

Straßenverkehrstechnische Planung

1. Verschickung

Flächenentwicklung Bahnflächen Altona

PSP: 13493

Neuer Fernbahnhof Altona

Umbau von Am Diebsteich, Schleswiger Straße und Plöner Straße, sowie Neubau einer Erschließungsstraße, Umbau von Großer Bahnstraße und Waidmannstraße



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	6
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	6
3.2	Verkehrsbelastung.....	7
3.3	Unfallgeschehen	7
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	8
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	8
3.6	Schadensbild	13
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	14
3.8	Wirtschaftsverkehr.....	14
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	15
3.10	Radverkehr	15
3.11	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	16
3.12	Ruhender Verkehr	16
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	17
3.14	Öffentliche Beleuchtung	17
3.15	Straßenbegleitgrün	17
3.16	Entwässerung.....	18
3.17	Versorgungsleitungen.....	18
3.18	Ingenieurbauwerke	19
3.19	Grundwasser	19
3.20	Denkmalschutz	19
3.21	Altlasten	20
3.22	Kampfmittel.....	20
4	Variantenuntersuchung	21
4.1	Radverkehrsführung	21
4.2	Fußverkehrsführung und -querungen.....	21
4.3	Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs.....	21
4.3.1	Westseite: Am Diebsteich/ Schleswiger Straße	21
4.3.2	Ostseite: Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A	21
4.4	Knotenpunkte.....	21
4.4.1	Westseite: Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße	21

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

4.4.2	Ostseite: Plöner Straße/ Planstraße A	21
4.4.3	Ostseite: Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A	22
4.5	Parkstände.....	22
4.6	Bushaltestellen	22
4.7	Taxi-Parkstände.....	22
4.8	Anlieferung Hotel	22
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	23
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	24
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	28
5.3	Wirtschaftsverkehr.....	29
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	29
5.5	Radverkehr	31
5.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	32
5.7	Ruhender Verkehr	33
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	34
5.9	Öffentliche Beleuchtung	34
5.10	Straßenbegleitgrün	34
5.11	Entwässerung	35
5.12	Versorgungsleitungen.....	35
5.13	Ingenieurbauwerke	36
5.14	Baustoffe.....	36
5.15	Feuerwehr.....	36
6	Umsetzung der Planung	36
6.1	Grunderwerb.....	36
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	36
6.2.1	Immissionen.....	36
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	36
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	37
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	37
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	37
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	37
7	Sonstiges	38

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Deutsche Bahn verlegt in Hamburg den Fern- und Regionalbahnhof Altona an den Standort der bisherigen S-Bahn-Station Diebsteich. In diesem Zuge wird der Bahnhof neu erschlossen und die angrenzenden Straßenzüge werden in einem verkehrlichen sowie gestalterischen Gesamtkonzept, angepasst an die aktuellen Ansprüche, überplant.

Der neue Bahnhof liegt im Nordosten des Bezirks Altona auf der Stadtteilgrenze zwischen Bahrenfeld und Altona-Nord. Er befindet sich nördlich der Stresemannstraße (B 431), zwischen der Autobahn A 7 und der Kieler Straße (B 4) (siehe Abbildung 1).

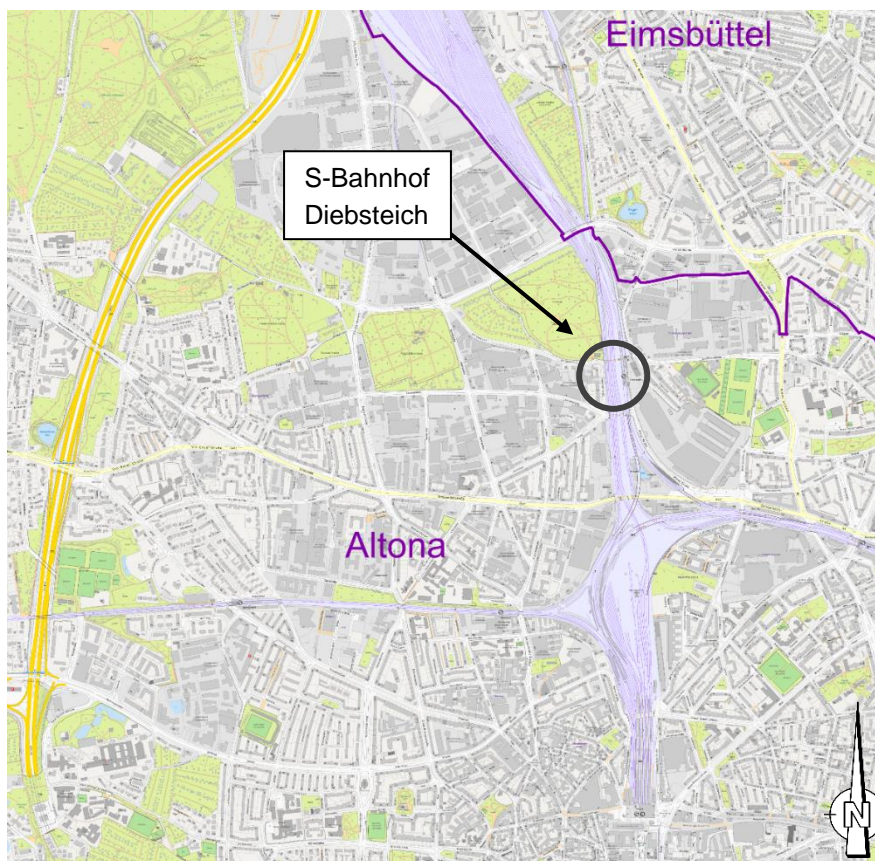


Abbildung 1: Übersichtskarte Hamburg mit Bezirksgrenzen [Quelle: Geoportal Hamburg]

Der neue Bahnhof umfasst einen Gebäudekomplex, welcher neben Verkehrszwecken auch ein Hotel, Büros, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und ein Fahrradparkhaus beinhaltet. In diesem Zuge wird das umliegende Quartier Diebsteich nach und nach zu einem von Sport, Kultur und Freizeit geprägten Areal umgestaltet.

Dem Projekt kommt somit eine hohe verkehrliche und städtebauliche Bedeutung zu.

Die vorliegende Planung befasst sich mit der verkehrlichen Erschließung dieses neuen Fern- und Regionalbahnhofs Altona. Er umfasst die verkehrliche Neuplanung der Planstraße A, der Waidmannstraße und der Großen Bahnstraße im Osten des Bahnhofs sowie der Plöner Straße, der Schleswiger Straße und der Straße Am Diebsteich südlich und westlich des Bahnhofs (siehe Abbildung 3).

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs gibt einen wesentlichen Impuls zur städtebaulichen und verkehrlichen Weiterentwicklung des Quartiers Diebsteich.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Aus der geänderten Nutzung und den damit einhergehenden sich wandelnden Ansprüchen resultiert die Notwendigkeit, die Erschließung des Bahnhofsumfeldes anzupassen, um die Integration des neuen Bahnhofs in den Stadtteil zu gewährleisten. Des Weiteren wird mithilfe einer neu zu errichtenden Nord-Süd-Verbindung die verkehrliche Lücke zwischen der Straßen Große Bahnstraße/ Waidmannstraße und der Plöner Straße geschlossen.

Darüber hinaus liegt ein weiterer Fokus des Projekts auf der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs liegen.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Im Zuge der Entscheidung der Verlegung des Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona durch die Deutsche Bahn (DB) erteilte das EBA im Dezember 2017 den Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der Bahnanlagen.

In der Folge dazu wurde der Bebauungsplan für den angrenzenden Bereich aufgestellt, der sich derzeit noch im Genehmigungsverfahren befindet. Dieser Bebauungsplan dient der Sicherstellung der Erschließung und Weiterentwicklung des Quartiers.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsgebiet auf der Westseite gilt derzeit der Baustufenplan BS Bahrenfeld und der Teilbebauungsplan TB 997. Der Bebauungsplan Bahrenfeld 76 des Bezirks Altona befindet sich in der Grobabstimmung.

Zum Ausbau des Fernbahnhofs Altona wird derzeit das Planungsrecht überarbeitet. Der noch nicht rechtsverbindliche Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 liegt bereits im Entwurf vor und dient als Grundlage der vorliegenden Planung.

Angrenzend an diesen Bebauungsplan befindet sich der ebenfalls noch im Verfahren befindliche Bebauungsplan Altona-Nord 29. Dieser umfasst das bestehende Thyssen-Krupp-Areal und beinhaltet eine neue Musikhalle, ein Fußballstadion und Einkaufsmöglichkeiten und Teile der Waidmannstraße.

Die beiden vorgenannten Bebauungspläne stehen in engem räumlichem und funktionalem Zusammenhang. Es ist vorgesehen, dass sich ein gesamtheitliches Bild mit in Einklang stehender Gestaltung und verkehrlicher Entwicklung ergibt.

In Abbildung 2 ist ein Überblick über die genannten Bebauungspläne dargestellt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

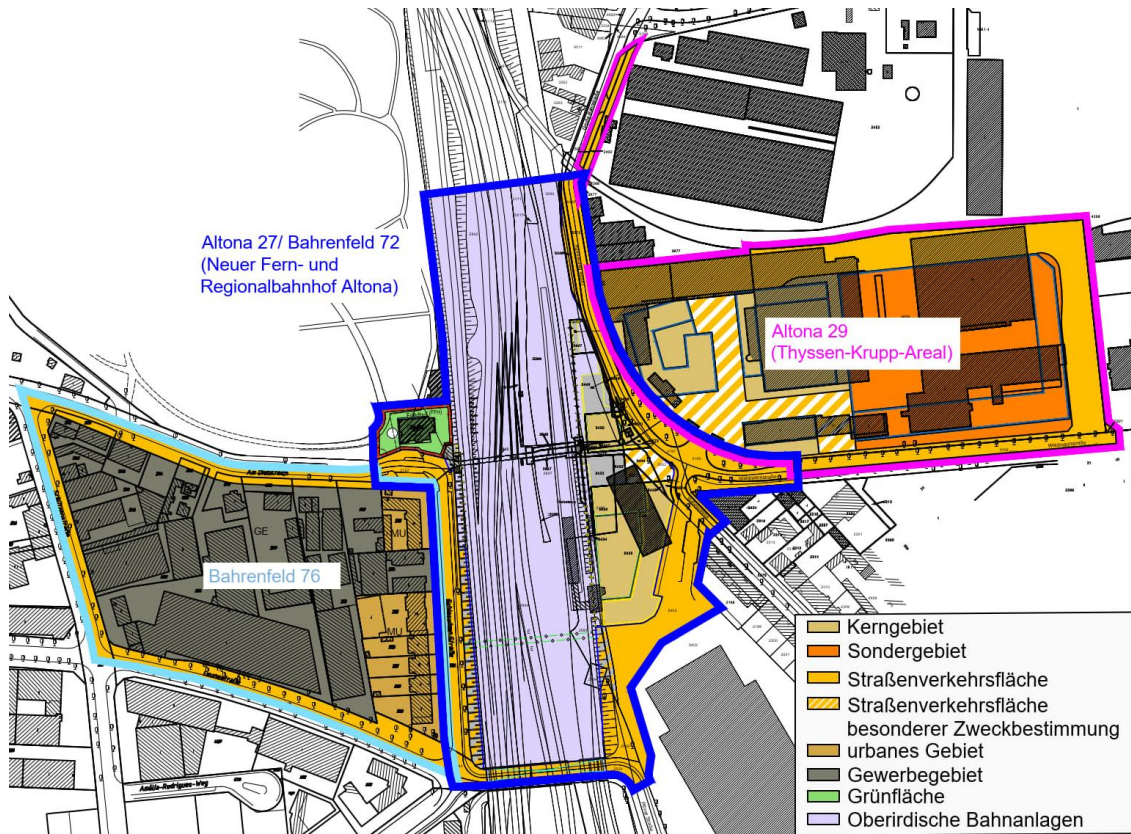


Abbildung 2: Übersicht über die Bebauungspläne im Umfeld des neuen Fernbahnhofs

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen und in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Das Planungsgebiet besteht aus zwei Planungslosen und liegt im Nordosten des Bezirks Altona im direkten Umfeld des bestehenden S-Bahnhofs Diebsteich.

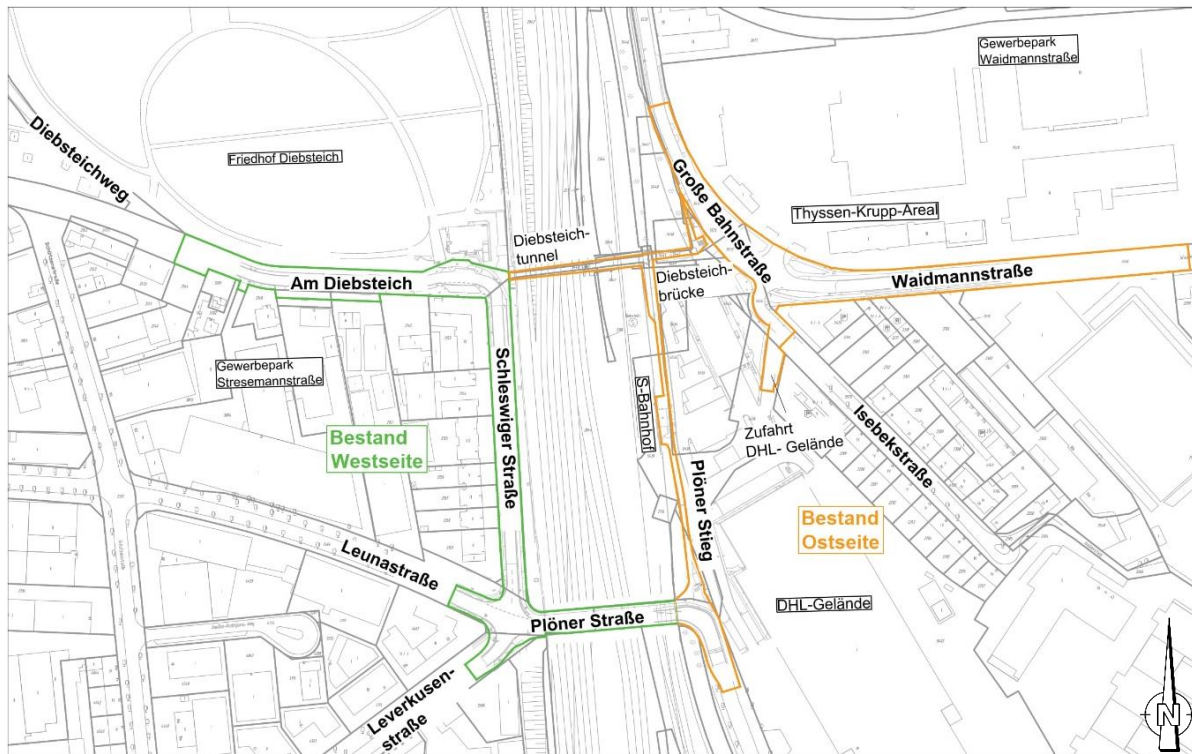


Abbildung 3: Übersichtsplan des Bestandes auf der Ost- und Westseite der Bahngleise

Das Planungslos auf der Westseite des Bahnhofs (nachfolgend nur noch *die Westseite*) beginnt östlich des Diebsteichwegs und umfasst die Straßen Am Diebsteich, die Schleswiger Straße und einen Abschnitt der Plöner Straße bis nach dem Plöner Tunnel (siehe Abbildung 3). Dieses Los liegt im Stadtteil Bahrenfeld. Die voran genannten Bereiche umfassen eine Länge von ca. 600 m, der überplant wird. Diese Straßen dienen hauptsächlich der Erschließung des Gewerbeparks Stresemannstraße einschließlich der dortigen Wohnbebauung, zusätzlich ist auch der Friedhof Diebsteich darüber zu erreichen. Die Plöner Straße ist von gesamtstädtischer Bedeutung. Bei den Straßen Am Diebsteich und Schleswiger Straße handelt es sich um Bezirksstraßen.

In diesen Straßen ist im Bestand durchweg Tempo 50 km/h zugelassen. In der Schleswiger Straße und Plöner Straße sind untermaßige Radverkehrsanlagen zu finden. Weitere separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Das Planungslos auf der Ostseite liegt östlich des Bahnhofs (nachfolgend nur noch *die Ostseite*) und beinhaltet die Große Bahnstraße, die Waidmannstraße, einen Teil der Isebekstraße, den Plöner Stieg und den Anschluss in der Plöner Straße (siehe Abbildung 3). Dieser Abschnitt ist im Stadtteil Altona-Nord gelegen. Der hier überplante Bereich umfasst eine Länge von ca. 700 m.

Die Große Bahnstraße und die Waidmannstraße erschließen den Gewerbepark Waidmannstraße sowie ein großes Sportgelände mit Sport- und Tennisplätzen. Die Isebekstraße, eine Stichstraße zur vorrangigen Erschließung von Wohnbebauung, schließt an die Waidmann- bzw. Große Bahnstraße an. Der Plöner Stieg, die Diebsteichbrücke und der Diebsteichtunnel sind nur für Fußgänger freigegebene Zu-

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

bzw. Abgänge vom S-Bahnhof. Des Weiteren wird hierbei die an die Isebekstraße anschließende Zu- bzw. Ausfahrt zum DHL-Gelände überplant.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Lediglich in der Isebekstraße ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Für Radfahrende gibt es nur in der Waidmannstraße separate Radverkehrsanlagen. Diese sind untermaßig ausgebaut.

3.2 Verkehrsbelastung

Zum aktuellen Planungsstand liegen Verkehrszahlen zu den einzelnen Straßenabschnitten aus dem Hamburger Verkehrsportal vor (siehe Tabelle 1). Die Plöner Straße ist dabei klar als am stärksten belastete Straße zu erkennen. Der höchste SV-Anteil liegt in der Waidmannstraße in der Zufahrt zum Gewerbepark Waidmannstraße.

Tabelle 1: Verkehrsbelastung

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Kfz/24h	SV-Anteil [%]
Kfz			
Schleswiger Straße	02.03.2010	1.200	11
Leunastraße	02.03.2010	5.999	9,6
Plöner Straße	02.03.2010	7.068	9,4
Plöner Straße	13.08.2020	6.909	8,5
Leverkusenstraße	02.03.2010	1.495	4,6
Große Bahnstr. / Holstenkamp	15.06.2021	3.787	11,0
Große Bahnstr./ Isebekstr.	04.03.2010	2.245	8,6
Waidmannstr./ Isebekstr.	04.03.2010	1.927	7,4
Zufahrt Gewerbepark Waidmannstr./ Waidmannstr.	04.03.2010	366	28,7
Waidmannstr. / Kieler Str.	15.06.2021	2.622	4,9
Radverkehr		Rad/6-19h	
Schleswiger Straße	08.09.2021	358	-
Leunastraße	08.09.2021	572	-
Leverkusenstraße	08.09.2021	1.227	-
Plöner Straße	08.09.2021	1.833	-

Aktuellere Verkehrszahlen werden im Ende des Jahres 2023 aus einer Verkehrstechnischen Untersuchung vorliegen.

3.3 Unfallgeschehen

Die nachfolgenden Unfallzahlen wurden von der Polizei Hamburg/ Verkehrsdirektion anhand der Datenbank „Elektronische Unfalltypensteckkarte“ ermittelt und ausgewertet. In die Auswertung wurden alle Verkehrsunfälle (VU) zwischen dem 01.01.2017 und 30.06.2021 einbezogen.

Westseite:

Am Diebsteich: Bei den Verkehrsunfällen in diesem Bereich handelt es sich fast ausschließlich um VU durch oder mit ruhendem Verkehr (Ein- und Ausparken, Vorbeifahren). Diese sind über den gesamten Streckenabschnitt verteilt. Besondere Auffälligkeiten sind nicht erkennbar.

Schleswiger Straße: In diesem Streckenabschnitt sind keine Auffälligkeiten erkennbar.

Knoten Schleswiger Straße / Leunastraße / Leverkusenstraße: An diesem Knoten liegt eine Unfallhäufungsstelle vor, da fünf oder mehr VU mit Personenschaden innerhalb von drei Jahren geschahen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

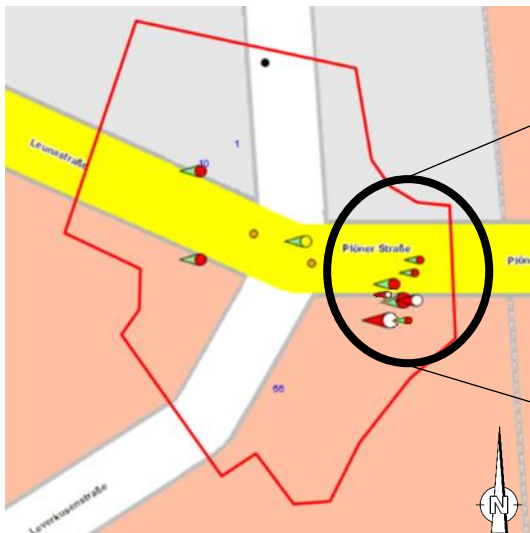


Abbildung 5: Darstellung der Unfallhäufung am Fußgängerüberweg des Knotens von 2017 bis Juni 2021 (Quelle: Polizei Hamburg/ Verkehrsdirektion)

Abbildung 4: Alle Verkehrsunfälle im Knoten Schleswiger Straße / Leunastraße / Leverkusenstraße zwischen 2017 und Juni 2021 (Quelle: Polizei Hamburg/ Verkehrsdirektion)

In Abbildung 4 ist die Unfallkarte des Knotenpunkts zwischen 2017 und Juni 2021 dargestellt. Hierbei ist erkennbar, dass gehäuft Unfälle zwischen einbiegenden/ kreuzenden Fahrzeugen (roter Punkt) und Radfahrenden (grüne Fahne) auftreten. Diese Erkenntnisse wurden in zur Analyse mit einem Luftbild hinterlegt (siehe Abbildung 5). Dabei ist zu erkennen, dass sich die Häufung auf den Bereich des Fußgängerüberwegs (FGÜ) bezieht. Bei fünf der VU war jeweils ein Radfahrender, der diesen FGÜ nutzte, beteiligt. Bei drei der VU waren überschreitende Fußgänger (weißer Punkt mit roter Fahne) beteiligt. Die meisten Unfälle hatten leichtverletzte Personen zur Folge.

Plöner Stieg / Plöner Straße: In diesem Streckenabschnitt sind keine Auffälligkeiten erkennbar.

Ostseite:

Waidmannstraße: Bei den VU in diesem Bereich handelt es sich überwiegend um VU durch oder mit ruhendem Verkehr (Ein- und Ausparken, Vorbeifahren). Diese sind über den gesamten Streckenabschnitt verteilt. Besondere Auffälligkeiten sind nicht erkennbar.

Große Bahnstraße: In diesem Streckenabschnitt sind keine Auffälligkeiten erkennbar.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Straßen Am Diebsteich, Große Bahnstraße und Waidmannstraße dienen der Erschließung der Gewerbeparks Stresemannstraße und Waidmannstraße sowie der anliegenden Sportanlagen. Die angrenzenden Bebauungen unterliegen bis auf wenige Ausnahmen der Gewerbe- und Industrienutzung. In der Straße Am Diebsteich ist außerdem noch ein Zugang zum Friedhof Am Diebsteich gelegen. An die Waidmannstraße schließen südlich Sportanlagen an.

Die Schleswiger Straße und Isebekstraße sind von Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäusern geprägt. Über die Isebekstraße wird zusätzlich das DHL-Briefverteilzentrum in Richtung Norden erschlossen. Das Grundstück verfügt über eine weitere Zufahrt an der Plöner Straße. Beide Zufahrten sind für den Betrieb des Briefverteilzentrums zwingend erforderlich.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Westseite:

Am Diebsteich:

Die Straße am Diebsteich weist eine Breite von 14,30 - 15,00 m auf und weitet sich auf Höhe der Kapelle des Friedhofs auf bis zu 23,10 m auf. Der Querschnitt der Fahrbahn hat eine Breite von rund 6,50 m (siehe Abbildung 4) und ist mit Asphalt befestigt. Der ruhende Verkehr befindet sich auf ausgewiesenen Längs- und Schrägparkplätzen aus Betonwabensteinen sowie am rechten Fahrbahnrand. Zur Einfassung sind Granitbordsteine verbaut.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

In den Nebenflächen sind beidseitig Gehwege mit Betonplatten. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Nur vereinzelt finden sich Straßenbäume in den Nebenflächen, der Großteil des Grünbestandes liegt auf Privatgrund.

Die Bushaltestellen sind als Fahrbahnrandhaltestellen in Betonbauweise hergestellt und mit Fahrgastunterständen ausgestattet. Taktile Leitelemente und Bussonderborde wurden nicht verbaut.

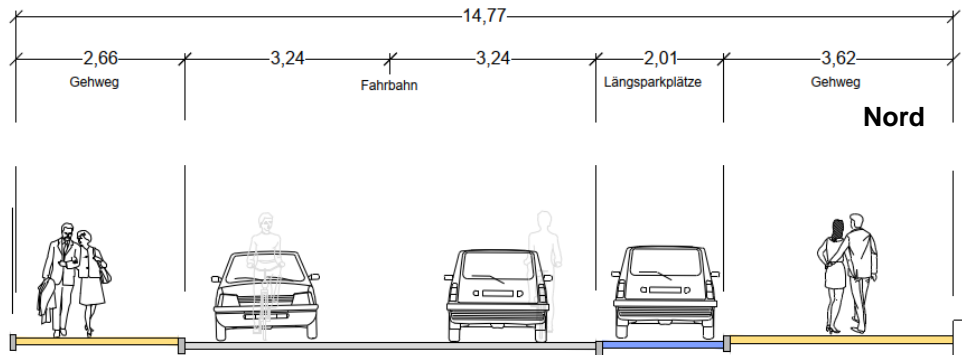


Abbildung 4: bestehender Querschnitt der Straße Am Diebsteich

Schleswiger Straße:

Die Schleswiger Straße (siehe Abbildung 5) verfügt über eine Gesamtbreite von 15,00 - 15,10 m mit alleartigem Charakter und grenzt auf der westlichen Seite an Vorgärten und im Osten an den Bahndamm der DB. Die Fahrbahn weist im Norden einen Querschnitt mit einer Breite von 9,3 m auf und verengt sich dann auf eine Breite von 6,90 m. Die Fahrbahn ist mit Natursteinpflaster befestigt. In den Nebenflächen befinden sich Gehwege, östlich mit Betonrechteckpflaster und westlich mit Betonplatten befestigt. Es sind Bordsteine aus Granit verbaut.

Der ruhende Verkehr befindet sich beidseitig am Fahrbahnrand, im südlichen Bereich wird der Grandstreifen der westlichen Nebenfläche zwischen den Bestandsbäumen beparkt.

Für den Radverkehr ist der östliche Gehweg in beide Richtungen freigegeben.

Der Baumbestand steht beidseitig in den Nebenflächen entlang der Fahrbahn. Des Weiteren befinden sich am Bahndamm, also auf dem Grundstück der DB, noch Bäume.

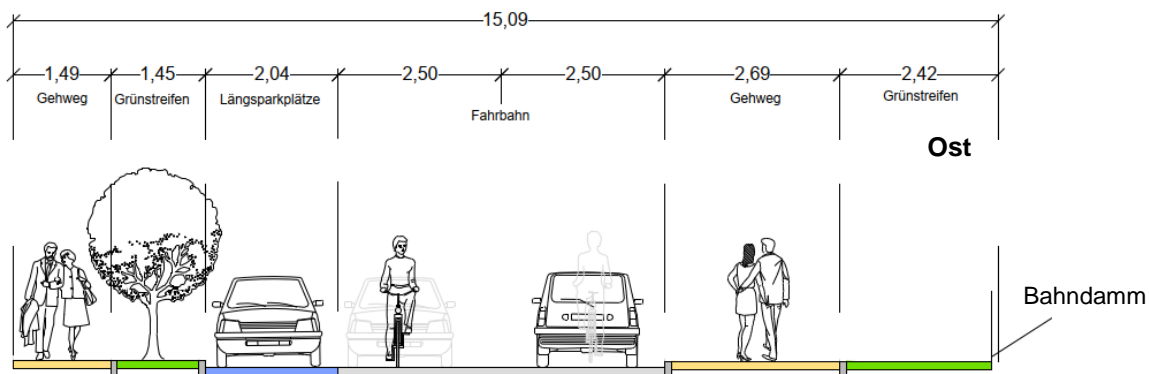


Abbildung 5: Bestandsquerschnitt Schleswiger Straße

Plöner Straße:

Im Planungsgebiet verläuft die Plöner Straße unterhalb der DB-Gleise durch zwei aneinandergrenzende Brückenbauwerke. Das westliche Bauwerk stellt eine Bogenkonstruktion dar, die das Lichtraumprofil des Querschnitts mit einer Gesamtbreite von 14,90 m stark einengt. Die östliche Brücke der S-Bahn-gleise ist eine Rahmenkonstruktion (siehe

Abbildung 6) mit einer Durchfahrtshöhe von ca. 4,00 m.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona



Knotenpunkt Schleswiger Straße/ Leunastraße/
Leverkusenstraße/ Plöner Straße

Abbildung 6: Plöner Straße in Blickrichtung Ost (auf Höhe des westlichen Brückenbeginns)

Die zweistreifige Fahrbahn weist eine Breite von ca. 7,00 m auf (siehe Abbildung 7). Sie ist asphaltiert und weitet sich östlich der Eisenbahnüberführungen zur Kurve hin auf. In den nördlichen Nebenflächen befindet sich ein benutzungspflichtiger; mindestens 2,50 m breiter Zweirichtungsradweg, der mit rotem Betonrechteckpflaster befestigt ist. Daran schließt ein mit Betonplatten befestigter Gehweg an. Die Fahrbahn ist durch einen Sicherheitstrennstreifen mit Schutzbügeln von der Nebenfläche abgetrennt. In den südlichen Nebenflächen grenzt eine mit Betonplatten befestigte Fläche an die Fahrbahn. Aufgrund des geringen Lichtraumprofils kann diese von Radfahrern und Fußgängern nicht genutzt werden.

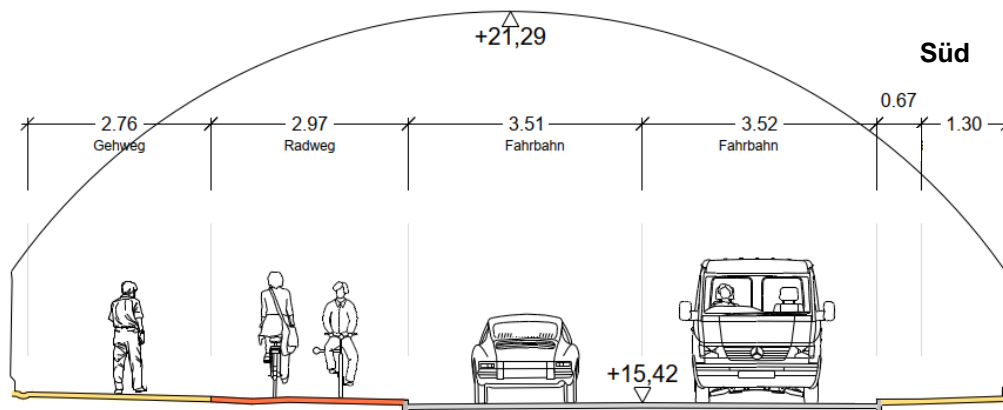


Abbildung 7: bestehender Querschnitt Plöner Straße

Ostseite:

Östlich der Eisenbahnüberführungen verläuft die Plöner Straße in südlicher Richtung mit einer Fahrbahnbreite von 9,00 m weiter. Der Fahrbahnbelag wechselt außerhalb des Planungsgebiets von einer Asphaltbefestigung auf Granitgroßpflaster. Westlich der Fahrbahn schließen sich Parkbuchten und der Bahndamm an.

In den östlichen Nebenflächen ist ein untermaßiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr mit der einer Breite von ca. 3,00 m angeordnet. Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem Grünstreifen.

Plöner Stieg:

Der Plöner Stieg ist eine fußläufige Verbindung mit 2,95 m Breite. Auf Höhe der Plöner Straße stehen dem Fußgänger/ Radfahrenden mehr Fläche zur Verfügung (siehe Abbildung 8). Die Oberfläche ist mit Betonplatten befestigt (siehe Abbildung 9). Der Plöner Stieg verbindet die Plöner Straße im Süden über die S-Bahn-Station und die Diebsteichbrücke mit der Großen Bahnstraße/ Waidmannstraße für den Fußverkehr. Des Weiteren kann auf dieser Wegeverbindung in Richtung Westen in den Diebsteichtunnel abgebogen werden. Dieser führt unter den Gleisen hindurch zur Straße Am Diebsteich.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

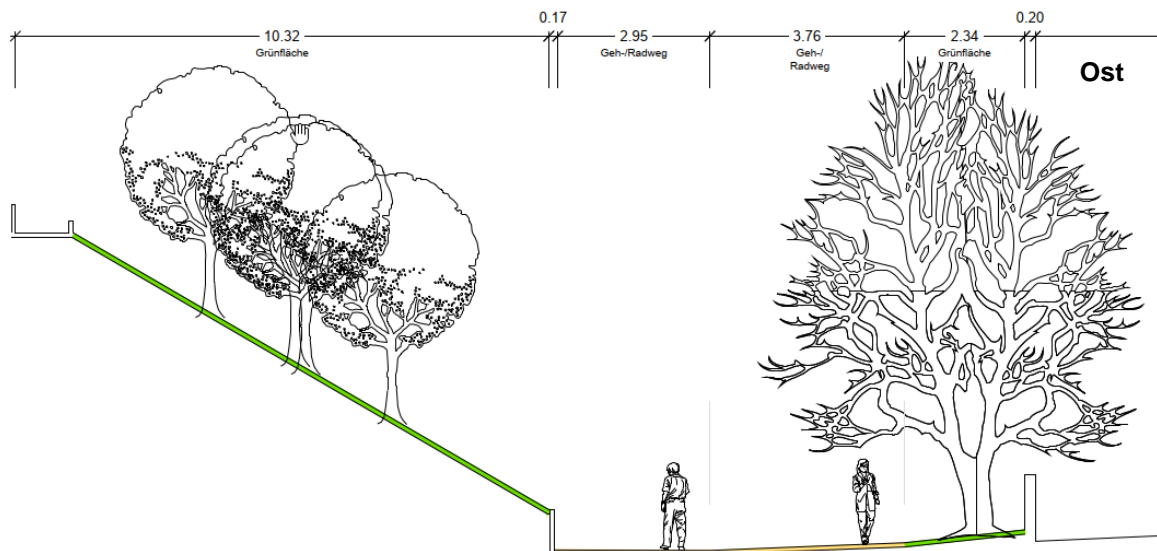


Abbildung 8: bestehender Querschnitt Plöner Stieg auf Höhe der Plöner Straße



Abbildung 9: Plöner Stieg in nördlicher Blickrichtung (auf Höhe der Plöner Straße)

Große Bahnstraße:

Die Große Bahnstraße verfügt im Planungsgebiet größtenteils über eine Gesamtbreite von ca. 13,00 m. Sie weitet sich zum Knotenpunkt mit der Waidmannstraße hin auf 30,00 m auf (siehe Abbildung 10). Der Querschnitt der Fahrbahn hat eine Breite von 7,00 bis 9,00 m und ist zweistreifig in Asphalt hergestellt. Zur Einfassung sind Granitbordsteine verbaut. Der ruhende Verkehr befindet sich auf der westlichen Seite am Fahrbahnrand.

Auf der östlichen Straßenseite schließt an die Fahrbahn eine mit Grand befestigte Nebenfläche mit einer Breite von 1,30 bis 3,50 m an, die als Gehweg und zum Parken genutzt wird. Im Knotenpunkt Bereich gibt es weiterführend eine Grünfläche und einen unbefestigten Gehweg. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Die westliche Nebenfläche ist zur Hälfte mit Grand befestigt, um das Parken zur ermöglichen. Die andere Hälfte ist mit Betonplatten befestigt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

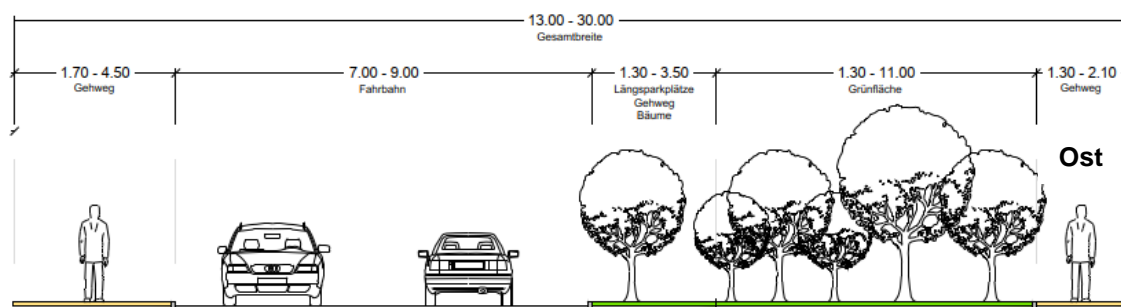


Abbildung 10: Bestehender Querschnitt Große Bahnstraße im Knotenpunktbereich

Waidmannstraße:

Die Waidmannstraße weist im Planungsgebiet eine Breite von 17,40 m auf (siehe Abbildung 11). Zum Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Isebekstraße weitet sie sich auf ca. 29,30 m auf. Die Fahrbahn ist 7,50 bis 8,00 m breit und ab dem Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Isebekstraße/ Waidmannstraße mit Granitgroßpflaster befestigt. Zur Einfassung sind Granitbordsteine verbaut. Es wird abwechselnd beidseitig auf der Fahrbahn geparkt.

Geprägt wird die Straße von dem beidseitigen schützenswerten Baumbestand. Die nördlichen Nebenflächen sind abwechselnd von Grün- und Grandflächen. In den südlichen Nebenflächen ist ein schmaler Gehweg, sowie ein schmaler Grünstreifen vorhanden. Südlich an den Grünstreifen anschließend befindet sich ein schmaler, mit Betonrechteckpflaster befestigter Radweg.

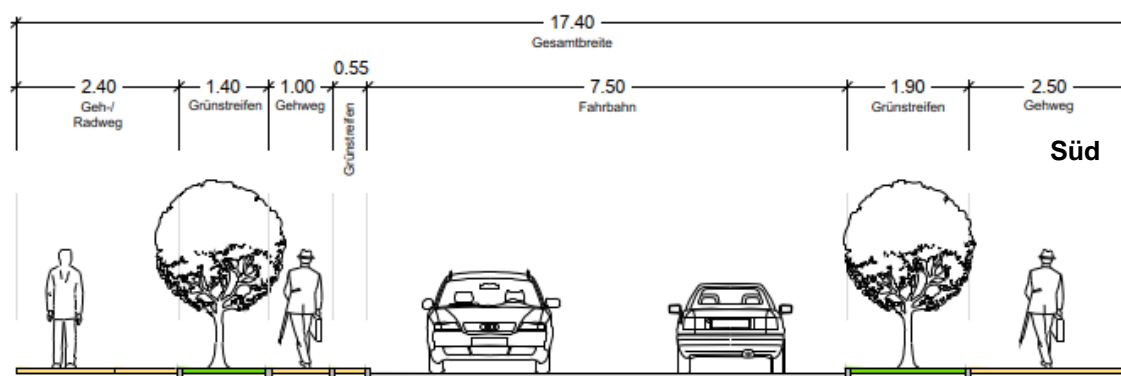


Abbildung 11: Bestandsquerschnitt Waidmannstraße

Isebekstraße:

Die Isebekstraße ist eine Stichstraße und nur am nördlichen Ende von der Planung betroffen. Im Planungsgebiet weist die Isebekstraße eine Breite von ca. 14,50 m zwischen den Straßenbegrenzungslinien auf. Der Querschnitt der Fahrbahn ist 7,00 m breit. In den südlichen Nebenflächen befinden sich mit Grand befestigte Schrägparkstände und ein Gehweg mit Betonplatten. In den nördlichen Nebenflächen befindet sich ein ebenfalls mit Betonplatten befestigter Gehweg. Radverkehrsanlagen sind keine vorhanden. In Abbildung 12) ist für einen Eindruck ein Bild der Isebekstraße zu sehen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona



Abbildung 12: Foto der Isebekstraße von Großer Bahnstraße in südöstlicher Richtung

Zufahrt Grundstück DHL:

Der Anschluss an die Isebekstraße ist in Form einer Gehwegüberfahrt hergestellt. Zwischen den Straßenbegrenzungslinien ist der Straßenquerschnitt zwischen 9,65 und 15,00 m breit (siehe Abbildung 13). Die Fahrbahn verfügt im Querschnitt über eine Breite zwischen 6,40 und 7,10 m. Beidseitig der Fahrbahn kann längs in asphaltierten Parkbuchten geparkt werden.

Auf der westlichen Straßenseite besteht ein mit Betonplatten befestigter Gehweg. Östlich der Fahrbahn befindet sich ein Grünstreifen.

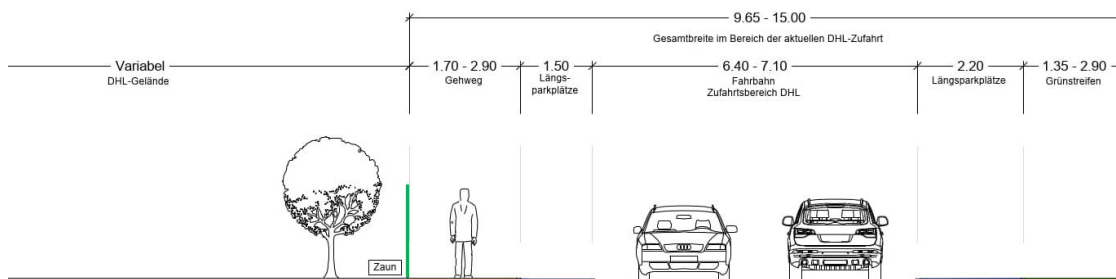


Abbildung 13: Bestehender Querschnitt Zufahrt DHL-Grundstück

3.6 Schadensbild

Es liegen keine Daten einer ZEB vor. Es folgt eine Bewertung des Straßenzustands aufgrund augenscheinlicher Bewertungen.

Westseite:

Die Fahrbahn der Straße Am Diebsteich weist im Planungsgebiet augenscheinlich keine schwerwiegenden Schäden auf.

In der Schleswiger Straße sind in der Fahrbahn Flickstellen mit Asphalt ausgebessert worden. Des Weiteren sind Spurrinnen im Pflaster erkennbar.

Die im Planungsgebiet asphaltierte Plöner Straße weist kein schwerwiegendes Schadbild der Oberfläche auf.

Ostseite:

Die Große Bahnstraße weist bis auf vereinzelte Flickstellen augenscheinlich keine auffälligen Schädstellen auf.

In der Fahrbahn der Waidmannstraße sind Verdrückungen im Pflaster als Spurrinnen erkennbar.

Die Ergebnisse der Asphaltuntersuchungen liegen derzeit noch nicht vor, werden jedoch in der weiteren Planung berücksichtigt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Westseite:

Westlich der Gleisanlagen befindet sich der vierarmige, vorfahrtsregelte Knotenpunkt Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße. Die bevorrechtigte Hauptrichtung ist die Ost-West-Verbindung des Straßenzugs Plöner Straße - Leunastraße. Die Nord-Süd-Verbindung muss über das Verkehrszeichen 205 Vorfahrt gewähren. Der Fußverkehr wird beidseitig der Fahrbahn auf Gehwegen in den Nebenflächen geführt. Eine gesicherte Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr liegt lediglich in der Plöner Straße in Form eines Fußgängerüberweges vor. Diese ist aufgrund des fehlenden südlichen Gehwegs unterhalb der Bahnbrücken erforderlich. Der Radverkehr kann entweder im Mischverkehr oder in drei Armen des Knotenpunkts auf den Nebenflächen gemeinsam mit dem Fußverkehr fahren. Lediglich im Arm des Plöner Tunnels besteht für den Radverkehr eine Benutzungspflicht des Radwegs.

Ostseite:

Östlich der Bahngleise führt die Fahrbahn der Plöner Straße durch eine Kurve nach Süden. Der Fußverkehr wird auf der nördlichen Seite entlang der Fahrbahn geführt und kann von dort aus entweder nach Süden den Gehweg weiter nutzen beziehungsweise nach Norden abgehenden Plöner Stieg nutzen. Die Radfahrenden können die gleichen Verbindungen wie der Fußverkehr nutzen, mit Ausnahme des Plöner Stiegs da dort der Radverkehr nicht freigegeben ist.

Ein weiterer Knoten ist der vierarmige Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Isebekstraße/ Zufahrt ThyssenKrupp Gelände. Die Vorfahrt wird über die Rechts-vor-links-Regelung geregelt. Im Knotenarm des Thyssen-Krupp-Geländes dürfen lediglich Berechtigte einfahren.

Der Fußgängerlängsverkehr wird in allen Knotenarmen auf den Nebenflächen entlang der Fahrbahn geführt. Gesicherte Querungen sind keine vorhanden. Für den Radverkehr gibt es nur auf der nördlichen Seite der Waidmannstraße eine separate nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage. Ansonsten wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

In der Isebekstraße befindet sich noch die Zu- bzw. Ausfahrt des DHL-Geländes. Diese ist als Gehwegüberfahrt gestaltet und so der Isebekstraße verkehrsrechtlich untergeordnet.

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich keine lichtsignalgeregelten Knotenpunkte und lediglich eine gesicherte Querungsstelle für den Fußverkehr (Fußgängerüberweg).

3.8 Wirtschaftsverkehr

An das Planungsgebiet schließen zwei Gewerbeparks mit unterschiedlicher Gewerbe- und Industrienutzung an. Eine klare Aufteilung des Verkehrs ist nicht möglich.

Die nachfolgenden Verkehrszahlen sind aus dem Verkehrsportal Hamburg von den Zählstellen 6.367 Nord, 2.884 und 6.386.

Westseite:

Die Schleswiger Straße grenzt direkt an den Gewerbepark Stresemannstraße und dient u.a. dessen Erschließung. Der SV-Anteil beträgt 11 % am DTV_w (Jahr 2010, Zählstelle 6.367). Auf der Plöner Straße beträgt der SV-Anteil 2020 9 % am DTV_w (Zählstelle 2.884).

Ostseite:

Die Straßenzüge auf der Ostseite dienen der Erschließung des Gewerbeparks Waidmannstraße und dem Briefzentrum Hamburg. Am Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Isebekstraße lag der SV-Anteil - je nach Arm - zwischen 7 und 29 % (Zufahrt Thyssen-Krupp-Gelände) am DTV_w (2010) (Zählstelle 6.386). Jedoch ist zu beachten, dass das Thyssen-Krupp-Gelände heute nicht mehr in Betrieb ist. Detailliertere bzw. aktuellere Verkehrszahlen werden im Sommer 2023 aus einer Verkehrstechnischen Untersuchung vorliegen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Im direkten Umfeld des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich verkehrt die Buslinie 180 montags bis freitags im 10-Minuten-Takt zwischen der S-Bahn-Haltestelle Stellingen und dem Bahnhof Altona (siehe Tabelle 2). An Samstagen und Sonntagen fährt die Buslinie im 20 min-Takt.

Tabelle 2: Buslinien – Taktung und Streckenverlauf

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
180	Alle 10 Min. (Mo- Fr)	Stellingen (S) ↔ Bf. Altona

Im Planungsgebiet gibt es zwei Haltestellen der Buslinie 180 mit je einem Haltepunkt pro Fahrtrichtung.

Südöstlich des Bahnhofs in der Plöner Straße ist die Haltestelle Diebsteich (Ostseite) beidseitig der Fahrbahn zu finden. Beide Haltepunkte liegen am Fahrbahnrand und sind ohne taktile Leitelemente und Bussonderbord ausgestaltet. Der Haltepunkt in Fahrtrichtung Stellingen verfügt über einen Fahrgastunterstand (FGU).

Nordwestlich des Bahnhofs in der Straße Am Diebsteich auf Höhe der Haus-Nr. 9 befinden sich die Bushaltepunkte Diebsteich (Westseite) ebenfalls am Fahrbahnrand. An beiden Haltestellenbereichen ist Beton als Fahrbahnbefestigung verbaut und ein Fahrgastunterstand vorhanden (siehe Tabelle 3). Mit Sonderborden und taktilen Leitelementen sind die Haltepunkte nicht ausgestattet.

Tabelle 3: Haltestellen im Bestand

Haltestelle (Haltepunkt)	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Oberflächenbefestigung	Barrierefreiheit	Ausstattung
S Diebsteich (Westseite) Richtung Stellingen	180	Haltestelle am Fahrbahnrand	Beton	Keine taktilen Leitelemente, kein Sonderbord	Fahrgastunterstand (FGU), Abfallbehälter
S Diebsteich (Westseite) Richtung Bf Altona	180	Haltestelle am Fahrbahnrand	Beton	Keine taktilen Leitelemente, kein Sonderbord	FGU, Abfallbehälter
S Diebsteich (Ostseite) Richtung Stellingen	180	Haltestelle am Fahrbahnrand	Natursteinpflaster	Keine taktilen Leitelemente, kein Sonderbord	FGU, Abfallbehälter
S Diebsteich (Ostseite) Richtung Bf Altona	180	Haltestelle am Fahrbahnrand	Natursteinpflaster	Keine taktilen Leitelemente, kein Sonderbord	Abfallbehälter

Bike-Sharing Angebote sind im Planungsgebiet keine vorhanden. Angebote des E-Scooter-Sharing sind im Planungsgebiet zu finden, zugewiesene Bereiche für das geordnete Abstellen existieren nicht.

3.10 Radverkehr

Dem Radverkehr stehen im Planungsgebiet um den S-Bahnhof Diebsteich nur wenige eigenständige Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Er wird vorwiegend im Mischverkehr geführt. Im Plöner Tunnel befindet sich in den nördlichen Nebenflächen ein mit Verkehrszeichen 237 und Zusatzzeichen 1000-31 ausgewiesener benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Radweg mit 2,50 m Breite. In der Schleswiger Straße ist der östliche Gehweg neben den Parkständen am Fahrbahnrand für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Dieser entspricht mit 2,00 m Breite nicht den Anforderungen der ReStra. Des Weiteren gibt es in den südlichen Nebenflächen der Waidmannstraße einen untermaßigen, 1,00 m breiten nicht benutzungspflichtigen Radweg.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Im Planungsgebiet liegt keine bestehende Veloroute. Allerdings verläuft die Freizeitroute 9 (City - Altonaer Volkspark - Klövensteen) durch das Planungsgebiet von der Isebekstraße bis zur Schleswiger Straße.

Im Planungsgebiet westlich des Bahnhofs gibt es keine Fahrradabstellanlagen. Es werden der Friedhofszaun oder die Baumschutzbügel zur Abstellung genutzt.

Im östlichen Abschnitt befinden sich am Übergang Plöner Stieg zur Plöner Straße mehrere Fahrradabstellmöglichkeiten. Darüber hinaus sind in der Großen Bahnstraße am Ab-/Aufgang zum Plöner Stieg noch Fahrradbügel zu finden. Ansonsten werden der vorhandene Zaun bzw. Geländer zum Abstellen von Fahrrädern genutzt.

3.11 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Westseite:

In der Straße Am Diebsteich sind beidseitig der Fahrbahn ausreichend breite Gehwege für den Fußverkehr vorhanden. Die Oberfläche der Gehwege ist augenscheinlich in Ordnung und verfügt über keine auffälligen Schadstellen.

In der Schleswiger Straße gibt es ebenfalls beidseitig Gehwege. Die Breite dieser entspricht nicht dem aktuellen Regelwerk. Insbesondere der östliche Gehweg ist in Anbetracht der Freigabe für den Radverkehr viel zu schmal. Des Weiteren verfügen sie über stellenweise starke Oberflächen-Schadstellen und damit Gefahrenstellen für Fußgänger.

Der Gehweg der Plöner Straße im Bereich der Bahnbrücken ist ausreichend breit ausgelegt und verfügt über keine auffälligen Schäden.

Im westlichen Abschnitt des Planungsgebietes gibt es nur an der Plöner Straße unmittelbar westlich der Bahnbrücken eine gesicherte Fußgängerquerung in Form eines Fußgängerüberwegs.

Ostseite:

Momentan gibt es als Verbindung zwischen Plöner Straße und Großer Bahnstraße den Plöner Stieg (inkl. Diebsteichbrücke), welcher über die S-Bahn-Station Diebsteich führt. Der Plöner Stieg ist ausreichend breit und verfügt über keine augenscheinlichen Schadstellen.

Darüber hinaus gibt es zwischen Großer Bahnstraße und Schleswiger Straße unterhalb der Bahngleise mit dem Diebsteichtunnel eine fußläufige Verbindung.

Im östlichen Abschnitt sind keine gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorhanden.

Barrierefreiheit:

Im gesamten Planungsgebiet fehlen taktile Leitelemente zur Führung von Personen mit eingeschränkter Sehfähigkeit sowie barrierefrei gestaltete Querungsstellen.

Die Bushaltestellen sind ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut.

Die S-Bahn-Station Diebsteich ist nicht barrierefrei erreichbar.

Im gesamten Planungsgebiet fehlt somit der barrierefreie Ausbau der Nebenflächen.

3.12 Ruhender Verkehr

Westseite:

Auf der Nordseite der Straße Am Diebsteich sind abschnittsweise Längsparkplätze in Parkbuchten angelegt. Auf der Südseite wird auf der Fahrbahn geparkt. Im Kurvenbereich zur Schleswiger Straße sind bauliche Schrägparkplätze vorhanden.

In der Schleswiger Straße sind auf der Ostseite im nördlichen Bereich Längsparkstände angeordnet. Im südlichen Bereich wird zwischen den Baumstandorten hinter der Gehweghinterkante unrechtmäßig geparkt. Auf der Westseite ist das Parken auf der Fahrbahn gestattet.

Im Planungsabschnitt der Plöner Straße werden keine Parkstände angeboten.

Ostseite:

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

In der Großen Bahnstraße befinden sich im Planungsgebiet auf der westlichen Straßenseite markierte Längsparkstände für das halbseitige Parken auf dem Gehweg. Im weiteren Verlauf nach Süden wird nach Ende der Markierung auf der Fahrbahn geparkt. Im Knotenpunktbereich wird auf der Ostseite widerrechtlich zwischen Bäumen auf den Grandflächen geparkt.

Im Planungsgebiet wird in der Waidmannstraße alternierend am Fahrbahnrand geparkt.

In der Isebekstraße wird auf der südwestlichen Straßenseite befinden sich Schrägparkstände zwischen Straßenbegleitgrün, nordwestlich wird auf der Fahrbahn geparkt.

Zufahrt Grundstück DHL:

Beidseitig der Zufahrt gibt es Parkbuchten für Längsparker.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im gesamten Planungsgebiet sind Ausstattungselemente im Straßenraum vorhanden. Dabei handelt es sich in erster Linie um Schaltschränke, Baumschutzbügel, Fahrradbügel, eine Litfaßsäule (Plöner Stieg), Beleuchtungsmasten, Postübergabeschränke, StVO-Beschilderung und Bushaltestellenausstattung wie Fahrgastunterstände und Haltestellenmaste. Entlang der Plöner Straße im Bereich des Plöner Stiegs befindet sich auf ca. 40 m Länge eine Schutzplanke und auf der Nebenfläche zwei Poller. Unterhalb der Bahnbrücke sind Schutzbügel zwischen Fahrbahn und Radweg angebracht. Des Weiteren ist in der Plöner Straße am westlichen Brückenbeginn eine Absperrschranke auf der Nebenfläche für Fußgänger zu finden.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Westseite:

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in der Straße Am Diebsteich auf der Südseite an der Gehweghinterkante und erfolgt durch Langfeldleuchten an Peitschenmasten. In der Schleswiger Straße sind die Beleuchtungsmasten westlich zwischen Fahrbahn und Gehweg auf Höhe der Bäume platziert. Die Beleuchtung erfolgt hier ebenfalls mit Langfeldleuchten an Peitschenmasten. Durch die vorhandenen Bäume zwischen den Beleuchtungsmasten ist die Ausleuchtung der Nebenflächen nicht an jeder Stelle ausreichend.

Im Planungsabschnitt der Plöner Straße befindet sich die öffentliche Beleuchtung auf der westlichen Straßenseite im Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg. Es sind runde Standardmaste mit einer Leuchte verbaut. Darüber hinaus befindet sich am westlichen Tunnelbauwerk noch öffentliche Beleuchtung.

Ostseite:

Auf dem Plöner Stieg erfolgt die Beleuchtung von westlicher Seite mit Aufsatzleuchten. Im Planungsabschnitt der Großen Bahnstraße befindet sich die öffentliche Beleuchtung auf der westlichen Straßenseite am Fahrbahnrand, in der Waidmannstraße auf der südlichen Seite zwischen den Bäumen. In beiden Straßen erfolgt die Beleuchtung über Langfeldleuchten an Peitschenmasten. Durch vorhandene Bäume in den Nebenflächen ist die Ausleuchtung eingeschränkt.

In der Isebekstraße steht die öffentliche Beleuchtung mit Langfeldleuchten an Peitschenmasten auf der nordöstlichen Seite zwischen Gehweg und Sicherheitstrennstreifen.

3.15 Straßenbegleitgrün

Westseite:

In der Straße Am Diebsteich befinden sich nur vereinzelt auf öffentlicher Fläche Bäume. Diese sind vorwiegend auf den angrenzenden Privatgrundstücken an der Flurstücksgrenze angeordnet.

Die Schleswiger Straße ist geprägt von einem alleeartigen Charakter. In den westlichen Nebenflächen befinden sich die schützenswerten Bäume zwischen Fahrbahn und Gehweg im öffentlichen Straßenraum. In den östlichen Nebenflächen gibt es auf dem Grundstück der DB eine Vielzahl an Bäumen, weiter südlich finden sich dann Bäume im öffentlichen Straßenraum.

Der Baumbestand an der Ecke Schleswiger Straße/ Leunastraße liegt vorwiegend auf Privatgrund.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Es befinden sich keine Bäume in diesem Planungsabschnitt der Plöner Straße.

Ostseite:

In der Großen Bahnstraße sind auf öffentlichem Grund nur vor der Zufahrt zum Thyssen-Krupp Gelände und nördlich der Zufahrt Straßenbegleitbäume in den östlichen Nebenflächen zu finden. In den westlichen Nebenflächen befinden sich zwei Einzelbäume im öffentlichen Straßenraum.

Die Waidmannstraße verfügt über einen alleeartigen Charakter. Es befinden sich beidseitig in den Nebenflächen schützenswerte Bäume.

In der Isebekstraße sind vereinzelt Bäume südlich der Fahrbahn zwischen den Schrägparkständen zu finden.

Der Friedhof Diebsteich, die Waidmannstraße und Schleswiger Straße sind Teil einer grünen Hamburger Landschaftsachse. Diese verläuft vom Volkspark Altona zur Hamburger Innenstadt.

3.16 Entwässerung

Westseite:

Die Entwässerung der Straßen Am Diebsteich, Schleswiger Straße und Plöner Straße erfolgt über beidseitig der Fahrbahn liegende Trummen. Das Wasser wird in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung abgeleitet. Die Nebenflächen entwässern in Richtung der Fahrbahnen. Eine Reinigung des Oberflächenwassers findet nicht statt.

Die vorliegende Trummenuntersuchung weist aus, dass an einer Vielzahl von Trummen und Trummenanschlussleitungen im Planungsgebiet Handlungsbedarf in Form einer Sanierung bzw. teilweise einer Erneuerung besteht.

Nach der Gefährdungsanalyse des Rahmenplans Diebsteich ist die Plöner Straße unter den Bahnbrücken bei Starkregen ein bekannter Überflutungsbereich mit hohem Gefährdungspotential. Daher wurde bereits zur Reduzierung der Überflutungsmengen ein Pumpwerk zum Mischwasserrückhaltebecken Stresemannstraße gebaut. Das Pumpwerk entleert den Überflutungsbereich nach Regenende.

Ostseite:

Die Entwässerung erfolgt in der Waidmannstraße beidseitig, in der Großen Bahnstraße einseitig der Fahrbahn über Trummen. Das Wasser wird in die vorhandenen Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung abgeleitet. Die Nebenflächen entwässern in Richtung der Fahrbahnen. Lediglich in der Waidmannstraße auf Höhe des Hauses Nr. 41A befindet sich eine Trumme in den Nebenflächen.

Eine Reinigung des Oberflächenwassers erfolgt nicht.

Die vorliegende Trummenuntersuchung weist aus, dass an einer Vielzahl von Trummen und Trummenanschlussleitungen im Planungsgebiet Handlungsbedarf in Form einer Sanierung bzw. teilweise einer Erneuerung besteht.

3.17 Versorgungsleitungen

Westseite:

Im südlichen Gehweg der Straße Am Diebsteich verläuft eine neu verlegte 110 kV-Leitung von Stromnetz Hamburg, Leitungen der Telekom sowie eine Gasleitung. In den nördlichen Nebenflächen befindet sich eine Stromleitung zum vorhanden Fahrgastunterstand des Bushaltepunkts. Im westlichen Abschnitt der Straße Am Diebsteich verläuft eine Wasserleitung unter dem Gehweg. Ungefähr mittig in der Fahrbahn befindet sich ein Mischwassersiel. Vor der Kurve zur Schleswiger Straße endet das Mischwassersiel. Im nördlichen Gehweg befindet sich auf Höhe der Haus-Nr. 9 eine Stromleitung zum Fahrgastunterstand des Bushaltepunkts.

Noch in der Straße Am Diebsteich, ca. auf Höhe der Schrägparkstände beginnt ein separates Mischwassersiel und verläuft auf der westlichen Fahrbahnseite in der Schleswiger Straße weiter. Im westlichen Gehweg beginnt die von Stromnetz neu verlegte 110 kV-Leitung, auf Höhe der Haus - Nr. 5 biegt die Leitung in Richtung Osten ab und quert die Bahngleise. Im westlichen Gehweg der Schleswiger Straße, knapp neben dem Bordstein, ist eine Wasserleitung verlegt. Diese wechselt ca. auf Höhe von Haus-Nr. 1 in die östlichen Nebenflächen. Auch finden sich im Gehweg Niederspannungsleitungen der

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Telekom und Stromnetz Hamburg sowie eine Gasleitung. In den östlichen Nebenflächen führen Stromleitungen (u.a. von Stromnetz, Telekom) in das Friedhofsgebäude, auch queren an dieser Stelle Stromleitungen die Fahrbahn. Im bestehenden Diebsteichtunnel verlaufen Stromleitungen auf die Ostseite der Bahngleise.

In der nordöstlichen Nebenfläche am Knotenpunkt Plöner Straße/ Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße zweigt eine Wasserleitung nach Süden und eine nach Osten in den Plöner Tunnel ab. Des Weiteren befinden sich in den nördlichen Nebenflächen des Plöner Tunnels Stromleitungen, eine Mischwassersiel. Ein weiteres Mischwassersiel ist im westlichen Abschnitt des Plöner Tunnels in der Fahrbahn, wechselt dann im weiteren Verlauf in Richtung Osten in die Nebenflächen. In der Fahrbahn befinden sich außerdem noch eine Gasleitung, sowie eine Stromleitung

Ostseite:

In der Großen Bahnstraße befindet sich die von Stromnetz neu verlegte 10 kV-Leitung zunächst im östlichen Gehweg, wechselt dann aber auf Höhe der Rampe zur Diebsteichbrücke in den westlichen Gehweg. Im westlichen Gehweg sind darüber hinaus noch eine Wasserleitung und Niederspannungsleitungen von Stromnetz vorhanden. Ungefähr mittig in der Fahrbahn verlaufen eine Gasleitung sowie zwei Fernwärmeleitungen. Eine Wasserleitung befindet sich zunächst in der östlichen Fahrbahnseite und verläuft anschließend ab ungefähr der Rampe der Diebsteichbrücke weiter in den östlichen Nebenflächen. Größtenteils parallel hierzu verlaufen ein Mischwassersiel und eine Gasleitung. Des Weiteren verlaufen im östlichen Gehweg Stromleitungen von Stromnetz Hamburg.

In der Waidmannstraße verlaufen im nördlichen Gehweg eine Gasleitung, Stromleitungen sowie eine Wasserleitung. Am nördlichen Rand der Fahrbahn verläuft ein Mischwassersiel und eine neu verlegte 110 kV-Leitung. Im südlichen Gehweg verlaufen Stromleitungen von Stromnetz Hamburg, Leitungen der Deutschen Telekom, Vodafone und Kabel Deutschland sowie eine Wasserleitung.

Darüber hinaus verlaufen unter dem bestehenden DHL-Gelände noch eine neu verlegte 10 kV-Leitung, eine 110 kV-Leitung, eine Gasleitung und zwei Fernwärmeleitungen. Zukünftig wird ein Teil dieses Geländes zu öffentlichen Wegeflächen.

3.18 Ingenieurbauwerke

Die Plöner Straße wird im Planungsbereich von einer Bogenbrücke der DB und Stahlbrücken der S-Bahnlinie überspannt.

In dieser Unterführung gibt es zur Verringerung der Überflutungsmengen ein Pumpwerk, welches das Wasser zum Mischwasserrückhaltebecken Stresemannstraße pumpt.

Als fußläufige Verbindung zwischen der Großen Bahnstraße und der Schleswiger Straße dient der Diebsteichtunnel.

3.19 Grundwasser

Im gesamten Planungsgebiet steht das Grundwasser auf einer Höhe zwischen 15 und 16 m NHN an.

Da das Gelände von Nord nach Süd über ein natürliches Gefälle verfügt, ist das Grundwasser zwischen 1,0 und 10,0 m unterhalb der Geländeoberkante anzutreffen. Der minimale Grundwasserflurabstand liegt im Bereich des ehemaligen Zollgebäudes vor.

3.20 Denkmalschutz

Westlich der Bahngleise befindet sich am Zugang zum Friedhof Diebsteich mit der Kapelle aus dem Jahre 1927 ein Baudenkmal (ID 44287). Darüber hinaus ist dieser Friedhof ein Ensemble- und Gartendenkmal (ID 43067, ID 43068). An den östlichen Rand der Leverkusenstraße schließt das Milieugebiet Bessemerweg an.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

3.21 Altlasten

Für das Grundstück Plöner Straße 10 wurde am 25.08.2015 eine Altlastenuntersuchung beauftragt. Dabei wurden relevante Verunreinigungen mit Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Arsen festgestellt. Aufgrund der Ergebnisse der Untersuchungen ist von einer lokal begrenzten schädlichen Verunreinigung des Bodens, einer Grundwassergefährdung und einer nachteiligen Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit auszugehen. Eine schädliche Grundwasserveränderung kann nicht ausgeschlossen werden. Ein akuter Handlungsbedarf wurde nicht festgestellt.

Über diese Untersuchung hinaus liegen keine weiteren Informationen über Altlasten im Planungsgebiet vor. Die Baugrunduntersuchungen stehen noch aus.

3.22 Kampfmittel

Westseite:

Am Diebsteich: In der Straße Am Diebsteich besteht gemäß Schreiben mit Lageplan der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 22.06.2022 aus Luftbildauswertungen überwiegend kein Hinweis auf Kampfmittel. Weitere Maßnahmen sind nicht notwendig. Lediglich in den Nebenflächen bei Haus-Nr. 21/ 22 besteht ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Schleswiger Straße: In der Schleswiger Straße besteht nach Angaben des Schreibens mit Lageplan der Feuerwehr, GEKV vom 06.04.2017 nur an der westlichen Straßenbegrenzungslinie zwischen Haus-Nr. 5 und 2 ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Auf Höhe der Grundstücksgrenze zwischen Haus-Nr. 2 und 3 gibt es einen allgemeinen Bombenblindgängerverdacht durch einen Bombenkrater.

Plöner Straße/ Plöner Stieg: Im Abschnitt Plöner Straße/ Plöner Stieg des Planungsgebiets besteht gemäß Schreiben mit Lageplan der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 11.01.2018 aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung auf dem Großteil der Flächen ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Nur in kleinen Abschnitten besteht hierauf kein Hinweis. Des Weiteren gibt es einen Bereich, für den noch keine Informationen über die Kampfmittelauslastung vorliegen.

Ostseite:

Gelände des ehemaligen Zollgebäudes/ DHL-Gelände: In diesem Bereich besteht nach Angaben des Schreibens mit Lageplan der Feuerwehr Hamburg, GEKV vom 22.07.2016 aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht oder vergrabene Kampfmittel. Lediglich in einem Streifen ca. auf Höhe der nordwestlichen Ecke des Briefverteilzentrums gibt es einen allgemeinen Bombenblindgängerverdacht.

Große Bahnstraße, Waidmann- und Isebekstraße: In der Großen Bahnstraße inkl. dem Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Isebekstraße/ Waidmannstraße sowie der Isebekstraße bis Haus-Nr. 15 und der Waidmannstraße bis zum Sportplatz besteht gemäß Schreiben mit Lageplan der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht vom 11.01.2018 aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht oder vergrabene Kampfmittel. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig. Die einzige Ausnahme hiervon liegt auf Höhe der Waidmannstraße 39 auf der nördlichen Straßenseite. Hier besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch einen registrierten Verdachtspunkt.

Im Bereich um das Gebäude Isebekstraße 9 besteht gemäß Schreiben mit Lageplan der Feuerwehr, GEKV vom 22.07.2016 aus Luftbildauswertung/ Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht oder vergrabene Kampfmittel. Nur in einem kleinen Streifen neben dem Plöner Stieg besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

4 Variantenuntersuchung

Im Laufe der Planung wurden eine Vielzahl an Varianten für die verschiedenen Abschnitte im Planungsgebiet erarbeitet, betrachtet, analysiert und geprüft. Die nachfolgende Auflistung der Varianten ist nicht abschließend, sie stellt lediglich einen Überblick dar.

4.1 Radverkehrsführung

In beiden Planungsabschnitten wurde die Radverkehrsführung auf den Einsatz der nachfolgenden Möglichkeiten untersucht:

- im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- beidseitiger richtungstreuer Radweg
- Zweirichtungsradweg
- Kommunaltrasse
- Fahrradstraße

4.2 Fußverkehrsführung und -querungen

Für die Führung des Fußverkehrs im gesamten Planungsgebiet wurden zahlreiche Möglichkeiten geprüft:

- Fußgängerüberwege (FGÜ)
- Mittelinseln
- ungesicherte Querungen
- Lichtsignalanlagen
- LED-System in Pflastersteinen als Unterstützung für Lichtsignalanlagen
- vorgezogene Seitenräume

4.3 Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs

4.3.1 Westseite: Am Diebsteich/ Schleswiger Straße

Für die Verkehrsführung in der Straße Am Diebsteich und in der Schleswiger Straße wurden nachfolgende Möglichkeiten untersucht:

- Unechte Einbahnstraße
- Fahrradstraße
- Tempo-30-Zone

4.3.2 Ostseite: Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A

Im östlichen Abschnitt wurde untersucht, ob die Verkehrsführung in Form einer Tempo-30-Zone, einer Kommunaltrasse oder einer Fahrradstraße mit oder ohne Freigabe für den MIV erfolgen kann.

Zur Umsetzung einer eingeschränkten Zulassung von Verkehrsteilnehmern wurde auf der Ostseite der Planstraße A, ca. auf Höhe des südlichen Endes des Gebäudekomplexes des Bahnhofs, eine Wendemöglichkeit untersucht.

4.4 Knotenpunkte

4.4.1 Westseite: Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße

Im Rahmen dieser Planung wurde die Möglichkeit eines vorfahrtsregeltem Knotenpunkts sowie verschiedene Lagen von Kreisverkehren im gesamten Knotenpunktbereich untersucht.

4.4.2 Ostseite: Plöner Straße/ Planstraße A

Im Bereich des Knotens Plöner Straße/ Planstraße A wurde geprüft, ob die Verkehrsführung über eine Lichtsignalanlage oder über Verkehrszeichen geregelt werden kann.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

4.4.3 Ostseite: Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A

Im Knotenpunktbereich wurde untersucht, ob die Verkehrsführung mit einer Rechts-Vor-Links Regelung, über eine Lichtsignalanlage oder über Verkehrszeichen geregelt werden kann.

4.5 Parkstände

In der Vorplanung wurden in der Waidmannstraße und in der Planstraße A, im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, Parkstände für den MIV bzw. die Anwohner geprüft. Allerdings wurde im weiteren Planungsverlauf verfolgt, den ruhenden Verkehr nach Möglichkeit im direkten Bahnhofsumfeld größtenteils zu reduzieren. Im Bereich der Wendemöglichkeit wird derzeit geprüft, ob oberirdisch Kurzzeitparkstände in Bahnhofsnähe zielführend untergebracht werden können.

4.6 Bushaltestellen

Perspektivisch werden durch die Verkehrsbetriebe im Bereich westlich des Bahnhofes zwei Buslinien über die Straße Am Diebsteich und die Schleswiger Straße vorgesehen. In der Plöner Straße sollen vier Buslinien verkehren. Ein Haltepunkt je Fahrtrichtung ist nach Auskunft der Betreiber in der Nähe des Westausgangs des Fernbahnhofs erforderlich. Entsprechend wurden passende Standorte untersucht.

Östlich des Bahnhofes sollen zukünftig entlang der Nord-Süd-Verbindung nördlich des Bahnhofs fünf Buslinien, südlich davon vier Buslinien fahren. Eine Buslinie soll in die Waidmannstraße führen. Entsprechende Standorte für Haltepunkte wurden untersucht.

4.7 Taxi-Parkstände

In vorangegangenen Konzepten waren entlang der Waidmannstraße einige Parkstände für Taxen vorgesehen. Aufgrund der Einrichtung der Kommunaltrasse im Vorplatzbereich des Bahnhofs ist die Befahrung derselbigen für Taxen unterbunden. Es ist daher angedacht, dass ein Ruf-System auf dem Vorplatz eingerichtet wird. Als Kurzzeitparkstände für Taxen und auch Aufnahmebereich für Fahrgäste wird daher untersucht, ob dies im Bereich der Wendeanlage und in der nördlichen Isebekstraße erfolgen kann.

4.8 Anlieferung Hotel

Da im geplanten Gebäudekomplex des Bahnhofs auch ein Hotel und Gastronomie untergebracht werden, ist eine entsprechende Lieferzone vorzusehen. Hierfür wurden in der Umgebung des Komplexes verschiedene Standorte untersucht. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse besteht lediglich die Möglichkeit der Einrichtung einer Lieferzone auf öffentlichem Grund im Bereich der Einfahrt in die westliche Haltestelle in der Großen Bahnstraße.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die Varianten wurden u.a. auf die Aspekte Verkehrssicherheit, Belange des Rad-/ Fußverkehrs, Schutz des Baumbestands, Durchgängigkeit, Realisierbarkeit und Genügsamkeit der Nutzungsansprüche untersucht.

Im westlichen Abschnitt sind die Straße Am Diebsteich und die Schleswiger Straße als Erschließungsstraße die Vorzugsvariante. Der Radverkehr wird aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit im Mischverkehr geführt. Eine Tempo-30-Zone ist aufgrund der von diesen Straßen erschlossenen Industrieflächen nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich. In der Plöner Straße wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unterhalb der Bahnbrücken weiterhin ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg vorgesehen.

Im östlichen Abschnitt ist die Waidmannstraße als Teil der Kommunaltrasse, die nur für Anlieger sowie den Bus- und Radverkehr freigegeben ist, die Vorzugsvariante.

Auf der Nord-Süd-Achse wird zur Unterbindung des MIV bis zur Planungsgrenze eine Kommunaltrasse favorisiert. Südlich des Bahnhofs wird die Straße zu einer Erschließungsstraße, sodass der Gebäudekomplex des Bahnhofs und die Isebekstraße von Süden für den MIV erreichbar sind. Der Radverkehr wird nördlich des Bahnhofs in der Großen Bahnstraße im Mischverkehr geführt, ab dem Knotenpunkt Planstraße A/ Waidmannstraße in Richtung Süden kann der Radverkehr entweder einen Zweirichtungsradweg oder die Fahrbahn nutzen.

Der Knoten Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als Kreisverkehr geplant. Für den Knoten Plöner Straße/ Planstraße A ist ein lichtsignalanlagengeregelter Knoten die sicherste Variante. Der Knotenpunkt Waidmannstraße/ Große Bahnstraße/ Planstraße A soll aufgrund der hohen zu erwartenden Fußgängerströme mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Um die Befahrbarkeit für den Busverkehr bei Beginn und Beendigung von Großveranstaltungen zu gewährleisten, ist in Prüfung mithilfe eines LED-Lichtsystems (LED-Pflastersteine) die Signalisierung für Fußgänger zu verdeutlichen.

Es sind keine Parkstände an der Fahrbahn der Planstraße A geplant. Es ist vorgesehen, dass der nicht zu vermeidende MIV in der Tiefgarage des Gebäudekomplexes parkt. Auf der Wendeanlage sind fünf Parkstände vorgesehen.

Am Westausgang ist eine Bushaltestelle mit je einem Haltepunkt in der Schleswiger Straße und Am Diebsteich geplant. Eine weitere Bushaltestelle mit vier Haltepunkten ist am Ostausgang des Bahnhofs vorgesehen.

In der Vorzugsvariante sind im Bereich des Bahnhofs zur Verringerung des Verkehrsaufkommens keine dauerhaften Parkstände für Taxen vorgesehen. Vorgesehen ist, im Bereich der Wendeanlage Kurzzeitparkstände für Abhol- bzw. Absetzvorgänge, sogenannte Kiss & Go-Plätze, herzustellen oder im nördlichen Abschnitt der Isebekstraße Parkstände für Taxen einzurichten.

In Abbildung 14 ist die Planung in der Gesamtheit dargestellt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

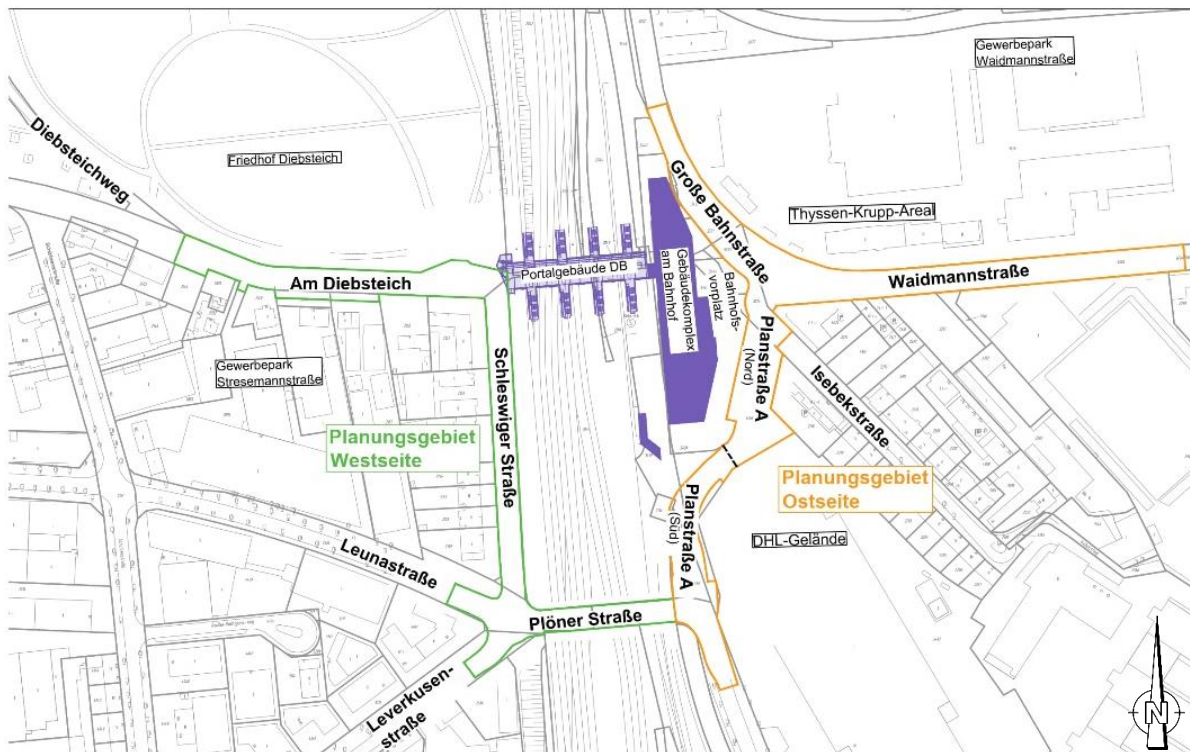


Abbildung 14: Übersichtsplan der Planung auf der Ost- und Westseite der Bahngleise

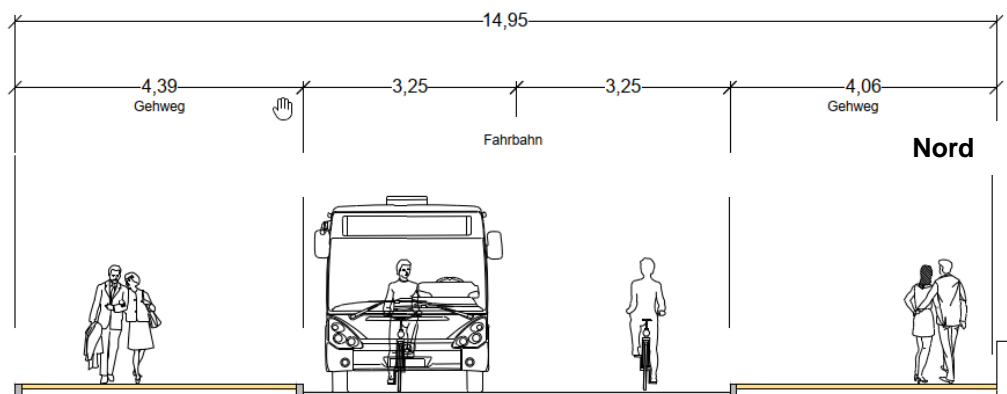
5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Westseite:

Am Diebsteich:

Die Straße Am Diebsteich verfügt über eine Breite von ca. 15,00 m (siehe Abbildung 15) und weitet sich im Bereich der Kurve auf. Im Querschnitt hat die Fahrbahn eine Breite von 6,50 m und wird in Asphaltbauweise hergestellt. Ruhender Verkehr ist in der Straße Am Diebsteich nur im Westen nördlich der Fahrbahn in Parkstreifen vorgesehen. Am Zugang zum Friedhof sind zwei Behindertenparkstände geplant.

In den Nebenflächen sind beidseitig ReStra-konforme Gehwege überwiegend mit einer Breite ca. 4,0 m geplant. Zum Anschluss an den Bestand und im Bereich der Fahrradparkstände ist ein Gehweg zwischen 2,65 und 2,90 m vorgesehen. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht geplant. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die bestehenden Straßenbäume in den Nebenflächen werden größtenteils erhalten. In den südlichen Nebenflächen wird es im Bereich des Bahnhof-Westausgangs eine barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle mit Fahrgastunterstand, taktilen Leitelementen und Bussonderbord geben.



ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Abbildung 15: Geplanter Querschnitt Straße Am Diebsteich

Schleswiger Straße:

Die Schleswiger Straße weist eine Gesamtbreite von ca. 15,00 m (siehe Abbildung 16) mit voraussichtlich weiterhin alleeartigem Charakter auf. Die Fahrbahn wird 6,50 m breit und mit Asphalt befestigt sein. Für den ruhenden Verkehr sind auf der westlichen Seite im Süden der Straße Parkstände und ein Behindertenparkstand geplant.

In den Nebenflächen sind beidseitig der Fahrbahn ReStra-konforme Gehwege geplant. Der östliche Gehweg ist ca. 3,20 m breit. Auf der westlichen Seite wird der Gehweg im nördlichen Abschnitt bis auf Höhe von Haus-Nr. 6 von kurzen Grünstreifen zweigeteilt. Im weiteren Verlauf nach Süden sind Baumscheiben zugunsten der bestehenden Bäume vorgesehen, sodass der Gehweg auf der westlichen Seite mit dem Mindestmaß von 1,50 m daran vorbeiführt. Im nördlichen Abschnitt ist der östliche Gehweg zusätzlich 2,05 m breit, südlich weitet sich der Gehweg nach jeder Baumscheibe auf ca. 2,82 m auf. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorgesehen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Auf der östlichen Seite, d.h. neben dem Bahndamm, werden voraussichtlich einzelne Bäume zugunsten regelkonformer Gehwege entfallen.

Im nördlichen Bereich der Schleswiger Straße ist eine Fahrbahnrandhaltestelle mit Fahrgastunterstand, taktilen Leitelementen und Bussonderbord geplant.

Am Knotenpunkt Plöner Straße/ Leunastraße/ Leverkusenerstraße/ Schleswiger Straße ist ein 4-armiger Kreisverkehr vorgesehen.

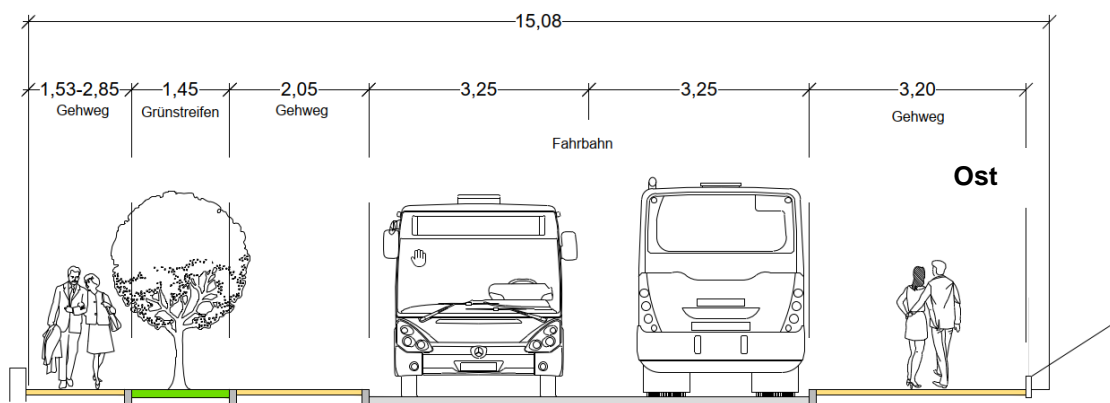


Abbildung 16: Geplanter Querschnitt Schleswiger Straße

Plöner Straße:

Die Plöner Straße wird in diesem Planungsabschnitt weiterhin unterhalb der DB-Gleise verlaufen. Das westliche Bauwerk, die Bogenkonstruktion, wird im Zuge des Bahnhofsneubaus neu hergestellt. Die Gesamtbreite der Plöner Straße beträgt 14,45 m (siehe Abbildung 17) zukünftig ohne Einschränkung der Durchfahrtshöhe. Im Querschnitt wird die Fahrbahn 6,50 m breit und in Asphaltbauweise realisiert. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite können keine Flächen für den ruhenden Verkehr bereitgestellt werden.

In der nördlichen Nebenfläche ist ein regelkonformer Gehweg und weiterhin ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg geplant. Diese sind durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Aufleitung auf den Radweg aus Richtung Westen erfolgt über eine Aufstellfläche neben der Fußgängermittelinsel beim Kreisverkehr. Es bestehen keine südlichen Nebenflächen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

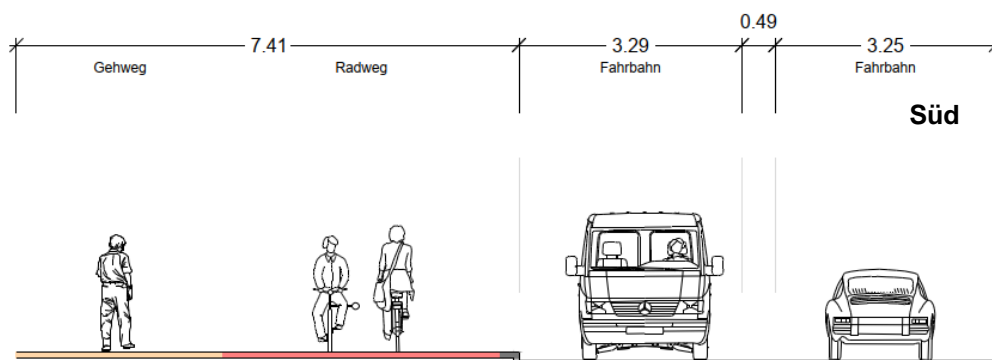


Abbildung 17: Geplanter Querschnitt Plöner Straße

Ostseite:

Plöner Straße:

Östlich der Eisenbahnunterführung weitet sich die Fahrbahn im südlichen Arm um einen Fahrstreifen in Richtung Norden auf, sodass die Querschnittsbreite der Fahrbahn im Kurvenbereich auf 10,60 m vergrößert wird.

In der östlichen Nebenfläche werden der regelkonforme Gehweg und der benutzungspflichtige Zweirichtungsradweg weitergeführt und mit einer Aufstellfläche für das Abbiegen nach Osten geplant. Die westliche Nebenfläche ist vollständig begrünt.

Planstraße A (nördlicher Abschnitt):

Die Planstraße A stellt die neue Nord-Süd-Verbindung zwischen Großer Bahnstraße und Plöner Straße dar, insbesondere für den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der neue Straßenraum weist im nördlichen Abschnitt bis zur Wendeanlage eine Gesamtbreite von 21,35 m auf (siehe Abbildung 18). Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 6,50 m geplant und weitet sich zum Knotenpunkt Plöner Straße/ Planstraße A mit einem Rechtsabbiegefahrstreifen auf 9,75 m auf. Für den ruhenden Verkehr in Bahnhofsnähe ist am nördlichen Übergang zum Bahnhofsvorplatz eine Wendeanlage mit vier Kurzzeitparkständen und einem barrierefreien Parkstand vorgesehen. Darüber hinaus sind keine Parkstände im öffentlichen Raum geplant. Im Bereich der Wendeanlage wird es eine Zufahrt zur Belieferung des Gebäudekomplexes des Bahnhofs sowie eine Ausfahrt des Postverteilzentrums geben.

In der westlichen Nebenfläche ist ein regelkonformer Gehweg sowie ein Zweirichtungsradweg mit Aufstellfläche für das Abbiegen nach Osten geplant. Die Nebenflächen sind durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die östlichen Nebenflächen sind als Grünstreifen vorgesehen.

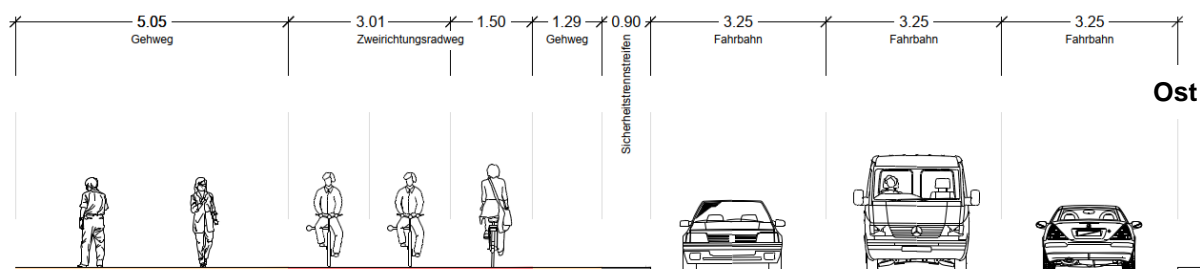


Abbildung 18: Geplanter Querschnitt Planstraße A (nördlicher Abschnitt)

Planstraße A (südlicher Abschnitt):

Der Straßenraum der Planstraße A weist auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes im Gesamtquerschnitt eine Breite von 25,50 m auf (siehe Abbildung 19). Die Fahrbahn wird als Kommunaltrasse mit 6,50 m Breite ausgestaltet sein. Öffentliche Parkstände sind keine vorgesehen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

In den westlichen Nebenflächen ist ein regelkonformer Gehweg mit Wartebereich sowie anschließender Grünfläche geplant. Im Osten wird es in den Nebenflächen weiterhin einen Zweirichtungsradweg geben. Die westliche öffentliche Gehwegfläche verschmilzt gestalterisch mit dem Bahnhofsvorplatz. Auf der östlichen Seite der Fahrbahn ist eine 45 m lange Haltestelle als Einfahrhaltestelle mit taktilen Leitelementen und Bussonderbord sowie Fahrgastunterstand geplant.

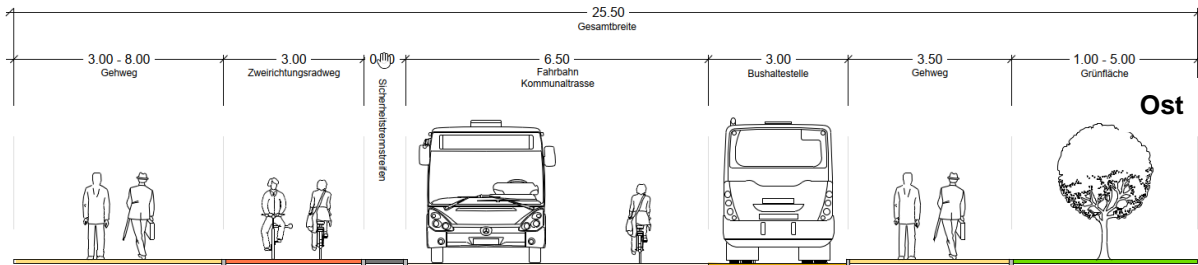


Abbildung 19: Geplanter Querschnitt Planstraße A (südlicher Abschnitt)

Große Bahnstraße:

Die Große Bahnstraße weist im Planungsgebiet eine Gesamtbreite von 21,35 m auf (siehe Abbildung 20). Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,50 m und wird ebenfalls als Kommunaltrasse ausgewiesen. Öffentliche Parkstände sind keine vorgesehen.

In den östlichen Nebenflächen sind ein ReStra-konformer Gehweg mit ca. 2,00 m Breite und Grünflächen geplant. Die westlichen Nebenflächen werden gestalterisch mit dem Bahnhofsvorplatz zu einer Fläche verschmelzen.

In den westlichen Nebenflächen ist eine Fahrbahnrandhaltestelle mit taktilen Leitelementen und Bussonderbord vorgesehen. Für das Hotel im Gebäudekomplex wird es am nördlichen Teil der Bushaltestelle eine Lieferzone vorgesehen.

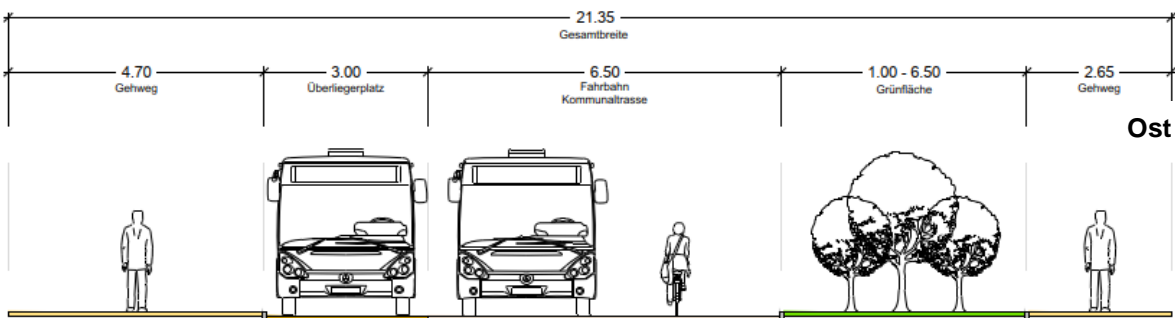


Abbildung 20: Geplanter Querschnitt Große Bahnstraße

Waidmannstraße:

Die Waidmannstraße verfügt im Planungsgebiet über eine Breite von ca. 17,20 m (siehe Abbildung 21). Die Fahrbahn wird 6,25 m breit sein und ist als Kommunaltrasse nur für den Busverkehr und über eine Zusatzbeschilderung für Rad- sowie Anliegerverkehr (Waidmannstraße) freigegeben. Der Fahrbahnquerschnitt wird an den für die Fußgängerquerung vorgesehenen vorgezogenen Seitenräumen auf 4,70 m verringert. So ist die richtlinienkonforme Begegnung von Rad- und Busverkehr weiterhin gewährleistet. Öffentliche Parkstände sind keine vorgesehen.

In den beidseitig der Fahrbahn liegenden Nebenflächen wird es regelkonforme Gehwege und Grünflächen geben. Die Grünflächen werden zum Baumerhalt breiter als im Bestand sein. Der Gehweg auf der nördlichen Seite wird mit der Freifläche des angrenzenden Thyssen-Krupp-Areals verschmelzen.

Am westlichen Ende der Waidmannstraße sind beidseitig Fahrbahnrandhaltestellen in Form von Bushaltestellenkaps mit taktilen Leitelementen und Bussonderbord sowie ein Fahrgastunterstand vorgesehen. Hierüber soll zukünftig die Abwicklung der Buslinie 183 erfolgen (siehe Kapitel 5.4).

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

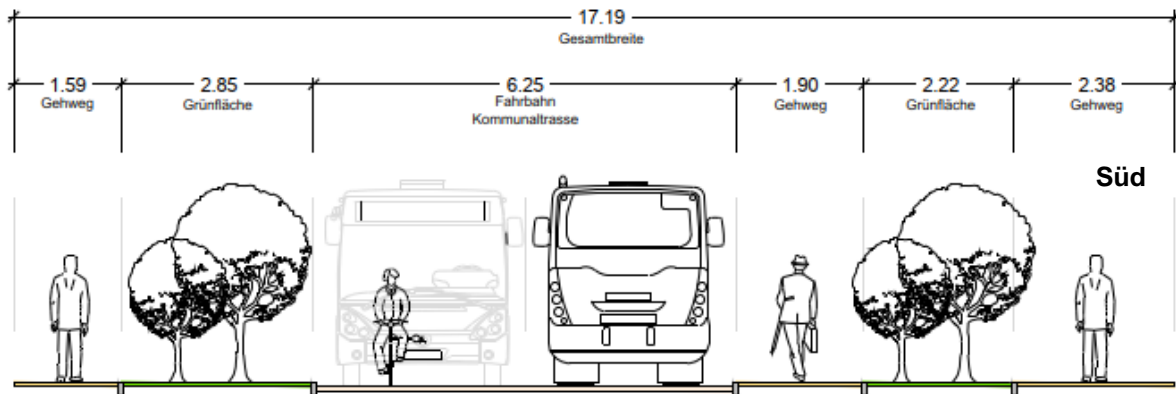


Abbildung 21: Geplanter Querschnitt Waidmannstraße

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Westseite:

Der Knotenpunkt Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße gilt als Unfallhäufungsstelle. Zu Verbesserung der Verkehrssicherheit ist an dieser Stelle ein vierarmiger Kreisverkehr mit $D = 26 \text{ m}$ ($D_1 = 14 \text{ m}$) vorgesehen. Jeder Knotenpunktarm verfügt über einen Fahrbahnteiler mit bevorrechtigter barrierefreier Quermöglichkeit für den Fußverkehr in Form eines Fußgängerüberweges. Der Fußgängerlängsverkehr wird sicher über Gehwege beidseitig der Kreisverkehrsarme entlang der Fahrbahn geführt. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der 6,00 m breiten Kreisfahrbahn.

Ostseite:

Der dreiarmige Knotenpunkt Plöner Straße/ Planstraße A soll LSA-gesteuert realisiert werden. Die Haupttrichtung wird die Plöner Straße sein.

Im Plöner Tunnel, d.h. die Plöner Straße unterhalb der Bahnbrücken, wird es einen Fahrstreifen in Richtung Westen sowie einen Fahrstreifen mit kombinierten Abbiegemöglichkeit nach Norden oder Süden geben. Zum besseren Verkehrsablauf wird es im nördlichen Knotenpunktarm für den motorisierten Verkehr einen Fahrstreifen zum Geradeausfahren und einen zum Rechtsabbiegen in den Plöner Tunnel geben. Im südlichen Arm wird der motorisierte Verkehr ebenfalls auf separaten Fahrstreifen geradeaus in Richtung Bahnhofsvorplatz fahren und in Richtung Plöner Tunnel abbiegen können.

Die Planstraße A wird aus Süden kommend bis zur Wendeanlage für den Lieferverkehr und den MIV bis zur Tiefgarage des Gebäudekomplexes freigegeben sein. Zusätzlich sollen die Anwohner der Isebekstraße über die Planstraße A durch die Zusatzbeschilderung ‚Anlieger frei‘ einfahren dürfen. Ab der Isebekstraße in Richtung Norden ist die Weiterfahrt nur dem Linien- und Radverkehr gestattet.

Für aus dem Süden kommende, nicht durchfahrtberechtigte Kfz-Verkehre ist eine Wendeanlage geplant. Die Geometrie der Wendeanlage ermöglicht eine Wende von großen Lkw. Eine Wende von Sattelzügen ist nicht möglich. Auf der Wendeanlage wird neben Wendemanövern auch das kurzzeitige Parken auf vier Parkständen und einem Behindertenparkstand möglich sein. Die Anordnung einer Pick-up/ Drop-off-Zone für Taxis in diesem Bereich wird derzeit noch geprüft. Auch eine Ausfahrt aus dem DHL-Gelände erfolgt im Bereich dieser Wendeanlage.

Der signalisierte Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A wird dreiarmig ausgestaltet.

Die Nord-Süd-Verbindung von der Großen Bahnstraße zur Plöner Straße wird als Kommunaltrasse gestaltet und gekennzeichnet sein. Neben dem Busverkehr ist sie zusätzlich für den Radverkehr freigegeben. Weitere Fahrzeuge sind nicht zugelassen. Der Lieferverkehr ist von Norden nach Süden auf der Kommunaltrasse zugelassen, in die andere Richtung nicht. Die Waidmannstraße ist ebenfalls als Kommunaltrasse ausschließlich für den Rad- und Busverkehr geplant. Von Osten kommend sind Anlieger bis zur westlichen Grundstückszufahrt freigegeben.

Auf dem Bahnhofsvorplatz soll so die notwendige Aufenthaltsqualität geschaffen werden und dem erwarteten hohen Fußverkehrsaufkommen Rechnung getragen werden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Verkehrsrechtlich soll die Vorfahrtsregelung über eine LSA mit je einer Fußverkehrsfurt in jedem Knotenpunktarm gesteuert werden. Aufgrund der Bedürfnisse des Buslinienverkehrs ist außerhalb der LSA-Steuerung die Vorfahrtsregelung mit dem Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) für die Nord-Süd-Richtung vorgesehen.

5.3 Wirtschaftsverkehr

Westseite:

Durch die vorliegende Planung wird es voraussichtlich keine Veränderungen in der Zusammensetzung des bisherigen Wirtschaftsverkehrs geben.

Ostseite:

Die Belieferung des neuen Gebäudekomplexes mit den unterschiedlichen Nutzungen wird zum einen über eine Lieferzone im Süden des Gebäudes erfolgen. Hier erfolgt die Zufahrt über die Planstraße A (Süd) über die Gehwegüberfahrt der Tiefgaragenzufahrt. Nach dem Liefervorgang beim Gebäudekomplex wird im Bereich der Wendeanlage über eine Gehwegüberfahrt ausgefahren.

Zum anderen gibt es nördlich des Gebäudes in der Großen Bahnstraße eine weitere Möglichkeit der Anlieferung. Hier ist eine Lieferzone geplant, bei welcher die Ausfahrt über den geplanten Haltestellenbereich erfolgt. Der Lieferverkehr ist zwischen der Großen Bahnstraße und der Wendeanlage nur in südliche Fahrtrichtung zugelassen.

Die bisher über die Waidmannstraße erfolgte Erschließung des Gewerbeparks Waidmannstraße wird über die neue geplante Erschließungsstraße auf nördlicher Seite des Thyssen-Krupp-Areals erfolgen. Diese Erschließungsstraße ist nicht Teil des hier betrachteten Planungsgebietes. Sie wird in einem separaten Teilprojekt vom LSBG geplant.

Bezüglich der künftig vorzusehenden Grundstückszufahrten zum Thyssen-Krupp-Gelände auf der nördlichen Seite der Waidmannstraße finden enge Abstimmungen mit der Hochbau-/ Außenanlagenplanung für das Areal statt.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Planungsgebiet sind durch die Einführung einiger neuer Buslinien neue Bushaltestellen notwendig. In Abbildung 22 ist die nach derzeitigem Kenntnisstand geplante Buslinienführung dargestellt. Die Taktung der einzelnen Linien ist durch die Verkehrsbetriebe derzeit noch nicht festgelegt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

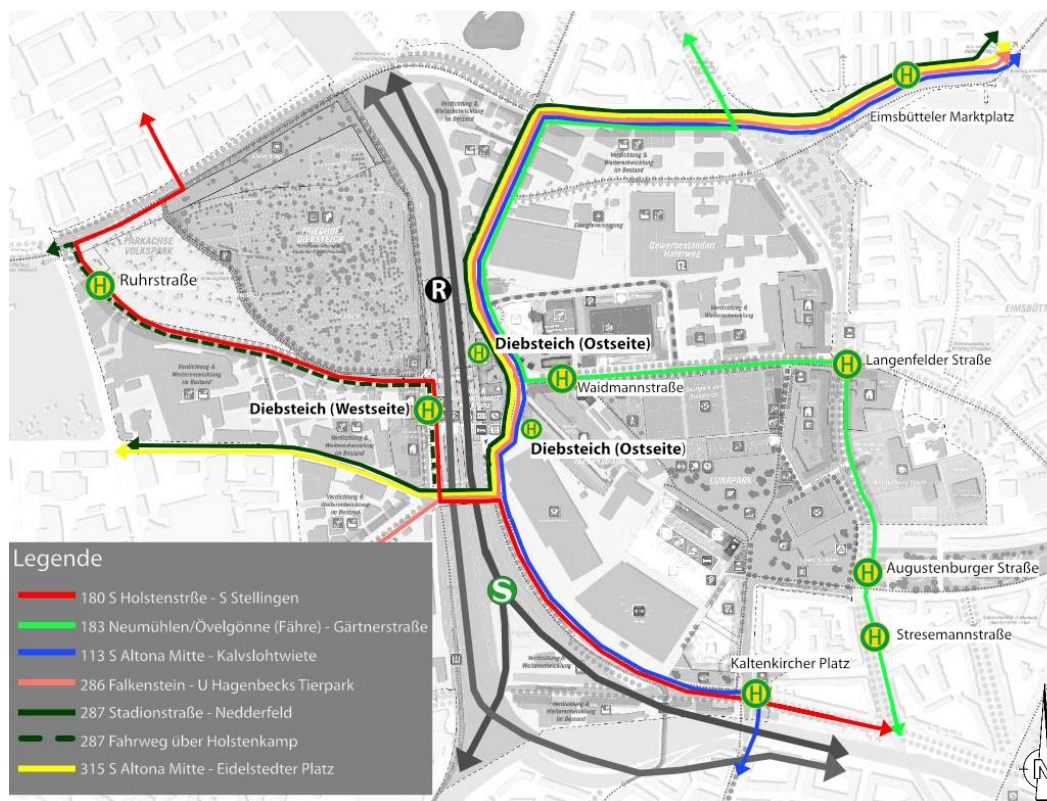


Abbildung 22: Führung geplanter Buslinien (Stand 11/2022) [Quelle: hvv]

Im westlichen Abschnitt wird in der Straße Am Diabsteich auf der südlichen Fahrbahnseite eine barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle mit Fahrgastunterstand vorgesehen. Der Bushaltepunkt in Gegenrichtung wird in der Schleswiger Straße auf Höhe der Haus-Nr. 11 ebenfalls als barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle mit Fahrgastunterstand geplant. An diesen Haltepunkten, „Diabsteich (Westseite)“, sollen die Linien 180 und 287 in regelmäßigen Takten verkehren. Die Haltestellenlänge beträgt 39,00 m und ist für zwei Gelenkbusse ausgelegt.

Im östlichen Abschnitt des Planungsgebiets wird es zwei barrierefreie Bushaltepunkte in der Nord-Süd-Achse mit dem Namen „Diabsteich (Ostseite)“ geben. Der Bushaltepunkt in Fahrtrichtung Nord liegt in der Planstraße A (Nord), auf Höhe des Bahnhofsgebäudes, an der östlichen Fahrbahnseite. Dieser als Einfahrhaltestelle ausgebildete Haltepunkt wird von den Linien 113, 286, 287 und 315 bedient werden. Ein Fahrgastunterstand ist vorgesehen. In Fahrtrichtung Süden wird der Haltepunkt nördlich des Knotens Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/Planstraße A vorgesehen. Dieser wird als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet und von den Linien 113, 183, 286, 287 und 315 bedient. Beide Haltepunkte werden aufgrund der Anzahl an vorgesehenen Linien mit einer Länge von 43 m für zwei Gelenkbusse ausgelegt, die unabhängig voneinander ausfahren können. Die versetzte Anordnung der Haltepunkte wurde gewählt, um möglichst viele Bäume im Grünstreifen vor dem Thyssen-Krupp-Gelände erhalten zu können. In der Waidmannstraße sind zwei barrierefreie Haltepunkte mit Fahrgastunterstand vorgesehen. Diese werden als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet und von der Linie 183 bedient.

Alle Bushaltestellen werden in Betonbauweise mit Bussonderborden geplant und sollen mit taktilen Leitelementen nach Maßgabe der ReStra ausgestattet werden.

Eine Übersicht über die Haltepunkte sowie dort verkehrenden Linien und weitere Parameter zeigt Tabelle 4.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Tabelle 4: Haltestellen in Ausführungsvariante

Haltestelle	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Barrierefreiheit
Diebsteich Westseite (Am Diebsteich)	180, 287	Am Fahrbahnrand	39 m	ja
Diebsteich Westseite (Schleswiger Straße)	180, 287	Am Fahrbahnrand	39 m	ja
Diebsteich Ostseite (Große Bahnstraße)	113, 183, 286, 287, 315	Am Fahrbahnrand	43 m	ja
Diebsteich Ostseite (Bahnhofsvorplatz)	113, 286, 287, 315	Busbucht (Einfahrhaltestelle)	43 m	ja
Waidmannstraße Süd	183	Am Fahrbahnrand	21 m	ja
Waidmannstraße Nord	183	Am Fahrbahnrand	21 m	ja

Am Westausgang des Bahnhofs zur Straße Am Diebsteich wird es eine StadtRAD-Station mit ca. 22 Stellplätzen geben.

5.5 Radverkehr

Westseite:

Der Radverkehr wird in der Straße Am Diebsteich und in der Schleswiger Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Separate Radverkehrsanlagen sind aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

Im Kreisverkehr am Knotenpunkt Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße wird der Radverkehr ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. Im westlichen und südlichen Arm wird der Radverkehr auf der Fahrbahn weitergeführt. Im östlichen Arm, der Plöner Straße, ist nach dem Fahrbahnsteiler eine Aufstellfläche für den Radverkehr vorgesehen. Hier kann sich dieser aufstellen, um dann auf den Zweirichtungsradweg in den nördlichen Nebenflächen zu gelangen. Der 3,00 m breite Zweirichtungsradweg führt entlang der Plöner Straße und der Planstraße A bis zum neuen Osteingang des Bahnhofs. In diesem Bereich wird der Radweg mit einem 0,9 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt.

Im Plöner Tunnel ist für den Zweirichtungsradweg eine Benutzungspflicht vorgesehen.

Abstellanlagen für den Radverkehr sind auf der Westseite des Bahnhofs mit rund 150 Stück in großer Anzahl vorgesehen (siehe Tabelle 5).

Ostseite:

Östlich des Plöner Tunnels wird die Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges aufgehoben. Der Radverkehr kann nun sowohl den Zweirichtungsradweg in den westlichen Nebenflächen als auch die Fahrbahn selbst nutzen und im Mischverkehr fahren.

Ab dem Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A wird der Radverkehr in Richtung Norden und in Richtung Osten im Mischverkehr auf der Kommunaltrasse geführt.

Abstellanlagen für den Radverkehr sind auch auf der östlichen Seite im Fahrradparkhaus des Bahnhofs in großer Anzahl vorgesehen (siehe Tabelle 5).

Mittel- bis langfristig sind im Bereich des neuen Fernbahnhofs Altona ein Radschnellweg zwischen Elmshorn und Hamburg geplant. Dieser soll Elmshorn und die Hamburger Innenstadt verbinden und voraussichtlich über die der Straße Am Diebsteich und die Schleswiger Straße geführt werden. Der Verlauf ist noch nicht abschließend festgelegt. Eine geplante Veloroute soll nach der Schleswiger Straße in Richtung Innenstadt an den zuvor genannten Radschnellweg anschließen und nach jetzigem Planungsstand über die Augustenburger Straße führen. Auch hierbei ist der Verlauf noch nicht abschließend festgelegt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

5.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Westseite:

In der Straße Am Diebsteich und der Schleswiger Straße erfolgt die Führung des Fußgängerlängsverkehrs über regelkonforme Gehwege beidseitig der Fahrbahn.

In Am Diebsteich sind die Gehwege größtenteils mit ca. 4,0 m Breite geplant. Hinter den Parkstreifen ist der Gehweg 3,60 m breit. Zum Anschluss an den Bestand sind die südlichen Nebenflächen bis ca. auf Höhe der Haus-Nr. 19 mit einer Breite von 2,65 m geplant. Im Bereich der Fahrradparkstände wird ein 2,90 m breiter Gehweg vorbeigeführt. In der Schleswiger Straße ist der östliche Gehweg ca. 3,20 m breit. Auf der westlichen Seite wird der Gehweg im nördlichen Abschnitt bis auf Höhe von Haus-Nr. 6 von kurzen Grünstreifen und bestehenden Bäumen zweigeteilt. Wobei auf der westlichen Seite der Grünstreifen der Gehweg ca. 1,50 m breit ist, auf der östlichen Seite ca. 2,05 m. Im weiteren Verlauf nach Süden sind Baumscheiben zugunsten der bestehenden Bäume vorgesehen, sodass der Gehweg auf der westlichen Seite daran vorbeiführt. In den Abschnitten der Baumscheiben verfügt der Gehweg kurzzeitig über eine Breite von 1,50 m, weitet sich dann nach jeder Baumscheibe auf ca. 2,82 m auf.

Am westlichen Zugang zum Fernbahnhof wird am Übergang der Straße am Diebsteich in die Schleswiger Straße ein barrierefreier Fußgängerüberweg als gesicherte Quermöglichkeit für Fußgänger geplant.

Am Knotenpunkt Schleswiger Straße/ Leunastraße/ Leverkusenstraße/ Plöner Straße ist zur Querung der einzelnen Kreisverkehrsarme jeweils eine Mittelinsel mit bevorrechtigter Querung für die zu Fuß Gehenden über einen barrierefreien Fußgängerüberweg vorgesehen.

Im Plöner Tunnel ist auf der nördlichen Seite der Fahrbahn ein regelkonformer Gehweg geplant.

Ostseite:

In der Planstraße A nördlich des Knotenpunktes Plöner Straße/ Planstraße A ist für den Fußgängerlängsverkehr auf den westlichen Nebenflächen ein regelkonformer Gehweg mit ca. 4,50 m geplant. An einer Engstelle wird der Gehweg kurzzeitig auf 3,67 m verschmälert. Auf dieser Seite befindet sich auch der Fernbahnhof. Die östlichen Nebenflächen werden als Grünfläche vorgesehen. Die Querung der Planstraße A erfolgt gesichert und barrierefrei über die geplante Lichtsignalanlage am Knoten Plöner Straße/ Planstraße A. Der von Westen und Norden kommende Fußverkehr erhält zwischen Fahrbahn und Zweirichtungsradweg eine Aufstellfläche zur sicheren Querung nach Süden. Mögliche Konflikte zwischen querendem Fußverkehr und dem Radverkehr werden somit vermieden. Nach der Querung weiter in Richtung Süden verläuft entlang der Plöner Straße ein 2,65 m breiten Gehweg. Dieser ist an einer Engstelle auf 1,55 m verschmälert.

Im weiteren Verlauf der Planstraße A bis zur Wendeanlage befindet sich die nächste Quermöglichkeit für den Fußverkehr am Beginn der Kommunaltrasse nördlich der Wendeanlage. Hier wird ein barrierefreier Fußgängerüberweg vorgesehen. Dieser ermöglicht das gesicherte Queren der Fahrbahn, um beispielsweise von den Kiss&Go Parkständen zum Ostportal des Bahnhofs zu gelangen oder den nördlich der Querung gelegenen Bushaltestepunkt zu erreichen. Die Querung erfolgt über den Zweirichtungsradweg. Daher ist an dieser Stelle zur verkehrssicheren Querung eine Mittelinsel zwischen Fahrbahn und Radweg vorgesehen. Im Bereich der Querungsstelle beginnt in Richtung Norden wieder ein Gehweg in den östlichen Nebenflächen. Mit einer Breite von 3,50 m ist dieser für den Wartebereich an der Bushaltestelle ausreichend breit. Die westlichen Nebenflächen weiten sich bereits auf Höhe des bestehenden DHL- Gebäudes in Richtung Norden auf und verschmelzen mit dem Bahnhofsvorplatz zu einer großen Fläche, die den Funktionen Aufenthalt und Fortbewegung dienen soll.

In der Großen Bahnstraße wird der Fußgänger auf mindestens 2 m breiten Gehwegen in den beidseitigen Nebenflächen geführt.

In der Waidmannstraße gibt es auf der nördlichen Seite einen Gehweg, der mit einer Breite von mindestens 2,50 m regelkonform ausgeführt werden kann. Dies wird durch die Verschiebung der Straßen-

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

begrenzungslinie und dem damit einhergehenden Gewinn zusätzlicher Verkehrsfläche möglich. Im Bereich des Thyssen-Krupp-Areals ist vorgesehen, durch eine einheitliche Gestaltung der Oberflächen die öffentlichen Straßenflächen mit den öffentlichen Flächen des Veranstaltungsgeländes optisch verschmelzen zu lassen, sodass dem Fußverkehr breite Flächen zur Verfügung stehen. In den südlichen Nebenflächen der Waidmannstraße wird es beidseitig eines Grünstreifens Gehwege geben. Um möglichst viel Grünbestand zu erhalten, kann die Regelbreite hier nicht realisiert werden. Der südlichere Gehweg wird eine minimale Breite von 2,15 m aufweisen und der nördlichere eine Breite von 1,90 m. Querungsmöglichkeiten der Waidmannstraße werden an drei vorgezogenen Seitenräumen geboten. Durch die Verbesserung der Sichtbezüge und Verringerung des Fahrbahnquerschnitts auf 4,70 m werden die Querungen abgesichert. Sie werden darüber hinaus mit taktilen Leitelementen versehen.

Am Knotenpunkt Große Bahnstraße/ Waidmannstraße/ Planstraße A erfolgt die Fußgängerführung über eine LSA mit Fußverkehrsfurten an allen drei Knotenpunktarmen. An diesem Knotenpunkt werden aufgrund des Bahnhofs und der Nutzung des benachbarten Thyssen-Krupp-Geländes sehr hohe querende Fußverkehrsströme erwartet. Das geplante Fußballstadion und die Musikhalle werden kurzzeitige starke Besucherströme zwischen Bahnhof und dem gegenüberliegenden Veranstaltungsgelände verursachen. Daher ist zur Unterstützung der LSA ein LED-Unterflurlichtkonzept in der befestigten Oberfläche in Prüfung. Vorgesehen sind derzeit Pflastersteine, die mit LED-Technik die Signalfarbe der LSA wiedergeben. Damit sollen die Akzeptanz, Sichtbarkeit und folglich die Verkehrssicherheit der querenden Fußgängergruppen gesteigert werden.

Für den Fußgängerverkehr sind an den erforderlichen Stellen taktile Leitelemente und differenzierte Bordhöhen entsprechend der ReStra zur Führung blinder sowie seheingeschränkter und mobilitätseingeschränkter Personen vorgesehen. Die Bushaltestellen werden ebenfalls barrierefrei hergestellt.

5.7 Ruhender Verkehr

Es ist vorgesehen, den ruhenden Verkehr im Planungsgebiet zugunsten des Umweltverbunds und der Aufenthaltsqualität auf ein Minimum zu reduzieren. In Tabelle 5 ist die Bilanz des ruhenden Verkehrs dargestellt. Aufgeführt sind die freizugänglichen, baulich hergestellten, markierten und durch Verkehrszeichen angeordneten Parkstände im Planungsgebiet.

Im Bereich westlich des Bahnhofs sind entlang der Straße Am Diebsteich fünf Längsparkstände vorgesehen. Zusätzlich werden auf Höhe des Friedhofseingangs zwei Behindertenparkstände als Senkrecht-parkstände vorgesehen. Alle sieben Parkstände befinden sich in den nördlichen Nebenflächen. In der Schleswiger Straße werden zehn Längsparkstände sowie einen Behindertenlängsparkstand in den westlichen Nebenflächen geben.

Im Bereich östlich des Bahnhofs sind in der Großen Bahnstraße, der Waidmannstraße und der Planstraße A zukünftig größtenteils keine öffentlichen Parkstände vorgesehen. Lediglich im Bereich der Wendeanlage in der Planstraße A wird es vier Kurzzeitparkstände und einen Behindertenparkstand geben. Diese sind vorrangig als „Kiss-and-Go“-Parkstände für den kurzzeitigen Vorgang des Absetzens bzw. Abholens gedacht, können allerdings auch für Fahrgastwechsellvorgänge von Taxen genutzt werden.

Parkmöglichkeiten für den MIV werden durch die DB in der Tiefgarage des Bahnhofsgebäudes vorgesehen. Diese ist über die Planstraße A uneingeschränkt erreichbar. Die Parkstände in der Isebekstraße bleiben von dieser Maßnahme weitestgehend unberührt. Zur Schaffung bahnhofsnaher Kurzzeitparkstände für Taxen wird derzeit geprüft, ob einige Parkstände im Einmündungsbereich der Isebekstraße entsprechend genutzt werden können.

Tabelle 5: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

		Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
	Parkstände (ohne Parkstände für Mobilitätseingeschränkte)	77	15	- 62
	Am Diebsteich	30	0	- 30

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

West	Schleswiger Straße	28	11	- 17
	Plöner Straße	-	-	0
Ost	Große Bahnstraße	11	-	- 11
	Waidmannstraße	-	-	0
	Planstraße A/ Zufahrt DHL-Gelände	8	4	- 4
	Parkstände für Mobilitätseingeschränkte	2	4	+ 2
West	Westseite der Gleise	1	3	+2
Ost	Ostseite der Gleise	1	1	0
	Fahrradabstellplätze	40	164	+ 124
West	Am Diebsteich	-	150	+ 150
	Schleswiger Straße	-	14	+ 14
	Plöner Straße	-	-	0
Ost	Große Bahnstraße	-	-	0
	Waidmannstraße	-	-	0
	Planstraße A/ Zufahrt DHL-Gelände	40	Fahrradparkhaus im Gebäudekomplex	- 40

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im gesamten Planungsgebiet werden Ausstattungselemente, wie z.B. Fahrgastunterstände, Fahrradbügel, Beleuchtungsmasten und StVO-Beschilderung im Straßenraum geplant. Dies erfolgt detailliert im Rahmen der nächsten Planungsschritte.

Die Art des Anfahrtschutzes für die Straßenbäume wird ebenfalls in der weiteren Planung geklärt.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Zum aktuellen Stand der Planungen gibt es noch keine abgestimmten Festlegungen bezüglich der Beleuchtungsstandorte im Planungsgebiet. Diese erfolgen im weiteren Planungsprozess.

5.10 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen des Projekts soll die Fällung von Bestandsbäumen nach Möglichkeit vermieden werden. Zur Herstellung einer sicheren und regelkonformen Verkehrsführung und aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit sind Fällungen jedoch nicht gänzlich zu vermeiden (siehe Tabelle 6).

Westseite:

In der Straße Am Diebsteich sind zwei Straßenbegleitbäume zu fällen, da sie mit der Planung nicht verträglich sind. An der westlichen Planungsgrenze werden zwei neue Bäume gepflanzt. In der Schleswiger Straße stehen achtzehn Bäume, vorwiegend östlich der Fahrbahn und teilweise auf der Grundstücksgrenze zum Bahndamm, in Konflikt mit der Maßnahme aufgrund des Erfordernisses der Herstellung eines regelkonformen Gehweges. Möglichkeiten zum Erhalt der Bäume werden im Zuge der weiteren Planung eingehend geprüft. In der Plöner Straße befinden sich im südlichen Planungsabschnitt zwei Bäume, die nach aktuellem Kenntnisstand aufgrund der Herstellung eines regelkonformen Gehwegs entfallen müssen. Der mögliche Erhalt dieses Grünbestandes wird ebenfalls im Zuge der weiteren Planung geprüft.

Ostseite:

Im Bereich der Planstraße A müssen für den Neubau der Nord-Süd-Verkehrsverbindung dreizehn Bäume entfallen. Hier ist zu beachten, dass bereits im Vorfeld der hier beschriebenen Baumaßnahme des LSBG Arbeiten für den Bau des Gebäudekomplexes durch den Investor und der Bahnhofsanlagen

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung 13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

durch die DB durchgeführt und einige Bäume gefällt werden. Diese Fällungen stehen nicht in Zusammenhang mit dem Projekt des LSBG und werden daher im Rahmen dieses Berichts nicht berücksichtigt. Nach aktuellem Planungsstand erfolgen zehn Neupflanzungen.

Von den Alleebäumen der Waidmannstraße müssen drei Bäume zur regelkonformen Herstellung eines Bushaltepunkts und des Knotenpunktes entfallen. Im östlichen Teil der Waidmannstraße werden zwei neue Bäume gepflanzt. In der Großen Bahnstraße wird die Fahrbahn aus fahrdynamischen Gründen weiter nach Nordosten verlegt. Daher müssen hier elf Bäume entfallen. Es erfolgt die Pflanzung von zwei neuen Bäumen.

Tabelle 6: Baumbilanz Ausführungsvariante

	Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Ausführungs- variante
West	Am Diebsteich	6	2	2	6
	Schleswiger Straße	30* ¹	1	19* ²	12
	Plöner Straße inkl. Knoten Plöner Str./Leunastr./ Le- verkusenstr./ Schleswiger Str.	19	0	2	17
Ost	Große Bahnstraße	24	2	12	14
	Waidmannstraße	55	2	3	54
	Planstraße A/ Zufahrt DHL-Gelände	16* ³	10* ⁴	14	12
	Σ	150	17	52	115

*¹: Inklusive der Bäume, die auf bzw. an der Grundstücksgrenze stehen.

*²: Ein Erhalt der Bäume wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

*³: Dem Bau des Bahnhofsgebäudes und der Baustellenlogistik müssen bereits im Vorfeld dieser Erschließung ein Großteil der Bestandsbäume weichen (diese sind in den Bestand nicht eingerechnet)

*⁴: Neupflanzungen entlang der Planstraße A im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden in den nächsten Planungsschritten mit der Planung der Außenanlagen des Fernbahnhofs abgestimmt

Die Möglichkeit weiterer Neupflanzungen wird in den weiteren Planungsschritten in enger Abstimmung mit der Außenanlagenplanung des Fernbahnhofs und den zuständigen Behörden geprüft.

Durch den Erhalt des Alleecharakters der Waidmannstraße und voraussichtlich auch der Schleswiger Straße fügt sich das Planungsgebiets weiterhin in die grüne Landschaftsachse vom Volkspark Altona bis zu den Grünanlagen der Großen Wallanlage ein.

5.11 Entwässerung

Von Hamburg Wasser wurde im Februar 2020 eine Gefährdungsanalyse durch Starkregenereignisse für den Rahmenplan Diebsteich aufgestellt. Darin wird geschlussfolgert, dass vor allem der Bereich der Plöner Straße mit der Unterführung gesondert betrachtet, werden muss. Darüber hinaus muss bei der Anlage von Tiefgaragen auf eine potenzielle Gefährdung geachtet werden.

Eine detaillierte Planung der Entwässerung des öffentlichen Straßenraums erfolgt im Rahmen der nächsten Planungsschritte. Es ist vorgesehen, dass die Entwässerung entsprechend dem Bestand über Trummen in das bestehende Mischwassersiel erfolgt. Die Lage der Trummen muss an den neu geplanten Bordkantenverlauf angepasst werden.

5.12 Versorgungsleitungen

Es sind bereits die ersten Abstimmungen mit Leitungsträgern erfolgt. Diese werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte nach der Festlegung der Verkehrsräume intensiviert. Ob Ver- und Versorgungsleitungen umgelegt werden müssen, wird daher im weiteren Verfahren geprüft.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

5.13 Ingenieurbauwerke

Im Bereich des Planstraße A erfolgt die Verlegung eines Pumpwerks vom alten Standort an einen neuen, noch nicht festgelegten Standort.

In der Plöner Straße verbaut die DB zwischen dem 1. Quartal 2024 und dem 4. Quartal 2026 anstelle der Bogenkonstruktion ein neues Brückenbauwerk. Dies wird das Lichtraumprofil im westlichen Plöner Tunnel vergrößern.

5.14 Baustoffe

Für die Befestigung der Fahrbahnen ist im aktuellen Planungsstand Asphalt vorgesehen, die Gehwege sowie Radwege sollen mit Pflaster gebaut werden. Der Erhalt des Natursteinpflasters in der Waidmannstraße wird in den weiteren Schritten der Planung geprüft. In den Bereichen unmittelbar am östlichen und westlichen Bahnhofsvorplatz erfolgen die Festlegungen der Baustoffe für die Nebenflächen und Fahrbahnen in enger Abstimmung mit der Außenanlagenplanung des Gebäudekomplexes. Detailliertere Planungen der Baustoffe erfolgen in den weiteren Planungsschritten.

Gemäß LAGA-Mitteilung 20 zum Einbau von Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1 m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5 m gefordert.

Laut Geoportal-Hamburg liegen die Grundwassergleichen Max (hydrologisches Jahr 2018) im überplanten Bereich zwischen 15 m NHN und 16 m NHN (siehe Kapitel 3.19). Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen ca. 22 m NHN und ca. 15 m NHN.

Der notwendige Abstand – zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterseite Tragschicht) – kann somit nicht in allen Bereichen eingehalten werden. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher nicht möglich.

5.15 Feuerwehr

Die Prüfung der Anleiterbarkeit erfolgt in den weiteren Planungsschritten.

Die Schleppkurven der Feuerwehr wurde in der vorliegenden Planung geprüft.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Herstellung anforderungsgerechter/regelkonformer Verkehrsflächen erforderlich. Einige Verfahren wurden bereits eingeleitet und weitere befinden sich noch in Prüfung.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Im Zuge der Aufstellung der Bebauungspläne Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29 werden die Lärmimmissionen für die Bebauungsplangebiete in schalltechnischen Untersuchungen überprüft und zu treffende Maßnahmen ausgewiesen. Die endgültigen Ergebnisse dieser Untersuchungen liegen noch nicht vor, sodass eine abschließende Bewertung in Hinblick auf die 16. BImSchV erst danach erfolgt.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Vorfeld dieses Projektes werden von der DB die Gleise und die Bahnstation neu- bzw. umgebaut. Hierzu wurde bereits der Diebsteichtunnel als fußläufige Verbindung zwischen Große Bahnstraße und Schleswiger Straße gesperrt.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Für die Umsetzung des Projekts sind Baumfällungen als Vorausmaßnahme notwendig (siehe Abschnitt 5.10). Leitungsbauarbeiten werden voraussichtlich ebenfalls im Vorfeld dieser Maßnahme notwendig (Folgepflicht).

Der Bau des Gebäudekomplexes auf dem Investorengrundstück erfolgt in Teilen parallel zur Umsetzung des hier betrachteten Projekts. Planerische und terminliche Abstimmungen haben stattgefunden und werden weiter fortgeführt.

Angrenzend zum hier betrachteten Projekt wird das jetzige Thyssen-Krupp-Gelände mit einer neuen Bebauung und Nutzung (siehe Abschnitt 2) umgestaltet werden. Die Festlegung und damit die Notwendigkeit der bestehenden Grundstückszufahrten auf dieses Gelände befinden sich in der Abstimmung.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Durch diese Maßnahme und die Veränderungen auf dem Thyssen-Krupp-Gelände wird sich das Umfeld des Bahnhofs Altona sowie das gesamte Quartier Diebsteich stufenweise langfristig und grundlegend verändern.

Direkt an den Fernbahnhof angrenzend ist auf dem Thyssen-Krupp-Gelände der Bau eines Fußballstadions mit einer Mantelbebauung für Büro, Gastronomie, Handel und eine Sanierung bzw. Erweiterung einer Bestandshalle zu einer Konzerthalle sowie ein Bürogebäude mit publikumswirksamen Nutzungen und die Umnutzung der gründerzeitlichen Verwaltungsgebäude geplant. Diese Arbeiten erfolgen nicht durch den LSBG. Am rückwärtigen Bereich des Grundstücks ist eine neue Erschließungsstraße vorgesehen, um die Planstraße A und das unmittelbare Umfeld von Gewerbe- und Logistikverkehr freizuhalten. Die Planung und Herstellung dieser Erschließungsstraße erfolgt in einem separaten Projekt des LSBG.

Verkehrlich wird zum einen die neue Nord-Süd-Verbindung zwischen der Großen Bahnstraße und der Plöner Straße über die Planstraße A Auswirkungen haben sowie die im östlichen Bahnhofsumfeld angeordnete Kommunaltrasse. In diesen Straßenabschnitten ist somit kein MIV (außer Anlieger- und Lieferverkehr) zugelassen.

Neben dem ÖPNV wird der Rad- und Fußverkehr im zukünftigen Bahnhofsumfeld im Sinne einer Stadt der kurzen Wege durch die bereits beschriebenen unterschiedlichen Maßnahmen priorisiert.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen des UVPG. Bei den Planungen war der Erhalt der bestehenden Bäume von größter Bedeutung.

Weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Rahmen dieses Projekts nicht vorgesehen.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die unter 6.2.2 genannten Maßnahmen laufen parallel und größtenteils unabhängig zur Ausführung dieses Projekts.

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

13493 - Erschließung Fernbahnhof Altona

Die Planung des Projekts soll bis zum Frühjahr 2024 abgeschlossen werden. Der Beginn der Baudurchführung ist ab Ende 2024 vorgesehen. Die Fertigstellung ist bis Ende des Jahres 2026 anvisiert.

7 Sonstiges

Verfasst	InGe	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	September 2023	Datum	26.09.23
Unterschrift	gez. ■■■■■	Unterschrift	gez. ■■■■■
