6396-2871 zu melden.</p> <p>Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen. Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Telefon 6396-3551/-2734. Wir weisen ausdrücklich auf die "Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR" hin.</p> <p>(Unabhängig von den statischen oder sonstigen Erfordernissen sollte ein lichter Mindestabstand zwischen den Fernwärmeanlagen und der Baugrube (bei Böschungen der horizontale lichte Abstand zum oberen Anfang der Böschung) von 1,0 m nicht unterschritten werden.)</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der separaten Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p> <p>Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>70. Hamburg Gas Consult Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>71. Hamburg Wasser, HWW vom 08.04.2024 Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>der Höhe angepasst. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Herr Janz Tel.040/788834113 oder 015112115845</p>	
<p>72. Hamburg Wasser, HSE, servTEC vom 08.04.2024 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):</p> <p>Bäume dürfen nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden (Mindestabstand 3,0 m von der Sielachse und 2,5 m von der Außenkante des Sieles).</p> <p>In der Ottensener Hauptstraße sind 2 Baumstandorte geplant, bei denen der Mindestabstand nicht eingehalten wird (siehe Anlage Baumstandorte). Wir bitten Sie zu prüfen, ob die Baumstandorte verschoben werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. • Grundsätzlich sind die am R- oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den 	<p>Der gepl. Baum bei Hausnr. 54 konnte geringfügig Richtung Fahrbahn verschoben werden. Da das Siel in ca. 3,8 m tiefe liegt, wird ein Wurzelschutz vorgesehen. Der gepl. Baum ggü. Hausnr. 63 hat einen Abstand von ca. 3,5 zum M-Siel (Tiefenlage ca. 3,5 m unter GOK), so dass keine Konflikte erwartet werden.</p> <p>Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>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.</p> <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
<p>73. HanseWerk Natur Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>74. ImmoMediaNet Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>75. LWLcom vom 14.03.2024 In dem von Ihnen benannten Bereich <i>Ottensener Hauptstraße, Kleine Rainstraße, Große Rainstraße und Bahrenfelder Straße</i> ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. <u>nicht betroffen</u>.</p>	Kenntnisnahme.
<p>76. LWLcom Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	Kenntnisnahme.
<p>77. MTI Teleport München vom 14.03.2024 Die GLH Auffangesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im den Bereich der lt. Ihrem Schreiben mit Aktenzeichen A / MR 254 Ottenser Hauptstraße vom 13.03.2024 (Planabstimmung).</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme	Abwägung
Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken.	
78. PKV Projektleitung & Kabelverl. Keine Stellungnahme erfolgt.	
79. PLEdoc Keine Stellungnahme erfolgt.	
80. PYUR (Primacom, Martens) Keine Stellungnahme erfolgt.	
81. SH Netz Keine Stellungnahme erfolgt.	
82. Stromnetz Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.	
83. Telefonica Keine Stellungnahme erfolgt.	
84. Telia Carrier Germany Keine Stellungnahme erfolgt.	
85. Verizon Deutschland vom 19.03.2024 In dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen keine Anlagen der Verizon Deutschland GmbH. Es sind von der Verizon Deutschland GmbH z. Zt. keine Baumaßnahmen in dem Bereich geplant.	Kenntnisnahme
86. Vodafone Kabel Deutschland vom 14.03.2024 Bitte richten Sie Ihre Anfrage inkl. eines Übersichtsplanes der genannten Maßnahme an folgende Kontaktadresse: koordinationsanfragen.de@vodafone.com	Kenntnisnahme. Gemäß Leitungsanfrage vom Mai 2023 ist Leitungsbestand vorhanden. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der separaten Leitungstrassenplanung abgestimmt.
87. Wärme Hamburg GmbH Keine Stellungnahme erfolgt.	
88. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 18.03.2024 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

Stellungnahme	Abwägung
<p>89. wilhelm.tel vom 05.04.2024 Wir weisen lediglich darauf hin, dass unsere Trasse vor Hausnummer 38-40 relativ dicht an der abzubrechenden Fahrbahnbegrenzung liegt und somit Sorgfalt geboten ist. Anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für "Ottenser Hauptstraße, Hamburg", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH mittels Handschachtung. Über den Inhalt informieren Sie bitte die ausführende Baufirma. Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.</p>	<p>Der Hinweis wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p>
<p>90. willy.tel vom 05.04.2024 Anbei erhalten Sie den von Ihnen bestellten Plan im Pdf-Format für "Ottenser Hauptstraße, Hamburg", sowie ein Merkblatt über das Aufsuchen von Versorgungsleitungen der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH mittels Handschachtung. Über den Inhalt informieren Sie bitte die ausführende Baufirma. Wir weisen aber darauf hin, dass sich das Leitungsnetz der wilhelm.tel GmbH und der willy.tel GmbH durch Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert. Deshalb geben unsere Leitungspläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder und verlieren 2 Monate nach Übergabe (Datum der E-Mail) ihre Verbindlichkeit.</p>	<p>Der Hinweis wird in der Bauausführung berücksichtigt.</p>