

Begründung zum Bebauungsplan Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79

**„Erschließung Fern- und Regionalbahnhof
Hamburg-Altona“**

Entwurf, Stand Oktober 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Ziel der Planung	5
2	Grundlage und Verfahrensablauf.....	6
3	Planerische Rahmenbedingungen.....	6
3.1	Rechtlich beachtliche Tatbestände	6
3.1.1	Flächennutzungsplan	6
3.1.2	Landschaftsprogramm	7
3.2	Andere rechtlich beachtliche Tatbestände	7
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne	7
3.2.2	Eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke.....	7
3.2.3	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und Untersuchungsgebiet	7
3.2.4	Senatsplangebiet	7
3.2.5	Soziale Erhaltungsverordnungen	7
3.2.6	Altlastenverdächtige Flächen, Bodenverunreinigungen.....	8
3.2.7	Kampfmittelverdacht	8
3.2.8	Baumschutz	8
3.2.9	Artenschutz	8
3.3	Andere planerisch beachtliche Tatbestände	8
3.3.1	Verbindungsbahnentlastungstunnel Hamburg.....	8
3.3.2	Vorbereitende Untersuchungen.....	9
3.3.3	Verkehrskonzept der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende	10
3.3.4	Bebauungsplan Altona-Nord 29.....	11
3.3.5	Freiraumverbundsystem „Grünes Netz Hamburg“	11
3.4	Angaben zur Lage und zum Bestand	11
3.4.1	Lage und Größe des Plangebietes	11
3.4.2	Verkehrsflächen	11
3.4.3	Freiraumstruktur	12
3.4.4	Gebäude- und Nutzungsbestand sowie Stadtbild	13
4	Umweltbericht	14
4.1	Einleitung	14
4.1.1	Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	14
4.1.2	Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang der geplanten Vorhaben	14
4.1.3	Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben.....	15

4.1.4	Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung im Bebauungsplan	15
4.1.5	Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen.....	19
4.2	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen.....	21
4.2.1	Schutzgut Mensch, insbesondere menschlichen Gesundheit	21
4.2.2	Schutzgut Luft.....	26
4.2.3	Schutzgut Klima.....	28
4.2.4	Schutzgut Fläche	29
4.2.5	Schutzgut Boden	30
4.2.6	Schutzgut Wasser.....	31
4.2.7	Schutzgut Tiere und Pflanzen, einschließlich Artenschutz	32
4.2.8	Schutzgut Landschafts- und Stadtbild.....	36
4.2.9	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	37
4.3	Auswirkungen durch die Bauphase, durch Abfälle, Techniken und schwere Unfälle.....	38
4.3.1	Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten	38
4.3.2	Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung	38
4.3.3	Eingesetzte Techniken und Stoffe.....	38
4.3.4	Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen	38
4.4	Planungsalternativen und Nullvariante	39
4.4.1	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	39
4.4.2	Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	39
4.5	Zusätzliche Angaben	39
4.5.1	Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung	39
4.5.2	Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).....	39
4.5.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung.....	39
5	Planinhalt und Abwägung	46
5.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen.....	46
5.1.1	Verkehrliche Abwicklung innerhalb der Straßenverkehrsflächen.....	46
5.1.2	Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen.....	47
5.1.3	Technische Infrastrukturen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen	50
5.2	Bahnflächen	50
5.3	Immissionsschutz.....	50
5.3.1	Lärmemissionen und -immissionen	50

5.3.2 Luftschadstoffe	52
5.4 Entwässerung	52
5.5 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	52
5.5.1 Baumschutz	52
5.5.2 Maßnahmen zum Artenschutz	52
5.5.3 Bodenbelastungen	53
5.5.4 Klimaschutz und Klimaanpassung	53
5.6 Abwägungsergebnis	54
6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung	54
7 Aufhebung bestehender Bebauungspläne	54
8 Flächen- und Kostenangaben	54
8.1 Flächenangaben	54
8.2 Kostenangaben	54

1 Anlass und Ziel der Planung

Die DB Netz AG hat im Juli 2014 die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona beschlossen. Der bestehende und für den Fern- und Regionalverkehr genutzte Kopfbahnhof Hamburg-Altona soll durch einen im Bereich der jetzigen S-Bahn-Station Diebsteich neu zu errichtenden Durchgangsbahnhof für den Fern-, Regional- sowie S-Bahnverkehr ersetzt werden. Für das Vorhaben wurde 2017 ein Planfeststellungsbeschluss erlassen, der in den Folgejahren ergänzt und geändert wurde.

Der neue Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona soll Ende 2029 am derzeitigen S-Bahnhof Diebsteich in Betrieb gehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Empfangsgebäudes und die erforderliche äußere Erschließung sollten bisher gemeinsam durch das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 geschaffen werden. Während des Bebauungsplanverfahrens entstand auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr die Planung eines Verbindungsbahntlastungstunnels (VET) zwischen Hauptbahnhof und künftigem Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich mit unterirdischer Station am Diebsteich. Dieses Projekt verzögerte das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72.

Um die Erschließung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs sicherzustellen, ist eine Ergänzung und Erweiterung der vorhandenen Straßenverkehrsflächen erforderlich, die nicht vollumfänglich auf der Grundlage geltenden Planrechts hergestellt werden können. Um zur Inbetriebnahme des Fern- und Regionalbahnhofs eine funktionierende Erschließungssituation zu realisieren, ist es daher erforderlich, nur für die Straßenverkehrsflächen vorgezogen Planrecht zu schaffen. So wird der für die Herstellung der Erschließung erforderliche Teil aus dem Plangebiet des Bebauungsplan-Entwurfs Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 herausgelöst und unter der Bezeichnung Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 fortgeführt. Ziel ist eine leistungsfähige Erschließung des Bahnhofs und eine gute Verknüpfung insbesondere mit dem Bus-, Rad- und Fußverkehr.

Die neue Erschließungsstraße ist erforderlich, weil der Stadtraum rund um die heutige S-Bahnstation Diebsteich infolge der Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona an Zentralität gewinnen und direkt mit dem Regional- und Fernverkehr erreichbar sein wird. Aufgrund der veränderten Lage wird der Bahnhof nicht mehr nur für Altona und den Hamburger Westen der wesentliche Zugangspunkt zum Fern- und Regionalbahnverkehr sein, sondern auch für maßgebliche Teile des Kerngebiets von Eimsbüttel eine neue und attraktive Alternative zum Bahnhof Dammtor sowie zum Hauptbahnhof darstellen. Es gilt, den Bahnhof optimal an das Busliniennetz und an die stadtweiten und bezirklichen Radverkehrsnetze anzubinden.

Zugleich steht die Planung im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Entwicklung des ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areals, dessen planungsrechtliche Grundlage durch das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 29 geschaffen wird. Dort sind unter anderem ein Regionalligastadion und eine Musikhalle vorgesehen. Diese sollen Ende 2029 bzw. im Jahr 2030 in Betrieb gehen. Infolge dieser Vorhaben und des neuen Bahnhofs werden die Verkehrsbeziehungen im gesamten Umfeld neu geordnet. Die im Bebauungsplan Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 gesicherten Straßenverkehrsflächen bilden einen wesentlichen Bestandteil dieser übergeordneten Erschließungs- und Verkehrsplanung.

Der Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72, der die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante, nutzungsgemischte Bebauung direkt am neuen Fern- und Regionalbahnhof schaffen soll, wird zu gegebener Zeit weitergeführt.

2 Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 23. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 226 S. 1, 55).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss A 5/16 vom 29. April 2016 (Amtl. Anz. S. 917) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 6. September 2016 (Amtl. Anzeiger 2016 S. 1521) am 21. September 2016 stattgefunden. Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach Bekanntmachungen vom 18.02.2022 (Amtl. Anz. 2022 S. 227) stattgefunden. Aufgrund der oben dargelegten veränderten Rahmenbedingungen, die sich durch die Planungsüberlegungen für einen VET zwischen Hauptbahnhof und Diebsteich ergeben haben, ruht der Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 zurzeit. Zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Erschließung des zukünftigen Fern- und Regionalbahnhofs werden die erforderlichen Erschließungsflächen aus dem Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 herausgelöst und vorgezogen als eigenständiges Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 fortgeführt. Die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit hat nach Bekanntmachung vom xx.yy.2026 (Amtl. Anz. 2026 S. xyz) stattgefunden.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für das Plangebiet Flächen für Bahnanlagen dar. Die S-Bahnstation Diebsteich sowie der Gleisverlauf sind als Schnellbahn / Fernbahn dargestellt. Östlich der Bahnanlagen sind Flächen für den Gemeinbedarf (Einrichtungen für den Post- und Fernmeldedienst), Grünflächen und gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Der Bebauungsplan kann aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden, weil die Abweichungen vom Flächennutzungsplan unterhalb der maßstabsbedingten Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans liegen und dessen planerische Grundkonzeption nicht in Frage stellen.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich.

3.1.2 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für das Plangebiet die Milieus „Gleisanlage, oberirdisch“, „Gewerbe / Industrie und Hafen“ und „Öffentliche Einrichtung“ sowie die milieuübergreifenden Funktionen „grüne Wegeverbindung“, „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Landschaftsachse“ dar.

Die Karte Arten- und Biotopschutz stellt im Plangebiet den Biotopentwicklungsraum „14d Gleisanlagen“, „14a Industrie-, Gewerbe- und Hafenflächen“ und „13b Gemeinbedarfsflächen“ dar.

Eine Änderung des Landschaftsprogramms ist nicht erforderlich.

3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gilt der Baustufenplan Altona-Altstadt in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955, teilweise in Verbindung mit den Teilbebauungsplänen TB996 und TB997 vom 20. Juni 1961 mit den Ausweisungen „Bahnanlagen“, „Neue Bahnanlagen“, „Fläche für besondere Zwecke (Postbahnhof)“ und der Festsetzung „Straßenfläche“.

3.2.2 Eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke

Im Plangebiet liegen Teile des eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücks 5439 der Gemarkung Ottensen.

3.2.3 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und Untersuchungsgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in Gebieten, für die der Senat in der Sitzung am 18. Dezember 2007 (VU 2007) und in der Sitzung am 28. Januar 2017 (VU 2017) vorbereitende Untersuchungen zur Durchführung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen nach § 165 Absatz 4 BauGB beschlossen hatte. Mit Beschluss des Senats vom 21. September 2021 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen in beiden Gebieten beendet (siehe auch Ziffer 3.3.22).

3.2.4 Senatsplangebiet

Das Plangebiet liegt im „Senatsplangebiet Mitte Altona“, in dem gemäß 3. Verordnung zur Änderung der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 8. August 2006 (HmbGVBl. S. 481), zuletzt geändert am 3. Februar 2026 (HmbGVBl. S. 58) die Befugnis zur Feststellung von Bebauungsplänen auf den Senat rückübertragen wurde.

3.2.5 Soziale Erhaltungsverordnungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Teile der Flurstücke 5556 und 5575 der Gemarkung Ottensen, die innerhalb des Umgriffs der Sozialen Erhaltungsverordnung Altona-Nord vom 3. Juni 2019 (HmbGVBl. Nr.21, S. 193) liegen. Bei den betroffenen Bereichen handelt es sich um Straßenverkehrsflächen.

Der Vorbehalt, wonach in dem Gebiet der Sozialen Erhaltungsverordnung der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen einer Genehmigung nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 BauGB bedürfen, ist mithin nicht relevant.

3.2.6 Altlastenverdächtige Flächen, Bodenverunreinigungen

Im Plangebiet treten aufgrund seiner gewerblich-industriellen Vornutzung Bodenverunreinigungen auf. Es gibt eine Überschneidung mit dem Altstandort „Kaltenkirchener Bahnhof“.

Es ist bei Baumaßnahmen mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Im Zuge der Flächenherrichtung sind die Vorgaben des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306, 308) zu beachten.

3.2.7 Kampfmittelverdacht

Für das Plangebiet besteht ein genereller Bombenblindgänger-Verdacht. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel-VO) vom 23. Dezember 2025 (HmbGVBl. S. 851) ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

3.2.8 Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126).

3.2.9 Artenschutz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bei der Umsetzung des Vorhabens die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 29. März 2026 (BGBl. I Nr. 87 S. 1, 4) zu beachten. Hierzu liegt ein Artenschutzfachbeitrag vor (siehe auch Kapitel 4.2.7).

3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.3.1 Verbindungsbahnentlastungstunnel Hamburg

Die oberirdische Eisenbahnstrecke zwischen Altona und dem Hauptbahnhof wird als Verbindungsbahn bezeichnet. Heute verfügt die Verbindungsbahn über zwei Gleise für Fern- und Regionalbahnen sowie zwei S-Bahngleise. Aufgrund der Überlastung dieser hochfrequentierten Strecke wird der Bau eines zusätzlichen S-Bahntunnels zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bereich Altona / Diebsteich geprüft, der so genannte Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET). Durch eine Verlegung des S-Bahnverkehrs in den neuen Tunnel könnte die jetzige Verbindungsbahn viergleisig für den Fern- und Regionalverkehr ausgebaut werden. Eine Machbarkeitsuntersuchung hat 2023 verschiedene Trassenvarianten untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden im Bereich des künftigen Fern- und Regionalbahnhofs am

Diebstreich unterschiedliche Stationslagen überprüft und für möglich erachtet. Als Bundesprojekt liegt die Planungshoheit für den viergleisigen Kapazitätsausbau für den Regional- und Fernverkehr auf der Verbindungsbahn inklusive des hierfür erforderlichen Baus eines Verbindungsbahnentlastungstunnels (VET) zum Verlegen des S-Bahn-Verkehrs beim Bundesministerium für Verkehr, die Umsetzung erfolgt durch die DB InfraGO AG. Der VET stellt laut Bund weiterhin eine Ankermaßnahme des Deutschlandtakts dar, wurde jedoch auf einen Realisierungszeitraum nach 2050 verschoben. Die laufende Fortschreibung zum Deutschlandtakt verdeutlicht einen hohen Bedarf an weiterem Infrastrukturausbau. Um wirtschaftlich tragfähige Lösungen für aktuelle und künftige Herausforderungen aufzuzeigen, hat der Bund angekündigt, eine Studie zum Eisenbahnknoten Hamburg zu beauftragen. Diese Studie ist bislang jedoch noch nicht beauftragt. Die geplante Straße verunmöglicht den Bau des Tunnels nicht.

3.3.2 Vorbereitende Untersuchungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt vollständig innerhalb der Grenzen der vorbereitenden Untersuchungen Mitte Altona und der vorbereitenden Untersuchungen Diebstreich. Die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 BauGB wurden 2007 (Mitte Altona) und 2017 (Diebstreich) vom Senat beschlossen. Mit Beschluss des Senates vom 21. September 2021 wurden beide vorbereitenden Untersuchungen beendet.

Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona 2007

Aufgrund des Umfangs des von der geplanten Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs betroffenen Stadtgebiets und der besonderen städtebaulichen Bedeutung der Entwicklung für die umliegenden Stadtteile und die Gesamtstadt hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in seiner Sitzung am 18. Dezember 2007 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 4 BauGB einzuleiten (VU 2007). Der Bericht des Entwicklungsträgers über die vorbereitenden Untersuchungen liegt seit April 2012 vor. In dem Bericht wird unter anderem dargelegt, dass im Zuge der Errichtung des neuen Regional- und Fernbahnhofs am Standort Diebstreich ein Zugriff auf Teile des Postgeländes zur Erschließung des Bahnhofs notwendig ist. Darüber hinaus enthält der Bericht als maßgebliches Orientierungsinstrument für die Konkretisierung der Planung Aussagen, ob und wie die Flächen im Umfeld des neuen Fern- und Regionalbahnhofs aus städtebaulicher, verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher, freiraumplanerischer und erschließungstechnischer Sicht entwickelt werden können.

Vorbereitende Untersuchungen Diebstreich 2017 und Rahmenplan Diebstreich

In seiner Sitzung am 28. Februar 2017 hat der Senat beschlossen, für das nördlich an das Gebiet der VU 2007 anschließende Gebiet rund um den geplanten Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona am Diebstreich ebenfalls vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzuleiten (VU Diebstreich 2017). Im März 2021 wurde der Ergebnisbericht über die vorbereitenden Untersuchungen vorgelegt. Kernstück des Berichts sind die Erläuterungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan Diebstreich. Gegenstand ist auch die neue Straße, für die mit dem Bebauungsplan-Entwurf Planungsrecht geschaffen werden soll. Die vorbereitenden Untersuchungen wurden 2021 ohne förmliche Festlegung eines Entwicklungsbereichs beendet und der Rahmenplan von der Hamburgischen

Bürgerschaft Ende 2021 (Drs. 22/5822: Stadtentwicklung Diebsteich/Mitte Altona) als Grundlage für die Umfeldentwicklung am Diebsteich beschlossen.

3.3.3 Verkehrskonzept der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Wesentlicher Inhalt des Verkehrskonzepts der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Stand: August 2026) für das Umfeld des zukünftigen Fern- und Regionalbahnhofs am Diebsteich sind die Verkehrsregelungen der Straßen, welche die Erschließung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs und unmittelbar angrenzender Vorhaben sichern. Damit bildet es auch die Grundlage für die verkehrsrechtliche Anordnungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsführung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Ziel des Verkehrskonzepts ist es, aufbauend auf dem von der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossenen Rahmenplan, eine angemessene und leistungsfähige Erschließung für die angrenzenden Quartiere östlich und westlich des Bahnhofs zu gewährleisten und bestehende und künftige Verkehre verträglich abzuwickeln. Durchgangsverkehre im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sollen weitestgehend vermieden und der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Taxen und Sharing-Angeboten gestärkt werden.

Das Verkehrskonzept umfasst sowohl die Straßenverkehrsflächen innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans als auch die Straßenverkehrsflächen im östlich angrenzenden Bebauungsplan Altona-Nord 29 sowie auf der Westseite des Bahnhofs.

Um die o.g. Ziele zu erreichen, ist es vorgesehen östlich des Bahnhofs den südlichen Abschnitt der Großen Bahnstraße sowie den nördlichen Abschnitt der Planstraße A als Kommunaltrassen herzustellen. Kommunaltrassen sind dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Radverkehr sowie Taxen vorbehalten, eine Nutzung durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist hier nicht zulässig. Der südliche Abschnitt der Planstraße A wird hingegen auch für den MIV nutzbar sein und insbesondere der Erschließung der geplanten Tiefgarage am Bahnhof dienen. Für die Schleswiger Straße sowie die Straße Am Diebsteich ist perspektivisch eine Ausgestaltung als Fahrradstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen. Gleiches gilt für die Waidmannstraße. Verkehre zwischen Holstenkamp und Kieler Straße sollen den künftigen Bahnhofsvorplatz umfahren und werden deshalb über die neue Planstraße B geführt, die im Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 29 planungsrechtlich gesichert wird (siehe Kapitel 3.3.4).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Plöner Straße und die Leunastraße wird weiterhin 50 km/h betragen. Die Isebekstraße wird, wie im Bestand, als Tempo-30-Zone geführt. Für die östliche Waidmannstraße sowie die südliche Planstraße A ist es Ziel, eine Vereinheitlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Form einer Tempo-30-Strecke zu erreichen, um eine verträgliche Abwicklung aller Verkehrsarten zu gewährleisten.

Die Vorgaben des Verkehrskonzepts werden im Rahmen der Erschließungsplanung für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen umgesetzt und weiter konkretisiert. Ausführungen zur Erschließungsplanung innerhalb des Plangebiets finden sich in Kapitel 5.1 „Öffentliche Straßenverkehrsflächen“.

3.3.4 Bebauungsplan Altona-Nord 29

Östlich des Geltungsbereichs befindet sich das ehemalige ThyssenKrupp Schulte-Areal. Hier werden durch das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 29 derzeit die planungsrechtlichen Grundlagen für neue Nutzungsbausteine insbesondere aus den Bereichen Büro, Kreativwirtschaft, Kultur, Freizeit, Sport und Erholung geschaffen. Konkret sind unter anderem eine Musikhalle und ein Regionalligastadion (Fußball) für jeweils bis zu 5.000 Besucherinnen und Besucher geplant. In dem Gebiet sollen ferner für die dort vorgesehenen Nutzungen eine Tiefgarage für PKW sowie eine Fahrradgarage und -stellplätze entstehen.

Nordöstlich des Plangebiets ist eine ergänzende neue Erschließungsstraße auf dem inzwischen vollständig in städtischem Eigentum befindlichen ThyssenKrupp Schulte-Areal vorgesehen. Diese soll entlang der nördlichen und östlichen Grundstücksgrenze angelegt werden.

Außerdem sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplanverfahrens Altona-Nord 29 Bus-Überliegerplätze und Kurzzeitstellplätze im direkten Umfeld des Bebauungsplans Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 geschaffen werden.

3.3.5 Freiraumverbundsystem „Grünes Netz Hamburg“

Ein Ziel des Hamburger Landschaftsprogramms ist die Verknüpfung von Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfen durch breite Grünzüge oder schmalere Grünverbindungen zu einem grünen Netz. Es handelt sich dabei um das Freiraumverbundsystem „Grünes Netz Hamburg“. Innerhalb dieses grünen Netzes soll es dementsprechend möglich sein, sich ungestört vom Straßenverkehr auf Fuß- und Radwegen im Grünen innerhalb der Stadt und bis in die freie Landschaft am Rande der Stadt zu bewegen.

Über das Plangebiet verläuft gemäß Landschaftsprogramm die Landschaftsachse „Volksparkachse“. Sie durchläuft das Plangebiet im südlichen Abschnitt der Großen Bahnstraße und in Teilbereichen der Waidmannstraße und der Isebekstraße. Die Landschaftsachse ist gegenwärtig im Stadtraum im Bereich des Plangebietes wenig ausgeprägt.

Ferner ist innerhalb des Plangebiets im Landschaftsprogramm eine Grüne Wegeverbindung dargestellt, die parallel zu den Bahngleisen im Bereich der Großen Bahnstraße verläuft.

3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand

3.4.1 Lage und Größe des Plangebietes

Das etwa 1,3 ha große Plangebiet liegt im Bezirk Altona in den Stadtteilen Altona-Nord und Bahrenfeld (Ortsteile 209, 215). Es weist innerhalb des Hamburger Stadtgebiets eine zentrale Lage auf. Der Hamburger Flughafen liegt 11 km und die Innenstadt 6,5 km entfernt. Der Standort befindet sich sowohl in der Nähe des Altonaer Zentrums, der Großen Bergstraße und der Ottenser Hauptstraße, als auch in der Nähe der Osterstraße, dem Zentrum des Bezirks Eimsbüttel. Er liegt unmittelbar am zukünftigen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona.

3.4.2 Verkehrsflächen

Der Geltungsbereich umfasst teilweise bereits bestehende Straßenverkehrsflächen sowie unmittelbar angrenzende Bereiche. Es handelt sich um Abschnitte der Großen Bahnstraße, der

Waidmannstraße und der Isebekstraße. Darüber hinaus werden Flächen des ehemaligen Postbahnhofs einbezogen. Im Süden des Geltungsbereichs verlaufen die Plöner Straße und die Leunastraße, welche die Eisenbahnanlagen unterqueren.

Im Bestand ist über die vorhandenen Straßenverkehrsflächen eine Abwicklung der vorhandenen Kfz-Verkehre mit durchweg guter bis sehr guter Verkehrsqualität möglich. Umliegende Knoten gelangen jedoch bereits im Bestand phasenweise an Kapazitätsgrenzen. Es ist ferner festzustellen, dass im Allgemeinen ein hoher, zeitweise sogar sehr hoher Parkdruck herrscht.

Das Plangebiet ist durch den ÖPNV sehr gut erschlossen.

Auch für den Radverkehr liegt eine gute Anbindung an das städtische Radverkehrsnetz vor. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt. Ungünstig ist dies in Bereichen mit Tempo 50 und einem hohem Schwerlastverkehrsanteil sowie in den Abschnitten mit Kopfsteinpflaster in der Waidmannstraße zwischen Isebekstraße und Memellandallee. Unmittelbar durch das Plangebiet verläuft über die Isebekstraße, Plöner Tunnel und Schleswiger Straße die Freizeitroute 9 (City – Altonaer Volkspark – Klövensteen). Durch Bezirksrouten ist ferner eine gute innerbezirkliche Verbindung zu den umliegenden Stadtteilen gegeben.

Der Ausbau und Zustand der Gehwegflächen ist insgesamt als schlecht bzw. ungenügend zu bezeichnen. Die zumeist beidseitig straßenbegleitenden Gehwege erfüllen vielfach nicht die Anforderungen der aktuell gültigen Regelwerke. Die Anlagen sind z.T. zu schmal, nicht befestigt, in einem baulich schlechten Zustand und/oder nicht barrierefrei ausgebaut.

Im Bereich der Erschließungsflächen sind umfangreiche Leitungsbestände vorhanden. Von besonderer Bedeutung sind die neu verlegten 110-kV- und 10-kV-Stromleitungen der Hamburger Energienetze GmbH, die sowohl im Verlauf der Straße Am Diebsteich als auch in der Großen Bahnstraße und der Waidmannstraße verlaufen und teilweise die Bahnanlagen queren. Die Stromversorgung und Telekommunikation wird durch zusätzliche Niederspannungs- und Leitungsanlagen verschiedener Anbieter (Hamburger Energienetze GmbH, Telekom, Vodafone, Kabel Deutschland) gesichert, die überwiegend in den Gehwegbereichen angeordnet sind. Hinzu kommen Gasleitungen, die sowohl in den Fahrbahnen als auch in den Gehwegbereichen verlaufen, sowie Wasserleitungen. In der Großen Bahnstraße verläuft darüber hinaus eine Fernwärmeleitung. Für die Entwässerung sind mehrere Mischwassersiele vorhanden, die teils in den Fahrbahnen, teils in den Nebenflächen verlaufen und an verschiedenen Stellen in das übergeordnete Netz einbinden. Auf Teilen des städtischen Flurstücks 5446 verlaufen einen Kabelschacht und eine erdverlegte Kabeltrasse sowie ein Siel der Deutschen Bahn AG.

3.4.3 Freiraumstruktur

Innerhalb des Plangebiets sind keine öffentlichen Grünflächen, sondern ausschließlich Straßenbäume sowie kleinflächig, Straßenbegleitgrün vorhanden. Besonders hervorzuheben ist die Altbaumgruppe am Rande des heute städtischen ThyssenKrupp Schulte-Areals, die aufgrund ihrer Größe und räumlichen Wirkung den Straßenraum prägt und weitgehend erhalten bleiben soll.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass Gegenstand der Planfeststellung für die Schaffung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs auch die Fällung von Bäumen und Gehölzen entlang der Bahndämme und am Straßenraum, z.B. im Kreuzungsbereich von Waidmannstraße,

Große Bahnstraße und Isebekstraße war. Diese Bäume und Gehölze sind für den Bebauungsplan im Rahmen der Abwägung daher bereits nicht mehr relevant.

Großräumig bzgl. des Freiraumverbunds betrachtet, liegt das Plangebiet in der Volksparklandschaftsachse (siehe Ziffer 3.1.2). Diese kommt von Westen über die angrenzenden Friedhöfe und durchläuft das Bahnareal, um sich nach Osten über die südlich der Waidmannsstraße gelegenen Sportplätze und den Altonaer Grünzug via Wohlerspark nach Südwesten zur Elbufer-Achse fortzusetzen. Vor Ort ist diese Landschaftsachse, durch die weitläufige Friedhofsanlage nordwestlich des Plangebietes sowie in eingeschränktem Maß östlich durch die vorhandenen Sportflächen, wahrnehmbar. Die im Landschaftsprogramm dargestellte „Grüne Wegeverbindung“ entlang der Großen Bahnstraße bis zur Waidmannstraße, ist nur durch den vorhandenen Straßenbaumbestand erlebbar.

3.4.4 Gebäude- und Nutzungsbestand sowie Stadtbild

Das Plangebiet umfasst vorhandene Straßenverkehrsflächen sowie unmittelbar angrenzende Bereiche. Des Weiteren werden mit Teilen des Flurstücks 5439 Teile einer eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche in den Geltungsbereich einbezogen. Gebäude befinden sich innerhalb des Geltungsbereichs nicht.

Das Umfeld des Plangebiets ist im Wesentlichen durch den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahndamm der S- und Fernbahn geprägt, der sich nördlich und südlich über den Geltungsbereich hinaus fortsetzt und im Stadtraum sowohl als Raumkante als auch als Barriere wirkt. Unmittelbar angrenzend an das Plangebiet liegt der bestehende S-Bahnhof Diebsteich mit Mittelbahnsteig. Der Südzugang zum S-Bahnhof schließt direkt an das Plangebiet an.

Das nähere Umfeld des Plangebiets wird durch unterschiedliche Nutzungsstrukturen bestimmt: Nördlich der Waidmannstraße und östlich der Großen Bahnstraße befinden sich gewerblich-industriell geprägte Grundstücke, darunter das ehemalige, heute städtische Areal der Firma ThyssenKrupp Schulte GmbH. Für das Gelände wird derzeit ein Bebauungsplan (Altona-Nord 29) aufgestellt, um die Realisierung eines Regionalligastadions (Fußball), einer Musikhalle und weiterer gemischter Nutzungen (kein Wohnen) zu ermöglichen. Entlang der Isebekstraße überwiegt eine kleinteilig strukturierte, überwiegend gründerzeitliche Wohnbebauung mit zwei- bis fünfgeschossigen Gebäuden, ergänzt durch kleingewerbliche Nutzungen im rückwärtigen Bereich. Im städtebaulichen Kontrast hierzu steht das südöstlich gelegene Gelände des ehemaligen Postbahnhofs, das markant und großmaßstäblich mit Logistik- und Verwaltungsgebäuden sowie einem Großhandel bebaut ist. Im südöstlichen Umfeld prägen zudem zahlreiche Sportanlagen mit Fußball- und Tennisplätzen sowie einer Tennishalle den Stadtraum.

4 Umweltbericht

4.1 Einleitung

Die Begründung zum Bebauungsplan Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 legt die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans dar. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung. Er legt die in der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Umweltbelange gemäß Anlage 1 zum BauGB dar. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Der Umweltbericht soll sich demnach vorrangig auf die für den jeweiligen Bebauungsplan abwägungsrelevanten Inhalte konzentrieren, d. h. auf die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, die der Plan erwarten lässt.

4.1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Die DB Netz AG hat im Juli 2014 die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona beschlossen. Der bestehende und für den Fern- und Regionalverkehr genutzte Kopfbahnhof Hamburg-Altona soll durch einen im Bereich der jetzigen S-Bahn-Station Diebsteich neu zu errichtenden Durchgangsbahnhof für den Fern-, Regional- sowie S-Bahnverkehr ersetzt werden.

Da die Erschließung des Bahnhofs und der weiteren in direkter Nachbarschaft geplanten Nutzungen wie Regionalligastadion und Musikhalle zur Inbetriebnahme von Fern- und Regionalbahnhof und Stadion Ende 2029 sicherzustellen ist, muss eine neue Straße gebaut werden, die nicht vollumfänglich auf der Grundlage geltenden Planrechts realisiert werden kann. Aus diesem Grund wird das laufende Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 geteilt, und der auf die Straßenverkehrsflächen reduzierte Teil wie vorliegend unter der Bezeichnung Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 vorgezogen fortgeführt.

4.1.2 Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang der geplanten Vorhaben

Das Plangebiet liegt im Bezirk Altona in den Stadtteilen Altona-Nord und Bahrenfeld (Ortsteile 209, 215). Es weist innerhalb des Hamburger Stadtgebiets eine zentrale Lage auf.

Im Bebauungsplan werden die im Nahbereich des Bahnhofes für den künftigen Betrieb des Fern- und Regionalbahnhofs und seine verkehrliche Anbindung erforderlichen Straßen als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Der Geltungsbereich umfasst Flächen, bei denen es sich teilweise bereits heute um Straßenverkehrsflächen handelt. Dies sind Abschnitte der Großen Bahnstraße, der Waidmannstraße und der Isebekstraße. Im Süden des Geltungsbereichs verlaufen die Plöner Straße und die Leunastraße, welche die Eisenbahnanlagen unterqueren. Zudem umfasst der Geltungsbereich mit den Flurstücken 5455 (tlw.) und 5456 Bereiche des ehemaligen sogenannten Postbahnhofs und mit Teilen des Flurstücks 5439 bahnrechtlich gewidmete Flächen.

4.1.3 Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Das Plangebiet ist etwa 1,3 ha groß.

Unversiegelte Flächen sind im Bestand lediglich im Wurzelbereich der Bestandsbäume vorhanden. In der Gegenüberstellung des Bestands mit dem geltenden Planrecht ergibt sich daher keine erhebliche neue Inanspruchnahme von Grund und Boden für die Erschließung des Fern- und Regionalbahnhofs.

4.1.4 Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung im Bebauungsplan

Die nachfolgende Tabelle stellt die in Gesetzen, Verordnungen und in sonstigen Regelwerken und Programmen festgelegten wesentlichen Ziele des Umweltschutzes dar, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange berücksichtigt wurde.

Tabelle 1: In Fachgesetzen und Fachplänen festgelegte Ziele des Umweltschutzes

Schutzgut	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen ...	... und deren Berücksichtigung
Mensch, Gesundheit	<u>§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB</u> Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. <u>§ 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. 2013 I S. 1275, 2021 I S. 123), zuletzt geändert am 18. Juni 2026 (BGBl. I Nr. 183 S. 1, 5)</u> <u>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)</u> <u>Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) in der Fassung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3267)</u>	- Lärmtechnische Untersuchung zum Verkehrslärm
Luft	<u>§ 1 Abs. 6 Nr. 7h BauGB</u> Bei Planungen in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen. <u>Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328, 1341)</u> <u>Richtlinie 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung) vom 23. Oktober 2024, ABl. L, 2024/2881</u>	- Beurteilung der Luftqualität anhand der Luftschadstoffuntersuchungen zu den Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29

Klima	<u>§ 1 Abs. 3 Nr. 4 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 29. März 2026 (BGBl. I Nr. 87 S. 1, 4)</u> Zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sind insbesondere Luft und Klima auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen; dies gilt insbesondere für Flächen mit günstiger lufthygienischer oder klimatischer Wirkung wie Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete oder Luftaustauschbahnen. <u>§ 1 Abs. 5 BauGB</u> Bauleitpläne sollen auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz dazu beitragen die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. <u>Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148), zuletzt geändert am 4. November 2025 (HmbGVBl. S. 597)</u> <u>Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert am 15. Juli 2024 (BGBl. I Nr. 235 S. 1)</u> <u>Klimaplan Hamburg</u> <u>Wärmeplanungsgesetz (WPG) vom 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394 S. 1), zuletzt geändert am 23. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 226 S. 1, 55)</u> <u>Landschaftsprogramm Hamburg einschließlich der Fachkarten „Grün Vernetzen“ und „Stadtklimaanalyse“</u> Ziele sind die Erhöhung des Grünvolumens im Rahmen grünplanerischer Maßnahmen, Verbesserung der lufthygienischen Situation, Wiederherstellung von Mindestqualitäten für Boden, Wasser, Klima / Luft.	- Straßenbaumerhalt gemäß Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO)
Wasser	<u>§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG</u> Selbstreinigungskraft und Dynamik sind zu erhalten. Für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie für einen ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt ist auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Sorge zu tragen, insbesondere für natürliche und naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Ufer, Auen und sonstigen Rückhalteflächen. <u>§ 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 22. Juli 2026 (BGBl. I Nr. 224 S. 1, 22)</u>	- Beurteilung der wasserbezogenen Auswirkungen - Wassersensible Straßenumgestaltung

	Vorsorgepflicht, eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden sowie die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten. <u>§ 47 Abs. 1 Nr.3 WHG</u> Das Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. <u>Landschaftsprogramm</u> Ziele sind die Wiederherstellung von Mindestqualitäten für Boden, Wasser, Klima / Luft sowie Sicherung und Entwicklung des Wasserhaushaltes u.a. durch naturnahe Umgestaltung vorhandener und Neuanlage kleinflächiger Gewässer, durch dezentrale Vorklärung und Ableitung von Niederschlagswasser.	
Boden/ Fläche	<u>§ 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG</u> Zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sind insbesondere Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können; nicht mehr genutzte versiegelte Flächen sind zu renaturieren oder, soweit eine Entsiegelung nicht möglich oder nicht zumutbar ist, der natürlichen Entwicklung zu überlassen. <u>§ 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB</u> Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. <u>§ 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)</u> Der Boden ist hinsichtlich seiner natürlichen Funktionen als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Bestandteil des Naturhaushalts insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers langfristig zu schützen. <u>Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716)</u> <u>Landschaftsprogramm</u> Ziele sind die Vornahme von Regenerations- und Verbesserungsmaßnahmen zum aktiven Bodenschutz bei Einzelvorhaben, Überprüfung und ggf.	- Nutzung von bereits versiegelten Flächen - Keine zusätzliche Versiegelung

	Sanierung der Bodenbelastungen, Entsiegelungsmaßnahmen.	
Landschaft und Stadtbild	<u>§ 1 Abs. 3 Nr. 6 BNatschG</u> Freiräume im besiedelten Bereich sind einschließlich ihrer Bestandteile wie Bäume und Gehölzstrukturen zu erhalten und dort, wo sie nicht im ausreichenden Maße vorhanden sind, neu zu schaffen. <u>§ 1 Abs. 4 Nr. 1 und 2 BNatSchG</u> Zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft sind insbesondere 1. Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren, 2. zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen. <u>§ 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB</u> Bauleitpläne sollen dazu beitragen, die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. <u>Landschaftsprogramm Hamburg</u> Ziele für das Gesamtgebiet sind Erhalt, Förderung und Anlage von Begrünung.	- Berücksichtigung des Landschaftsprogramms Hamburg - Erhalt wesentlicher ortsprägender, vitaler Straßenbäume bzw. Baumgruppen - Es erfolgt keine Errichtung höherer baulicher Anlagen - Lage in einem bereits städtisch geprägten und weitgehend versiegelten Bereich
Tiere und Pflanzen	<u>§ 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG</u> Wild lebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch im Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt sind zu erhalten. <u>§ 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB</u> Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind u. a. die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt zu berücksichtigen. <u>Hamburgische Baumschutzverordnung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126).</u> <u>Landschaftsprogramm Hamburg</u> Ziele für das Gesamtgebiet ist die Entwicklung des Naturhaushalts. <u>Arten- und Biotopschutz (AuBs)</u> Ziele sind die Verbesserung des geringen Grünflächenanteils, ökologische Aufwertung sowie Entwicklung von Biotopen zur Verbindung/Vernetzung.	- Berücksichtigung der Biotoptypenkartierung von Hamburg - Tierökologische Untersuchungen sowie Potenzialabschätzung - Kein Eingriff in geschützte Biotope - Ausgleichsmaßnahmen für die Betroffenheit von besonders oder streng geschützten Arten in Form von Fledermausquartieren

Kultur- und sonstige Sachgüter	<u>§ 1 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), zuletzt geändert am 18. November 2025 (HmbGVBl. S. 680)</u> Kulturdenkmäler schützen, Kulturdenkmäler in die städtebauliche Entwicklung einbeziehen <u>§ 1 Abs. 6 Nr.5 BauGB</u> Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sind zu berücksichtigen.	- Im Plangebiet und in der direkten Nachbarschaft gibt es keine Denkmäler.
--------------------------------	--	--

4.1.5 Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

Die für den Umweltbericht erforderlichen gutachterlichen Aussagen ergeben sich im Wesentlichen aus den, für das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29 erstellten Untersuchungen. Hinzu wurden ergänzende Unterlagen ausgewertet.

Folgende Gutachten liegen aus den Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29 vor:

- Verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29 (Februar 2026)
- Luftschadstoffuntersuchungen:
 - Luftschadstoffgutachten für das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 (Februar 2021) und gutachterliche Stellungnahme zum HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren) 4.2 (März 2022)
 - Luftschadstoffgutachten für das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 29 (November 2025)
- Potenzialanalyse und artenschutzfachliche Prüfung für das Bebauungsplan-Verfahren Altona-Nord 27 und Bahrenfeld 72, Diebsteich vom Juli 2021, Aktualisierung vom April 2025
- Lärmtechnische Untersuchung zum Erschließungsbebauungsplan für den Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona (Juni 2026)

Folgende ergänzende Unterlagen wurden ausgewertet:

- Radverkehrskonzept Altona – Zielnetz (Bezirksamt Altona, September 2025)
- Verkehrskonzept Diebsteich zum Straßennetz und den geplanten Geschwindigkeiten der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM, August 2026)

Folgende umweltrelevante Stellungnahmen sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eingegangen:

Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

Stellungnahme der Stromnetz Hamburg GmbH zur Berücksichtigung einer Hochspannungstrasse (08.06.2017)

Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb (22.11.2021)

Stellungnahme der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz zu Lärmemissionen des Plangebiets auf benachbarte Gebiete (25.11.2021)

Stellungnahme der Behörde für Justiz und Verbraucherschutz zum Entwurf des Verkehrskonzepts (06.08.2026)

Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zu Verkehrskonzeption und geplanten Geschwindigkeiten (17.08.2026)

Schutzgut Luft

Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zur Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld72 (24.11.2021)

Stellungnahmen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zur Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 30 / Bahrenfeld79 (10.08.2026 und 12.08.2026)

Schutzgut Klima

Zu diesem Schutzgut liegen derzeit keine umweltrelevanten Stellungnahmen vor.

Schutzgut Fläche

Zu diesem Schutzgut liegen derzeit keine umweltrelevanten Stellungnahmen vor.

Schutzgut Boden

Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zu Bodenverunreinigungen (21.08.2026)

Schutzgut Wasser

Stellungnahme der Behörde für Umwelt und Energie zur Entwässerung des Plangebiets (03.07.2017)

Stellungnahme von Hamburg Wasser zur Entwässerung des Plangebiets mit Sielkatasterauszug (07.06.2017)

Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zum Umgang mit Niederschlagswasser (25.11.2021)

Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zu wassersensibler Straßenraumgestaltung (25.11.2021)

Stellungnahme von Hamburg Wasser zur Entwässerung (12.08.2026)

Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft zu Niederschlagsentwässerung, Starkregenvorsorge und wassersensibler Straßenraumgestaltung (13.08.2026)

Stellungnahme der Behörde für Umwelt und Energie zur einer Grundwassermessstelle (19.08.2026)

Schutzgut Tiere und Pflanzen, einschließlich Artenschutz

Zu diesem Schutzgut liegen derzeit keine umweltrelevanten Stellungnahmen vor.

Schutzgut Landschafts- und Stadtbild

Zu diesem Schutzgut liegen derzeit keine umweltrelevanten Stellungnahmen vor.

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Stellungnahme des Landeskirchlichen Beauftragten für Hamburg zur Berücksichtigung des evangelischen Friedhof Diebsteich und der Kapelle (01.12.2021)

Stellungnahme des Landesbetriebs für Immobilienmanagement und Grundvermögen zur Darstellung von Kabel- und Leitungstrassen (14.08.2026)

Stellungnahmen zu mehreren Schutzgütern

Stellungnahme der Wärme Hamburg GmbH zu Fernwärmeleitungen und Baumpflanzungen (15.11.2021)

4.2 Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nachfolgend werden die Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes, die mit der Planung verbundenen Umweltauswirkungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung oder zum Ausgleich negativer Umweltauswirkungen für die einzelnen Schutzgüter dargestellt. Dabei werden auch eventuelle Wechselwirkungen unter den Schutzgütern erläutert. Der Untersuchungsraum für die Umweltprüfung bezieht sich zunächst auf das Plangebiet. Zur Erhebung und Bewertung der durch die Planung ausgelösten Umwelteinwirkungen im Umfeld des Plangebiets wird der Untersuchungsraum in Abhängigkeit des jeweilig zu betrachtenden Schutzgutes erweitert.

4.2.1 Schutzgut Mensch, insbesondere menschlichen Gesundheit

Im Abschnitt zum Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit werden die Aspekte Erholung, Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Verschattung sowie Lichtimmissionen behandelt. Der Aspekt Luftschadstoffe ist dem Schutzgut Luft zugeordnet.

Die Themen Landschaftsbild sowie Freiraum werden bei dem Schutzgut Landschaft und Stadtbild ausgeführt.

4.2.1.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Erholungsfunktionen

Eine direkte Freizeitnutzung besteht im Geltungsbereich nicht. Das Plangebiet wird jedoch bereits als Verbindungsweg von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden zwischen der S-Bahnstation "Diebsteich" und der Umgebung frequentiert. Es übernimmt damit bereits eine wichtige Funktion für die fuß- und radläufige Erschließung sowie für die Verknüpfung der Bahnstation mit den angrenzenden Stadtbereichen, insbesondere auch in Richtung des nordwestlich des Geltungsbereichs gelegenen Friedhofs Diebsteich. Durch das Plangebiet verlaufen ferner die Fahrrad-Freizeitroute 9 (City – Altonaer Volkspark – Klövensteen) sowie die Volkspark-Landschaftsachse, die jedoch gegenwärtig im Stadtraum im Bereich des Plangebietes wenig ausgeprägt ist.

Der ost-west-gerichtete Radverkehr mit dem Ziel Lurup/Schenefeld soll künftig über eine neue Radroute Plus durch die Eisenbahnunterführung an der Plöner Straße geführt werden. In Richtung Westen ist vorgesehen, den geplanten Radschnellweg zwischen Pinneberg und Altona über einen Abschnitt der Leunastraße, die Schleswiger Straße und die Straße Am Diebsteich an die Radroute anzubinden. Hierdurch soll der Bahnhof an den lokalen und regionalen Fahrradverkehr angebunden werden.

Im Bereich der Leunastraße grenzt außerhalb des Geltungsbereichs die Radroute Plus Elms-horn–Hamburg an den Geltungsbereich. Sie verläuft über die Schleswiger Straße und die Straßen Am Diebsteich in Richtung Holstenkamp und bindet dort an die Bezirksrouten an.

Lärm

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich im Bestand keine schutzbedürftigen Nutzungen. Allerdings gehen von den bereits im Bestand vorhandenen Straßenverkehrsflächen Lärmemissionen aus.

Die „Lärmtechnische Untersuchung zum Erschließungsbebauungsplan für den Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona“ (2026) zeigt, dass an den westlich der Bahntrasse gelegenen Wohngebäuden an der Schleswiger Straße im Prognosenullfall nachts der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Urbane Gebiete von 54 dB(A) um bis zu 2 dB(A) überschritten wird. Tags wird der Grenzwert von 64 dB(A) eingehalten. Die Grenzwerte für Urbane Gebiete werden herangezogen, da der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Bahrenfeld 76 für die betreffenden Grundstücke eine entsprechende Gebietsausweisung vorsieht. An weiteren Wohngebäuden im Umfeld wurden keine Überschreitungen durch Straßenverkehrslärm ermittelt.

Die Gesamtverkehrslärmermittlung der o.g. lärmtechnischen Untersuchung ergab im Prognosenullfall an den Wohngebäuden entlang der Schleswiger Straße Verkehrslärmpegel von nachts bis zu 63 dB(A) und tags bis zu 68 dB(A). Damit wird nachts die juristisch definierte Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung durch Lärm nicht mehr ausgeschlossen werden kann (60 dB(A) nachts), überschritten. Zudem wird auch der herangezogene Taggrenzwert der 16. BImSchV für Urbane Gebiete entlang der Schleswiger Straße um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Für die Wohnbebauung östlich der Bahntrasse entlang der Isebekstraße sowie im Kreuzungsbereich der Waidmannstraße liegen die ermittelten Pegel der Gesamtverkehrslärberechnung im Prognosenullfall zu großen Teilen oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete (tags 59 dB(A), nachts 49 dB(A)). Die Pegelhöhen betragen bis zu 64 dB(A) tags und bis zu 59 dB(A) nachts. Die juristisch definierten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) werden nicht erreicht.

An gewerblich genutzten Gebäuden entlang der Großen Bahnstraße sowie im Bereich Leunastraße/Leverkusenstraße wird der Taggrenzwert für Gewerbegebiete eingehalten, während der Nachtgrenzwert um bis zu 3 dB(A) überschritten wird. Darüber hinaus gehen von den im Umfeld vorhandenen Gewerbegebieten und gewerblich genutzten Flächen weitere Lärmemissionen aus.

Erschütterungen

Im Plangebiet befinden sich keine im Hinblick auf Erschütterungen empfindlichen Nutzungen. Allerdings können Erschütterungen auftreten, die insbesondere durch den Schienenverkehr verursacht werden.

Verschattung

Im Plangebiet befinden sich keine Nutzungen, die in Bezug auf die Besonnung und Belichtung als sensibel zu betrachten sind.

Licht

Im Plangebiet befinden sich keine im Hinblick auf Lichtimmissionen empfindlichen Nutzungen. Es ist jedoch aufgrund der Lage in einem städtischen Umfeld mit Straßen- und Schienenverkehr von Lichtimmissionen im Plangebiet auszugehen.

Elektromagnetische Felder

Westlich des Plangebiets verläuft außerhalb des Geltungsbereichs eine elektrifizierte Bahnstrecke. Die Bahnstromoberleitungen erzeugen niederfrequente elektromagnetische Felder. Maßgeblich für die Bewertung elektromagnetischer Felder ist die 26. BImSchV. Sie setzt Grenzwerte für die Exposition gegenüber elektromagnetischen Feldern fest, die an Orten, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, einzuhalten sind. Da im Plangebiet keine zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Flächen vorhanden sind, liegt innerhalb des Geltungsbereichs keine erhebliche Betroffenheit vor.

Von den Nutzungen innerhalb des Plangebiets gehen keine elektromagnetischen Felder aus.

4.2.1.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Erholungsfunktionen

Nach Umsetzung der Planung werden alle Verkehrsbeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger weiterhin Bestand haben. Bestehende Radwege und -routen können weiterhin genutzt werden. Mit der Kommunaltrasse, der neuen Radroute Plus, der Aufwertung der Plöner Straße und der Leunastraße sowie der Sicherung der grünen Wegeverbindung werden die Wegeverbindungen im Plangebiet zudem funktional gestärkt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erholungsfunktion sind daher nicht zu erwarten.

Lärm

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung wurde ermittelt, welche Lärmimmissionsveränderungen prognostisch eintreten werden, wenn die neue Erschließung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona umgesetzt ist. Hierfür wurden ein Prognosenußfall und ein Prognoseplanfall für die auf den Straßenverkehrsflächen im Plangebiet sowie den umgebenden Straßenverkehrsflächen einstellenden Verkehrsmengen gebildet.

Im Prognosenußfall ist die allgemeine übergreifende Verkehrsentwicklung Hamburgs inklusive der Realisierung großer städtischer Projekte wie die vollständige Bebauung der HafenCity, die Realisierung der Science-City Bahrenfeld, der Ausbau der BAB A7, der Neubau der BAB A26, gesamtstädtische Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und in der Radverkehrsplanung sowie

die bestandsorientierte Entwicklung und Verdichtung des Gebietes des Bebauungsplanentwurfs Bahrenfeld 76 (Am Diebsteich) berücksichtigt.

Im Prognoseplanfall sind die Entwicklungen des Prognosenullfalls sowie zusätzlich die Verkehrserzeugung durch die Nutzungen innerhalb des Bebauungsplanentwurfs Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 (Bahnhofsempfangsgebäude, Hotel- und Büronutzung) und die Verkehrserzeugung durch den Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 29 (Regionalligastadion mit Mantelbebauung, Musikhalle, Büronutzungen) berücksichtigt. Somit stellt der Prognoseplanfall nicht nur die isolierten Auswirkungen der Straßenverkehrsflächenfestsetzungen des Bebauungsplans Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79, sondern die Auswirkungen der vorgesehenen Entwicklungen des Umfelds dar.

Im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall ergeben sich bei den Straßenverkehrslärmimmissionen im gesamten Planumfeld Lärmpegelsteigerungen. Am höchsten fallen diese an der Wohnbebauung entlang der Isebekstraße aus. Die maximal ermittelten Steigerungen betragen tags rund 11 dB(A) und nachts rund 9 dB(A). Die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete werden an der Wohnbebauung allerdings nach wie vor eingehalten. Die Grenzwerteinhaltung trifft zudem auf fast alle untersuchten Gebäude zu. Ausgenommen hiervon ist lediglich die Wohnbebauung westlich der Schleswiger Straße, an der der maßgebliche Nachtgrenzwert der 16. BImSchV für Urbane Gebiete (54 dB(A)) um bis zu 4 dB(A) überschritten wird. Die Pegelzunahmen zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall in der Nacht bewegen sich überwiegend zwischen 0,9 und 1,4 dB(A) und damit unterhalb der Schwelle, ab der gemäß 16. BImSchV eine Änderung eines Verkehrsweges als lärmtechnisch wesentlich gilt. Diese Schwelle liegt bei einer Pegelzunahme von 3 dB(A) (rechnerisch bei 2,1 dB(A), da eine Aufrundung auf volle Dezibel erfolgt). Insgesamt sind die Straßenverkehrslärmerhöhungen im Umfeld des Plangebietes als nicht erheblich zu bewerten.

Bei den Gesamtverkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) kommt es im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall an allen untersuchten Gebäuden im Umfeld des Plangebietes zu vergleichsweise geringen Lärmpegelsteigerungen zwischen 0,1 dB(A) bis 1,4 dB(A). Diese Pegelsteigerungen sind im Allgemeinen nicht wahrnehmbar. Die juristisch definierte Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt bei Pegelunterschieden ab 3 dB(A). Geringfügige Pegelsteigerungen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle sind allerdings an Wohngebäuden von besonderer Relevanz, an denen die juristisch definierte Schwelle der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A)) nachts überschritten ist. Dies ist an den Gebäuden westlich der Schleswiger Straße im Nachtzeitraum der Fall, an denen Lärmpegelsteigerungen zwischen 0,2 dB(A) und 0,8 dB(A) ermittelt worden sind und Gesamtverkehrslärmimmissionen in Höhe von bis zu 68 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts prognostiziert wurden.

Während der Bauphase zur Realisierung der Erschließung kann es kurzzeitig und phasenweise zu erhöhten Lärmimmissionen kommen, insbesondere durch den Einsatz von Baugeräten und Baumaschinen. Diese treten zeitlich begrenzt auf und sind auf den jeweiligen Baustellenbetrieb beschränkt. Aufgrund der begrenzten Dauer der Bauphase sowie der räumlichen Begrenzung der Einwirkungen sind keine dauerhaft erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Erschütterungen

Während der Bauphase zur Realisierung der Erschließung kann es kurzzeitig und phasenweise zu erhöhten Erschütterungsimmissionen kommen, insbesondere durch den Einsatz von Baggeräten und Baumaschinen. Diese treten zeitlich begrenzt auf und sind auf den jeweiligen Baustellenbetrieb beschränkt. Aufgrund der begrenzten Dauer der Bauphase sowie der räumlichen Begrenzung der Einwirkungen sind keine dauerhaft erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Verschattung

Durch die Planung kommt es zu keiner weiteren Verschattung, da keine Baukörper geplant werden.

Licht

Durch die Planung ist nicht von einer deutlichen Erhöhung der Lichtimmissionen auszugehen. Auch bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen sind die daraus resultierenden zusätzlichen Auswirkungen als nicht erheblich einzustufen.

Elektromagnetische Felder

Auch zukünftig wird es im Plangebiet keine zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Gebäude oder Flächen geben. Auch eine Beeinträchtigung von Nutzungen im Umfeld durch die Nutzungen im Plangebiet ist auszuschließen, da durch den Straßenverkehr keine relevanten elektromagnetischen Felder entstehen.

4.2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und zur Verringerung

Lärm

An der Wohnbebauung westlich der Schleswiger Straße wurden geringe, aber aufgrund der hohen Gesamtverkehrslärmimmissionen besonders relevante Lärmpegelsteigerungen ermittelt. Das Verkehrskonzept Diebsteich zum Straßennetz und zu den geplanten Geschwindigkeiten der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) sieht für die Schleswiger Straße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vor. Hierdurch reduziert sich der Straßenverkehrslärmpegel um 4 dB(A) und wird die ermittelten Steigerungen deutlich kompensieren. Der Straßenverkehrslärmpegel sinkt durch diese Maßnahme sogar unterhalb des Niveaus des Prognosenullfalls. Mit der im voran genannten Verkehrskonzept vorgesehenen zusätzlichen Umgestaltung der Schleswiger Straße zur Fahrradstraße wird der Straßenverkehrslärmpegel aufgrund des Wechsels des Straßenbelags von Kopfsteinpflaster zu Asphalt und der verringerten Verkehrsmengen weiter sinken, sodass keine erheblichen Auswirkungen verbleiben werden.

Erschütterungen, Verschattung, Licht, elektromagnetische Felder

Es sind weder Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung noch Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

4.2.2 Schutzgut Luft

Im Kapitel Schutzgut Luft wird auf Luftschadstoffe eingegangen. Die klimatisch-lufthygienischen Aspekte werden beim Schutzgut Klima behandelt.

4.2.2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Maßgebliche relevante Luftschadstoffe sind Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$). Die Luftschadstoffbelastung innerhalb und außerhalb an das Plangebiet angrenzend setzt sich durch die allgemeine Hintergrundbelastung und die verkehrsbedingte Zusatzbelastung aufgrund von Straßenverkehrs- und Schienenverkehrsemissionen zusammen.

Die derzeit und noch bis Ende 2029 geltenden Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden gemäß Luftreinhalteplan (3. Fortschreibung) 2022/2023 der Freien und Hansestadt Hamburg im Plangebiet und im angrenzenden Umfeld eingehalten.

4.2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Für die Ermittlung und Beurteilung der Luftschadstoffsituation innerhalb und außerhalb an das Plangebiet angrenzend werden die Luftschadstoffuntersuchungen herangezogen, die im Rahmen der Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne Altona-Nord 29 und Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 angefertigt worden sind.

In der Untersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 29 ist sowohl die vollständige Entwicklung des ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areals als auch die Realisierung des Fern- und Regionalbahnhofs inklusive den im Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 vorgesehenen Hochbauten berücksichtigt. D.h. die zusätzlich erzeugten Verkehrsmengen, Verlagerungen von Verkehrsströmen und die Auswirkungen der Bebauungen auf die Durchlüftungsverhältnisse sind in den Ergebnissen inkludiert. Da die Luftschadstoffberechnungen in der Untersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 29 nicht den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 abdecken, wird untenstehend ergänzend die Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 herangezogen.

Maßgeblich für die Beurteilung der Luftqualität bei Durchführung der Planung ist die im Dezember 2024 in Kraft getretene neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (EU) 2024/2881, die ab 2030 deutlich abgesenkte Immissionsgrenzwerte für NO_2 und die Feinstaubfraktionen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ im Vergleich zur derzeit noch geltenden 39. BImSchV vorsieht. Nach der Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 29, der u.a. die Große Bahnstraße, Waidmannstraße, Isebekstraße und den nördlichen Teil der Planstraße A sowie angrenzende Flächen umfasst, ergeben sich keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie für NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Berechnungen bezüglich der Ermittlung der Straßenverkehrsemissionen auf dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 4.2 basieren. Seit Oktober 2025 ist ein aktualisiertes Handbuch in der Version 5.1 verfügbar. Daher ist ergänzend zu prüfen, inwieweit sich das Berechnungsergebnis bei Anwendung der neuen Emissionseingangsdaten ändern würde. Im Vergleich der beiden Versionen werden mit 5.1 überwiegend höhere Emissionen ermittelt. Da der Immissionswert für Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ in

der Luftschadstoffuntersuchung am nächsten am Grenzwert liegt, erfolgt die Prüfung für diesen Schadstoff. Durch Fallstudien anhand repräsentativer Straßen- und Verkehrssituationen in Hamburg wurde ermittelt, dass der Schwerverkehrsanteil der wesentliche Faktor für die Erhöhung der Emissionen mit dem HBEFA 5.1 ist. In Abhängigkeit vom Schwerverkehrsanteil auf der maßgeblichen Straße wurde ermittelt, inwieweit sich die verkehrsbedingte Zusatzbelastung prozentual verändert.

Im vorliegenden Fall beträgt die höchste Gesamtbelastung angrenzend an das Plangebiet für $\text{PM}_{2,5}$ ca. $9,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an den westlich der Großen Bahnstraße bestehenden Gebäuden mit der Hausnummer 101. Es wurde eine Hintergrundbelastung von $8,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angesetzt. Die Differenz, also die verkehrsbedingte Zusatzbelastung, beträgt daher $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Es ist aufgrund der Nähe zu den Schienen davon auszugehen, dass diese Zusatzbelastung nicht nur durch den Straßenverkehr verursacht wird. Als Ansatz auf der sichereren Seite wird dies in der weiteren Betrachtung jedoch angenommen. Die Große Bahnstraße wird im Verlauf in Richtung Süden als Kommunaltrasse geplant. Es ergibt sich hinsichtlich der Anteile an PKW, Bussen und Schwerverkehr daher eine Sondersituation. Es wird daher auf die Waidmannstraße zurückgegriffen. Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge am dortigen Verkehrsaufkommen beträgt (wenn man die Linienbusse als Worst-Case-Annahme zu den schweren Nutzfahrzeugen hinzuzählt) 15,2 %. Gemäß dem vorgenommenen Vergleich der HBEFA-Versionen 4.2 und 5.1 ist in diesem Fall mit einer Emissionszunahme um 59,8 % zu rechnen. Bei Anwendung des neuen HBEFA (Version 5.1) würde sich daher eine Zusatzbelastung von $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit eine Gesamtbelastung von $9,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergeben. Der ab 2030 für $\text{PM}_{2,5}$ geltende Grenzwert von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird auch unter sehr konservativen Annahmen weiterhin eingehalten.

Für PM_{10} ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW je nach Verkehrsfluss teils niedrigere, teils höhere Emissionsfaktoren. Für leichte und schwere Nutzfahrzeuge verringern sich die Emissionen. Bei den PM_{10} -Immissionen besteht in Hamburg im Allgemeinen ebenso wie im vorliegenden Fall (maximaler Immissionswert an den Gebäuden Große Bahnstraße 101 beträgt $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der ab 2030 geltende Grenzwert beträgt $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ein ausreichender Abstand von der für das Jahr 2030 prognostizierten Hintergrundbelastung zum Grenzwert für den Jahresmittelwert für Feinstaub PM_{10} . Somit ist für diesen Schadstoff mit den neuen Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 ebenfalls von keiner durch die neuen Emissionsfaktoren verursachten rechnerischen Grenzwertüberschreitung auszugehen.

Für Stickstoffdioxid (NO_2) ergeben sich im Vergleich der Versionen 4.2 und 5.1 für PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge teils Abnahmen, teils Zunahmen der Emissionen, jeweils in Abhängigkeit vom Verkehrsfluss. Wie bei Feinstaub PM_{10} liegt auch für Stickstoffdioxid (NO_2) die für 2030 prognostizierte Hintergrundbelastung ($14,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in einem ausreichenden Abstand zum dann geltenden Grenzwert ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), sodass auch hier unter Berücksichtigung der Emissionsfaktoren gemäß HBEFA 5.1 nicht von hierdurch verursachten Überschreitungen des Grenzwertes auszugehen ist.

Für den von der Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 29 räumlich nicht abgedeckten Teil des Plangebietes (Südteil der Planstraße A, Plöner Straße und Leunastraße) wird auf die Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 zurückgegriffen. Diese stammt aus dem Jahr 2021 und basiert noch auf mittlerweile veralteten Eingangsdaten (u.a. Verkehrsmengenprognose, Hintergrundbelastung und

HBEFA), sodass nicht die konkret berechneten Immissionswerte, sondern die Verteilung der Luftschadstoffkonzentrationen im Untersuchungsgebiet für eine Beurteilung herangezogen werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Schadstoffkonzentrationen an den Gebäuden entlang der Plöner Straße, der Leunastraße und dem südlichen Teil der Planstraße A im Wesentlichen denen an der Großen Bahnstraße, der Waidmannstraße, der Isebekstraße und dem nördlichen Teil der Planstraße A ähneln, sodass mit ähnlichen prognostischen Luftschadstoffbelastungen und einer Einhaltung der ab 2030 geltenden Grenzwerte zu rechnen ist. Hinzuweisen ist allerdings auf eine deutliche lokale Erhöhung der Schadstoffkonzentrationen an den Tunnelmündern des Plöner Tunnels. Diese sind allerdings auf Straßenverkehrsflächen eng begrenzt und tangieren keine zum längeren Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Flächen, sodass sie nicht beurteilungsrelevant sind.

4.2.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Aufgrund der prognostischen Einhaltung der ab dem Jahr 2030 geltenden Grenzwerte sind keine Maßnahmen zur Verminderung, zur Verringerung oder zum Ausgleich erforderlich.

4.2.3 Schutzgut Klima

Im Folgenden wird auf das Stadtklima und die lokale bioklimatische Situation sowie Belange des Klimaschutzes eingegangen. Luftschadstoffe sind bereits unter dem Schutzgut Luft behandelt worden. Belange der Klimaanpassung im Hinblick auf zunehmende Starkregenereignisse werden beim Schutzgut Wasser behandelt.

4.2.3.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Klimaschutz

Es besteht im Geltungsbereich und in dessen räumlichem Umfeld eine Belastung durch Treibhausgase. Vor allem durch den Straßen- und Schienenverkehr werden Kohlendioxid, Partikel, Stickstoffoxide, NMVOC (Non-Methane Volatile Organic Compounds) sowie Schwefeldioxide emittiert.

Lokale thermische Klimaaspekte

Für die Freie und Hansestadt Hamburg liegt mit der „Stadtklimaanalyse Hamburg 2023“ ein detailliertes Gutachten zur stadtklimatischen Bestandsaufnahme und Bewertung für das Gesamtgebiet Hamburgs vor.

Das Plangebiet befindet sich in einem dicht bebauten Umfeld, sodass die lokalen kleinklimatischen Verhältnisse deutlich urban geprägt sind. Das Plangebiet wird in der Stadtklimaanalyse als stark verdichteter Siedlungsraum mit ungünstigen bioklimatischen Bedingungen eingeordnet. Es handelt sich um einen Belastungsraum, der infolge eines sehr hohen Versiegelungsgrades, umfangreicher Baukörper und eines geringen Vegetationsanteils durch die Ausbildung von Wärmeinseln gekennzeichnet ist.

In den Teilbereichen des Plangebiets mit Baumbestand trägt dieser durch Verschattung und Verdunstung dazu bei, eine übermäßige Aufheizung an heißen Sommertagen zu reduzieren. Dem Baumbestand kommt somit eine wichtige lokalklimatische Ausgleichsfunktion zu.

Das Plangebiet liegt in einem Gebiet Altonas mit dichter Bebauung und gewerblicher Nutzung. Der nordwestlich des Plangebiets befindliche Friedhof "Diebsteich" stellt mit seinen vegetationsgeprägten Freiflächen und Baumbestand ein Kaltluftentstehungsgebiet mit Zuordnung zu einem belasteten Siedlungsraum dar. Gleiches gilt für den östlich des Plangebietes gelegenen "Rudi-Barth-Sportplatz".

Die außerhalb des Plangebiets befindlichen Gleisanlagen stellen aufgrund ihres Versiegelungsgrades und der überwiegend dunklen Oberflächen einen Bereich mit erhöhter Wärmebelastung dar. Gleichzeitig wirken sie als Barriere für den aus westlicher Richtung einströmenden Kalt- und Frischluftstrom aus dem Bereich der Friedhofsachse mit dem Friedhof Diebsteich, sodass dessen kühlende Wirkung im Bereich der Gleisanlagen deutlich abgeschwächt wird.

4.2.3.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Klimaschutz

Durch die Planung sind zusätzliche Treibhausgasemissionen im Wesentlichen aus dem Verkehrsaufkommen zu erwarten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die verkehrsbedingten Emissionen vor allem verlagern und keine grundlegende Änderung der bestehenden Emissionssituation im Gebiet bewirken. Zudem ist durch die zunehmende Dekarbonisierung von einem schrittweisen Rückgang der Emissionen auszugehen.

Baubedingt kann es temporär durch den Einsatz von Baugeräten, Transportvorgänge sowie die Herstellung und den Einbau von Baustoffen zu erhöhten Treibhausgasemissionen kommen. Da diese nur temporär wirken, sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Lokalklima

Das Plangebiet besteht überwiegend aus versiegelten Flächen, die von Straßenbäumen begleitet werden. Durch die Planung kommt es zu keiner wesentlichen Erhöhung des Versiegelungsgrades. Der mikroklimatisch wirksame Baumbestand soll im Wesentlichen erhalten bleiben, sodass es zu keinen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut kommt.

4.2.3.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Grundsätzlich können klimatisch relevante Auswirkungen während der Bauphase durch den Einsatz möglichst kraftstoffsparender Baumaschinen und Fahrzeuge sowie durch geeignete baubegleitende Maßnahmen gemindert werden. Die Ergreifung geeigneter Minderungsmaßnahmen in der Bauphase obliegt der Bauausführung.

Es sind keine Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

4.2.4 Schutzgut Fläche

4.2.4.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Der Geltungsbereich umfasst ca. 1,3 ha. Das gesamte Plangebiet unterliegt ausschließlich einer verkehrlichen und gewerblichen Nutzung. Lediglich im Straßenseitenraum sind im Bereich der Bäume unversiegelte Flächen vorhanden.

4.2.4.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit Realisierung des Bebauungsplans werden bislang bereits intensiv genutzte Flächen mit einem sehr geringen Anteil unversiegelter Flächen in Anspruch genommen. Das Plangebiet unterliegt weiterhin einer ausschließlich verkehrlichen Nutzung. Der Bebauungsplan beansprucht keine bisher ungenutzten Flächen des Stadtgebietes.

4.2.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Da in der Gesamtbetrachtung mit Umsetzung des Bebauungsplans neutrale Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche zu erwarten sind, werden keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erforderlich.

4.2.5 Schutzgut Boden

4.2.5.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Relief

Das Plangebiet weist nach Angaben der "Topografische Karte Hamburg" Geländehöhen zwischen 18 m und 23 m NHN auf. Das Relief ist weitgehend anthropogen überformt.

Das ursprüngliche Gelände ist in Folge der Urbanisierung als mäßig verändert und hinsichtlich der geplanten Nutzungen als wenig empfindlich zu beurteilen.

Bodenaufbau, Bodenversiegelung

Die Böden im Plangebiet sind tiefgründig gestört und weitgehend versiegelt. Der Boden ist durch die starke anthropogene Überformung stark beeinträchtigt bzw. zerstört. Der oberflächennahe Untergrund ist großräumig durch künstliche Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit aufgebaut. Dieses Auffüllmaterial ist mit Schlacken, Aschen und Bauschutt durchsetzt. Natürlich anstehende holozäne Ablagerungen (z. B. Oberboden, Sande und ganz lokal organische Weichschichten) sind nur untergeordnet vorhanden.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades erfüllt der Boden im Bestand keine besonderen Funktionen für den Naturhaushalt. Es sind keine schutzwürdigen Böden im Plangebiet vorhanden.

Im Bestand ist der überwiegende Teil bereits versiegelt, lediglich im Wurzelbereich der Bäume bestehen unversiegelte Bereiche.

Bodenverunreinigungen / Altlasten

Auf Teilflächen des Plangebiets wurden Bodenverunreinigungen festgestellt. Gemäß einer Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft liegen orientierende Untersuchungen aus dem Jahr 2016 bezüglich möglicher Schadstoffbelastungen des Untergrundes vor. An zwei Mischproben wurden erhöhte Kupfer- und TOC (Total Organic Carbon)-Gehalte festgestellt. Einen Hinweis auf erhöhte Gehalte an Herbiziden oder Organochlorverbindungen im Boden lag nicht vor. Die zur Beurteilung einer möglichen Grundwassergefährdung durchgeführten Eluatversuche zeigten für den Parameter Blei eine Auffälligkeit. Der in allen Aufschlüssen erbohrte Geschiebemergel stellt allerdings hierbei aufgrund seiner geringen Durchlässigkeit eine natürliche Schutzschicht zum unterlagernden Grundwasser dar.

Die untersuchten Bodenluftproben geben keinen Hinweis auf das Vorhandensein von leichtflüchtigen aromatischen oder chlorierten Kohlenwasserstoffen (BTEX/LCKW). Die entnommene Stauwasserprobe war zudem als unauffällig zu bewerten.

Die maßgeblichen Prüfwerte der BBodSchV für Park- und Freizeitanlagen sowie Industrie- und Gewerbegrundstücke werden jedoch nicht überschritten. Für die vorgesehene Nutzung als Straßenverkehrsfläche bestehen daher keine bodenschutzrechtlichen Bedenken.

Aufgrund der früheren Nutzung als Güterbahnhof und verbliebener Restbelastungen ist bei Erdarbeiten jedoch mit belastetem Bodenmaterial und entsprechenden Entsorgungsmehrkosten zu rechnen.

4.2.5.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Planung kommt es voraussichtlich zu keinen weiteren Versiegelungen innerhalb des Plangebiets. Im Bereich der Bäume sind kleinflächig unversiegelte Bereiche vorhanden, diese Bereiche sind gemäß bestehendem Planrecht jedoch als Straßenverkehrsfläche bzw. Wegefläche festgesetzt. Erhebliche Auswirkungen sind demnach nicht zu erwarten.

Neue Straßenverkehrsflächen östlich der Bahntrasse werden an der Großen Bahnstraße festgesetzt. Die Große Bahnstraße soll nach Westen geringfügig erweitert werden, um Platz für notwendige Bushaltestellen zu gewinnen. Die Erweiterungsflächen liegen unterhalb des Böschungsfußes der im Zuge der Planfeststellung für den Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona neu trassierten S-Bahn-Strecke. Außer eines sehr schmalen unversiegelten Bereichs mit teilweisem Aufwuchs junger Gehölze zwischen Großer Bahnstraße und Bahndamm sind diese Bereiche bereits versiegelt.

4.2.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Nach § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB ist mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen. Diesen Vorgaben wird durch die Inanspruchnahme bereits versiegelter Flächen entsprochen.

Im gesamten Plangebiet können aufgrund der gewerblichen Vornutzung Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher grundsätzlich mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Im Zuge der Flächenherrichtungsmaßnahmen aufgedeckte Bodenverunreinigungen sind gemäß BBodSchG hinsichtlich ihres Schadstoffgehaltes und des daraus resultierenden Handlungsbedarfs bodengutachterlich zu bewerten.

Für die Erschließung des Fern- und Regionalbahnhofs werden durch den Bebauungsplan zusätzliche bzw. aufgeweitete Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert. Die hierfür vorgesehenen Flächen sind jedoch zu einem wesentlichen Teil bereits versiegelt, baulich überprägt oder verkehrlich bzw. bahnbetrieblich genutzt.

Vermeidungs-, Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.2.6 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer und kein Wasserschutzgebiet. Das Plangebiet liegt außerhalb von Hochwasserrisikogebieten bei Sturmflut und ist nicht Bestandteil eines Überschwemmungsgebietes. Bei dem Schutzgut Wasser werden daher nur die Aspekte Grundwasser und Starkregen betrachtet.

4.2.6.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das Plangebiet trägt aufgrund der weitgehenden Versiegelung nicht relevant zur Grundwasserneubildung bei. Der im Plangebiet bestehende Grundwasserkörper weist einen chemisch und mengenmäßig guten Zustand auf.

Bei intensivem Starkregen wird gemäß Starkregengefahrenkarte Hamburg (Stand Juni 2025) im Bereich der Plöner Straße und der Leunastraße sowie kleinflächig innerhalb des weiteren Geltungsbereichs eine geringe Fließgeschwindigkeit mit $< 0,2$ m/s angegeben. Eine mäßige Fließgeschwindigkeit von $> 0,2$ m/s bis $0,5$ m/s kann bei Starkregenereignissen mittig der Waidmannstraße sowie der Großen Bahnstraße sowie kleinflächig im Plöner Tunnel erreicht werden. Die Wassertiefen erreichen in den betroffenen Bereichen, insbesondere im Plöner Tunnel, maximal 16 cm. Die betroffenen Bereiche bei außergewöhnlichem Starkregen decken sich überwiegend mit den zuvor genannten Bereichen. Es sind bei außergewöhnlichem Starkregen Wassertiefen von bis zu 43 cm möglich, dies aber nur im östlichen Bereich des Plöner Tunnels. Der restliche Geltungsbereich weist keine Gefährdung bei Starkregenereignissen auf. Die maximalen Wassertiefen liegen bei 20 cm. Der Geltungsbereich ist bei Starkregen demnach gering bis mäßig gefährdet. Lediglich bei extremen Starkregen kann es zu Überflutungstiefen von bis zu 200 cm im Plöner Tunnel kommen.

4.2.6.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Im Vergleich zum geltenden Planrecht und zum Bestand wird der Versiegelungsanteil nicht erhöht, so dass es zu keinem verstärktem Oberflächenwasserabfluss kommt. Die Grundwasserneubildungsrate wird ebenso nicht relevant beeinflusst.

Die Straßenabwässer werden in das bestehende Mischwassersiel, wie aktuell bereits erfolgreich, eingeleitet.

Es sind keine erheblich nachteiligen Auswirkungen, auch im Zusammenhang mit Starkregenereignissen, zu erwarten. Die im Rahmen der Straßenplanung anzuwendenden einschlägigen technischen Regelwerke berücksichtigen die Anforderungen zur wassersensiblen Straßenraumgestaltung bereits in ausreichendem Maße und stellen eine sachgerechte Berücksichtigung von Starkregen- und Überflutungsbelangen sicher. Dadurch ist gewährleistet, dass die Planung den Anforderungen an eine schadlose Ableitung von Niederschlagswasser und den Umgang mit außergewöhnlichen Regenereignissen entspricht.

4.2.6.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Es sind keine Maßnahmen notwendig.

4.2.7 Schutzgut Tiere und Pflanzen, einschließlich Artenschutz

4.2.7.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Biotope und Pflanzen

Im Folgenden werden die Biotoptypen innerhalb des Plangebiets sowie angrenzend beschrieben.

Das überwiegende Plangebiet wird gemäß Biotopkataster Hamburg (mit Stand der Erhebung im Plangebiet: 2014 bis 2022) als hoch versiegelte bebaute Flächen bzw. Gewerbefläche (BIG) dargestellt. Nur kleinflächig im Bereich zwischen Plöner Straße und dem Eingang zur S-Bahn-Station "Diebsteich" zwischen Bahnstrecke und ehemaligem Gehweg wird aufgrund des älteren Datenerhebungsstandes noch ein gepflanzter Gehölzbestand aus überwiegend heimischen Arten (ZHN) dargestellt. Bei einer Ortsbegehung waren diese Strukturen bereits nicht mehr vorhanden. Diese werden im Rahmen der planfestgestellten Bahnmaßnahmen überbaut.

Die angrenzende Bahnanlage wird als solche dargestellt (VB). Westlich der Großen Bahnstraße sowie östlich der Bahnanlage wird noch ein sonstiges, naturnahes, nährstoffreiches Stillgewässer (SEZ) dargestellt. Bei einer Ortsbegehung war dieses nicht mehr vorhanden. Nördlich der ehemaligen Hausnummer 9 der Isebekstraße werden weitere gepflanzte Gehölzbestände aus überwiegend heimischen Arten (ZHN) dargestellt.

Entlang der Straßen, insbesondere an der Großen Bahnstraße und der Waidmannstraße, bestehen Einzelbäume, Baumgruppen und Baumreihen (siehe Unterkapitel Gehölze).

Es ist nicht mit dem Vorkommen geschützter Pflanzenarten zu rechnen.

Gehölze

Bei den meisten Bäumen im Plangebiet handelt es sich um straßenbegleitende Bäume (Winter-Linde, Holländische Linde sowie einzeln Stieleiche und Spitz-Ahorn). Entlang der Waidmannstraße weisen die Bäume einen Stammumfang von rd. 95 cm bis 173 cm auf. Die Baumgruppen vor dem Eingang zum ThyssenKrupp Schulte-Areal weisen Stammumfänge bis 267 cm auf. Es handelt sich hierbei überwiegend um Winter-Linde, Spitz-Ahorn und einzelne Rot-Eichen. Im Kreuzungsbereich Isebekstraße/Große Bahnstraße besteht eine Baumgruppe aus teilweise mehrstämmigen Altbäumen sowie zwei Grau-Pappeln mit Stammumfängen von rd. 300 cm und 380 cm.

Besonderer Artenschutz

Für das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 liegt eine Potenzialanalyse und artenschutzfachliche Prüfung aus dem Jahr 2025 vor, die das Plangebiet überwiegend abdeckt. Lediglich ein Teil der Waidmannstraße südlich des Gebäudes des Infozentrums Diebsteich befindet sich nicht innerhalb des Untersuchungsgebiets für das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72. Da es sich hierbei lediglich um einen kurzen Straßenabschnitt mit Straßenbäumen handelt und eine Fällung der Bäume nicht vorgesehen ist, ist die Untersuchung dennoch als ausreichend zur Bestandserfassung zu erachten. Die Ergebnisse werden im Folgenden wiedergegeben.

Fledermäuse

Es konnten bei biologischen Untersuchungen lediglich die drei Fledermausarten Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*) und Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) erfasst werden. Das Gebiet wurde als überwiegend unattraktiv und für Fledermäuse von unterdurchschnittlicher Bedeutung eingestuft. Es können potenziell noch weitere Fledermausarten vorkommen.

Zwei Linden (Nr. 1 und 2) im Eingangsbereich des ThyssenKrupp Schulte-Areals konnten wegen ihrer Höhe und dichten Belaubung nicht vollständig untersucht und auf potenzielle Fledermaushöhlen im Kronenbereich überprüft werden. Sommerquartiere können deshalb dort nicht sicher ausgeschlossen werden. Die Stammdurchmesser im Kronenbereich sind für die Linden geringer als 40 cm, so dass dort Fledermaus-Winterquartiere ausgeschlossen werden können. Im Stammbereich unterhalb der Krone sind keine Höhlen vorhanden.

Drei Linden am Straßenrand (Nr. 4, 5, und 6) zeigen Höhlen im oberen Stammbereich. Auch dort waren aktuell keine Fledermausspuren festzustellen. Zwei sehr stark zerklüftete Linden (Nr. 7) konnten auf Fledermausquartiere untersucht werden, ohne jedoch Hinweise auf Fledermausvorkommen vorzufinden. In der Baumgruppe an der großen Bahnstraße (Nr. 9) sind die Bäume relativ strukturreich aufgewachsen, so dass dort kleine Spalten im Kronenbereich immer wieder auftreten können und dort kleine Einzelverstecke, sog. "Tagesverstecke" möglich sind.

Die übrigen Bäume im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind nicht mit Höhlen ausgestattet, die Fledermäusen Quartier bieten können.

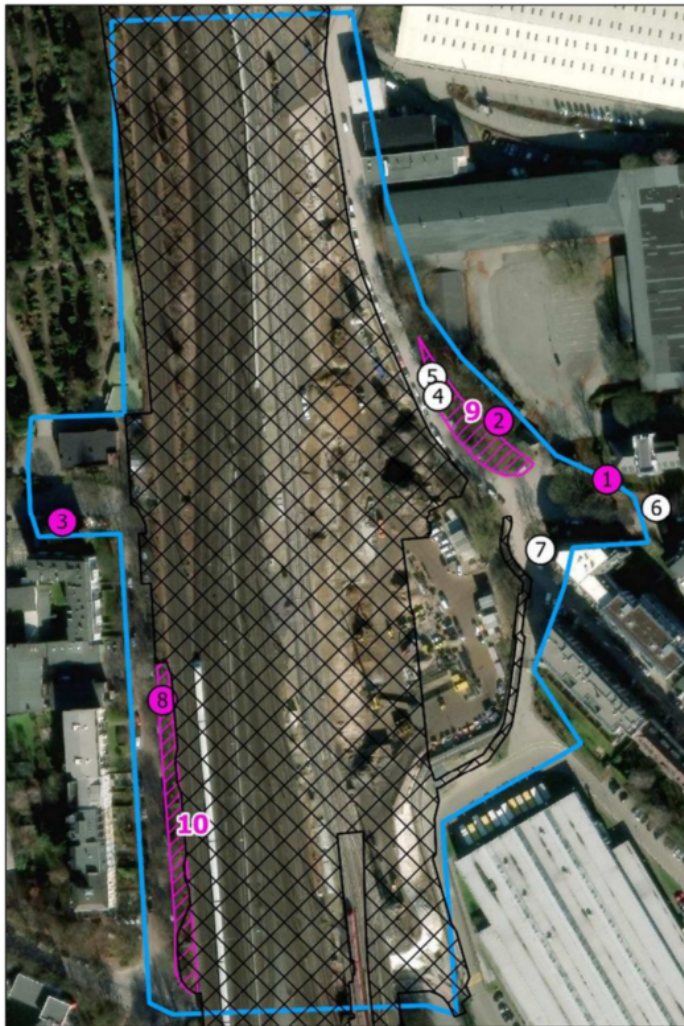


Abbildung 1: Lage der Biotopstrukturen, Bäume und Gebäude, Strukturen mit mindestens geringer Bedeutung für Fledermäuse sind violett markiert; weiße Kreise haben kein Potenzial für Fledermausquartiere (LUTZ 2025)

Als relativ vegetationsarme Fläche ist das Untersuchungsgebiet nur von geringer potenzieller Bedeutung für nahrungssuchende Fledermäuse.

Brutvögel

Im Untersuchungsgebiet wurden 14 Brutvogelarten gefunden. Erfasst wurden die Arten Amsel, Blaumeise, Elster, Grünfink, Hausrotschwanz, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Zaunkönig und Zilpzalp. Die meisten dieser hier vorkommenden Arten, mit Ausnahme des Grünfinks, gehören nach Angaben der Roten-Liste Hamburgs zu den in Hamburg zunehmenden oder im Bestand stabilen Arten. Der Bestand des Grünfinks ist zwar derzeit rückläufig, jedoch ist unklar, ob das an einer Verschlechterung des Lebensraumes liegt oder an anderen Faktoren, z.B. einer grassierenden Infektion.

Weitere Arten

Die Potenzialanalyse hat ergeben, dass ein Vorkommen weiterer streng geschützter Arten nicht zu erwarten ist. Es konnten lediglich ungefährdete und anpassungsfähige Arten festgestellt werden. Grund hierfür ist zum einen die Habitatausstattung (z. B. fehlende Gewässer) sowie zum anderen die bestehenden Vorbelastungen (z. B. Scheuchwirkungen und Lärm, Licht).

Der in Hamburg grundsätzlich vorkommende Nachtkerzenschwärmer benötigt für sein Vorkommen Weidenröschen oder Nachtkerzen als Raupenfutterpflanze. Diese Arten kommen innerhalb der Gleisanlagen am Rand des Plangebiets vor. Dennoch wurden im Rahmen von Erfassungen keine Hinweise auf diese Art gefunden. Die Art ist ausgesprochen mobil und wenig standorttreu. Sie ist in Norddeutschland selten und kommt hier nur in günstigen Sondersituationen vor. Ihr Vorkommen ist immer wieder möglich, wenn auch unwahrscheinlich.

4.2.7.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Im Zuge des Vorhabens kann der vorhandene Baumbestand weitgehend erhalten werden. Vereinzelt ist jedoch die Entnahme von Bäumen erforderlich, da einzelne Bäume nicht mehr vital bzw. nicht mehr verkehrssicher sind und daher nicht erhalten werden können. Dies betrifft insbesondere Pappeln aufgrund der Gefahr von Grünastabbrüchen sowie einzelne geschädigte Linden an der Großen Bahnstraße. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass Gegenstand der Planfeststellung für die Schaffung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs auch die Fällung von Bäumen und Gehölzen entlang der Bahndämme und im Straßenraum, z.B. im Kreuzungsbereich von Waidmannstraße, Große Bahnstraße und Isebekstraße, war. Diese Bäume und Gehölze sind für den Bebauungsplan im Rahmen der Abwägung daher bereits nicht mehr relevant.

Die im Plangebiet potenziell vorkommenden Brutvogelarten können in die Umgebung ausweichen und erfahren keine Beschädigung ihrer Fortpflanzungsstätte im Sinne des § 44 BNatSchG durch das Vorhaben. Die ökologischen Funktionen im Sinne des § 44 (5) Satz 2 BNatSchG bleiben erhalten. Bei potenziell vorhandenen Fledermäusen sind potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht betroffen, wenn der eventuelle Verlust von potenziellen Quartieren in Bäumen durch die Bereitstellung künstlicher Fledermauskästen kompensiert wird.

Die versiegelten Bereiche innerhalb des Plangebiets stellen keinen besonderen Lebensraum für Tierarten dar. Ein Verlust von faunistischen (Teil-)Lebensräumen kann somit ausgeschlossen werden.

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen im Plangebiet, insbesondere durch den Bahn- und Straßenverkehr sowie die damit verbundenen Lärmimmissionen und die Lage in einem bereits vorbelasteten städtischen Umfeld, sind durch das Vorhaben keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Dies gilt sowohl für eine mögliche Zunahme der Lärmbelastung in Folge des Straßenverkehrs als auch für visuelle Störungen (z. B. durch Licht oder Bewegungen) und Erschütterungen infolge des Baustellenverkehrs. Erhebliche nachteilige Auswirkungen können daher ausgeschlossen werden.

4.2.7.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Zu entnehmende Bäume müssen durch Ersatzpflanzungen vor Ort ausgeglichen werden. Im Falle von Gehölzfällungen muss die Maßnahme zu einem Zeitpunkt erfolgen, der für den Brutvogelschutz der allgemein gültigen Regelung des § 39 BNatSchG entspricht und an dem die Fledermäuse ihre Sommerquartiere verlassen und ihre Winterquartiere aufgesucht haben (Dezember-Januar), um eine Tötung von Individuen zu vermeiden. Dieser Zeitraum kann ausgedehnt werden, wenn durch eine Suche nach Fledermäusen in den betreffenden Bäumen ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann. Für die dem besonderen Artenschutz unterliegenden Artengruppen der Fledermäuse sind Ersatzquartiere im Plangeltungsbereich (in benachbarten Bäumen oder Straßenbäumen) oder in potenziell besser geeigneteren Lebensräumen der Umgebung zu schaffen. Die Ersatzquartiere sind vor der jeweiligen Fällungen bereitzustellen. Darüber hinaus sind keine Maßnahmen notwendig.

4.2.8 Schutzgut Landschafts- und Stadtbild

4.2.8.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das Plangebiet ist überwiegend durch Verkehrs- und Bahnflächen sowie angrenzende gewerbliche und wohnbauliche Nutzungen geprägt. Im Westen verläuft die Bahntrasse in Damm-lage. Entlang der Waidmannstraße und der Großen Bahnstraße befinden sich mehrere, teilweise ortsbildprägende Straßenbäume und Baumgruppen, insbesondere Linden, Stieleichen und Spitz-Ahorn. Sie gliedern den Straßenraum und tragen zur Durchgrünung des ansonsten stark baulich und verkehrlich geprägten Umfelds bei.

Östlich des Plangebiets liegt das ehemalige ThyssenKrupp Schulte-Areal mit Gebäuden historischer Industriearchitektur, die als Zeugnisse der industriellen Entwicklung des Standorts das Ortsbild mitprägen. Westlich der Bahntrasse befindet sich der denkmalgeschützte Friedhof Diebsteich. Aufgrund der höher gelegenen Bahntrasse bestehen zwischen Friedhof und Plangebiet jedoch nur eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Das Umfeld weist eine gemischte städtische Nutzungsstruktur auf. Neben vorherrschenden gewerblichen Nutzungen bestehen Wohnnutzungen insbesondere entlang der Waidmannstraße und der Isebekstraße sowie vereinzelt Dienstleistungs- und kleinere Gewerbebetriebe.

Südöstlich schließen größere Sportanlagen an. Insgesamt ist das Plangebiet als urbane Stadtlandschaft einzuordnen, die insbesondere durch Gleis- und Straßenflächen, Gewerbe- und Wohnbebauung sowie straßenbegleitende Grünstrukturen geprägt wird.

In der Fachkarte Erholung/Landschaftsbild des Landschaftsprogramms Hamburg wird das Plangebiet dem Landschaftsbildraum „Gewerbe-/Industrie- und Hafenraum“ zugeordnet. In dieser Fachkarte und im Landschaftsprogramm allgemein ist im Bereich der Waidmannstraße eine Landschaftsachse sowie entlang der Großen Bahnstraße eine Grüne Wegeverbindung dargestellt. Für den Bereich der Landschaftsachse wird in der Fachkarte die Qualifizierung der Landschaftsachse als Handlungsfeld benannt. Ziel ist insbesondere die Stärkung des Freiraumverbunds und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen im Sinne des „Grünen Netzes Hamburg“.

4.2.8.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch das Vorhaben wird das Landschaftsbild bzw. das Stadtbild nicht erheblich beeinträchtigt, da es zu keiner grundlegenden Veränderung der vorhandenen Gestalt kommt. Das Plangebiet ist bereits weitgehend versiegelt und es sind keine neuen hochbaulichen Anlagen vorgesehen.

Zudem fügt sich das Vorhaben in die bestehende Nutzung und Struktur des Umfeldes ein, sodass keine prägenden Sichtbeziehungen oder charakteristischen Elemente des Stadt- bzw. Landschaftsbildes beeinträchtigt werden. Die Planung steht den Zielen des Landschaftsprogramms nicht entgegen, sondern trägt zu einer verkehrssichereren Verbindung im Freiraumverbundsystem bei.

4.2.8.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Es sind keine Maßnahmen notwendig.

4.2.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

4.2.9.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Es gibt keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmäler innerhalb des Plangebiets. Westlich des Plangebiets und westlich der Bahnanlage befinden sich der als Denkmal geschützte Friedhof Am Diebsteich von 1868 mit der auch als Einzeldenkmal geschützten Friedhofskapelle von 1927. Durch die Bahntrasse sind diese Denkmäler jedoch deutlich vom Geltungsbereich getrennt. Lediglich im nördlichen Bereich des Plangebiets sind die Baumkronen des Friedhofs erkennbar, wobei die Sicht durch die Stromleitungen der Bahntrasse bereits im Bestand beeinträchtigt wird.

Es sind im Plangebiet keine Sachgüter vorhanden, deren Erhalt im Interesse der Allgemeinheit liegt.

4.2.9.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Das im Umfeld des Vorhabens liegende Baudenkmal und der denkmalrechtlich geschützte Friedhof Am Diebsteich werden nicht in ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Bedeutung gemindert. Sichtbeziehungen zwischen dem Plangebiet und dem Friedhof bestehen durch die höhergelegene Bahntrasse auch weiterhin nicht.

4.2.9.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich

Es sind keine Maßnahmen notwendig.

4.3 Auswirkungen durch die Bauphase, durch Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

4.3.1 Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten

Für den Straßenbau wird voraussichtlich Asphalt oder Beton verwendet. Für die Bauarbeiten werden Maschinen wie Bagger, Radlader, LKW, Walzen und Asphaltfertiger eingesetzt. Diese Fahrzeuge ermöglichen den Transport, den Einbau und die Verdichtung der Baustoffe. Da bereits versiegelte Flächen im Vorhabensbereich bestehen, werden diese mit Hilfe eines Straßenfräasers entfernt. Das gewonnene Fräsgut kann ggf. recycelt und als sogenannter Recyclingasphalt erneut im Straßenbau eingesetzt werden. Dadurch können Rohstoffe eingespart und die Umweltbelastung reduziert werden. Während der Arbeiten entstehen zudem Lärm, Staub und Abgase durch die eingesetzten Maschinen und Transporte. Die Bauzeit sollte so kurz wie möglich gehalten werden, um die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Die bauzeitlichen Auswirkungen sind temporär und insgesamt als unerheblich einzustufen.

4.3.2 Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Während der Bauphase wird es zur Erzeugung von allgemeinen Bauabfällen kommen, die einer gesonderten Entsorgung zugeführt werden müssen. Während der Baumaßnahmen anfallende Abfälle sind durch die jeweiligen Bauunternehmer zu entsorgen und verbleiben nicht im Geltungsbereich. Im gesamten Plangebiet können aufgrund der gewerblichen Vornutzung Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher grundsätzlich mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Im Zuge der Flächenherrichtungsmaßnahmen aufgedeckte Bodenverunreinigungen sind gemäß BBodSchG hinsichtlich ihres Schadstoffgehaltes und des daraus resultierenden Handlungsbedarfs bodengutachterlich zu bewerten.

4.3.3 Eingesetzte Techniken und Stoffe

Es kommt zu keinen Abrissarbeiten von Gebäuden. Die vorhandenen Beläge wie Asphalt oder Pflaster werden fachgerecht ausgebaut und sofern geeignet recycelt oder wiederverwendet. Anschließend erfolgt die Herstellung neuer Straßenverkehrsflächen.

4.3.4 Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Die Planung ermöglicht keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht.

4.4 Planungsalternativen und Nullvariante

Nachfolgend werden die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans dargestellt.

4.4.1 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Es bestehen keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten zur Erschließung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona, die im Rahmen der Umweltprüfung bewertet werden könnten.

4.4.2 Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Im Falle der Nichtdurchführung der Planung würden die Flächen innerhalb des Plangebietes in ihrem derzeitigen Zustand und mit den damit verbundenen Wirkungen (u.a. Lärmwirkung, Versiegelung) verbleiben. Die Umweltauswirkungen würden allerdings nicht gravierend vom Zustand nach Umsetzung der Planung abweichen.

4.5 Zusätzliche Angaben

4.5.1 Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

Die wichtigsten Merkmale der im Rahmen der Umweltprüfung verwendeten technischen Verfahren werden in den jeweiligen Fachgutachten beziehungsweise bei den einzelnen Schutzgütern beschrieben. Sie entsprechen dem gegenwärtigen Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden. Die für die Umweltprüfung auf der Ebene des Bebauungsplans erforderlichen Erkenntnisse liegen vor, soweit sie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans in angemessener Weise verlangt werden können. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten, insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor.

4.5.2 Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundes-Immissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie gegebenenfalls weiteren Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden.

4.5.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die DB Netz AG hat im Juli 2014 die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona beschlossen. Der bestehende und für den Fern- und Regionalverkehr genutzte Kopfbahnhof Hamburg-Altona soll durch einen im Bereich der jetzigen S-Bahn-Station Diebsteich neu zu errichtenden Durchgangsbahnhof für den Fern-, Regional- sowie S-Bahnverkehr ersetzt werden. Dieser soll Ende 2029 in Betrieb gehen.

Da die Erschließung des Bahnhofs sicherzustellen ist, müssen neue Straßen gebaut bzw. vorhandene Straßen zügig umgebaut werden, was nicht vollumfänglich auf der Grundlage geltenden Planrechts realisiert werden kann. Aufgrund des Zeitdrucks für die Erschließungsplanung wird das laufende Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 geteilt, und der auf die Straßenverkehrsflächen reduzierte Teil wie vorliegend unter der Bezeichnung Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79 vorgezogen fortgeführt.

In dem ca. 1,3 ha großen Plangebiet werden für die notwendigen Erschließungsmaßnahmen Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Der Geltungsbereich umfasst überwiegend bereits bestehende Straßenverkehrsflächen und ist im Wesentlichen versiegelt. Unversiegelte Flächen sind im Bestand nur im Bereich des vorhandenen Straßenbegleitgrüns vorhanden.

Die für den Umweltbericht erforderlichen gutachterlichen Aussagen ergeben sich im Wesentlichen aus den Gutachten und umweltrelevanten Stellungnahmen zu den Bebauungsplanverfahren Altona Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29.

Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

Eine direkte Freizeitnutzung besteht im Geltungsbereich nicht. Das Plangebiet hat lediglich eine wichtige Funktion für die fuß- und radläufige Erschließung. Durch die Umsetzung der Planung werden alle Verkehrsbeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für die Radfahrenden verbessert. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erholungsfunktion sind daher nicht zu erwarten. Im Bestand wirken Verkehrs- und Bahnlärm auf das Plangebiet ein, ohne aktuell relevante Immissionskonflikte zu erzeugen, da keine schutzbedürftigen Nutzungen vorhanden sind.

Von den bereits im Bestand vorhandenen Straßenverkehrsflächen gehen Lärmemissionen aus. Bei Umsetzung der Planung ergeben sich bei den Straßenverkehrslärmimmissionen im gesamten Planumfeld Lärmpegelsteigerungen. Insgesamt sind die Straßenverkehrslärmerhöhungen im Umfeld des Plangebietes allerdings als nicht erheblich zu bewerten.

Bei den Gesamtverkehrslärmimmissionen (Straße und Schiene) kommt es bei Umsetzung der Planung im Umfeld des Plangebietes zu vergleichsweise geringen Lärmpegelsteigerungen, zwischen 0,1 dB(A) bis 1,4 dB(A), die im Allgemeinen nicht wahrnehmbar sind. Mit den gemäß des Verkehrskonzepts Diebsteich geplanten Maßnahmen wird der Straßenverkehrslärmpegel jedoch sinken, sodass keine erheblichen Auswirkungen verbleiben werden.

Aufgrund der zum Teil direkten Lage an der Bahntrasse können im Plangebiet Erschütterungen auftreten. Da sich im Plangebiet keine im Hinblick auf Erschütterungen empfindlichen Nutzungen befinden, ist dies unproblematisch.

Auch in Bezug auf Lichtimmissionen befinden sich keine als sensibel zu betrachtende Nutzungen im Plangebiet. Durch die Planung ist nicht von einer deutlichen Erhöhung der Lichtimmissionen auszugehen.

Die außerhalb des Geltungsbereiches verlaufende elektrifizierte Bahnstrecke erzeugt zwar niederfrequente elektromagnetische Felder, da jedoch im Plangebiet keine zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Flächen vorhandenen sind, liegt keine erhebliche Betroffenheit vor. Von den Nutzungen innerhalb des Plangebiets gehen keine elektromagnetischen Felder aus.

Es bestehen keine in Bezug auf Verschattung sensiblen Nutzungen im Plangebiet. Durch die Planung kommt es zu keiner zusätzlichen Verschattung umliegender Wohnnutzungen, da keine Baukörper geplant werden.

Schutzgut Luft

Die Luftschadstoffbelastung innerhalb und außerhalb an das Plangebiet angrenzend setzt sich aus der allgemeinen Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung aufgrund von Straßenverkehrs- und Schienenverkehrsemissionen zusammen. Die Luftqualität liegt im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte.

Bei Umsetzung der Planung sind zusätzliche Verkehrsmengen, Verkehrsverlagerungen und veränderte Durchlüftungsverhältnisse zu berücksichtigen. Die vorliegenden Luftschadstoffuntersuchungen zeigen jedoch, dass auch die ab 2030 geltenden strengeren Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} eingehalten werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung aktualisierter Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr. Lokal erhöhte Schadstoffkonzentrationen können an den Tunnelmündungen des Plöner Tunnels auftreten, betreffen jedoch keine Flächen, die für einen längeren Aufenthalt von Menschen vorgesehen sind. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Luft sind daher nicht zu erwarten.

Da die maßgeblichen Grenzwerte auch bei Umsetzung der Planung eingehalten werden, sind keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich erforderlich.

Schutzgut Klima

Das Plangebiet ist aufgrund der dichten Bebauung und des hohen Versiegelungsgrades bereits im Bestand durch ungünstige bioklimatische Bedingungen und eine erhöhte Wärmebelastung geprägt. Eine wichtige ausgleichende Funktion übernehmen die vorhandenen Bäume, die durch Verschattung und Verdunstung einer stärkeren Aufheizung entgegenwirken. Auch die umliegenden Freiflächen, insbesondere der Friedhof Diebsteich und der Rudi-Barth-Sportplatz, tragen zur Kaltluftentstehung bei. Treibhausgasemissionen entstehen im Gebiet vor allem durch den Straßen- und Schienenverkehr.

Wesentliche Veränderungen der klimatischen Situation sind durch die Planung nicht zu erwarten. Zwar können sich verkehrsbedingt zusätzliche Treibhausgasemissionen ergeben, diese beruhen jedoch überwiegend auf einer Verlagerung bestehender Verkehre. Während der Bauphase treten zudem vorübergehend Emissionen durch Baumaschinen, Transporte und die Verwendung von Baustoffen auf. Da der Versiegelungsgrad nicht wesentlich erhöht wird und der klimatisch wirksame Baumbestand im Wesentlichen erhalten bleibt, werden die lokalklimatischen Verhältnisse insgesamt nicht erheblich beeinträchtigt.

Baubedingte Emissionen können durch kraftstoffsparende Baumaschinen und Fahrzeuge sowie geeignete Maßnahmen während der Bauausführung reduziert werden. Weitere Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Schutzgut Fläche

Der rund 1,3 ha große Geltungsbereich wird bereits im Bestand vollständig verkehrlich bzw. gewerblich genutzt und ist nahezu vollständig versiegelt. Unversiegelte Flächen beschränken sich auf kleinere Bereiche im Straßenseitenraum, insbesondere an den vorhandenen Bäumen.

Durch die Planung werden keine bislang ungenutzten Flächen neu in Anspruch genommen. Die bereits intensiv genutzten Flächen bleiben auch künftig einer verkehrlichen Nutzung vorbehalten. Damit ergeben sich für das Schutzgut Fläche insgesamt keine wesentlichen Veränderungen.

Aufgrund der neutralen Auswirkungen sind keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich erforderlich.

Schutzgut Boden

Die Böden im Plangebiet sind aufgrund der langjährigen gewerblichen und verkehrlichen Nutzung stark anthropogen überformt, tiefgründig gestört und bereits weitgehend versiegelt. Natürliche Bodenfunktionen sind daher nur noch sehr eingeschränkt vorhanden und schutzwürdige Böden bestehen nicht. Teilweise wurden Bodenverunreinigungen festgestellt, die für die vorgesehene Nutzung als Straßenverkehrsfläche jedoch keine bodenschutzrechtlichen Bedenken begründen. Bei Erdarbeiten ist aufgrund der früheren Nutzungen dennoch mit belastetem Bodenmaterial zu rechnen.

Die Planung führt voraussichtlich zu keiner wesentlichen zusätzlichen Versiegelung. Auch die für die Erweiterung der Großen Bahnstraße vorgesehenen Flächen sind bereits überwiegend versiegelt, baulich überprägt oder verkehrlich bzw. bahnbetrieblich genutzt. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sind daher nicht zu erwarten.

Werden bei den Bauarbeiten Bodenverunreinigungen aufgedeckt, sind diese fachgutachterlich zu untersuchen und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu behandeln. Darüber hinaus sind keine Vermeidungs-, Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Schutzgut Wasser

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer oder Wasserschutzgebiete, auch Hochwasser- und Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen. Aufgrund der weitgehenden Versiegelung trägt das Gebiet nur in geringem Maße zur Grundwasserneubildung bei. Der Grundwasserkörper befindet sich in einem guten chemischen und mengenmäßigen Zustand. Bei Starkregen besteht überwiegend eine geringe bis mäßige Überflutungsgefährdung. Höhere Wassertiefen können insbesondere im Bereich des Plöner Tunnels auftreten.

Da sich der Versiegelungsgrad durch die Planung nicht erhöht, sind weder ein zusätzlicher Oberflächenwasserabfluss noch relevante Veränderungen der Grundwasserneubildung zu erwarten. Das anfallende Straßenwasser wird weiterhin in das bestehende Mischwassersiel eingeleitet. Die Anforderungen an Starkregen- und Überflutungsvorsorge werden im Rahmen der Straßenplanung mit den anzuwendenden einschlägigen technischen Regelwerken für die Anforderungen zur wassersensiblen Straßenraumgestaltung berücksichtigt, sodass auch diesbezüglich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zusätzliche Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder zum Ausgleich sind nicht erforderlich.

Schutzgüter Pflanzen und Tiere, einschließlich Artenschutz

Das Plangebiet ist überwiegend versiegelt und weist daher nur eine geringe Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen auf. Prägend sind insbesondere die straßenbegleitenden

Bäume und Baumgruppen, darunter teilweise ältere und größere Gehölze. Mit geschützten Pflanzenarten ist nicht zu rechnen. Für Fledermäuse besitzt das Gebiet insgesamt nur eine unterdurchschnittliche Bedeutung. An einzelnen Bäumen können jedoch Sommerquartiere oder Tagesverstecke nicht vollständig ausgeschlossen werden. Zudem wurden 14 überwiegend häufige und anpassungsfähige Brutvogelarten festgestellt. Weitere streng geschützte Tierarten sind aufgrund der vorhandenen Lebensraumausstattung und der bestehenden Vorbelastungen nicht zu erwarten.

Die im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommenden Brutvogelarten können in die Umgebung ausweichen und erfahren keine Beschädigung ihrer Fortpflanzungsstätte im Sinne des § 44 BNatSchG durch das Vorhaben. Die ökologischen Funktionen im Sinne des § 44 (5) Satz 2 BNatSchG bleiben erhalten. Bei potenziell vorhandenen Fledermäusen sind potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht betroffen, wenn der eventuelle Verlust von potenziellen Quartieren in Bäumen durch die Bereitstellung künstlicher Fledermauskästen kompensiert wird. Der vorhandene Baumbestand kann im Zuge der Planung weitgehend erhalten werden. Lediglich einzelne nicht mehr vitale oder verkehrssichere Bäume müssen ggf. entnommen und durch Ersatzpflanzungen vor Ort ausgeglichen werden. Soweit Bäume mit Quartierpotenzial für Fledermäuse beseitigt werden müssen, sind diese durch geeignete Maßnahmen, wie der Installierung geeigneter künstlicher Fledermausquartiere an geeigneten Orten zu ersetzen, um die ökologischen Funktionen zu erhalten. Da überwiegend bereits versiegelte und durch Straßen- und Bahnverkehr vorbelastete Flächen betroffen sind, gehen keine bedeutsamen Lebensräume verloren. Auch durch Lärm, Licht, Bewegungen oder baubedingte Erschütterungen sind keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Tierwelt zu erwarten.

Für sämtliche der erfassten Arten wird bei geeigneter zeitlicher Durchführung der Maßnahmen außerhalb der Brutzeit das „Tötungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG und das „Störungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG nicht verletzt. Eine Rodung von Bäumen muss zu einem Zeitpunkt erfolgen, der für den Brutvogelschutz der allgemein gültigen Regelung des § 39 BNatSchG entspricht und an dem die Fledermäuse ihre Sommerquartiere verlassen und ihre Winterquartiere aufgesucht haben (Dezember und Januar). Über die vorgesehenen Ersatzpflanzungen für entfallende Bäume sowie ggf. erforderlich Ersatzquartier für Fledermäuse hinaus sind keine weiteren Vermeidungs-, Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Unüberwindliche Hindernisse zur Verwirklichung des Vorhabens treten durch die Vorgaben des speziellen Artenschutzrechtes voraussichtlich nicht auf.

Schutzgut Landschafts- und Stadtbild

Das Plangebiet ist durch Straßen- und Bahnflächen sowie angrenzende Gewerbe- und Wohnnutzungen deutlich städtisch geprägt. Eine besondere Bedeutung für das Stadtbild haben die teilweise ortsbildprägenden Straßenbäume und Baumgruppen entlang der Waidmannstraße und der Großen Bahnstraße. Im Umfeld tragen zudem die historische Industriearchitektur des ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areals und der denkmalgeschützte Friedhof Diebsteich zur Prägung des Gebietes bei. Entlang der Waidmannstraße und der Großen Bahnstraße bestehen außerdem wichtige Verbindungen innerhalb des Hamburger Freiraumverbundsystems.

Da keine neuen Hochbauten vorgesehen sind und die bestehende Nutzungs- und Gestaltstruktur im Wesentlichen erhalten bleibt, verändert sich das Landschafts- und Stadtbild

durch die Planung nur geringfügig. Prägende Sichtbeziehungen und charakteristische Elemente werden nicht beeinträchtigt. Gleichzeitig wird die Wegeverbindung im Freiraumverbund verkehrssicherer ausgestaltet und damit funktional gestärkt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Landschafts- und Stadtbild sind somit nicht zu erwarten.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Plangebiets sind keine Bau- oder Bodendenkmäler sowie keine sonstigen erhaltenswerten Sachgüter bekannt. Westlich der Bahntrasse befinden sich der denkmalgeschützte Friedhof Am Diebsteich und die ebenfalls geschützte Friedhofskapelle. Aufgrund der trennenden Wirkung der höher gelegenen Bahntrasse bestehen jedoch nur sehr eingeschränkte Sichtbeziehungen zum Plangebiet.

Durch die Planung werden weder die Denkmäler selbst noch ihre geschichtliche, künstlerische oder wissenschaftliche Bedeutung beeinträchtigt. Auch an der räumlichen Trennung und den bestehenden Sichtverhältnissen ändert sich nichts Wesentliches.

Nachteilige Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter sind daher nicht zu erwarten.

Mögliche erhebliche Auswirkungen infolge der Vorhaben

Mit der Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche im innerstädtischen Raum auf überwiegend bereits versiegelten Flächen werden keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter erwartet. Baumverluste können durch geeignete Maßnahmen vermieden bzw. ggf. ausgeglichen werden. Eingriffe im Sinne der Eingriffsregelung gemäß §§ 13 BNatSchG bestehen nicht.

Planungsvarianten und Nullvariante

In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Grundsätzliche Standortalternativen bestehen für die Planung nicht. Der Standort des künftigen Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona am Diebsteich ist durch die eisenbahnrechtliche Planung vorgegeben. Die mit dem Bebauungsplan gesicherten Straßenverkehrsflächen dienen unmittelbar der erforderlichen äußeren Erschließung dieses Bahnhofs und der Verknüpfung mit dem Bus-, Rad- und Fußverkehr. Eine räumliche Verlagerung der Erschließung würde daher das Planungsziel nicht in gleicher Weise erfüllen. Zugleich ist die Verkehrsplanung auf die bestehenden Straßen sowie die geplanten Entwicklungen im Umfeld, insbesondere auf dem ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areal, abgestimmt. Wesentliche, hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen günstigere Planungsalternativen sind daher nicht erkennbar.

Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne Aufstellung des Bebauungsplans bliebe die bestehende planungsrechtliche Situation zunächst unverändert. Der neue Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich würde jedoch unabhängig davon auf Grundlage der eisenbahnrechtlichen Zulassung realisiert. Die für dessen Erschließung erforderliche Ergänzung und Erweiterung der Straßenverkehrsflächen könnte auf Grundlage des geltenden Planrechts nicht vollständig umgesetzt werden. Damit wäre insbesondere eine leistungsfähige und auf den neuen Bahnhof abgestimmte Anbindung des Bus-, Rad- und Fußverkehrs nicht in der vorgesehenen Form gesichert. Gleichzeitig würden sich die Verkehrsanforderungen im Umfeld durch den neuen Bahnhof und die weiteren Gebietsentwicklungen dennoch verändern. Bei Nichtdurchführung der Planung wäre

daher mit einer unzureichenden Anpassung der verkehrlichen Erschließung an die künftig zu erwartenden Nutzungen und Verkehrsströme zu rechnen.

Kumulierung mit Auswirkungen benachbarter Vorhaben

Im Umfeld des Plangebiets werden mehrere städtebauliche und verkehrliche Vorhaben umgesetzt, die in engem räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit der Planung stehen. Hierzu zählen insbesondere der neue Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona am Diebsteich, die Entwicklung des ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areals im Rahmen des Bebauungsplans Altona-Nord 29 sowie weitere gemäß Rahmenplan Diebsteich vorgesehene größere Stadtentwicklungsprojekte im Umfeld wie z.B. die Konversion der heutigen Paketpost. Während der jeweiligen Bauphasen können sich zeitweise erhöhte Verkehrsbelastungen sowie zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffemissionen überlagern. Auch langfristig ist infolge der neuen Nutzungen und des Bahnhofs mit veränderten bzw. erhöhten Verkehrsaufkommen im Umfeld zu rechnen. Die Planungen sind jedoch aufeinander abgestimmt und berücksichtigen die daraus entstehenden verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Anforderungen. Gleichzeitig tragen neue und aufgewertete Grün- und Freiraumverbindungen im Umfeld zu einer Verbesserung der Freiraumstruktur bei. Insgesamt sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen keine erheblichen zusätzlichen Umweltauswirkungen durch das Zusammenwirken mit benachbarten Planungen zu erwarten.

Zusätzliche Angaben

Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

Die eingesetzten Verfahren entsprechen dem Stand der Technik. Für die Umweltprüfung lagen alle erforderlichen Informationen in angemessener Tiefe vor. Es gab keine relevanten Schwierigkeiten oder Kenntnislücken.

Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die Umweltüberwachung erfolgt über gesetzliche Fachvorgaben (z.B. WHG, BImSchG, BBodSchG, BNatSchG). Besondere Monitoringmaßnahmen sind derzeit nicht geplant.

5 Planinhalt und Abwägung

5.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Für die Funktionsfähigkeit des Fern- und Regionalbahnhofs ist eine angemessene Erschließungsqualität sicherzustellen. Ausgehend von den Vorgaben des Verkehrskonzepts der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende befasst sich die Erschließungsplanung mit der konkreten Anbindung des Bahnhofs sowohl für den Motorisierten Individualverkehr (MIV /ruhend und fließend) als auch für den Umweltverbund (ÖPNV und Radverkehr). Dies beinhaltet auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Umfeld, welches zusätzliche Verkehre aus den geplanten Maßnahmen im Bereich Diebsteich (Fern- und Regionalbahnhof und Entwicklung des ThyssenKrupp Schulte-Areals) abwickeln können muss.

5.1.1 Verkehrliche Abwicklung innerhalb der Straßenverkehrsflächen

Für die einzelnen Verkehrsarten wird mit dem Bebauungsplan auf dieser Grundlage Folgendes angestrebt:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Haupteinschließung des Bahnhofs für den MIV wird von Süden aus der Plöner Straße kommend über die neu festgesetzten Straßenverkehrsflächen der Planstraße A erfolgen. Der südliche Abschnitt der Planstraße A ist für den MIV befahrbar und ermöglicht die Zufahrt zur Tiefgarage des künftigen Bahnhofs einschließlich der Kurzzeitstellplätze, die sich aus dem Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn ableiten. Der nördlich anschließende Abschnitt der Planstraße A sowie der südliche Abschnitt der Großen Bahnstraße (bis zur Einmündung Planstraße B) sind als Kommunaltrassen hingegen nicht für den MIV befahrbar, um Bussen, Fahrrädern und querendem Fußverkehr am Bahnhofsvorplatz Priorität zu geben.

Der MIV kann des Weiteren von Osten und von Norden kommend über die im Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 29 vorgesehene, direkt ans Plangebiet angrenzende Planstraße B in den Nahbereich des Bahnhofs zufahren. Am westlichen Ende der Planstraße B und damit direkt an der Grenze des Plangebiets ist nach derzeitigem Planungsstand die Verortung von Kfz-Parkständen und Carsharing-Plätzen vorgesehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs mit dem ÖPNV wird sowohl durch die S-Bahn, die außerhalb des Geltungsbereichs verkehrt, als auch durch mehrere Buslinien gewährleistet. Die im Geltungsbereich festgesetzten Straßenverkehrsflächen ermöglichen eine Befahrung von Bussen in beide Richtungen. Flächen für Bushaltestellen werden im Plangebiet in fußläufiger Nähe zum Bahnhof eingerichtet, um komfortable Umsteigebeziehungen zwischen Schienen- und Busverkehr zu ermöglichen. Für den Busverkehr sollen zudem Bus-Überliegeplätze im direkten Umfeld, in der Planstraße B im Geltungsbereich des Bebauungsplans Altona-Nord 29, geschaffen werden.

Taxen

Taxen können das Plangebiet aus allen Richtungen erreichen und auch die Kommunaltrassen durchfahren. Taxi-Stellplätze werden im Rahmen der Ausarbeitung der Erschließungsplanung vorgesehen.

Radverkehr

Über die festgesetzten Straßenverkehrsflächen soll der zukünftige Fern- und Regionalbahnhof auch für den Radverkehr erschlossen werden und an die übergeordneten Radverkehrsrouten angebunden werden. Im Bereich Leunastraße / Plöner Straße erreicht die geplante Radroute Plus zwischen Hamburg und Elmshorn das Plangebiet, eine neue Radroute knüpft daran an und führt den Radverkehr über die neu festgesetzten Straßenverkehrsflächen der Planstraße A an den Bahnhofsvorplatz und weiter über die Fahrradstraße Waidmannstraße in Richtung Innenstadt. Auch bezirkliche Radrouten und Freizeitrouten knüpfen an die Straßenverkehrsflächen an.

Die Straßenverkehrsflächen sollen zudem die Verortung von Fahrradabstellanlagen ermöglichen. Deren genaue Verortung und Anzahl wird im Rahmen der Erschließungsplanung konkretisiert. Weitere Fahrradstellplätze, auch in öffentlich zugänglichen Fahrradgaragen, sollen direkt angrenzend an das Plangebiet im Bereich des Bebauungsplans Altona-Nord 29 sowie im Plangebiet des Bebauungsplans Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 hergestellt werden.

Fußverkehr

Die Straßenverkehrsflächen sollen so ausgestaltet werden, dass ausreichende Flächen für die prognostizierten hoch frequentierten Fußverkehre zwischen dem Bahnhof und den Bushaltestellen sowie den angrenzenden Nutzungen auf dem ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areal (Bebauungsplan Altona-Nord 29) bereitgestellt werden, dies gilt insbesondere für den Bereich von Fußgängerquerungen.

5.1.2 Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen

In der Bestandssituation sind die den zukünftigen Bahnhof erschließenden Straßenverkehrsflächen ausweislich der „Verkehrstechnische Untersuchung zu den Bebauungsplänen Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 und Altona-Nord 29“ vom Februar 2026 stellenweise nicht ausreichend bemessen, um die geplante Verkehrsführung im Bereich Diebsteich abwickeln zu können. Um eine dem neuen Bahnhof angemessene Erschließungsqualität gewährleisten zu können, ist zudem in Ergänzung der bestehenden Straßenverkehrsflächen eine neue Erschließungsstraße (Planstraße A) erforderlich.

Neben den beschriebenen funktionalen Aspekten liegen der Dimensionierung der festgesetzten Straßenverkehrsflächen auch Ermittlungen zur Leistungsfähigkeit des den zukünftigen Fern- und Regionalbahnhof erschließenden Verkehrsnetzes zugrunde. Demnach liegt der durch die Nutzungen des Mehrzweckgebäudes induzierte Neuverkehr werktäglich bei rund 870 Kfz-Fahrten und ca. 1.570 Fahrgästen im ÖPNV. Im Rad- und Fußverkehr werden rund 930 bzw. 1.230 Wege/Tag erzeugt. Für die Neunutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Altona-Nord 29, die bei der Dimensionierung der Straßenverkehrsflächen ebenfalls zu berücksichtigen sind, wird an einem durchschnittlichen Werktag (und damit ohne Veran-

staltungen) ein Nutzeraufkommen von insgesamt rund 1.460 Beschäftigten und 4.825 Besucherinnen und Besucher geschätzt. Unter diesen Rahmenbedingungen ist ein Neuverkehr von rund 2.240 Kfz-Fahrten und 4.020 Fahrgästen im ÖPNV zu erwarten. Im Rad- und Fußverkehr sind ca. 2.390 bzw. 3.140 Wege/Tag abzuwickeln.

Im Rahmen des Bebauungsplans werden daher die für den künftigen Betrieb des Fern- und Regionalbahnhofs und seine verkehrliche Anbindung erforderlichen Straßen auf der Grundlage von § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB als öffentlichen Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert.

Mittels des Bebauungsplans werden die Straßenverkehrsflächen so dimensioniert, dass zukünftig eine funktionale und leistungsfähige Erschließung für alle o.g. Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Durch die Erschließungsplanung werden die Verkehrsflächen planerisch vertieft und konkret ausgearbeitet. Für Engstellen, die nicht durch Flächenerweiterungen aufgelöst werden können, werden dabei punktuell geeignete Lösungen erarbeitet.

Für die einzelnen Straßenabschnitte im Plangebiet ist die folgende Ausgestaltung vorgesehen:

Große Bahnstraße

Zur Abwicklung des Bus- und Fahrradverkehrs ist für die Große Bahnstraße eine Fahrbahnbreite gemäß aktuellen allgemein gültigen Bestimmungen zur Anlage von Stadtstraßen von mind. 7 Metern zu planen.

Durch den unregelmäßigen Flächenzuschnitt weisen die Nebenflächen im Straßenverlauf unterschiedliche Breiten auf. Insgesamt sind die Flächen für den Fußverkehr ausreichend bemessen und weisen insbesondere am Übergang zum ThyssenKrupp Schulte-Areal großzügige Breiten auf, die über die Regellmaße hinausgehen und zur Steigerung der Fußverkehrsqualität beitragen.

Knoten Große Bahnstraße / Waidmannstraße / Planstraße A / Isebekstraße

Im Knoten bzw. Kreuzungspunkt zwischen Großer Bahnstraße, Waidmannstraße, Planstraße A und Isebekstraße ist von einer starken Fußverkehrsfrequenz auszugehen, da in diesem Bereich die Laufwege von Fußgängerinnen und Fußgängern zwischen Bahnhof, Bushaltestellen und ThyssenKrupp Schulte-Areal die Straßenverkehrsflächen queren werden. Hinzu kommen die abbiegenden Busverkehre zwischen Planstraße A und Großer Bahnstraße, die bei der Definition der Fahrbahnradien zu berücksichtigen sind. Um den damit verbundenen Flächenbedarfen Rechnung zu tragen, sind gemäß aktueller allgemein gültiger Bestimmungen zur Anlage von Stadtstraßen die vorhandenen Verkehrsflächen um einige Meter in Richtung Südwesten aufgeweitet worden, so dass die Breite der Straßenverkehrsflächen hier insgesamt 27,5 Meter beträgt. Durch diese Lösung können voraussichtlich zahlreiche Straßenbäume, die nordöstlich der heutigen Fahrbahn vorhanden sind, erhalten werden.

Im Bereich des Knotenpunkts der neuen Verbindungsstraße (Planstraße A) mit der Isebekstraße / Waidmannstraße / Große Bahnstraße soll der heute sehr ungünstige spitze Einmündungswinkel der Isebekstraße aus Gründen der sicheren Verkehrsführung verkürzt werden. Der Gehweg soll geringfügig nach Osten verlegt werden. Die hierfür erforderlichen Flächen des Grundstücks Isebekstraße 9 wurden durch die FHH bereits freihändig angekauft.

Planstraße A

Durch die neue Planstraße A wird eine Nord-Süd-Verbindung durch das Plangebiet geschaffen. Diese neue Straßenverbindung soll in ihrem nördlichen Abschnitt als Kommunaltrasse ausgebildet werden, um die erforderliche Netzergänzung für den Bus- und Radverkehr zu ermöglichen. Die Fahrbahnbreite in der Planstraße A soll mindestens 7 Meter betragen, hinzu kommen für Busse fahrdynamisch erforderliche Aufweitungen in Kurven und Einmündungsbereichen, und abschnittsweise Aufweitungen im Bereich der künftigen Bushaltestellen sowie für ergänzende Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr. Die Nebenflächen weisen in der Summe auskömmliche Breiten für den Fußverkehr auf. Es ist Aufgabe der Erschließungsplanung, die Abschnitte, in denen die erforderlichen Regelbreiten punktuell geringfügig unterschritten werden, planerisch so zu bearbeiten, dass auftretende Konflikte minimiert werden.

Die neue Straßenverkehrsfläche der Planstraße A liegt teilweise auf Flächen, die die FHH von der Deutschen Post AG erworben hat. Das außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende Briefverteilzentrum verfügt auf dem verbleibenden eigenen Grundstücksteil über eine LKW-Umfahrt, die den funktionalen Anforderungen des Logistikbetriebs genügt. Die heute vorhandene nördliche Grundstückszufahrt (Isebekstraße) soll durch eine neue Grundstückszufahrt von der festgesetzten neuen Straßenverkehrsfläche ersetzt werden. Die genaue Lage der Grundstückszufahrt wird im Zuge der Erschließungsplanung in Abstimmung mit der Deutschen Post AG bestimmt.

Plöner Straße / Leunastraße

Die Abschnitte der im Süden verlaufenden Plöner Straße und Leunastraße werden bestandsnah in den Bebauungsplan übernommen. Die Fahrbahnbreite unterhalb der Eisenbahnunterführung Plöner Straße soll 6,5 Meter betragen. Im Bereich des Anschlusses der Planstraße A an die Plöner Straße sind fahrdynamisch notwendige Aufweitungen erforderlich. Die weiteren Querschnittelemente werden im Rahmen der Erschließungsplanung definiert. Es ist von regelkonformen Breiten für die Flächen des Fuß- und Radverkehrs auszugehen, lediglich auf der östlichen Seite der Plöner Straße an der Flurstückgrenze zur Deutschen Post AG kommt es voraussichtlich zu einer punktuellen Engstelle für den Fußverkehr, welche im Rahmen der Erschließungsplanung näher zu betrachten ist.

Innerhalb der als Straßenverkehrsfläche festgesetzten Fläche (Flurstück 2559) an der Plöner Straße befinden sich eine Trafostation und ein Pumpwerk zur Straßenentwässerung. Im Rahmen der Straßenverkehrsplanungen wird geklärt, ob die Einrichtungen bestehen bleiben können oder an andere Standorte verlegt werden müssen.

Durch die fuß- und fahrradbezogene Neugestaltung der Unterführung Plöner Straße / Leunastraße wird auch eine Aufwertung und Sicherung der Wegeverbindung zwischen Altona und Bahrenfeld erreicht. Die Eisenbahnunterführung an der Plöner Straße / Leunastraße übernimmt somit auch die freiraumplanerische Funktion der ehemaligen Personenunterführung an der bisherigen S-Bahnstation Diebsteich (sog. Diebsteichtunnel).

Überwiegend lassen sich die funktionalen Zielsetzungen und eine ausreichende verkehrliche Erschließung durch die planungsrechtliche Absicherung der bereits vorhandenen Straßen erreichen. In Teilen werden wie beschrieben kleine angrenzende Bereiche einbezogen, um den aktuellen Regeln entsprechende Straßenquerschnitte zu ermöglichen und für die Verbindung

nach Süden wird zwischen Große Bahnstraße / Waidmannstraße und Plöner Straße eine neue Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Die beschriebenen Bemessungen werden durch den Bebauungsplan nicht verbindlich vorgegeben. Sie dienen jeweils lediglich der Herleitung der Breite der erforderlichen Straßenverkehrsfläche. Die genaue Ausgestaltung der festgesetzten Straßenverkehrsflächen erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung.

5.1.3 Technische Infrastrukturen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen

Im Geltungsbereich besteht eine hohe Dichte an technischen Infrastrukturen. Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind diese Bestandsleitungen zu berücksichtigen. Eine enge Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern ist erforderlich, um die Funktionsfähigkeit der bestehenden Netze zu sichern und mögliche Anpassungen im Zuge der Realisierung frühzeitig zu klären. Auf Teilen des städtischen Flurstücks 5446 verlaufen ein Kabelschacht und eine erdverlegte Kabeltrasse sowie ein Siel der Deutschen Bahn AG. Hier gilt es die Straßenplanung eng mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen und im Hinblick auf barrierefreie Begehrbarkeit der Nebenfläche zu gestalten. Festsetzungen sind jedoch nicht erforderlich, weil Leitungen innerhalb öffentlicher Straßenverkehrsflächen grundsätzlich zulässig sind.

5.2 Bahnflächen

Die neue Straßenverkehrsfläche liegt teilweise auf einer Fläche, die eisenbahnrechtlich gewidmet ist (Teile des Flurstücks 5439).

Die Festsetzung Straßenverkehrsfläche tritt im Rahmen einer bedingten Festsetzung auf der Grundlage von § 9 Absatz 2 Nummer 2 BauGB auf den gewidmeten Flurstücken erst dann in Kraft, wenn die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz erfolgt ist. Hierfür müssen Stützbauwerke zur Sicherung des Bahndamms errichtet und unterhalten werden. Darüber hinaus muss der Nachweis geführt werden, dass die Standsicherheit des Bahndamms durch die Ausführung der Arbeiten zur Errichtung der Stützbauwerke nicht gefährdet wird. Schließlich muss gewährleistet werden, dass die Arbeiten zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona, der Schienenverkehr auf der Strecke 1220, der Strecke 1230 und der Strecke 1231 der DB Netz AG sowie der Betrieb des künftigen Bahnhofs Hamburg-Altona durch die Arbeiten zur Errichtung der Stützbauwerke nicht behindert werden. Die erforderlichen Vereinbarungen zur Errichtung der Stützbauwerke trifft die FHH mit der DB Netz AG.

Das Freistellungsverfahren ist nicht Bestandteil der Planfeststellungs- bzw. Änderungsverfahren zur Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona, sondern wird nachgelagert im Zuge der Straßenverkehrsplanung durchgeführt.

5.3 Immissionsschutz

5.3.1 Lärmemissionen und -immissionen

Vom Plangebiet werden Straßenverkehrslärmemissionen auf das Umfeld ausgehen. Ein Großteil des hier künftig stattfindenden Verkehrs ist jedoch keine unmittelbare Folge dieses Bebauungsplans, sondern Folge der Planfeststellung zur Errichtung eines Fern- und Regionalbahn-

hofs an diesem Standort (Bebauungsplan Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72) sowie der Entwicklung des ehemaligen ThyssenKrupp Schulte-Areals (Bebauungsplan Altona-Nord 29). Auch die vorhandene S-Bahnstation ist nicht Gegenstand der Planung, von ihr gehen im Rahmen dieses Bebauungsplans keine zusätzlichen Emissionen aus.

Grenz- oder Richtwerte, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, sind für die Bauleitplanung normativ nicht festgelegt. Welcher Lärm noch zumutbar ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der durch die Gebietsart und durch die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit. Die Schutzwürdigkeit wird dabei vor allem durch den Gebietscharakter und durch die Vorbelastung bestimmt. Im Rahmen des Abwägungsgebots wurde daher geprüft, in welcher Weise für die im Umfeld vorhandenen und geplanten Nutzungen ggf. Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um zusätzliche Belastungen durch Verkehrslärm auf ein vertretbares Maß zu reduzieren.

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen wurden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)¹ vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) zur Orientierung herangezogen.

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung wurde ermittelt, welche Lärmimmissionsveränderungen prognostisch eintreten werden, wenn die neue Erschließung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona umgesetzt ist. Hierfür wurden ein Prognosenullfall und ein Prognoseplanfall der sich auf den Straßenverkehrsflächen im Plangebiet sowie den umgebenen Straßenverkehrsflächen einstellenden Verkehrsmengen gebildet.

Im Prognosenullfall ist die allgemeine übergreifende Verkehrsentwicklung Hamburgs inklusive der Realisierung großer städtischer Projekte wie die vollständige Bebauung der HafenCity, die Realisierung der Science-City Bahrenfeld, der Ausbau der BAB A7, der Neubau der BAB A26, gesamtstädtische Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und in der Radverkehrsplanung sowie die bestandsorientierte Entwicklung und Verdichtung des Gebietes des Bebauungsplanentwurfs Bahrenfeld 76 (Am Diebsteich) berücksichtigt.

Im Prognoseplanfall sind die Entwicklungen des Prognosenullfalls sowie zusätzlich die Verkehrserzeugung durch die Nutzungen innerhalb des Bebauungsplanentwurfs Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 (Bahnhofsempfangsgebäude, Hotel- und Büronutzung) und die Verkehrserzeugung durch den Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 29 (Regionalligastadion mit Mantelbebauung, Musikhalle, Büronutzungen) berücksichtigt. Somit stellt der Prognoseplanfall nicht nur die isolierten Auswirkungen der Straßenverkehrsflächenfestsetzungen des Bebauungsplans Altona-Nord 30 / Bahrenfeld 79, sondern die Auswirkungen der vorgesehenen Entwicklungen des Umfelds dar.

Die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung sind in Kapitel 4.2.1 ausführlich beschrieben. Insgesamt werden nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Behörde für Verkehrs

¹ Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen und ist damit nicht direkt auf die Bauleitplanung und die Ausweisung von Baugebieten anwendbar. Sie wird allerdings als Orientierungshilfe für die Beurteilung der Lärmbelastung herangezogen.

und Mobilitätswende (BVM) keine erheblichen Lärmpegelsteigerungen in Folge der Planrealisierung erzeugt, sodass keine relevanten Lärmauswirkungen durch Realisierung des Bebauungsplans eintreten werden.

5.3.2 Luftschadstoffe

Für die Ermittlung und Beurteilung der Luftschadstoffsituation innerhalb und außerhalb an das Plangebiet angrenzend wurden die Luftschadstoffuntersuchungen herangezogen, die im Rahmen der Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne Altona-Nord 29 und Altona-Nord 27 / Bahrenfeld 72 angefertigt worden sind.

Maßgeblich für die Beurteilung der Luftqualität bei Durchführung der Planung ist die im Dezember 2024 in Kraft getretene neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (EU) 2024/2881, die ab 2030 deutlich abgesenkte Immissionsgrenzwerte für NO₂ und die Feinstaubfraktionen PM₁₀ und PM_{2,5} im Vergleich zur derzeit noch geltenden 39. BImSchV vorsieht.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen sind in Kapitel 4.2.2 ausführlich beschrieben. Insgesamt ist von keiner Überschreitung der ab 2030 geltenden Grenzwerte auszugehen, sodass keine relevanten Luftschadstoffauswirkungen durch Realisierung des Bebauungsplans eintreten werden.

5.4 Entwässerung

Die Straßenabwässer werden in das Mischwassersiel eingeleitet. Die Straßenflächen der Großen Bahnstraße, der Isebekstraße und der Waidmannstraße entwässern im Bestand ohne Drosselung über die vorhandenen Mischwassersiele. Bei einer Vergrößerung der angeschlossenen Straßenflächen sind gegebenenfalls Maßnahmen zur Rückhaltung bzw. gedrosselten Ableitung vorzusehen. Das Niederschlagswasser der Planstraße A kann unter Berücksichtigung einer Drosselung auf 10 l/s in das Pumpwerk an der Plöner Straße eingeleitet werden. Die Entwässerung der Leunastraße im Bereich der Unterführung kann wie im Bestand ohne Drosselung über die vorhandene Straßenentwässerung erfolgen.

Für eine klimaangepasste Entwässerung und Starkregenvorsorge im Sinne einer wassersensiblen Straßenplanung werden im Zuge der Erschließungsplanung eine erforderliche Entwässerungskonzeption erstellt und geeignete Lösungsansätze für eine wassersensible Straßenraumgestaltung entwickelt.

5.5 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

5.5.1 Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung.

5.5.2 Maßnahmen zum Artenschutz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde eine Potenzialabschätzung unter Berücksichtigung der im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses für den Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona erzielten Ergebnisse durchgeführt. Das Ergebnis stellt sich folgendermaßen dar:

Es sind primär alte Bäume als relevante Lebensräume für die Fauna zu betrachten. Es ist vom Vorkommen folgender Fledermausarten auszugehen: Zwergfledermaus, Großer Abendsegler und Breitflügelfledermaus. In einzelnen Bestandsbäumen könnten Sommerquartiere und Tagesverstecke vorhanden sein. Alle potenziell vorkommenden Fledermausarten sind streng geschützt. Im Plangebiet kommen ferner potenziell Brutvogelarten vor, die weitverbreitet sind und die – mit Ausnahme des Grünfinken – zu den in letzter Zeit in Hamburg zunehmenden oder im Bestand stabilen Arten gehören. Der Bestand des Grünfinken ist zwar derzeit rückläufig, jedoch ist unklar, ob dies an einer Verschlechterung des Lebensraumes liegt oder an anderen Faktoren, z.B. einer grassierenden Infektion.

Nicht betroffene Artengruppen sind Säugetiere, Insekten, Amphibien und Fische. Artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten sind im Untersuchungsraum ebenfalls auszuschließen.

Da der besondere Artenschutz nicht der planerischen Abwägung unterliegt, sind im Rahmen der Realisierung die artenschutzrechtlichen Anforderungen zu beachten. Nach der vorliegenden Potenzialabschätzung können potenzielle Quartierstrukturen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG zu beachten. Unüberwindliche Hindernisse zur Verwirklichung des Vorhabens treten durch die Vorgaben des speziellen Artenschutzes voraussichtlich nicht auf. Um eine erhebliche Beeinträchtigung auf potenziell im Plangebiet vorkommende Arten zu unterbinden, sind bestimmte Maßnahmen, wie zum Beispiel Regelungen zu Rodungsarbeiten umzusetzen (siehe Kapitel 4.2.7.3).

5.5.3 Bodenbelastungen

Im gesamten Plangebiet können aufgrund der gewerblichen Vornutzung Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher grundsätzlich mit erhöhten Entsorgungskosten zu rechnen. Im Zuge der Flächenherrichtungsmaßnahmen aufgedeckte Bodenverunreinigungen gemäß BBodSchG sind hinsichtlich ihres Schadstoffgehaltes und des daraus resultierenden Handlungsbedarfs bodengutachterlich zu bewerten. Eine Regelung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht erforderlich.

5.5.4 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Planung erfolgt unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) und des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG). Entsprechend den bundesweiten Ausbauzielen für Erneuerbare Energien sowie dem erwarteten Ausbau des ÖPNV und der Elektromobilität ist davon auszugehen, dass die verkehrsbedingten THG-Emissionen weiter reduziert und die bundesweiten Sektorziele bis 2045 dementsprechend erreicht werden. Es liegen keine Hinweise vor, dass durch die Planung ermöglichte Vorhaben den Zielsetzungen des KSG beziehungsweise HmbKliSchG zuwiderlaufen oder eine Zielerreichung nachhaltig gefährdet wäre. Die Berücksichtigung etwaiger Treibhausgasemissionen (THG) erfolgt mittelbar durch die Berichterstattung der Bundesregierung gemäß § 10 KSG.

5.6 Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuches aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen.

6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung

Abgesehen von den derzeit noch für Bahnzwecke gewidmeten Teilen des Flurstücks 5439 befinden sich die Flächen vollständig in städtischem Eigentum. Besondere Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung sind daher nicht erforderlich.

7 Aufhebung bestehender Bebauungspläne

Für das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne, insbesondere der Baustufenplan Bahrenfeld in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 mit seiner Änderung vom 13. September 1960, der Baustufenplan Altona-Altstadt in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 sowie die Teilbebauungsplänen TB996 und TB997 vom 20. Juni 1961 aufgehoben.

8 Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 1,3 ha groß, davon 1,3 ha öffentliche Straßenverkehrsflächen. Davon unterliegen ca. 137 m² einer bedingten Festsetzung und sind daher parallel als zu Bahnzwecken genutzte Flächen nachrichtlich übernommen.

8.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg Kosten durch die Herstellung öffentlicher Straßenverkehrsflächen, die zurzeit noch nicht beziffert werden können.