Originalstellungnahmen | Altona-Nord29 | Bauleitplanung Online

Eingangsnummer:
Nr.: 1040
eingereicht am:
29.08.2025

Details

Verfahren:	k.A.
Verfahrensschritt:	Beteiligung TöB
Institution:	BIS-Polizei
Abteilung:	Verkehrsdirektion - VD 52
Eingereicht von (Vor- u. Zuname):	[redacted]
Im öffentlichen Bereich anzeigen:	Nein
Planunterlage:	Gesamtstellungnahme

Stellungnahme

Mit Mail vom 24.07.2025 erfolgte eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan Altona-Nord 29 nach § 4 (2) BauGB mit der Terminsetzung zum 29.08.2025.
Mit Mail vom 22.08.2025 erfolgte eine weitere Beteiligung zum Bebauungsplan Altona-Nord 29. Diesmal handelte es sich um eine frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4(1) BauGB mit Terminsetzung zum 08.09.2025.
Die nachfolgende Stellungnahme der VD 52 bezieht sich auf die erstgenannte Beteilung mit Termin zum 29.08.2025.
Sollte die Beteiligung vom 24.07.2025, u. a. aufgrund der erneut durchgeführten Grobabstimmung zum Bebauungsplan Altona Nord 29, hinfällig sein, bitte ich sie die Stellungnahme der VD 52 zu ignorieren.

Stellungnhame der VD 52
Planzeichnung
Für die Straßenverkehrsfläche nördlich MK 2 ist keine Breite angeben.

Begründung
1. Anlass und Ziel der Planung S. 6
Es ist geplant den Verkehr neu zu ordnen. Der Straßenabschnitt vor dem Bahnhofsvorplatz soll von störendem Individualverkehr freigehalten und die Anwohner der Isebekstraße vor zusätzlichem Verkehr geschützt werden. Beide Abschnitte liegen außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes. Sollen diese Belange mit geregelt werden, sind die Grenzen des Bebauungsplanes zu erweitern.

Lärm S. 37
In der Begründung heißt es: „Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung konnte ermittelt werden, dass durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 auf der Waidmannstraße in dem Abschnitt zwischen Kieler Straße und Planstraße B im genannten Bereich die Pegelsteigerungen an der Wohnbebauung Waidmannstraße/Memellandallee westlich des Knotenpunktes Kieler Straße

deutlich gemindert werden können.“
In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass sich in diesem Bereich der Waidmannstraße der Fahrbahnbelag als Kopfsteinpflaster ausgeführt ist. Im Lärmaktionsplan für Hamburg wird dazu ausgeführt, dass sich beim Ersatz von Kopfsteinpflaster durch einen SMA5/SMA8 Asphalt bei einem durchschnittlichen zusammengesetzten Verkehr und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine Pegelreduktion von 9dB(A) ergibt. Eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30km/h ergibt nach BUB für eine typische Straße in Hamburg eine Pegelreduktion bei LNight und LDEN von rechnerisch 3 dB(A). Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörden nach Maßgabe des durch Senatsbeschluss aufgestellten Lärmaktionsplan für Hamburg.

5.6 Öffentliche Straßenverkehrsflächen S. 111
Planstraße B
Die in der Begründung genannte Planstraße B ist in der Planzeichnung nicht als solche benannt.
Weiterhin stimmen die in der Begründung angegebene Breiten der Verkehrsfläche nicht mit denen in der Planzeichnung angegebene Breiten überein.
Breite der Straßenverkehrsfläche in Ost – 21,67 m (Planzeichnung: 21,50 m), nördlich des Stadions – 20,15m (Planzeichnung: 23,15 m), nördlich des Baufeldes West 22,80m (Planzeichnung: 22,85 m).
Für die Straßenverkehrsfläche nördlich MK2 ist keine Breite angegeben, obwohl es hier zu einer deutlichen Reduzierung der Straßenverkehrsfläche kommt.

Waidmannstraße S. 112
Der westliche Teil der Waidmannstraße soll nach derzeitigen Entwurfsstand als Fahrradstraße ausgebaut werden. Weiterhin sind ausreichend dimensionierte Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr geplant. Es wird darauf hingewiesen, dass begleitende Radwege in den Nebenflächen einer Fahrradstraße grundsätzlich nicht zulässig sind. Sollte hier Radabstellanlagen gemeint sein, sollte dies zur Klarstellung auch so formuliert werden.

5.7 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „öffentlicher Platz“ S. 115
Die Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung als öffentlicher Platz ist nach Ansicht der VD zu unbestimmt.
In der Begründung wird dazu näher erläutert, dass die Festsetzung dazu dient eine Kfz-freie Zone zu schaffen, die ausschließlich dem Fußgängerverkehr vorbehalten ist. Auf den Radverkehr wird nicht eingegangen. Weiterhin soll Anlieferverkehr zeitlich beschränkt zugelassen werden.
Die Freigabe von Fahrzeugverkehr z. B. in einer Fußgängerzone (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) darf nur nach Maßgabe der straßenrechtlichen Widmung zugelassen werden. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsgehalt hinausgeht.