

Originalstellungnahmen | Altona-Nord29 | Bauleitplanung Online

Eingangsnummer:

Nr.: 1041

Details

eingereicht am:	Verfahren:	k.A.
29.08.2025	Verfahrensschritt:	Beteiligung TöB
	Institution:	BVM Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung
	Abteilung:	Verkehrsentwicklung VE 3
	Eingereicht von (Vor- u. Zuname):	XXXXXXXXXX
	Im öffentlichen Bere- ich anzeigen:	Nein
	Planunterlage:	Gesamtstellungnahme

Stellungnahme

Zum B-Plan-Entwurf Altona-Nord 29 nimmt die BVM im Rahmen der TöB-Beteiligung wie folgt Stellung:

Planzeichnung:

Im östlichen Abschnitt der Planstraße B gibt es eine Abweichung in der Breite der Fläche mit Gehrecht, gegenüber den zuvor erfolgten Abstimmungen zu Beginn 2025 bzw. Ende Mai 2025. Siehe hierzu auch den Teil der Stellungnahme zum Kapitel 5.6.1 der Begründung sowie Darstellung im Funktionsplan. Die Planzeichnung ist dementsprechend anzupassen.

Die Festsetzung eines Geh- und Fahrrechts südlich des Stadions zur Einfahrt des Fahrradparkhauses wird empfohlen.

Begründung:

Kapitel 3.4.1 verkehrliche Erschließung, Seite 14

Die Anbindung über die Große Bahnstraße an den Holstenkamp ist ebenfalls textlich zu erwähnen. Die stellt eine wichtige Verbindung in Richtung A7 AS-Stellungen und damit den überörtlichen Verkehr dar.

Der Verlauf des Bezirksradroutennetz im Plangebiet sollte beschrieben werden. Die Bezeichnung Veloroute ist durchgängig durch die neue Bezeichnung Radroute zu ersetzen.

Der zukünftige Radschnellweg ist noch nicht vorhanden ist. Warum er im Kapitel 3.4 „Angaben zum Bestand“ beschrieben wird, ist nicht schlüssig.

Kapitel 4.2.1.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung - Lärm, Seite 28, 1. Absatz

Bitte die fett markierten Wörter ergänzen:

„Rechtlich bindende Vorgaben enthalten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nur für den Bau neuer **oder wesentlichen Änderungen bestehender** Straßen (wobei anders als bei der Ermittlung der allgemeinen Verkehrslärmbelastung nur der Verkehrslärm von der zu bauenden oder zu ändernden Strecke betrachtet wird).“

Kapitel 4.2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich - Lärm, Seite 37, 3. Absatz

Bitte das durchgestrichene Wort durch das fett markierte austauschen:

„Zudem legt die Planung mit dem Ziel der Vermeidung unnötiger Kfz-Verkehre ein großes Augenmerk auf die Forderung des Fuß- und Radverkehrs, indem ~~komfortable~~ **richtlinienkonforme** Fuß- und Radwege geschaffen und im Nahbereich des geplanten Regionalligastadions wie auch im westlichen Baufeld großzügige ebenerdige Fahrradgaragen entstehen sollen.“

Kapitel 4.2.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich, Seite 43

In der Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung öffentlicher Platz westlich vom Baufeld West ist der Erhalt von Bestandsbäumen aufgrund der Planungen zum VET derzeit nicht dauerhaft zu gewährleisten. Ein Erhalt dieser Bäume als Festsetzung im Bebauungsplan bzw. Maßnahme zum Ausgleich wird daher abgelehnt.

Kapitel 4.2.6.2 Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung - Auswirkungen auf den Baumbestand, Seite 60 ff.

Der Abschnitt ist zu aktualisieren, da genannte Bäume, die durch die neuen Straßenverkehrsflächen in Anspruch genommen werden, teilweise bereits nicht mehr existieren. Diese wurde im Zuge des Abrisses der Hallen bereits gefällt (z.B. Randstreifen im Norden, Einmündungsbereich der Planstraße B zur Großen Bahnstraße und Flächen westlich des Baufeld West). Entsprechende Abschnitte und Kartierungen im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag sind ebenso zu aktualisieren.

In der Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung öffentlicher Platz westlich vom Baufeld West ist der Erhalt von Bestandsbäumen aufgrund der Planungen zum VET derzeit nicht dauerhaft zu gewährleisten. Ein Erhalt dieser Bäume als Festsetzung im Bebauungsplan bzw. Maßnahme zum Ausgleich wird daher abgelehnt.

Die Bilanzierung der Bäume, die für den Bau der Planstraße B gefällt werden müssen, ist nach Aktualisierung welche Bäume bereits durch den Abriss der Hallen gefällt wurden zu korrigieren.

Kapitel 4.2.8.2 Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung, Seite 71, letzter Absatz

Bitte die durchgestrichenen Wörter durch das fett markierte Wort austauschen und einen Satz ergänzen.

„Für die denkmalgeschützte Fabrik mit ihrer seitlich begrenzenden Pappelreihe kommt es zu keiner direkten **geringer** Betroffenheit durch die Planrealisierung. **Für die Realisierung der Planstraße B müssen Tiefbauarbeiten teilweise im Kronenbereich der Bäume stattfinden.**“

Kapitel 5.5. Nebenanlagen und Stellplätze, Seite 108 ff.

Das Mobilitätskonzept wurde im Jahr 2021 erstellt, noch bevor der ‚Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis‘ entwickelt wurde. Daher sollten die Ausführungen und Maßnahmen, die in der 2025 erarbeiteten Verkehrstechnischen Untersuchung unter „Bewertung des geplanten Mobilitätskonzeptes“ dargestellt sind, vorwiegend herangezogen werden. Dabei wäre es wünschenswert, wenn im Begründungstext verstärkt auf das Mobilitätskonzept/ VTU bzw. die dargestellten Maßnahmen, die auf das Mobilitätsverhalten in Richtung Umweltverbund einwirken, eingegangen wird (z.B. Seite 109).

Dabei sollten zumindest das beschriebene Mobilitätsmanagement (inkl. Kombitickets) sowie die wichtigen Maßnahmen der Kommunikation Erwähnung finden.

Kapitel 5.5 Nebenanlagen und Stellplätze, Seite 110, zweiter Absatz, letzte zwei Sätze

Es wird um Aufklärung gebeten, welche planungsrechtlichen und betrieblichen Auswirkungen sich aus dem Satz „Diese sind als Gewerbebetriebe zuzulassen.“ ergeben. BVM/MW1 sieht diese Vorgabe kritisch, sofern sie eine kostenfreie Nutzung der Fahrradgaragen (für Mitarbeitende der Büronutzungen und Besucher:innen von Musikhalle/Stadion) verhindert.

Die Zuwegung der Fahrradgaragen, insbesondere die Kennzeichnung/Beschilderung, sollte in Absprache mit der zuständigen Behörde (BVM/MW1) erfolgen.

Kapitel 5.6.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen - Planstraße B, Seite 111, letzter Absatz

Die Breitenangaben im Begründungstext sind nicht mit der vorherigen Abstimmung zu Beginn 2025 kongruent, siehe hierzu auch die Abstimmung per Mail (Querschnitte und DWG vom 26. und 28.5.25). Bitte die durchgestrichenen Wörter durch die fett markierten Wörter austauschen und ergänzen.

„Zugleich werden ausreichend Nebenflächen für weitere Funktionen planungsrechtlich gesichert. So sind innerhalb der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen durchgehend Gehwege vorgesehen, die mit Breiten von bis zu 4,55 m die Regelmaße nach den Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra 2017) einhalten. Um dem erhöhten Besucherinnen- und Besucheraufkommen bei Veranstaltungen gerecht zu werden, ist nördlich und östlich **des Baufelds West und nördlich** des Stadions (**mit Ausnahme des Bereichs westlich der Tiefgaragen-Zufahrt**) jeweils ein 1,5 m breiter Streifen **sowie östlich des Stadions ein 1 m breiter Streifen** auf Privatgrund mit einem öffentlichem Gehrecht festgesetzt, der somit als Gehweg mitgenutzt werden kann.“

Kapitel 5.6.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen - Waidmannstraße, Seite 112, zweiter Absatz

Da die Festlegung einer Fahrradstraße in der westlichen Waidmannstraße noch nicht abschließend geklärt ist, sollte davon abgesehen werden in der Begründung bereits eine planerische Vorfestlegung zu treffen. Es fehlt auch die Berücksichtigung des künftigen Busverkehrs in der Waidmannstraße. Außerdem ist eine genauere Formulierung zur Erweiterung der Straßenverkehrsflächen vorzunehmen.

Der Absatz zur Waidmannstraße sollte daher wie folgt geändert werden:

~~Der westliche Teil der Waidmannstraße soll nach derzeitigem Entwurfsstand als Fahrradstraße ausgebaut werden und als verkehrsberuhigte Allee mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr dienen.~~ **Für den westlichen Teil der Waidmannstraße sind verschiedene Varianten für die Verkehrsführung und -beruhigung in Prüfung. Die genaue Festlegung und Konkretisierung erfolgt im Zuge der weiteren Straßenplanung. Ziel ist es, die westliche Waidmannstraße als eine vom motorisierten Individualverkehr beruhigte Allee mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr und unter Berücksichtigung der Belange des künftigen Busverkehrs und der Anlieger zu entwickeln.** Sie stellt danneine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof, neuer Musikhalle, Stadion und den Freizeitflächen im Lunapark dar. Die bestehende **Straßenverkehrsfläche** wird daher nach Norden auf bisherige Flächen des ThyssenKrupp Schulte-Areals erweitert. Dies geschieht auch, um den erhöhten Anforderungen an **Fußverkehrs-**

und Aufenthaltsflächen im Zusammenhang mit dem Veranstaltungsbetrieb gerecht zu werden. [...]“

Kapitel 5.6.2 Erschließungsqualität, Seite 112, letzter Absatz

Bitte das durchgestrichene Wort durch das fett markierte austauschen:

„Die äußere verkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt vorrangig über die Hauptverkehrsstraßen Kieler Straße (Bundesstraße B4) und Holstenkamp, die beide überregionale Verbindungsfunktionen übernehmen und über eine hohe verkehrliche Leistungsfähigkeit **Kapazität** verfügen.“

Kapitel 6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung, S.137

Die Straßenerweiterungsfläche an der Großen Bahnstraße und die kleine Dreiecksfläche (Fa, Melosch) an der Einmündung Planstraße B / Waidmannstraße befinden sich nicht im städtischen Eigentum der FHH. Die Formulierung ist daher anzupassen.

Verkehrstechnische Untersuchung:

Übergeordneter Hinweis zur VTU:

Es sollte in der VTU und ggf. auch im Begründungstext deutlich herausgestellt werden, dass bestimmte Planungsstände und Darstellungen, die sich in der VTU finden, im Laufe der weiteren Planungsschritte und -verfahren (Straßen- und Erschließungsplanung, Baugenehmigungsverfahren) noch Konkretisierungen und Anpassungen erfahren können. Die Hinweise zur VTU beziehen sich auf die in der VTU dargestellten Planungsstände vom Februar 2025.

Hinsichtlich der Belange des ÖPNV wird auch auf die Stellungnahmen von Hochbahn, VHH und hvv verwiesen.

Hinsichtlich der Belange des Radverkehrs regt die BVM einen Gesprächstermin an, um die ggf. noch offenen Punkte in der VTU zu klären.

Kapitel 2.3 ÖPNV-Angebote, Seite 21 ff.

Zur Linie 180: Der S-Bahnhof Diebsteich wurde mittlerweile wieder eröffnet. Demnach ist der beschriebene Fahrplan der Linie 180 bereits gültig. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der nun wieder gültige Fahrplan der Linie 180 morgens in beide Richtungen sowie nachmittags Richtung S Holstenstraße auf einen 10-Min-Takt verdichtet ist.

Kapitel 4.1 Knotenpunkt Holstenkamp/Große Bahnstraße, Seite 41 ff.

Am Knotenpunkt Große Bahnstraße/Holstenkamp sollte grundsätzlich auch das Linksabbiegen Gr. Bahnstr. > Holstenkamp für den Busverkehr ermöglicht werden und diese Möglichkeit kurze Erwähnung im Text finden. Bisher ist auf dieser Relation kein regelhafter Busverkehr geplant, jedoch kann die Führung des Busverkehrs in Umleitungs-, Veranstaltungs-, Schienenersatzverkehrsfällen oder im Rahmen zukünftiger Busnetzentwicklungen erforderlich werden. Die dargestellten Planungen scheinen einer solchen Relation für den Busverkehr nicht zu widersprechen.

Kapitel 4.2 Knotenpunkt Kieler Straße/Waidmannstraße, Seite 44 ff.

Die Expressbuslinie X20 wird gemäß Abb. 48 (S. 59) in mindestens einer Fahrtrichtung den Knoten Kieler Straße/Waidmannstraße passieren. Die Befahrung der Rechtsabbiegerelation Kieler Straße > Waidmannstraße ist dabei sehr wahrscheinlich, die Befahrung der Linksabbiegerelation Waidmannstraße > Kieler Straße ist zumindest Gegenstand der Überlegungen. Dies sollte so Erwähnung finden.

Kapitel 4.3 Knotenpunkt Leunastraße/Leverkusenstraße, Seite 48 ff.

Der vorgesehene „Minikreisverkehr“ wird seitens BVM-VM1 kritisch gesehen, da dieser für den Busverkehr nicht ausreichend dimensioniert ist. Zudem zeigt die VTU auf, dass mit einem signalisierten Knoten für den Kfz-Verkehr (zu dem auch der Busverkehr gehört) ein gleich hohes Qualitätsniveau erreicht werden kann. Ein Minikreisverkehr wird der Bedeutung des Busverkehrs nicht gerecht, zumal mit dem Busverkehr Fahrbeziehungen aus/in jeden Knotenarm vorgesehen sind (vgl. Abb. 48 auf S. 59).

Kapitel 5.4. Radverkehr, Seite 64, sowie Kapitel 9. Zusammenfassung, Seite 86

Die Einbeziehung von Stellplätzen eines Sharing-Systems in die Abstellplatz-Bilanz ist nicht nachvollziehbar.

Zusätzlich zu den genannten Stellplätzen im Fahrradparkhaus (600 FSP) und auf der Westseite (200 FSP) sind auf der Ostseite 360 frei zugängliche Stellplätze angestrebt, davon 200 Stellplätze am Rand des ThyssenKrupp-Areals (angrenzend an den Straßenraum gegenüber dem Fernbahnhof und gut sichtbar). Die verbleibenden 160 Stellplätze auf der Ostseite (auf dem Vorplatz und im Straßenraum) sind im Text zu ergänzen. Es besteht daher kein Defizit an Stellplätzen.

Kapitel 6.5 Radverkehrsaufkommen und Verkehrsabwicklung, Seite 75

Eine Nutzung der Stellplätze im Fahrradparkhaus am Fern- und Regionalbahnhof für das erhöhte Radverkehrsaufkommen bei Veranstaltungen wird als nicht realistisch bzw. umsetzbar eingeschätzt. Das Fahrradparkhaus wird für B+R-Zwecke betrieben und ist nicht frei zugänglich. Es bedarf daher einer alternativen Lösung für den Mehrbedarf an Stellplätzen bei großen Veranstaltungen.

Bei der vorgesehenen Doppelnutzung von Besucher-Stellplätzen der Büro- und Dienstleistungsnutzungen ist zu gewährleisten, dass die Stellplätze öffentlich zugänglich sind und sich in der Nähe der Veranstaltungseingänge befinden, um für Kurzzeitznutzungen geeignet zu sein.

Allgemeiner Hinweis zu Zahl der Pkw-Stellplätze:

Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung und die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist eine geringe Anzahl an Pkw-Stellplätzen im Plangebiet gerechtfertigt. Durch weitere individuelle Maßnahmen gemäß der Ermittlung der Stellplatzanzahl im Bauprüfdienst, wie besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze, Lastenradplätze könnte die Anzahl weiter reduziert werden; diese scheinen nur bedingt angesetzt zu sein.

Mobilitätskonzept:

Seite 5:

Die Argumentation einer zukünftigen Fahrzeit von unter 15min zur P+R Anlage Schnelsen ist nicht zulässig, weil es hier keine konkrete zeitliche Umsetzungsperspektive für den Teilbereich der S21 gibt. Nutzungsbeginn von Station und Musikhalle liegt vor Umsetzung eines S-Bahnausbaus. Die dort zur Verfügung stehenden Stellplätze können demnach nicht Berücksichtigung im Mobilitätskonzept finden.

Allgemeiner Hinweis zur Zahl der Pkw-Stellplätze:

Durch die sehr gute ÖPNV-Anbindung und die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist eine geringe Anzahl an Pkw-Stellplätzen im Plangebiet gerechtfertigt. Durch weitere individuelle Maßnah-

men gemäß der Ermittlung der Stellplatzanzahl im Bauprüfdienst, wie besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze, Lastenradplätze könnte die Anzahl weiter reduziert werden; diese scheinen nur bedingt angesetzt zu sein.