

Holsten-Quartier
Innere Erschließung

ERLÄUTERUNGSBERICHT
zur Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung

I n h a l t s v e r z e i c h n i s	Seite
1 Allgemeines und Anlass der Planung.....	1
2 Vorhandener Zustand	2
2.1 Erschließungsgebiet.....	2
2.2 Harkortstraße	2
2.3 Haubachstraße	2
2.4 Holstenstraße.....	3
2.5 Gerichtstraße	3
3 Geplanter Zustand	3
3.1 Allgemeines	3
3.2 Das generelle System der Verkehrsführung	4
3.2.1 Planstraßen A, B und C	4
3.2.2 Wohnwege A bis I	4
3.3 Gestaltung der verschiedenen Straßentypen.....	5
3.3.1 Planstraßen A, B und C sowie Holtenustraße.....	5
3.3.2 Wohnwege	6
3.3.3 Querschnitte.....	6
3.4 Höhenentwicklung.....	13
3.5 Knotenpunkte	13
3.5.1 Anbindung Haubachstraße Variante 1 – abknickende Vorfahrt	14
3.5.2 Anbindung Haubachstraße Variante 2 – Mini-Kreisverkehrsplatz 19 m	14
3.5.3 Anbindung Haubachstraße Variante 3 – Mini-Kreisverkehrsplatz 22 m	15
3.6 Lichtsignalanlagen	16
3.7 ÖPNV.....	16
3.8 Fußgänger und Radfahrer.....	16
3.9 Barrierefreiheit	16
3.10 Ruhender Verkehr.....	17
3.11 Oberflächenentwässerung	20
3.12 Straßenbegleitgrün	20
3.13 Beleuchtung	21
3.14 Belange der Feuerwehr.....	21
3.15 Versorgungsleitungen	21
3.16 Kampfmittel	22
3.17 Altlasten, schädliche Bodenverunreinigungen	22
4 Planungsrechtliche Grundlagen	22
5 Lärmschutz	22
6 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	22
7 Umsetzung der Planung.....	22
7.1 Grunderwerb	22
7.2 Finanzierung	23
7.3 Entwurfs- und Baudienststelle.....	23
7.4 Voraussichtlicher Baubeginn.....	23

1 Allgemeines und Anlass der Planung

Auf dem Areal der Holsten-Brauerei in Hamburg-Altona soll nach deren Umzug an einen neuen Produktionsstandort das Holsten-Quartier mit dem Schwerpunkt Wohnungsbau entstehen.

Gegenstand dieser Verschickung ist die innere Erschließung des neuen Holsten-Quartiers. Das Erschließungsgebiet ist in den nördlichen Bereich mit öffentlichen Erschließungsstraßen und den südlichen Teil mit Erschließungswegen, die nicht für den öffentlichen Straßenverkehr freigegeben sind, untergliedert. Die Planung für die öffentlichen und privaten Freiflächen inkl. Retentionsräumen für das Regenwasser ist nicht Bestandteil dieser Verschickung.

Planungsgrundlage ist der Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28, der sich zurzeit in Aufstellung befindet. Dort werden Art und Maß der baulichen Nutzungen, sowie Lage und maximale Ausdehnung der Erschließungsstraßen festgelegt.

Der Bebauungsplanentwurf wiederum basiert auf der Masterplanung Holsten-Areal (Poitiers Architekten / ARBOS) sowie dem in Erarbeitung befindlichen Funktionsplan.

Entsprechend den bisherigen Abstimmungen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Vorhabenträger CONSUS Development GmbH & Co. KG, wird sich der Vorhabenträger verpflichten, die Innere Erschließung auf eigene Kosten zu planen und herzustellen.

Gegenüber der Erstverschickung vom 29. Mai 2020 haben sich folgende Änderungen ergeben:

Das Befahren des südlichen Planungsgebietes (Fußgängerzone) wurde weiter eingeschränkt. Hier sollen nur noch Einsatzfahrzeuge, Müllfahrzeuge und Fahrzeuge zur Unterhaltung (z.B. für das Spülen der Siele) fahren dürfen. Möbeltransporte, sonstige Anlieferungen u.ä. bedürfen einer Sondergenehmigung. Die Zufahrten zu diesen Erschließungswegen werden mit herausnehmbaren oder umklappbaren Pfosten gesperrt. Eine Ausnahme davon bildet der Erschließungsweg H. Hier wird die Anlieferung des Baufeldes 10 (Hotel und Community-Center) erlaubt. Die Überfahrten an der Haubachstraße und der Planstraße A werden mit automatisch absenkbaren Pfosten geschlossen. Die Bedienung dieser Pfosten kann vom Hotelgebäude aus erfolgen. Detaillierte Regelungen werden im Zuge der weiteren Planung abgestimmt. Der Abzweig zum Erschließungsweg E3 wird wie an den anderen Wegen mit Pfosten mit B-Schließung gesperrt.

Der smartlocker (Paketstation) wird südlich des Community-Centers an der Haubachstraße vorgesehen. Die Anlieferung erfolgt von einer Ladezone an der Haubachstraße. Der Mini-Kreisverkehrsplatz wurde mit – teilweise überfahrbaren – Fahrbahnteilern versehen.

Der Kurvenbereich der Planstraße A wurde für den Begegnungsfall von 2 Gelenkbusen aufgeweitet.

Die Parkstände wurden gegenüber der Erstverschickung nicht mehr mit senkrechten sondern mit schrägen Ein- und Ausfahrbereichen gestaltet.

Die taktilen Leiteinrichtungen wurden ergänzt (z.B. Aufmerksamkeitsstreifen an den Überfahrten).

2 Vorhandener Zustand

2.1 Erschließungsgebiet

Das ca. 9 ha große Erschließungsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg – Altona im Stadtteil Altona-Nord. Es wird im Norden durch die Gleisflächen der Deutschen Bahn AG, im Westen durch die Harkortstraße, im Süden durch die Haubachstraße und im Osten durch die Holstenstraße begrenzt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts wird der Abbruch der Gebäude der stillgelegten ehemalige Holsten-Brauerei vorbereitet.

Das Plangebiet wird zurzeit von der Harkort- und der Holstenstraße aus erschlossen.

Westlich der Harkortstraße liegt das Wohngebiet „Mitte Altona“, dessen Erschließungsstraßen bereits hergestellt sind.

2.2 Harkortstraße

Die Harkortstraße wird im Zusammenhang mit der Erschließung „Mitte Altona“ umgestaltet und an die neuen Erfordernisse angepasst. Die Planung dazu war Gegenstand eines gesonderten Verfahrens des LSBG. Die Straßenbauarbeiten für den südlichen Abschnitt zwischen Gerichtstraße und Julius-Leber-Straße sind abgeschlossen. Zurzeit laufen die Arbeiten im nördlichen Abschnitt. Dabei werden die Fahrbahn und die westlichen Nebenflächen hergestellt. Auf den Umbau der östlichen Nebenflächen wird im Hinblick auf die Erschließung des Holsten-Quartiers vorerst verzichtet.

Im vorliegenden Verschickungsverfahren berücksichtigen alle Anschlüsse an die Harkortstraße die vorliegende Planung für die Harkortstraße.

2.3 Haubachstraße

Die Haubachstraße soll zwischen Theodor-Haubach-Schule und Holstenstraße umgestaltet werden. Der Abschnitt zwischen Schule und geplantem Kreisverkehrsplatz soll zukünftig eine Fahrradstraße werden. Zwischen geplantem Kreisverkehrsplatz und Holstenstraße wird die Fahrbahn aufgeweitet, um die die zusätzlichen Verkehre aus dem Holsten-Quartier aufzunehmen.

Diese Planung wurde gesondert von A/MR verschickt und ist in den Plänen nachrichtlich dargestellt.

Im vorliegenden Verschickungsverfahren wird an die Planung der Haubachstraße angeschlossen.

2.4 Holstenstraße

Die Holstenstraße und der Knotenpunkt Holstenplatz werden im Rahmen der Maßnahme „Veloroute 13 – Abschnitt1 Holstenplatz“ vom LSBG überplant. Die Straßenbauarbeiten sollen voraussichtlich im März 2022 beginnen.

Mit der vorliegenden Planung wird lediglich ein - den Fußgängern vorbehaltenes - Erschließungsweg an den westlichen Gehweg der Holstenstraße angebunden.

Die Planung des LSBG (Stand 28.05.2018) ist nachrichtlich in den Lageplänen dargestellt.

2.5 Gerichtstraße

Der südliche Abschnitt der Gerichtstraße zwischen Haubachstraße und Max-Brauer Allee wird vom LSBG zurzeit als Fahrradstraße geplant. Baubeginn ist voraussichtlich Mai 2022.

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Die Grundlagen für die vorliegende Schlussverschickung der inneren Erschließung des Holsten-Quartiers sind im Wesentlichen:

- Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs
- In Bearbeitung befindlicher Funktionsplan für das Gebiet, der wiederum hinsichtlich der Verkehrsflächen auf der Vorplanung der Verkehrsanlagen basiert (POITIERS / ARBOS / M+O)
- Mit der FHH abgestimmte Vorplanung der inneren Erschließung (Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft, Dezember 2019)
- In Bearbeitung befindlicher Gestaltungsleitfaden zur Materialwahl und grundsätzlicher Gestaltung des gesamten Areals (ARBOS)
- Mobilitätskonzept (Planersocietät, Dezember 2019)
- Entwurf des Bebauungsplanes Altona-Nord 28. Dieser legt die Art und das Maß der baulichen Nutzung, sowie die Lage und maximale Ausdehnung der Erschließungsstraßen fest und basiert u.a. auf der Vorplanung für die innere Erschließung.
- Stellungnahmen zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung und anschließende Abstimmungen.

Die Gesamtgestaltung der Verkehrsflächen und das System der Verkehrsführung berücksichtigen – wie auch bei der „Mitte Altona“ - den Anspruch, einen autoreduzierten Stadtteil zu entwickeln.

3.2 Das generelle System der Verkehrsführung

3.2.1 Planstraßen A, B und C

Die Verkehrsführung im Entwicklungsgebiet hat zum Ziel, quartiersfremde Verkehre aus den Straßen heraus zu halten sowie Quell- und Zielverkehre auf möglichst kurzem Weg zu führen, um den Ansatz des autoreduzierten Quartiers zu unterstützen.

Die Planstraße A verbindet die Harkortstraße über die Haubachstraße mit der Holstenstraße und dient der zentralen Erschließung des Gebietes. Gleichzeitig wird über diese Planstraße die „Mitte Altona“ für Verkehre aus der Hamburger Innenstadt erschlossen, da die Zufahrt von der Stresemannstraße zur Harkortstraße nicht ausreichend leistungsfähig ist.

Durch die Planstraße A werden auch die Buslinien zur ÖPNV-Erschließung des Quartiers erschlossen.

Die heute als Sackgasse bestehende öffentliche Holtenuastraße bindet im Norden des Erschließungsgebietes an die Harkortstraße an und wird nach Osten bis kurz vor die Holstenstraße verlängert. Sie ist als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Westen konzipiert, um auch hier Schleichverkehre von der Harkortstraße zu vermeiden.

Die Planstraßen B und C verbinden die Planstraße A mit der verlängerten Holtenuastraße.

Die Straßen im nördlichen Bereich des Entwicklungsgebietes sind für die Befahrung mit Sattelzügen (Anlieferung Nahversorger in Baufeld 8) und damit auch für 3-achsige Müllfahrzeuge sowie Feuerwehr-Drehleiterfahrzeuge (Länge 11,0 m) ausgelegt.

In Abstimmung mit der Verkehrsdirektion wird das Erschließungsgebiet als Tempo-30 Zone ausgewiesen. Seitens der BWVI wurde mit Mail vom 06.11.2018 der Einrichtung als Tempo-30-Zone zugestimmt (siehe Anlage).

An diesen Planstraßen sind, soweit diese nicht in die Harkortstraße oder Haubachstraße führen, die Tiefgaragen der neu zu errichtenden Baufelder angebunden.

3.2.2 Wohnwege A bis I

Im südlichen Teil des Erschließungsgebietes sind Wohnwege geplant, die den Fußgängern vorbehalten bleiben und in denen Radverkehr erlaubt ist. Hier sollen lediglich Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (Müllabfuhr) regelmäßig verkehren. Für Paketdienste u.a. sind diese Wege im Gegensatz zur 1. Verschickung nicht freigegeben. Die Beschilderung erfolgt als Fußgängerzone (VZ 242.1-40) mit „Radfahrer frei“ (VZ 1022-10). Einsatzfahrzeuge (Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei) dürfen diese Straßen ohnehin befahren.

Die im Mobilitätskonzept erwähnten „smartlocker“ (Paketstationen) sind in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bezirksamt aus Platz- und gestalterischen Gründen auf 1 Standort reduziert worden. Dieser ist – im Gegensatz zur 1.

Verschickung - an der Haubachstraße südlich des Community-Center / Quartierzentrum (Baufeld 10) vorgesehen. Durch diese Änderung des Standortes ist das Befahren des Erschließungsweges H nicht mehr erforderlich. Paketdienste können den neuen Standort über die Haubachstraße erreichen. Dort wird eine Lieferbucht geplant.

Diese (beschränkten) Wohnwege sind im Westen an die Harkortstraße, im Süden an die Haubachstraße und im Norden an die Planstraße A angebunden.

Im Bebauungsplanentwurf (Stand 09.10.2019) sind diese Wege als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit Hinweis auf den Fußgänger- und Radfahrerbereich ausgewiesen.

Die Wege sind für die Befahrung mit 3-achsigen Müllfahrzeugen (L= 9,90 m; ohne Nachlaufachse) ausgelegt. Diese und weitere Fahrkurven sind in einem gesonderten Lageplan dargestellt.

Die befahrbaren Flächen der Erschließungswege sind in der Regel mindestens 6,00 m breit. Im Erschließungsweg C beträgt die befahrbare Breite 5,75 m neben einer Grünfläche. In den Erschließungswegen D2, E1, E2, F2 und G sind am Rand innerhalb des 2,00 m breiten andersfarbig gepflasterten Streifens Fahrradbügel vorgesehen. Zwischen den Fahrradbügeln stehen Flächen zum temporären Abstellen von Fahrzeugen mit Sondererlaubnis zur Verfügung. Die Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 m nach StVZO (2,55 m Fahrzeugbreite zzgl. 2 x 0,25 m Bewegungsspielraum) ist damit überall gewährleistet.

3.3 Gestaltung der verschiedenen Straßentypen

3.3.1 Planstraßen A, B und C sowie Holtenustraße

Die innere Erschließung soll weitgehend den Anforderungen eines verkehrsreduzierten Wohnquartiers genügen. Daher soll der nördliche Teil des Gebietes mit den Planstraßen A, B und C sowie der Holtenustraße als Tempo 30 – Zone ausgewiesen werden. Diese Straßen sind im Trennprinzip, d.h. mit Hochborden zwischen Fahrbahn und Gehwegen geplant.

Die Ausbildung mit Hochborden ermöglicht es, die Querungsstellen als differenzierte Querungen mit 6 cm-Borden und 0 cm-Borden auszubilden.

Die Tempo 30-Zone beginnt und endet jeweils an den Anbindungen zur Harkortstraße bzw. zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz und der Holstenstraße.

Besondere verkehrsberuhigte Bereiche innerhalb dieser Tempo-30-Zone sind nicht geplant. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit tragen die „rechts vor links“-Regelung an den Einmündungen der Planstraßen B und C, die Haltestelle am Fahrbahnrand in Planstraße A sowie die Fahrbahneinengung durch die Behindertenparkstände in Planstraße C bei.

3.3.2 Wohnwege

Der südliche Teil mit den Wohnwegen und regelhafter Befahrung nur durch Radfahrer und Müllabfuhr wird als Fußgängerzone mit entsprechender Zusatzbeschilderung ausgewiesen.

3.3.3 Querschnitte

Planstraße A

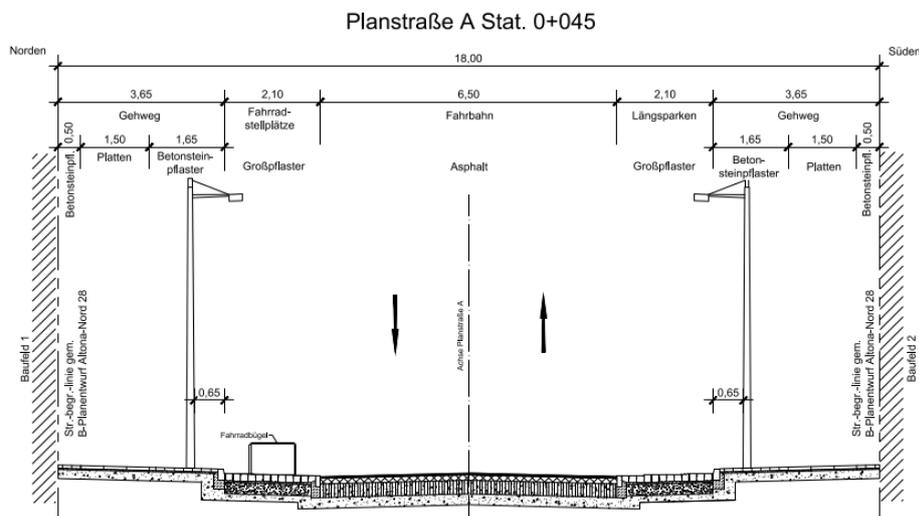
In der „Mitte Altona“ haben sich die regelkonform gewählten Querschnitte für die Gehwege angesichts der Ansprüche durch Einbauten (Beleuchtung), Überbauung mit Balkonen etc. als zu knapp erwiesen. Um dieser Erkenntnis Rechnung zu tragen, wurde für die Planstraße A, die als Haupterschließung auch stärkeren Fußgängerverkehr aufweist, eine Gehwegbreite von mind. 3,65 m vorab mit den Planungsbeteiligten definiert.

Um den Linienbusverkehr zu berücksichtigen, wird die Fahrbahnbreite mit 6,50 m festgelegt. Die übrigen Querschnittsbreiten entsprechen den Vorgaben der ReStra.

Da die zulässige Geschwindigkeit mit 30 km/h festgelegt ist, sind nach ERA 2010 keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Daher werden in der Planstraße A keine Schutzstreifen angelegt.

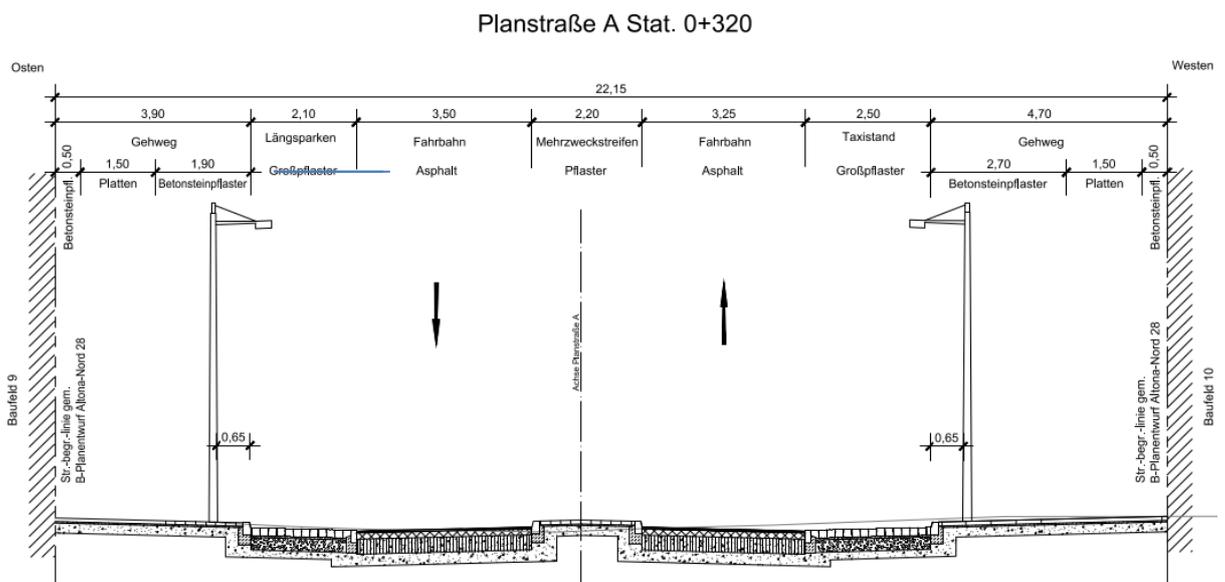
Die Planstraße A weist zwischen der Harkortstraße und der Kurve Richtung Süden folgenden Querschnitt auf:

3,65 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Norden
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
6,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
3,65 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Süden
18,00 m	Gesamtbreite		



Südlich der Kurve weist die Planstraße A folgenden Querschnitt auf:

3,90 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Osten
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
3,50 m	Fahrbahn (Ri. Norden)	Asphalt	
2,25 m	Mittelinsel/Mehrzweckstreifen	Großpflaster	
3,25 m	Fahrbahn (Ri. Süden)	Asphalt	
2,50 m	Taxenstand	Großpflaster	
4,70 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Westen
22,15 m	Gesamtbreite		



Im Bereich der Behindertenparkstände wird die Gehwegbreite reduziert:

2,50 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Osten
3,50 m	Beh.-Parkstand	Betonpflaster	
3,50 m	Fahrbahn (Ri. Norden)	Asphalt	
2,25 m	Mittelinsel/Mehrzweckstreifen	Großpflaster	
3,25 m	Fahrbahn (Ri. Süden)	Asphalt	
3,50 m	Parkstand	Großpflaster	
3,70 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Westen
22,15 m	Gesamtbreite		

Der vorgenannte Mehrzweckstreifen entsteht u.a. aus den geometrischen Anforderungen aus dem Kreisverkehrsplatz an der Haubachstraße. Das Querens durch Fußgänger an dieser Stelle ist nicht mehr vorgesehen.

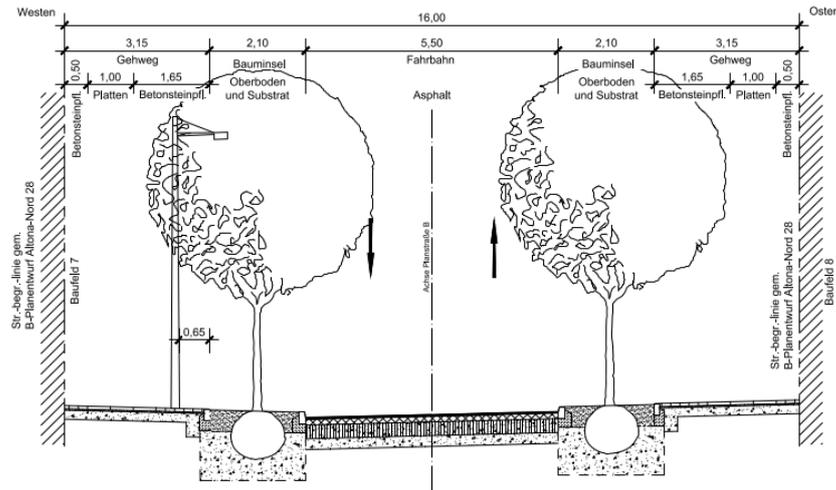
Planstraßen B und C

Um den Erfahrungen in der Mitte Altona wie unter Planstraße A beschrieben Rechnung zu tragen, wird die Querschnittsbreite der Gehwege mit 3,15 m gegenüber dem Regemaß von 2,65 m festgelegt.

Die Planstraßen B und C weisen im Wesentlichen folgenden Querschnitt auf:

3,15 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Westen
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
5,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
3,15 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Osten
16,00 m	Gesamtbreite		

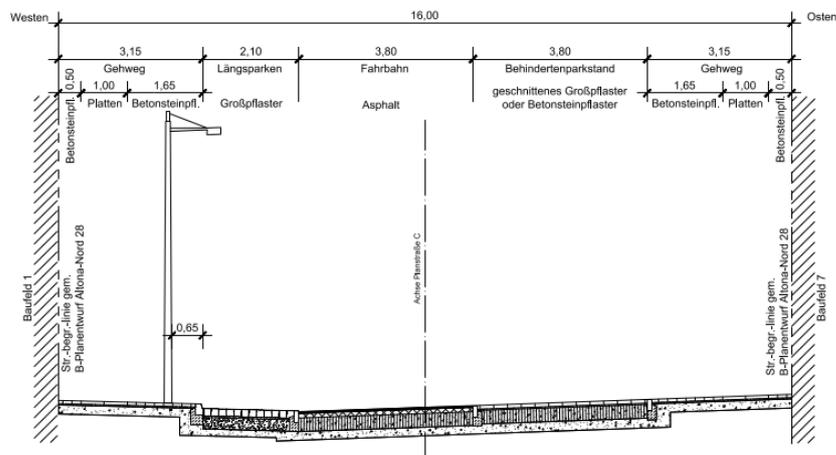
Planstraße B Stat. 0+045,50



In Planstraße C ist im Bereich der Behindertenparkstände folgender Querschnitt geplant:

3,15 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Westen
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
3,80 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,80 m	Beh.-Parkstand	Betonpflaster	
3,15 m	Gehweg	Pflaster und Betonplatten	Osten
16,00 m	Gesamtbreite		

Planstraße C Stat. 0+050



angebunden. Die genaue Gestaltung der Überfahrten (Pflasterung etc.) wird im Zuge der weiteren Planung und im Gestaltungsleitfaden abgestimmt. Die Gehwegüberfahrten sind auf die Befahrbarkeit mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug bzw. Drehleiterfahrzeug ohne Begegnungsfall ausgelegt worden.

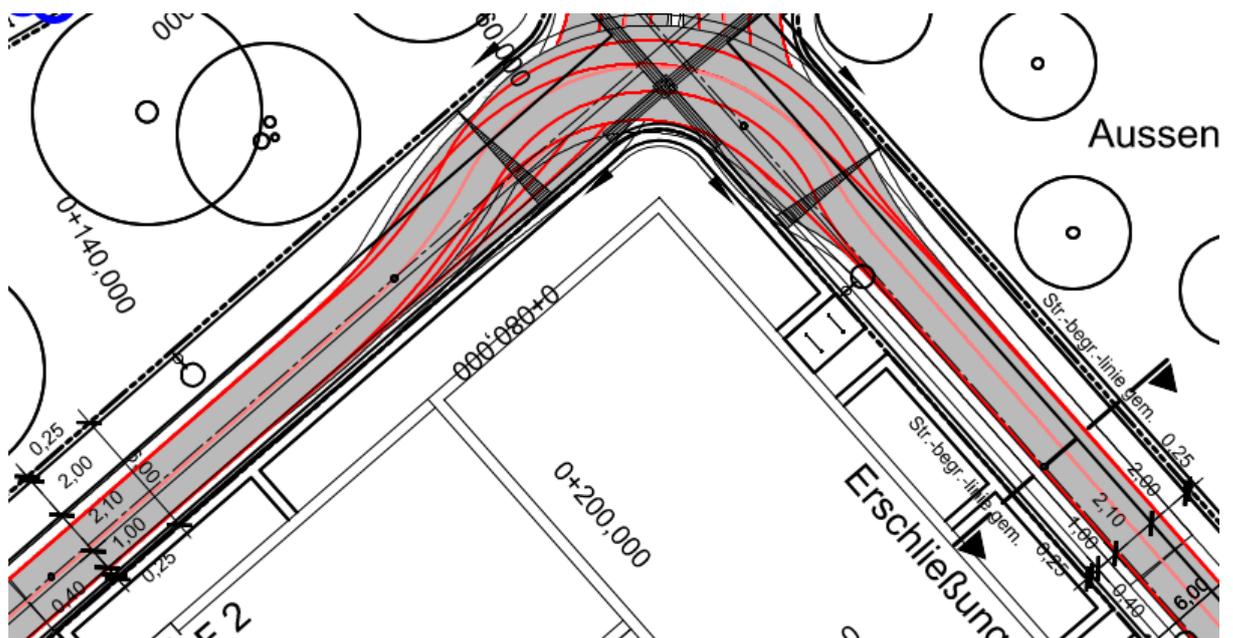
Die „gelbe Fläche“ für die Wege hat eine geringste Breite von 6,00 m. Innerhalb dieser Breite werden die Einfassungen bestehend aus Tiefbordstein und den dazugehörigen Rückenstützen eingebaut, so dass die Einfassungen vollständig auf städtischem Grund liegen.

Die Fläche zwischen den Einfassungen wird auf ganzer Breite (5,50 m) gepflastert. Ein Grandstreifen ist nicht mehr vorgesehen.

Endgültige Steinfarben, -abmessungen und Verlegearten werden im Zuge der Abstimmungen zum Gestaltungsleitfaden und im weiteren Verlauf der Planung abgestimmt.

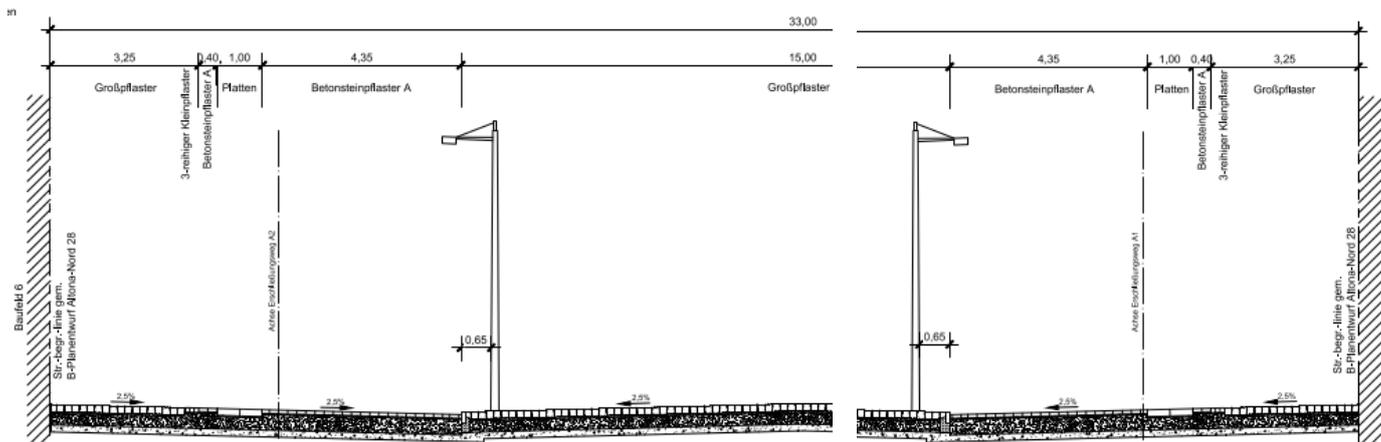
Mit dieser Querschnittsaufteilung steht befestigt ausreichend Raum zum Gehen und Fahren, aber auch als Aufstellfläche für die Feuerwehr zur Verfügung.

Die Eckausrundungen der Erschließungswege sind so gewählt, dass Feuerwehr und Müllabfuhr hier in jeder Richtung abbiegen können.



In den Wegen A1 und A 2 am „Platz an Planstraße A“ ist folgende Querschnittaufteilung geplant:

3,50 m	Großpflaster mit 3-reihigem Läufer aus Kleinpflaster
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
4,35 m	Betonsteinpflaster A
0,10 m	Tiefbord
	anschl. Pflaster im Platzbereich
9,35 m	Gesamtbreite

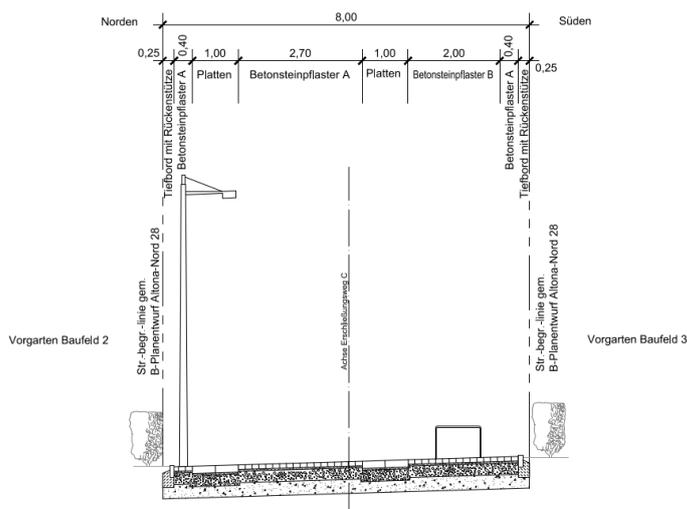


Die Fläche zwischen den beiden Wegen wird nach derzeitigem Stand (18.08.2020) des Gestaltungsleitfadens mit einem noch festzulegenden Pflaster befestigt.

Der Wohnweg C erhält aufgrund der Geometrie der Baufelder eine Gesamtbreite von 8,00 m. Dieser ist wie folgendermaßen aufgeteilt:

0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
2,70 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
2,00 m	Betonsteinpflaster B (Fahrradbügel)
0,40 m	Betonsteinpflaster A
0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
8,00 m	Gesamtbreite

.....



.....

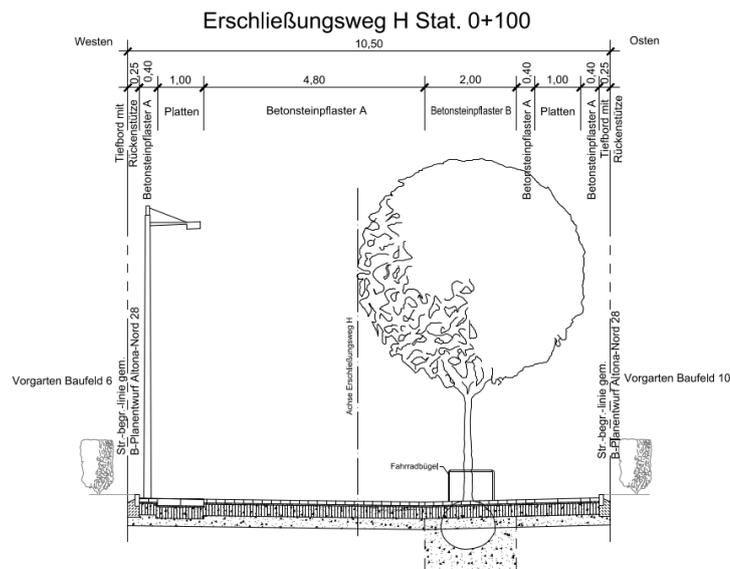
Die Wohnwege B, D1, D2, E1, E2, E3, F1, F2, und G weisen eine Gesamtbreite von 6,00 m mit folgender Aufteilung auf:

0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
2,10 m	Betonsteinpflaster A
0,10 m	Tiefbord
1,90 m	Betonsteinpflaster B / Oberboden (Fahrradbügel / Bauminseln)
0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze*
6,00 m	Gesamtbreite

*Dort, wo die Pflasterung an breite Einfassungen (z.B. die Stufenanlagen bei der Retentionsfläche) angrenzt, wird kein Tiefbord eingebaut. Hier wird das Pflaster bis an die o.g. Einfassungen außerhalb der Straßenverkehrsfläche verlegt.

Der Wohnweg H ist im nördlichen Abschnitt folgendermaßen aufgeteilt:

0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
4,80 m	Rechteckpflaster
2,00 m	Grünstreifen mit Bauminseln und Fahrradbügeln (gepflastert)
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
0,40 m	Rechteckpflaster
0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
10,50 m	Gesamtbreite



Im südlichen Abschnitt ist der Wohnweg H mit folgender Querschnittsaufteilung geplant:

0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
4,10 m	Betonsteinpflaster A
2,00 m	Grünstreifen mit Bauminselfn und Fahrradbügel (gepflastert)
rd. 0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
0,40 m	Betonsteinpflaster A
0,10 m	Tiefbord (wo notwendig)
<hr/>	
rd. 9,65 m	Gesamtbreite

3.4 Höhenentwicklung

Die Höhenentwicklung der Straßen und Wege orientiert sich an:

- Anschlusshöhen an den Bestand in Haubachstraße, Harkortstraße, Holstenstraße und zum Bahndamm an der Nordseite.
- Barrierefreier Längsneigung.
- Mindestlängsneigung von 0,7%, um die Längsentwässerung sicher zu stellen.
- Zwangspunkte aus erhalten bleibenden Gebäudeteilen.

Speziell die erst nachträglich als denkmalwürdig eingestufte Schwankhalle an der Nord-Ost-Ecke des Baufeldes 10 bildet einen zusätzlichen Hochpunkt in der Planstraße A.

Weitere Zwangspunkte wie im Baufeld 10 der „Juliturm“ und die „Malzsilos“ sind bei der Höhenentwicklung zu beachten.

In der verlängerten Holtenuastraße kann der verbleibende Höhenunterschied zum Bahndamm weitestgehend durch Geländemodellierung angepasst werden. Lediglich im Bereich des heutigen - quer zum Bahndamm verlaufenden - Höhensprungs im Osten ist ein kleines Stützbauwerk (lichte Höhe ca. 0,4 bis 0,9 m) erforderlich. Sonstige Arbeiten am Dammfuß sollen außerhalb des DB-Geländes und außerhalb des Lastabtragungskegels der Gleise vorgenommen werden.

3.5 Knotenpunkte

Die Planstraße A und die Holtenuastraße (Einbahnstraße in Richtung Westen) sind im Westen mit Einmündungen an die Harkortstraße angebunden.

Folgende Bemessungsfahrzeuge wurden für Abbiege- und Begegnungsfälle gewählt. Die Planstraße wird regelmäßig von Linienbussen befahren. Als Bemessungsfahrzeug wurde der von der HHA genannte Gelenkbus CapaCity L gewählt.

Die Anlieferung des Nahversorgers in Baufeld 8 muss von einem Sattelzug erreicht werden. Die Anfahrt erfolgt über die Planstraße A in die Planstraße B und den östlichen Abschnitt der Holtenuastraße. An der Einmündung wurde ein 2-facher Korbbogen mit

an die Schleppkurve angepassten Nachbogenradien und Öffnungswinkeln gewählt, um für den Sattelzug eine bessere Zufahrt zu gewährleisten. Der Nachbogen greift geringfügig in den Parkstreifen ein. Die Breite an der schmalsten Stelle beträgt rd. 2,03 m. Dies ist u.E. akzeptabel. Die Abfahrt erfolgt über die Planstraße A nach Süden Richtung Haubachstraße.

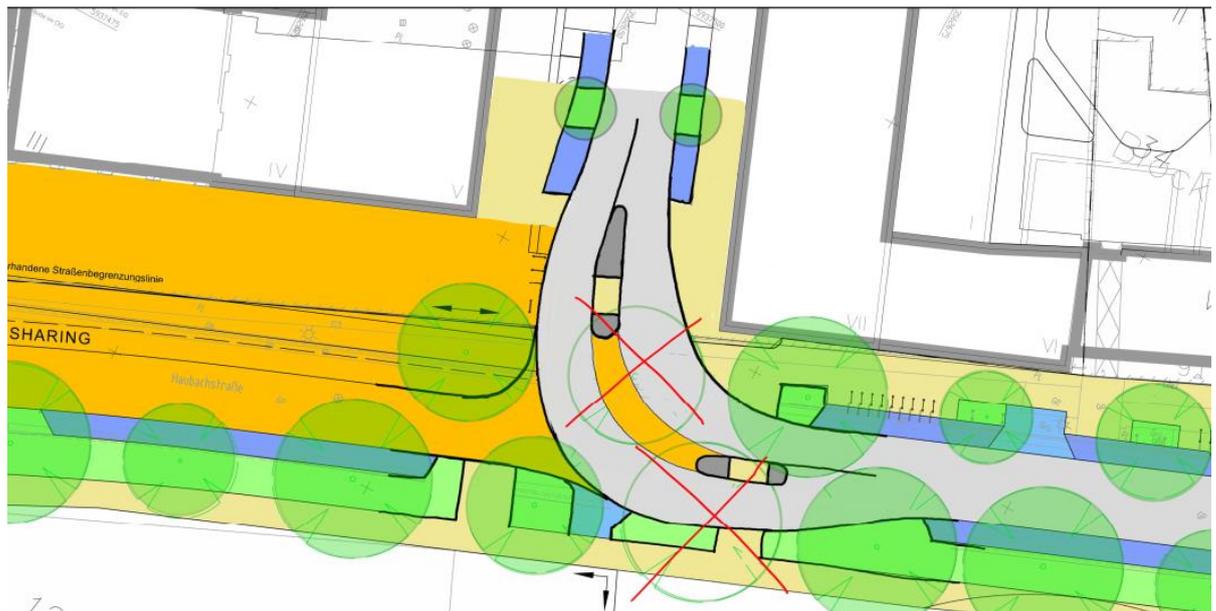
Durch die Wahl dieser großen Bemessungsfahrzeuge ist an den Einmündungen auch die Funktionalität von Abbiegevorgängen von LKW, Lieferwagen, Müllfahrzeugen u.a. gegeben. In anliegendem Schleppkurvenplan sind die maßgebenden Schleppkurven dargestellt.

Im Süden bindet die Planstraße A mit einem Mini-Kreisverkehrsplatz an die Haubachstraße an. Hierzu gab es im Zusammenhang mit der Planung der Haubachstraße Abstimmungen mit VD, PK, u.a.

Dafür wurden die folgenden Varianten entwickelt:

3.5.1 Anbindung Haubachstraße Variante 1 – abknickende Vorfahrt

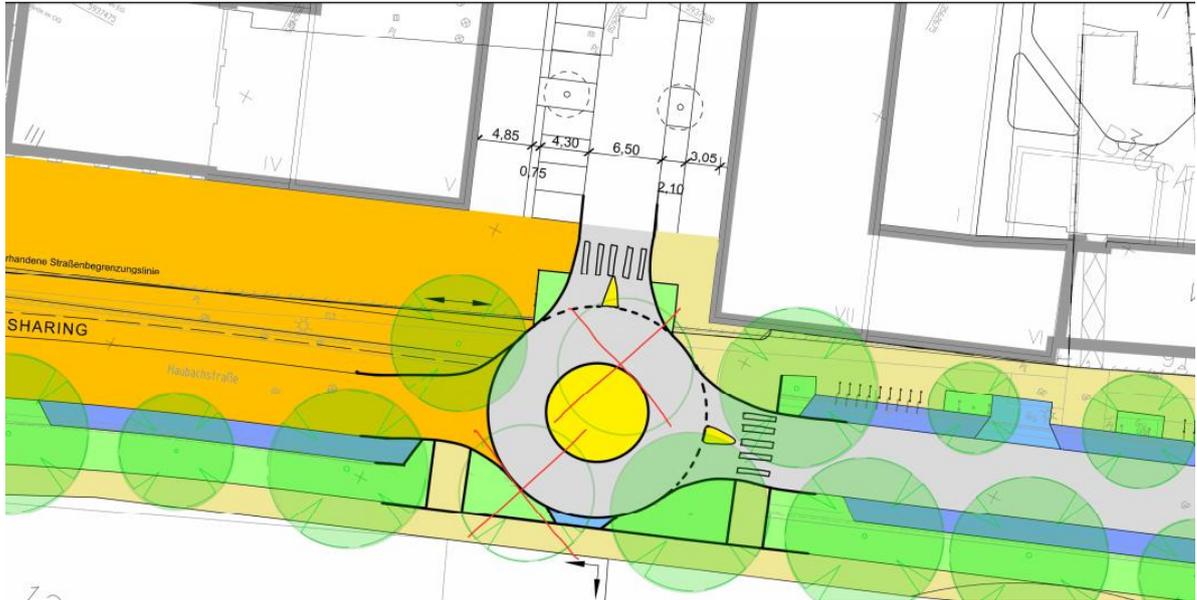
Als erste Knotenpunktsform wurde eine abknickende Vorfahrtstraße mit Sprunginseln für Fußgänger und einer Aufstellfläche für geradeausfahrende Radfahrer geprüft. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Varianten war westlich anschließend noch ein Quartiersplatz mit Mischverkehr geplant. Aufgrund der ausgeprägten Radverkehrsbeziehung West-Ost (Veloroute) wurde diese Lösung aus Sicherheitsgründen (geradeausfahrende Radfahrer wären wartepflichtig) relativ schnell verworfen.



3.5.2 Anbindung Haubachstraße Variante 2 – Mini-Kreisverkehrsplatz 19 m

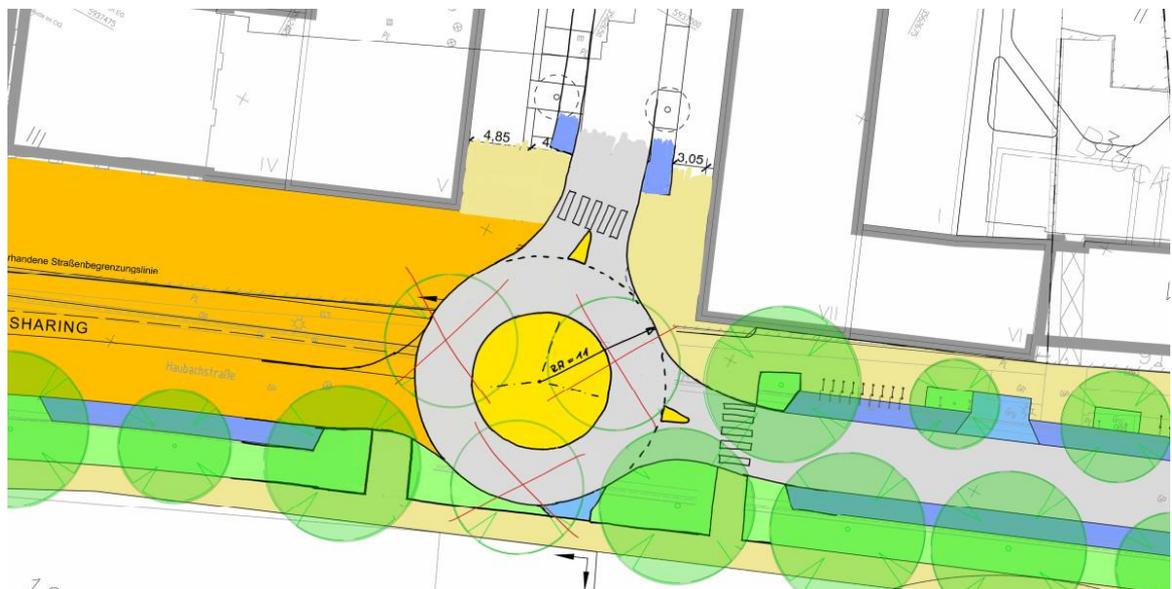
In dieser Variante ist ein Mini-Kreisverkehrsplatz (KVP) mit 19 m Durchmesser aufgetragen. Bei nur geringfügig größerem Platzbedarf gegenüber Variante 1 bietet dieser den Vorteil, dass die geradeausfahrenden Radfahrer nicht angehalten werden.

Nachteil dieser Variante ist, dass ein Mini-KVP mit diesem Durchmesser aufgrund der Schleppkurven nur bedingt von Linienbussen und anderen großen Fahrzeugen befahren werden kann. Dies wäre nur durch direktes Abbiegen über den inneren Kreis möglich. Damit sind die Vorteile eines KVP für diese Verkehrsart nicht mehr gegeben.



3.5.3 Anbindung Haubachstraße Variante 3 – Mini-Kreisverkehrsplatz 22 m

Daher wurde in Variante 3 ein Mini-KVP mit dem maximal möglichen Durchmesser von 22 m Durchmesser aufgetragen.



Durch diesen Durchmesser wird das Abbiegen von größeren Fahrzeugen auf der Kreisfahrbahn ermöglicht und die Kreisinsel weniger überstrichen. Für die Nebenflächen verbleiben trotz der größeren Abmessungen ausreichende Breiten ohne Einfluss auf die Gebäudeplanung des Holsten-Quartieres und auch im Süden ist kein Grunderwerb notwendig.

Im Rahmen des o.g. Abstimmungstermins wurde festgelegt, dass diese Variante der Anbindung des Holsten-Quartieres an die Haubachstraße weiterverfolgt werden soll.

Im beigefügten Schleppkurvenlageplan sind die Fahrkurven von ein- und ausfahrenden 21 m - Gelenkbussen (CapaCity L) dargestellt.

3.6 Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind – auch an den Anbindungen an die Harkortstraße und die Haubachstraße - nicht vorgesehen, weil die zu erwartenden Verkehrsmengen keine Lichtsignalanlagen erfordern.

3.7 ÖPNV

Es ist vorgesehen, dass der ÖPNV die Planstraße A befährt. Dafür wurde je Richtung eine Haltestelle am Fahrbahnrand zwischen den Einmündungen der Planstraßen B und C geplant. Die Haltestellen werden mit Fahrgastunterständen, Bussonderborden und Elementen zur Barrierefreiheit ausgestattet. Die Lage der Haltestelle ist mit der Hochbahn abgestimmt und berücksichtigt die Abstände zu den jeweils nächsten Haltestellen. Der Kurvenbereich der Planstraße A wurde aufgeweitet, damit sich auch hier 2 Gelenkbusse (CapaCity L) begegnen können und nicht aufeinander warten müssen.

3.8 Fußgänger und Radfahrer

Die Planstraßen A, B und C erhalten beidseitig begleitende Gehwege. In der Holtenustraße ist lediglich auf der südlichen (Gebäude-)Seite ein Gehweg vorgesehen. Nördlich der Fahrbahn liegt der Bahndamm.

Die Gehwege werden zur Fahrbahn bzw. zu den Parkstreifen mit Hochborden eingefasst. Sie erhalten in den Abschnitten, wo sie an Vorgärten oder andere unbefestigte Flächen angrenzen, eine Einfassung mit Tiefborden und Rückenstütze.

Radfahrer verkehren in den Planstraßen A, B, C und in der Holtenustraße auf den Fahrbahnen.

Im Gesamtgebiet sind entsprechend Mobilitätskonzept 3 StadtRAD-Stationen für jeweils 12 Stadträder vorgesehen. Diese sind am „Platz an der Planstraße A“, an der Harkortstraße nördlich der Einmündung der Gerichtstraße und an der Haubachstraße östlich des Wohnweges H (vor dem Community-Center) geplant. Die Stadtradstation an der Haubachstraße soll zusätzlich mit zwei Lasten-Pedelecs ausgestattet werden. Alle Stationen sind höhengleich von der Fahrbahn aus anfahrbar.

Fahrradbügel sind in den Seitenräumen der Planstraßen und in den Wohnwegen geplant.

3.9 Barrierefreiheit

Für die Leiteinrichtungen von Blinden und Sehbehinderten wurde ein funktionales und gestalterisches Gesamtleitsystem entwickelt.

Grundprinzip ist, dass die Längsführung so weit wie möglich entlang von baulich vorhandenen Kanten verläuft. Dies sind entweder die Fassaden der bis an den Gehweg heranreichenden Gebäude oder - wie in den Wohnwegen - die Randeinfassungen der Gehwege gegenüber den Grundstücken. Die Leitkanten werden grundsätzlich auf Seite der Bebauung angeordnet, um das Auffinden der Haus- und Grundstückszugänge auch an den Wohnwegen zu erleichtern. Durch diese Führung wird auch die Gefahr von Kollisionen mit Fahrradständern, Leuchten und anderer Möblierung verringert.

Wo keine Längsführung zur Verfügung steht, werden Rippenplatten als Leitstreifen in Längsrichtung vorgesehen. Dies ist z.B. bei den Plätzen der Fall, um eine Orientierung entlang der Platzflächen zu schaffen. Außerdem werden an den Gehwegüberfahrten Rippenplatten in Längsrichtung vorgesehen.

Die Gehwegbereiche sollen mit einem Betonpflaster hergestellt werden. In dieses Pflaster werden Plattenstreifen eingelegt, so dass Rollstuhlfahrenden und Benutzern von Rollatoren eine glatte Oberfläche mit geringem Fugenteil zur Verfügung steht.

Die Wohnwege sind ohne Kanten bzw. Borde ausgebildet, so dass sich Rollstuhlfahrende und Benutzer von Rollatoren hier unbehindert bewegen können. An Kreuzungen und Einmündungen der Wohnwege sind zur Orientierung taktile Elemente geplant. Die Einfassung der Wohnwege zu privaten Flächen oder den Grünanlagen erfolgt mit 3 cm hohen Tiefborden.

Für die Querung von Einmündungen und Straßen ist vorgesehen, die Blinden und Sehbehinderten am jeweiligen Ende der Führungskante bzw. Leitlinie mit einem Auffangstreifen (Noppenplatte) aufzufangen und zur Querungsstelle zu leiten. An der Querungsstelle werden Rippenplatten mit getrennte Querungen (0 und 6 cm) vorgesehen, deren Ausrichtung den Blinden oder Sehbehinderten zum auf der anderen Straßenseite liegenden Feld führt.

Von Begehungen mit Blinden und Sehbehinderten in der Mitte Altona ist bekannt, dass an den Querungsstellen die sog. Rollborde vom Typ Easycross 2 zumindest als problematisch angesehen werden. Das System Easycross wurde in der „Mitte Altona“ eingesetzt, da dort in den Quartiersstraßen die Bordhöhe 3 cm beträgt. Während das normale 3 cm-Bord mit Easycross gut erkannt wird, scheint es Probleme mit der Erkennung bei den auf 0 cm abgesenkten kombinierten Querungsstellen zu geben. Um dies zu vermeiden, wurde außerhalb der Wohnwege standardmäßig mit Hochborden und differenzierten Querungen geplant.

3.10 Ruhender Verkehr

In den Planstraßen A, B und C sowie in der Holtenuastraße sind Parkstände in Längsaufstellung geplant. Randbedingungen für die Anordnung der Parkstände sind die Gehwegüberfahrten zu den Wohnwegen und Tiefgaragen sowie das geplante Baumraster.

Als Vorgabe des Bezirksamtes Altona waren 15 Besucherparkstände je 100 Wohneinheiten (WE) genannt worden. 3 % der Parkstände sind barrierefrei herzustellen.

Bei derzeit geplanten 1.366 WE (Stand 25.03.2020) wären damit 205 Besucherparkstände inklusive 7 barrierefreien Parkständen im öffentlichen Straßenraum nachzuweisen.

Barrierefreie Parkstände

Jeweils 2 barrierefreie Parkstände sind in der Planstraße A (am südlichen Ende vor dem Kreisverkehrsplatz) und in der Planstraße C geplant. 3 weitere barrierefreie Parkstände sind nördlich der Haubachstraße in der Nähe des Community-Centers geplant.

Carsharing - Parkstände

Die Abstimmung mit switchh hat ergeben, dass die geplanten Carsharing-Parkstände von switchh betrieben werden. Die Anzahl der bisher vorgesehenen jeweils 2 Parkstände wurde auf 4er Blöcke erhöht. Die Standorte wurden mit switchh abgestimmt.

Am „Platz an der Planstraße A“ sind 4 Parkstände für Carsharing vorgesehen. Im südlichen Parkstreifen der Haubachstraße sind 4 weitere Parkstände für Carsharing geplant.

Elektromobilität

Aufgrund der angestrebten guten Ausstattung mit privater Ladeinfrastruktur kann die vorgesehene öffentliche Ladeinfrastruktur gegenüber den bisherigen Planungen reduziert werden. Es sollen 3 Ladesäulen mit je 2 Ladepunkten errichtet werden. Eine Ladesäule ist als Schnellladesäule vorzusehen, die über einen 50 kW Ladepunkt und einen 11 kW Ladepunkt verfügt. Die anderen Ladesäulen sind als Normalladesäulen mit 22 kW auszuführen. Folgende Standorte sind geplant:

- 1 Normalladesäule am „Platz an der Planstraße A“
- 1 Schnellladesäule an der Haubachstraße
- 1 Normalladesäule Einmündung Gerichtstraße

Beauftragung und Kostenübernahme erfolgen durch den Vorhabenträger.

Zusätzlich werden die Carsharing-Parkstände von switchh mit je einer Ladesäule pro 2 Parkständen ausgestattet.

Bilanz der öffentlichen Besucherparkstände

	Planstraße A	Planstraße B	Planstraße C	Holtenuastraße	Haubachstraße (Nordseite)	Holstenstraße (Westseite) ³⁾	Gesamt	Davon anrechenbar
Parkstände	35	15	10	20	15	12	107	113
barrierefrei	2		2		3		7	7
E - Mobilität	2						2	2
Carsharing	4						4	0¹⁾
Taxen	2						2	2²⁾
Ladezone					4		4	4
Summen	45	15	12	20	22	18	132	128
erforderlich								205
Unterdeckung								77

1) Zum Nachweis der Besucherparkstände sind die Car-Sharing-Parkstände nicht anrechenbar.

2) Die Taxenstände dürfen lt. E-Mail von M/SL vom 15.04.2020 ausnahmsweise beim Nachweis berücksichtigt werden.

3) Die Überplanung des westlichen Seitenraumes der Holstenstraße (LSBG) ist in den Plänen nicht dargestellt. Hier befinden sich 12 dem Gebiet zuzuordnende Parkstände.

Somit stehen 128 Parkstände im öffentlichen Raum für Besucher zur Verfügung. Dies entspricht 9,4 v.H. der Wohneinheiten. Die Unterdeckung soll durch öffentlich zugängige Pkw-Stellplätze in der Quartiersgarage kompensiert werden. Dabei soll die endgültige Festlegung der Anzahl der Besucherstellplätze, aufgrund der Platzverhältnisse und Verhältnismäßigkeit bezüglich der Kosten, in der Quartiersgarage unabhängig von der 15%-Regelung erfolgen. Zurzeit sind dort 70 Besucherstellplätze geplant.

Die Längsparkstände sind im Gegensatz zur Erstverschickung jeweils am Anfang und Ende mit einem schrägen Abschluss geplant, um die An- und Abfahrt zu erleichtern. Sie erhalten die Standardlänge nach ReStra von 5,20 m bzw. mindestens 5,70 m bei 1 oder 2 Parkständen. Der Übergang zum Fahrbahnrand wird mit einem 1,00 m Radius ausgerundet.

Die parallel zu den Fahrbahnen angeordneten, 3,50 m bzw. 3,80 m breiten Behinderterstellplätze werden so in die Oberfläche der Nebenflächen integriert, dass die Nutzer ebenflächig ohne Kanten den Gehweg erreichen können.

Analog zur „Mitte Altona“ ist eine Bewirtschaftung der Parkstände geplant. Die Beschilderung der Parkzone ist im Lageplan dargestellt. Die Standorte der Parkscheinautomaten wurden mit dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) abgestimmt.

Die Ausweisung von Zonen oder einzelner Parkstände für Bewohnerparken ist nicht geplant.

Laut ReStra sind im öffentlichen Straßenraum je 100 Wohneinheiten 20 Fahrradstellplätze herzustellen. In der Wettbewerbsauslobung wurde die Anzahl auf 25 je 100 Wohneinheiten erhöht. Im Mobilitätskonzept heißt es auf Seite 37: „*Mindestens 435 Abstellplätze sind eingangsnah für Besucher*innen vorzuhalten.*“ In Tabelle 9 auf Seite 38 wird eine notwendige Gesamtanzahl von 373 Fahrradstellplätzen für Besucher genannt.

Diese Bügel sind in den Planstraßen im Wesentlichen in Verlängerung der Parkstände geplant. Da der Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet, wurde das Hochbord zwischen Gehweg und Fahrradabstellplatz geplant. Dies erleichtert die An- und Abfahrt der Radfahrer und erschwert gleichzeitig das Befahren des Gehweges.

In den Wohnwegen wurden Fahrradabstellanlagen in den Baumstreifen bzw. außerhalb der Schleppkurvenbereiche der Müllabfuhr geplant. Deren endgültige Position ist ggf. noch auf die zukünftigen Anleiterpunkte der Feuerwehr und die Positionen von Sielschächten abzustimmen.

In den Lageplänen sind Bügel für 486 Fahrräder im öffentlichen Straßenraum dargestellt. Dies entspricht rd. 36 v.H. der Wohneinheiten. Weitere Bügel können - nach Abstimmung und Festlegung der Feuerwehraufstellflächen - ggf. in den Erschließungswegen nachgewiesen werden.

3.11 Oberflächenentwässerung

Die Ableitung des anfallenden Regenwassers aus den Straßenflächen und der Bebauung ist über Regenwassersiele innerhalb der Erschließungsstraßen vorgesehen. Die Einleitung des anfallenden Regenwassers in die vorhandenen Mischwassersiele ist auf eine Abflussspende von 17 l/s*ha zu drosseln. Das geplante Regenwassersiel wird über Drosselschächte an die vorhandene Mischwassersiele in der Harkortstraße und in der Haubachstraße angeschlossen.

Bei Starkregenereignissen oberhalb der maximalen Einleitmenge in die Harkortstraße wird das Regenwasser auf den Baugrundstücken, in Staukanälen und in der geplanten Parkanlage zurückgehalten.

Das Entwässerungssystem ist Gegenstand eines gesonderten Genehmigungsverfahrens durch die HSE.

3.12 Straßenbegleitgrün

Als Straßenbegleitgrün sind Baumquartiere mit unterschiedlichen Baumarten vorgesehen. Im Gestaltleitfaden (Stand 18.08.2020) werden für die

Planstraße A	Quercus petraea (Traubeneiche)
Planstraßen B, C, Holtenustraße und Wohnweg I:	Acer campestre (Feld-Ahorn),
Wohnweg H	Tilia cordata (Winterlinde),
Platz an der Planstraße A	Acer platanoides (Spitzahorn),

vorgeschlagen. Weitere Bäume sind in den Grünanlagen und Plätzen geplant.

Die Abstimmung der Gestaltung der Plätze ist noch nicht abgeschlossen (Wettbewerbe und Gestaltungsleitfaden s.o.). Die Plätze sind somit vorerst nicht Bestandteil der vorliegenden verkehrstechnischen Planung.

3.13 Beleuchtung

Für die Beleuchtung wird die Leuchte WE-EF RFL530-SE mit LED-Leuchtmittel, Aufsatzstück, geraden Masten und Lichtpunkthöhen von 4,0 und 6,0 m vorgeschlagen. Dieser Typ wurde auch in der „Mitte Altona“ aufgestellt.

Die Leuchtenstandorte, Masthöhen etc. wurden nach Vorgaben von Hamburg Verkehrsanlagen in die Lagepläne eingetragen. Weitere Abstimmungen mit Hamburg Verkehrsanlagen laufen zurzeit.

3.14 Belange der Feuerwehr

Ein abgestimmtes Brandschutzkonzept liegt noch nicht vor.

Bis auf die Holtenuastraße sind die Fahrbahnen der Planstraßen mindestens 5,50 m breit und die Gehwege einschließlich Parkstreifen schmäler als 6,00 m. Damit könnte die Feuerwehr Gebäude mit Brüstungshöhen größer 18,00 m anleitern.

In der Holtenuastraße beträgt die Fahrbahnbreite 3,80 m. Der für die Feuerwehr notwendige Bewegungsspielraum von 2,0 m liegt auf dem nördlich angrenzenden hinderisfreien Streifen.

In den Wohnwegen können sich aus der Abstimmung des Brandschutzkonzeptes noch Änderungen der Standorte der Bäume und der Fahrradbügel ergeben.

3.15 Versorgungsleitungen

Abstimmungen mit den Leitungsträgern erfolgen im weiteren Zuge der Planung.

Zurzeit ist geplant, dass Strom-, Telekommunikations- und Trinkwasserleitungen in beiden Gehwegen der Planstraße A verlegt werden. In den Planstraßen B und C ist die Trinkwasserleitung einseitig geplant. In der Holtenuastraße sind Strom-, Telekommunikations- und Trinkwasserleitungen im südlichen Gehweg geplant.

Regen- und Schmutzwassersiele liegen in den Fahrbahnen der Planstraßen.

Die Gebäude sollen mit einer Kombination aus Erdwärme, Photovoltaik und Nahwärme (aus einer Station unter dem „Platz an der Planstraße A“) beheizt werden. Außerdem werden Kälteleitungen verlegt. Aufgrund der Platzverhältnisse sieht die Trassenplanung den Verlauf der Wärme- und Kälteleitungen z.T. außerhalb der Straßenverkehrsfläche in den (öffentlichen) Grünflächen vor.

Der Zeitpunkt der Verlegung der Leitungen wird zurzeit festgelegt und anschließend mit den Leitungsträgern abgestimmt.

Der Verlauf von Hausanschlussleitungen, d.h. die Querung von Straßen ist noch nicht bekannt. Soweit möglich, soll vermieden werden, dass Hausanschlussleitungen durch die Bauminseln verlegt werden müssen. Ggf. müssten Leitungen in diesen Bereichen entsprechend geschützt werden. Gleiches gilt bei Bäumen in der Nähe von Leuchten.

3.16 Kampfmittel

Für das gesamte Gebiet wird vor Baubeginn eine Kampfmittel- und Abfallsondierung sowie ggf. Räumung erfolgen.

3.17 Altlasten, schädliche Bodenverunreinigungen

Angaben zu Altlasten im Boden und Grundwasserschäden liegen vor (Details dazu siehe Abwägungsvermerk). Der Vorhabenträger steht bereits im engen Austausch mit der BUE / Bodenschutz. Die Anforderungen zum abrissbegleitenden Boden- und Grundwasserschutz sind im Grundsätzlichen umrissen und werden im Einzelnen nach den jeweiligen Baumaßnahmen festgelegt. Der Vorhabenträger wird die Altlasten im Zuge der Abbrucharbeiten und der Herrichtung des Baugeländes fach- und sachgerecht behandeln.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsgrundlage ist der Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 28 (Stand 09.10.2019). Dieser legt die Art und das Maß der baulichen Nutzung, sowie die Lage und maximale Ausdehnung der Erschließungsstraßen fest.

Der AK 1 hat am 26.10.2020 stattgefunden.

5 Lärmschutz

Die Lärmschutzthemen werden im Rahmen des B-Planverfahrens übergreifend behandelt.

6 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltthemen werden im Rahmen des B-Planverfahrens übergreifend behandelt, so dass im Zuge dieser Verschickung keine weitere Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

7 Umsetzung der Planung

7.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist für eine Teilfläche des Flurstücks 1408 (Harkortstraße 138-140) erforderlich.

Die für die Erschließung notwendigen Flurstücke sind im Eigentum des Vorhabenträgers und werden kosten- und lastenfrei an die FHH übertragen.

7.2 Finanzierung

Gemäß den bisherigen Abstimmungen zum noch zu schließenden „Städtebaulichen Vertrag“ und dem „öffentlich rechtlichen Vertrag über die innere und äußere Erschließung des Projektareals“ zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Vorhabenträger, wird sich der Vorhabenträger verpflichten, die Innere Erschließung auf eigene Kosten zu planen und herzustellen.

7.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung werden vom Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes betreut. Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt nach jetzigem Kenntnisstand durch den Vorhabenträger.

7.4 Voraussichtlicher Baubeginn

Der Straßenbau (ggf. mit Herstellung von Baustraßen) soll abschnittsweise in Abstimmung auf den fortschreitenden Hochbau stattfinden, so dass bezugsfertige Baublöcke auch fußläufig erreichbar sind. Mit dem Baubeginn ist im 3. Quartal 2021 zu rechnen.

Verfasst:

Hamburg, den 09.02.2021

gez. 
Masuch + Olbrisch
Ingenieurgesellschaft mbH

Betr.: Holsten Quartier,
innere Erschließung

hier: Abwägung zur 1. Verschickung vom 29.05.2020

**Abwägung der zur Erstverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis:

1.	A / MR 13 (Sondernutzungen).....	1
2.	A / MR 20 (Straßen und Gewässer)	1
3.	A / MR 210 (Verkehrsprojekte)	1
4.	A / MR 210V (Verkehrsprojekte) vom 02.07.2020.....	1
5.	A / MR 218.....	1
6.	A / MR 220V (Unterhaltung)	1
7.	A / MR 70 (Baustellenkoord.) vom 03.06.2020	1
8.	A / MR-L.....	1
9.	A / Fahrrad-Postfach	1
10.	A / MR 320 (Bäume) vom 24.07.2020.....	2
11.	A / VS 313 (Bodenschutz) vom 07.07.2020	3
12.	A / D4.....	7
13.	A / SL 10 (Übergeordnete Pl.)	7
14.	A / SL 20 (Bebauungspl.)	7
15.	A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 02.07.2020	7
16.	A / WBZ 4 (Naturschutz)	9
17.	BIS / VD 52 (Rad, HVS, LSA) vom 17.07.2020	9
18.	BIS / PK 21	15
19.	BIS / Feuerwehr vom 17.07.2020.....	15
20.	BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) vom 04.06.2020	16
21.	BVM / Amt V (ehem. BWVI / Amt V) vom 09.07.2020	16
22.	BSW / LP (Landesplanung und Stadtentwicklung) vom 26.06.2020	18
23.	BUE / W1 (Grundwasser) vom 04.06.2020	18
24.	BUE / W2 (Gr. Direkteinleiter)	18
25.	BUE / N1 (Landschaftsplanung und Stadtgrün)	18
26.	Stadtreinigung vom 29.06.2020	18
27.	BWVI / Amt R / Verkehrsgewerbeaufsicht	19
28.	BWVI Amt Hafen und Innovation / Elektromobilität.....	19
29.	HHVA (ÖB und LSA) vom 16.07.2020 (tel.)	19
30.	LSBG / S.....	20
31.	LSBG / KOST	20
32.	BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 16.07.2020	20
33.	LBV vom 03.06.2020	20
34.	LIG 451	21
35.	Hochbahn vom 30.06.2020	21
36.	HVV	22
37.	VHH vom 01.07.2020	22
38.	SWITCHH vom 17.07.2020	22
39.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord vom 03.07.2020	23
40.	DB Netz AG	25
41.	ADAC.....	25
42.	ADFC.....	25
43.	FUSS e.V. vom 06.07.2020.....	25
44.	Handelskammer G V / 2 vom 02.07.2020	27
45.	Handwerkskammer vom 15.06.2020.....	27
46.	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 07.07.2020	27
47.	Bezirks-Seniorenbeirat	28
48.	Taxenverband vom 16.07.2020.....	28
49.	Werbeträger Ströer.....	28
50.	Werbeträger Wall vom 14.09.2020.....	28
51.	Steg Hamburg	29
52.	1&1 Versatel Deutschland vom 03.06.2020	29

53.	BT Germany vom 03.06.2020	29
54.	CenturyLink + LEVEL3	30
55.	Colt Technology Services.....	30
56.	Dataport vom 03.06.202	30
57.	DB Kommunikationstechnik vom 17.06.2020	30
58.	Deutsche Telekom.....	30
59.	Enercity Contracting Nord	30
60.	euNetworks vom 03.06.2020.....	30
61.	GasLINE	31
62.	Gasnetz Hamburg vom 15.06.2020	31
63.	Gasunie Deutschland Services vom 04.06.2020	31
64.	GENEFF vom 03.06.2020	32
65.	Giftge Consult c/o nordCom vom 19.06.2020	32
66.	Global Connect A/S vom 10.06.2020	32
67.	Hamburg Gas Consult	32
68.	Hamburg Wasser, servTEC, Hamburg Energie vom 06.07.2020	32
69.	HanseWerk Natur vom 03.06.2020	33
70.	ImmoMediaNet vom 05.06.2020	33
71.	Interoute Germany vom 03.06.2020.....	34
72.	LWLcom vom 03.06.202	34
73.	MTI Teleport München vom 04.06.2020	34
74.	PKV Projektleitung & Kabelverl.	34
75.	PLEdoc vom 04.06.2020	34
76.	PYUR (Primacom, Martens)	35
77.	Stromnetz Hamburg vom 09.06.2020	35
78.	Telia Carrier Germany vom 05.06.2020	36
79.	URBANA Energiedienste	36
80.	Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme Hamburg) vom 10.06.2020	36
81.	Verizon Deutschland	37
82.	Vodafone Kabel Deutschland	37
83.	wilhelm.tel	37
84.	willy.tel	37
85.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 05.06.2020	37

1. A / MR 13 (Sondernutzungen) Keine Stellungnahme erfolgt.	
2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer) siehe 4. A / MR 210V	
3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte) siehe 4. A / MR 210V	
4. A / MR 210V (Verkehrsprojekte) vom 02.07.2020 Nach Rücksprache und Klärung zweier kleinerer Punkte, direkt mit Herrn [REDACTED] melde ich als A/MR 210 V zurück, dass es keine Anmerkungen zur 1. VS gibt.	
5. A / MR 218 Keine Stellungnahme erfolgt.	
6. A / MR 220V (Unterhaltung) Keine Stellungnahme erfolgt.	
7. A / MR 50 (ehem. A/MR 70; Baustellenkoord.) vom 03.06.2020 Hier die Anmerkungen der Baustellenkoordination Altona: <ul style="list-style-type: none">• 2.4. Die LSBG Baumaßnahme Holstenstraße beginnt erst zum 01.03.2021. • Der LSBG plant die Gerichtstraße (Haubachstraße -> Max-Brauer-Allee) in eine Fahrradstraße umzubauen, Baubeginn ist dabei vrsl. Mai 2022. • 7.4. Bitte die Baustellenkoordination Altona und die KOST, in die Baustellenverkehrsabwicklung mit einbeziehen. Durch diverse bis 2023 stattfindenden Baumaßnahmen, besteht hier ein Koordinierungsbedarf. Diese Koordination wird durch die Baustellenkoordination Altona, in Rücksprache mit CONSUS, für den Baustellenverkehr auf dem HOLSTEN-AREAL, betreut.	Der Erläuterungsbericht wurde geändert. Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und der Erläuterungsbericht entsprechend ergänzt Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.
8. A / MR-L Keine Stellungnahme erfolgt.	
9. A / Fahrrad-Postfach Keine Stellungnahme erfolgt.	

10. A / MR 320 (Bäume) vom 24.07.2020

MR 3 stimmt der vorgelegten Planung unter folgenden Bedingungen zu:

1. Die in den Plänen eingetragenen berechneten Schleppkurven für Müllfahrzeuge und die Feuerwehr sind erneut zu überprüfen. (Zeichnung Nr. 5) Insbesondere in den an die Freianlagen angrenzenden Ecken entsteht der Eindruck, dass aufgrund der räumlichen Enge hier baulich seitlich in die Grünflächen hinein stabilisiert werden müsste, was zu Lasten der Größe der Freiflächen geht. Dies ist im Erläuterungsbericht zu vermerken.
2. Es ist zudem zu klären, ob es zu Konflikten zwischen Bäumen im Planungsraum und dem künftigen 2. Rettungsweg (Anleiterbarkeit) gibt.
3. Es ist aus den vorgelegten Planunterlagen kein Höhenkonzept erkennbar. Insbesondere die Anschlusshöhen von Straßen und Gebäuden zu den Freiflächen sind erfahrungsgemäß in späteren Stadien der Planung nur noch schwer aufeinander abzustimmen. Für die Beurteilung der Auswirkung auf Grünbelange ist ein schlüssiges Höhenkonzept vorzulegen.
4. Die Baumartenliste (3.12) entspricht nicht den Auflagen des Gestaltungshandbuchs und ist vollständig hinsichtlich Gattungen und Arten gemeinsam mit MR 3 zu überarbeiten. Ebenso ist diesbezüglich das Thema offene versus versiegelte Baumstandorte / Baumstandorte mit Baumroste detailliert zu beschreiben.
5. Die Baumscheiben für Neupflanzungen sind entsprechend FLL-Richtlinie für Baumpflanzungen in ausreichender Größe vorzusehen.
6. Der Baumbestand in der Haubachstraße ist durch die vorgelegte Planung umfänglich gefährdet. Dies ist jedoch nicht im Erläuterungsbericht erwähnt. Die Anzahl der für die Umsetzung der vorgelegten Planung vorgesehenen Baumfällungen ist in den Erläuterungsbericht aufzunehmen.
7. Für den zu erhaltenden Baumbestand in der Haubachstraße und im unmittelbaren weiteren Umfeld der Baumaßnahme gilt folgendes:

Die Fahrkurven wurden überprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass bei den Fahrkurven auch der überstrichene Bereich dargestellt ist. Die roten Linien entsprechen den Radspuren des Fahrzeuges. Diese liegen nicht in unbefestigten Grünflächen.

Die Hochbauplanung ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass genaue Anleiterpunkte festgelegt werden könnten. Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt. Zur Unterstützung der Planung der Feuerwehraufstellflächen wurden anstelle der symbolischen Darstellung gemäß Normierungskatalog mit der Freiraumplanung abgestimmte größere Kronendurchmesser in die Lagepläne eingetragen.

Ein Höhenkonzept wurde in Zusammenarbeit zwischen Freiraumplanern, Architekten und Verkehrsplaner unter Beteiligung von A/MR und A/SL erarbeitet und abgestimmt. Das Höhenkonzept der Straßen orientiert sich an den Bestandshöhen der umliegenden Straßen, den Belange der Entwässerung, des erhalten bleiben des Bauwerksbestands und den geplanten Gebäuden.

Zum Zeitpunkt der Erstverschickung lag der derzeitige Stand des Gestaltungsleitfadens noch nicht vor. Der Erläuterungsbericht wurde entsprechend angepasst. Die endgültige Abstimmung hinsichtlich Gattungen und Arten sowie offener oder versiegelter Baumstandorte erfolgt im Zuge der weiteren Planung zwischen der Freiraumplanung und A/MR 320 und ist dem Verkehrsplaner mitzuteilen.

Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Hinweis wird aufgenommen und bei der weiteren Planung der Maßnahme Haubachstraße berücksichtigt. Die notwendigen Maßnahmen werden mit einem Baumgutachter und MR 3 abgestimmt

Allgemeine Auflagen und Bedingungen:

1. Schutz der Bäume nach RAS-LP 4, DIN 18920, DWA - M 162.
2. Zur Begleitung der Baumaßnahme ist für den gesamten Zeitraum der Durchführung einschl. Leitungsumlegungen eine Baumpflegefirma zu beauftragen. Die Mitarbeiter der Baumpflegefirma stehen für die jeweiligen Einsätze vor Ort zur Verfügung. Nur diese führen Arbeiten am Baum durch. Die geforderte Qualifikation des Mitarbeiters vor Ort ist mindestens geprüfter Fachagrarwirt Baumpflege oder European Treeworker.
3. Vor den für die Tiefbauarbeiten erforderlichen Leitungsumlegungen sind Wurzelsuchgräben / Wurzelrückschnitte bei Schachtungen im Wurzelbereich erforderlich. Des Weiteren sind vor und nach den Tiefbauarbeiten Lichtraumprofilschnitte zum Freischneiden des Arbeitsraumes sowie zur Beseitigung von Schäden durch Baumaschinen erforderlich.
4. Auf die Notwendigkeit der gutachterlichen Untersuchung von öffentlichen Straßenbäumen, Grenzbäumen und Privatbäumen auf ihre Standsicherheit nach Entfernung von Baumwurzeln wird ausdrücklich hingewiesen.
5. Vor Ausführung von unvermeidbaren Leitungsquerungen im Baumbestand ist dieser durch ortsfeste Baumschutzeinrichtungen vor Beschädigungen zu schützen.
6. Beschädigte Teile von Bäumen sind unverzüglich bei A/MR 3 zu melden. Alle Baumpflegearbeiten sind durch eine Fachfirma der Baumpflege nach ZTV Baumpflege 2017 (aktuelle Fassung) auszuführen.
7. Schäden an öffentlichen Bäumen im Zuge der Baumaßnahme werden nach dem Sachwertverfahren Koch (Aktualisierte Gehölzwertermittlungstabellen in der aktuellen Fassung) nach dem Verursacherprinzip mit dessen Versicherung abgerechnet.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

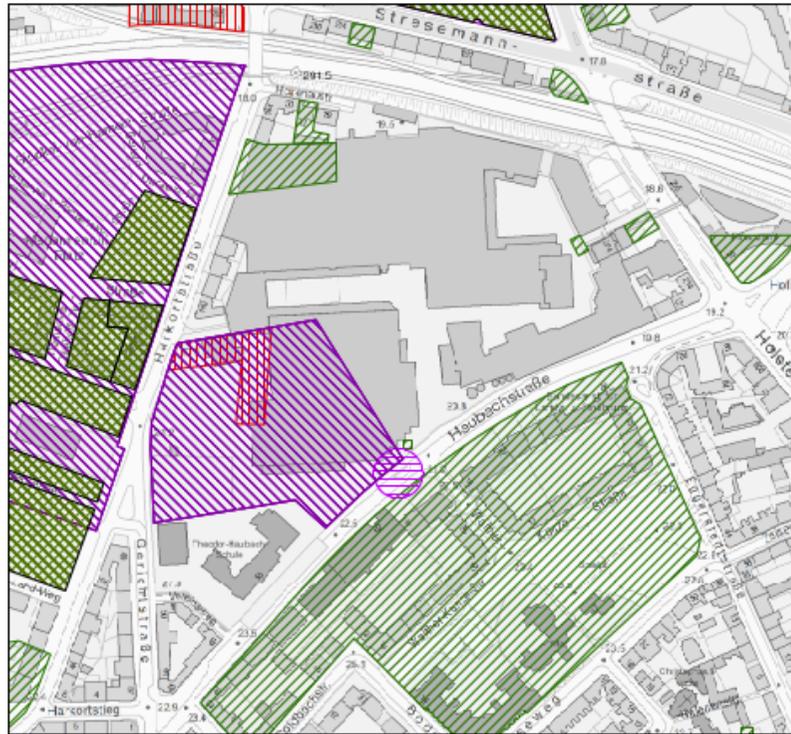
11. A / VS 313 (Bodenschutz) vom 07.07.2020

In dem Bereich der geplanten Arbeiten für die innere Erschließung, verkehrstechnische Planung Holsten Quartier, liegen gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg folgende Einträge:

- Altlast 6236-004/01
- Altlastverdächtige Fläche 6236-004/02
- Grundwasserschaden 6236-G002

Alle drei Flächen haben hauptsächlich Auswirkungen auf den südlichen Bereich des geplanten Holsten-Quartiers (die Straßenplanung zwischen und um Baufeld 3, Baufeld 4 und die südlich geplante Freianlage/Retentionsbereich. Demzufolge sind gemäß Planzeichnung insbesondere die Erschließungswege C, D1, D2, E1,

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Der Vorhabensträger steht bereits im engen Austausch mit der BUE/ Bodenschutz. Die Anforderungen zum abrissbegleitenden Boden- und Grundwasserschutz sind im Grundsätzlichen umrissen und werden im Einzelnen nach den jeweiligen Baumaßnahmen festgelegt. Der



Legende

-  Bezirksgrenzen (SDE)
-  Teilflächen vollständig dekontaminiert oder erledigt (SDE)
-  Altlast
-  Altlastverdächtige Fläche
-  Schädliche Bodenveränderung
-  Verdachtsfläche
-  GW-Schaden
-  Ehemalige Grundwasserschäden (SDE)
-  Fläche im Bodenzustandsverzeichnis
-  Gaswanderungszone bis 20 m (98)
-  Gaswanderungszone bis 100 m (72)



Ausschnitt Holsten Quartier	
	Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Altona Fachamt für Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt Abschnitt Technischer Umweltschutz Bodenschutz

vom 28.07.2020:

Ergänzend zu meiner untenstehenden E-Mail folgt nun die Stellungnahme von BUKEA/N2312:

Allgemeines:

In dem Plangebiet befindet sich die Altlast 6236-004/01, die Altlastverdächtige Fläche 6236-004/02 sowie der Grundwasserschaden 6236-G002, allesamt in Zuständigkeit von BUKEA/N2312 (siehe auch untenstehenden E-Mail inkl. Lageplan).

Durch die BUKEA/N23 erfolgen die erforderlichen Abstimmungen mit dem Vorhabenträger Consus in Bezug auf Untersuchungen und Bewertungen der Flächen gem. BBodSchG.

Es wird gewünscht, dass für die weitergehenden Verschickungsunterlagen im Erläuterungsbericht ein Absatz zum Thema „Altlasten, schädliche Bodenverunreinigungen“ ergänzt wird, ähnlich wie der Absatz „3.16 Kampfmittel“ in welchem auf das Vorhandensein der o.g. Flächen hingewiesen wird.

Bodengutachterlicher Nachweis für Bauvorhaben:

Gemäß der im Erläuterungsbericht Kapitel 7.2 beschriebenen geplanten vertraglichen Regelung zwischen der FHH und dem Vorhabenträger ist eine lastenfreie Übergabe aller Flächen der inneren Erschließung zu erfolgen. Dem Vorhabenträger sind umfangreiche Berichte aus Vornutzungen und altlasthistorischen Bestandserfassungen bekannt, welche verschiedene altlastverdächtige Vornutzungen sowie orientierende Erkenntnisse hinsichtlich lokal unterschiedlich erhöhter Untergrundverunreinigungen beinhalten. Insgesamt ist in dem gekennzeichneten Bereich der o.g. Altlast und der Altlastverdachtsfläche sowie des Grundwasserschadens z.T. mit **erhöhten Entsorgungskosten in unterschiedlichem Ausmaß zu rechnen**.

Vor dem Beginn von relevanten Bauvorhaben für die Erschließung ist neben den erforderlichen Baugrund- und abfalltechnischen Untersuchungen anhand geeigneter und im Auftrag des Vorhabenträgers zu veranlassender ergänzender bodengutachtlicher Untersuchungs- und Bewertungsmaßnahmen gem. BBodSchG die jeweilige **Altlastenfreiheit** in Abstimmung mit der BUKEA/N23 **nachzuweisen**. Unter Verschneidung des bisherigen Stands der Erschließungsplanung mit den Einträgen im Altlasthinweiskataster der FHH sind von dem Nachweis der Altlastenfreiheit zumindest die Erschließungswege **D2, E1, E2, F1, F2, G** betroffen.

Der Erläuterungsbericht wurde entsprechend ergänzt.

Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Hinweis wurde an den Vorhabenträger weitergegeben.

<p>Sollten ergänzend zu den o.a. Untersuchungen während des Bauvorhabens bzw. der anschließenden Herrichtung der Flächen Auffälligkeiten mit Verdacht auf schädliche Bodenverunreinigungen und/oder Verunreinigungen des oberflächennahen Grund- bzw. Stauwassers festgestellt werden, besteht Meldepflicht und diese sind unmittelbar der BUKEA/N2 anzuzeigen.</p> <p><u>Oberflächenentwässerungsplanung:</u> Im Erläuterungsbericht im Kapitel „3.11 Oberflächenentwässerung“ wird die Zurückhaltung des Regenwassers bei Starkregenereignissen oberhalb der maximalen Einleitmenge u.a. auf der geplanten Parkanlage angeführt. Die Parkanlage ist vorbelastet und befindet sich innerhalb der o.a. Altlastverdachtsfläche. Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen der seitens der HSE vorgesehenen Antragsunterlagen eine Berücksichtigung der beim Vorhabenträger vorliegenden Erkenntnisse aus Vorbelastungs des Untergrunds erfolgt. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass im Wirkungsbereich entsprechender Entwässerungssysteme besondere Anforderungen an die vorab herzustellende Flächenaufbereitung (d.h. bei Vorlage erhöhter Schadstoffbelastungen eine entsprechende Beseitigung relevant belasteter Chargen) erforderlich werden.</p>	<p>Der Hinweis wurde an den Vorhabenträger weitergegeben.</p> <p>Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p>12. A / D4 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>13. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) siehe 15. A / SL 30</p>	
<p>14. A / SL 20 (Bebauungspl.) siehe 15. A / SL 30</p>	
<p>15. A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 02.07.2020 Zur 1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung Holsten-Quartier nehmen SL 3 und SL 5 wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgemein: Der Begriff „Escheplatz“ sollte durch eine neutrale Bezeichnung der Belegenheit ersetzt werden. Es handelt sich nur um einen Arbeitstitel aus dem Wettbewerbsverfahren. Gleiches gilt für die Bezeichnung „Holstenhof“ - Wohnwege (3.3.3): Die Eckausrundungen der Wohnwege wurden so gewählt, dass für Feuerwehr und Müllfahrzeuge jede Abbiegebeziehung im Gebiet möglich ist. Es sollte geprüft werden, ob dies wirklich erforderlich ist. Wenn die Fahrbeziehungen für Müllfahrzeuge z.B. auf eine Umfahrbarkeit der Blöcke und zusätzlich 	<p>Die Bezeichnungen der Plätze wurden im Erläuterungsbericht und in den Plänen verallgemeinert.</p> <p>Einschränkungen in der Geometrie der Fahrbeziehungen werden abgelehnt, weil nicht sichergestellt werden kann, dass alle Benutzer der Erschließungswege diese kennen. Müllabfuhr, Feuerwehr und Umzugsfahrzeuge müssen alle Beziehungen befahren können. Einschränkungen in der Befahrbarkeit werden</p>

auf eine geradlinige Durchfahrbarkeit des Gebietes beschränkt würden, könnten im Randbereich der Parkanlage noch geringfügig Grünflächen zur Verfügung gestellt werden, die insbesondere für die Gestaltung des Parkrandes wertvoll wären. Für die Befahrbarkeit der Feuerwehr könnte es dann ausreichen, wenn der entsprechende Streifen der Parkanlage an dieser Stelle hindernisfrei ausgeführt würde. Besonderes Augenmerk ist auf die „Kreuzung“ zwischen den Baublöcken 3 und 4 zu richten, die die beiden großen Grünflächen unterbricht.

- Straßenbaumpflanzungen (3.3.3): Im Bereich der Straßenbaumpflanzungen ist über die Baumscheibe hinaus unter den Parkständen bzw. den Gehwegen in einem Raum von mind. 16 m³ hochwertiges Pflanzsubstrat zu verwenden. Das Großpflaster ist so zu verlegen, dass in den Fugen Wasser versickern kann und ein Luftaustausch mit den darunter wachsenden Baumwurzeln ermöglicht wird; die Fugen dürfen nicht vergossen werden. Hierzu ist ein Detailplan nachzureichen.
- Stadtradstationen (3.8): die nordwestliche Stadtradstation soll aus gestalterischen Gründen und aus Gründen der Nutzbarkeit des Stadtplatzes nicht auf dem „Escheplatz“, sondern an der Planstraße A vorgesehen werden. Der Parkstand nördlich des Escheplatzes soll dafür entfallen.
- Mobilstationen / CarSharing (3.10): es ist zu prüfen, ob Switchh als Betreiber der Standorte infrage kommt und ob ggf. weitere Anforderungen (z.B. hinsichtlich Beschilderung, Standort Schlüsseltresor für stationsgebundenes CarSharing) bestehen, die berücksichtigt werden müssen
- Straßenbegleitgrün (3.12): Im Gestaltungsleitfaden werden die folgenden Bäume vorgeschlagen: Quercus petraea, Tilia cordata, Acer campestre und Acer platanoides. Bitte anpassen.
- Beleuchtung (3.13): Es sind LED-Leuchtmittel mit warmweißem Lichtspektrum und möglichst geringem Blaulichtanteil zu verwenden, die eine korrelierte Farbtemperatur von maximal 3000, bestenfalls maximal 2400 Kelvin aufweisen. Lichtstrahlung gen Himmel ist in jedem Fall zu vermeiden.

unweigerlich zu Schäden an den Grünflächen und Einbauten führen. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass Radfahrende gerne über Eckausrundungen abkürzen, also auch zu Schäden führen bzw. je nach baulicher Ausführung der Eckausrundung gefährdet werden.

Aus Sicherheitsgründen sollte für die Feuerwehr eine Erreichbarkeit aus allen Richtungen gewährleistet sein. Auch im Hinblick auf die Stellungnahme der Verkehrsdirektion (s. 17. BIS / VD 52) wird von einer Reduzierung der Straßenverkehrsflächen abgesehen.

Fahrwege für die Müllabfuhr können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorgegeben bzw. geprüft werden, da die Müllstandorte noch nicht bekannt sind.

Außerdem wären die daraus gewonnenen **zusätzlichen** Grünflächen so klein, dass aus Sicherheitsgründen (Erreichbarkeit aus allen Richtungen) eine Änderung der Straßenbegrenzungslinie nicht erfolgen konnte.

Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Ein Detailplan wird im Zuge der späteren Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Freiraumplanung erstellt und abgestimmt.

Dem Vorschlag wird gefolgt (s. auch Stellungnahme der BVM / Amt V unter Pkt. 21). Der entfallende Besucherparkstand kann nicht in der Quartiergarage Baufeld 08 kompensiert werden.

switchh hat sich in seiner Stellungnahme (s. Pkt. 38) bereit erklärt, im Holstenquartier und in der Haubachstraße jeweils eine Station einzurichten. Dafür ist von switchh ein Antrag auf Sondernutzung bei der zuständigen Abteilung A/MR 1 zu stellen.

Der Erläuterungsbericht wurde geändert. (siehe auch Pkt. 23 A/MR 320)

Die Hinweise wurden an HHVA weitergegeben.

<ul style="list-style-type: none">- Beleuchtung (3.13): Die Standorte in den Wohnwegen sind auf der gebäudezugewandten Seite vorgesehen. Im Entwurf des Gestaltungsleitfadens sind die Leuchtenstandorte auf der parkzugewandten Seite der Wohnwege dargestellt. Bitte vereinheitlichen. - Grunderwerb (7.1): Eine Teilfläche des Flurstücks 1408 (Harkortstraße 138-140) muss erworben werden.	<p>Die Abstimmung mit HHVA hat ergeben, dass die Leuchten auf der gebäudezugewandten Seite stehen sollen. Im Gestaltungsleitfaden ist dies entsprechend zu ändern.</p> <p>Der Hinweis wurde aufgenommen. Der Erläuterungsbericht wurde entsprechend ergänzt. Es wird darauf hingewiesen, dass sämtlicher Grunderwerb (auch die spätere Abgabe der Straßenverkehrsflächen an die FHH) in einem gesonderten Verfahren geregelt wird.</p>
<p>16. A / WBZ 4 (Naturschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>17. BIS / VD 52 (Rad, HVS, LSA) vom 17.07.2020 Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 21 nimmt VD 52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung: <u>Die vorgelegte Planung ist nicht anordnungsfähig!</u> Es wird darauf hingewiesen, dass lediglich die öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die durch das Bauvorhaben bedingten Auswirkungen auf diese beurteilt werden. Private Verkehrsflächen werden grundsätzlich keiner Prüfung unterzogen. Diese sind nach Bauordnungsrecht analog den Vorgaben des Straßenbaulastträgers (ReStra) verkehrssicher herzustellen. Lediglich die Anbindungssituation an die öffentlichen Verkehrsflächen wird in Bezug auf die Verkehrssicherheit geprüft. Eine straßenverkehrsbehördliche Beschilderung dieser privaten Straßenverkehrsflächen erfolgt grundsätzlich nicht. Für eine etwaige Beschilderung dieser privaten Verkehrsflächen durch den Eigentümer sind keine VZ aus dem Verkehrszeichenkatalog zu benutzen, da diese unzutreffend eine offizielle behördliche Beschilderung suggerieren. Im vorliegenden Fall haben sich die Straßenverkehrsbehörden dazu entschieden, von ihrem Recht Gebrauch zu machen, diese privaten Verkehrsflächen, die zukünftig einer öffentlichen Nutzung unterliegen werden, gemäß Lageplan 2 aus Gründen der Erkennbarkeit mit einer StVO-Beschilderung auf öffentlichen Grund zu versehen. Der Standort des VZ-Trägers ist jedoch in den Bereich vor der Überfahrt zu versetzen. Entsprechend der beabsichtigten Nutzungsrechte ist VZ 357 durch VZ 357-51 (für Fußgänger durchlässige Sackgasse) oder VZ 357-50 (für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse) zu ersetzen. Letztere Variante bedingt dann auch eine entsprechende Absenkung zu den</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen Der Standort des Schildes wurde im Lageplan angepasst.</p> <p>Gemäß Stellungnahme der BVM / Amt V wird das VZ 357-50 (Sackgasse, durchlässig für Radfahrer und Fußgänger) vorgesehen.</p>

Nebenflächen der Holstenstraße.

Anmerkung zum Erläuterungsbericht Seite 3:

Es handelt sich hier um den Bebauungsplan Altona-Nord 28, nicht wie dargestellt Altona-Nord 26.

Wohnwege A-I (Punkte 3.2.2 und 3.3.2):

Die Wohnwege als Fußgängerzone ausweisen zu wollen wird kritisch gesehen. Eine Anordnungsfähigkeit kann aktuell nicht in Aussicht gestellt werden! In Fußgängerzonen ist die vorherrschende Nutzung dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Entgegen der Aussage des 2. Satzes kann die Nutzung von Radverkehr zugelassen werden, ist es jedoch nicht grundsätzlich. Für die rechtliche Zulässigkeit ist die straßenverkehrsbehördliche Anordnung des ZZ 1022-10 erforderlich. Diese würde dem Radfahrer die Nutzung dieser Wegeverbindungen lediglich in Schrittgeschwindigkeit erlauben.

Ob eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung zulässig sein könnte, ist auch von Art und Umfang der weiteren Nutzungen abhängig, die für diese Verkehrsflächen geplant sind. Diese sind den Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Auch aufgrund der Bezeichnung als „Erschließungsweg“ in den verkehrstechnischen Lageplänen ist von einer über die Zwecke einer Fußgängerzone hinausgehende Erschließungsfunktion auszugehen, um Lieferverkehre, Anlieferungen durch z.B. Paketdienste, etc. zu gewährleisten.

Es fehlen die Beschilderungen für zugelassene Verkehre (z.B. Belieferung) und der entsprechende Zeitraum. Dieser ist aufgrund der vorgesehenen vornehmlichen Nutzung durch Fußgänger auf ein Minimum zu beschränken und zeitlich so eng wie möglich einzugrenzen. Hierfür bedarf es jedoch eines Nutzungskonzeptes zur Bebauung und den damit verbundenen Erfordernissen.

Es ist zwingend zu bedenken, dass die wegerechtliche Widmung der Verkehrsflächen alle erforderlichen Nutzungen zulässt.

Die permanenten Nutzungen sind durch die Beschilderung auszuweisen. Straßenverkehrsbehördliche Ausnahmegenehmigungen für Einzelfallregelungen sind auf einem minimalen Niveau zu halten.

Wegen der geplanten Nutzung sind gemäß Schleppkurvennachweis Begegnungsfälle von mehrspurigen Fahrzeugen bei der Bemessung der Verkehrsflächen nicht berücksichtigt worden. Das würde im Umkehrschluss wieder Rangierverkehre und Rückwärtsfahrten bedingen, die ein erhöhtes Unfallrisiko bergen und aufgrund der geplanten Ausweisung als Fußgängerzone äußerst kritisch

Die Absenkung wurde in die Planung aufgenommen.

Der Erläuterungsbericht wurde korrigiert.

Im Mobilitätskonzept (Stand 25.06.2020, Kap. 4.3 „Innere Erschließung“) ist unter „Kfz-freies Quartiersinnere“ dargestellt: *„Die Zufahrt zu den Eingangsbereichen der geplanten Bebauung ist für Rettungsfahrzeuge, für den Ver- und Entsorgungsvverkehr (auf der Basis von § 35 StVO) sowie für den Lieferverkehr sicherzustellen. Bei letzterem kann auf der Grundlage von § 2 (4) Elektromobilitätsgesetz (EMoG) eine Beschränkung auf elektrisch betriebene Lieferfahrzeuge erfolgen.“*

In der Planungsbesprechung am 20.10.2020 wurde festgelegt, dass das Befahren der Erschließungswege – bis auf den Weg H – nicht erlaubt wird.

Im Mobilitätskonzept (Stand 25.06.2020, Abb.11) ist dargestellt, dass die Nutzung der Bebauung an den hier thematisierten Erschließungswegen Wohnen ist.

Begegnungsfälle entstehen nur, wenn Lieferverkehr zugelassen wird. Lieferverkehre sind gemäß o.g. Abstimmung ausgeschlossen. Möbeltransporte u.ä. können über eine Sondergenehmigung erlaubt werden. Vermieter haben den Nutzern/Mietern der Ladenlokale über diese Einschränkungen zu informieren und entsprechende Regelungen in den Mietverträgen aufzunehmen.

gesehen werden.

Abgelehnt wird die Positionierung des „Smartlockers“ im Bereich der Wohnwege. Aufgrund der Größe des Quartiers ist von einer großen Paketstation auszugehen, die entsprechende Liefer- und Abholverkehre mit sich bringen würde. Um zusätzliche Verkehre zu vermeiden, ist die Station an die Erschließungsstraße zu verlagern, beispielsweise in den Bereich am Escheplatz. Es wird zudem darauf verwiesen, dass ein Beliefern innerhalb von Fußgängerzonen immer mit zeitlichen Beschränkungen zu versehen ist.

Erfahrungen des PK 21 aus der Neuen Mitte Altona zeigen außerdem, dass aufgrund der Nutzung nicht nur außerhalb der zulässigen Belieferungszeiten bauliche Sperrmaßnahmen zwingend erforderlich sind.

Die Zufahrtsbeschränkung lediglich mittels Steckpfosten vorzunehmen wird als nicht ausreichend betrachtet, um die beabsichtigten Ziele (keine Durchgangsverkehre, vorwiegende Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer) umzusetzen.

Erfahrungsgemäß werden die Steckpfosten nicht wieder eingesetzt und liegen im Umfeld herum oder verschwinden gänzlich. Daher sollten hier andere technische Zufahrtsbeschränkungen eingeplant werden.

Die Polizei und Straßenverkehrsbehörden können unzureichende bauliche Maßnahmen nicht kompensieren.

Für die Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen zur Anordnung einer Fußgängerzone und entsprechender Zusatzbeschilderung ist ein Nutzungs- / Mobilitätskonzept erforderlich.

Bei Wohnweg I stellt sich zudem die Frage, weshalb eine Beschilderung auf diesem kurzen Stück erforderlich sein sollte. Sind auch hier Erschließungsfunktionen der Hintergrund, so stellt sich bei einer „Sackgassenlage“ die Frage, wie hier Wendevorgänge verkehrssicher erfolgen sollen.

Eine großflächigere Auslegung der Erschließungswege für Begegnungsfälle widerspräche dem städtebaulich und verkehrspolitisch gewollten Ansatz, ein autoarmes Quartier zu schaffen. Behinderungen bei Begegnungen kann es nur an den „Einmündungen“ geben. Dort befinden sich entweder Freianlagen oder Vorgärten. Die Sicht ist nicht durch Gebäudeecken eingeschränkt. Bei den Vorgärten ist darauf zu achten, dass die Einfriedungen nicht höher als 80 cm werden. Dies sollte im Gestaltungshandbuch oder im städtebaulichen Vertrag festgeschrieben werden. Außerdem besteht die Möglichkeit diese auch innerhalb des Baugenehmigungsverfahrens zu fordern.

Der Standort des „Smartlockers“ wurde intensiv mit dem Vorhabenträger, den Freiraumplanern, dem Architekten und dem Bezirksamt abgestimmt. Die Positionierung am Platz an der Planstraße A (Escheplatz) wurde dabei abgeschlossen und die Position nördlich des Community-Centers vereinbart. Als alternativer Standort käme ggf. eine Lage südlich des Community-Centers an der Haubachstraße in Frage. Dieser Standort wurde auch in der Besprechung am 20.10.2020 als der weiter zu verfolgende angesehen. Die Anlieferung erfolgt dabei über eine Ladezone an der Haubachstraße. Anlieferposition in der Haubachstraße.

Durch die Schaffung einer großen Paketstation können die Paketdienste aus der Fußgängerzone herauszuhalten. Dadurch konnten auch Sperrpfosten (mit B-Schließung) an den Zugängen zu den Fußgängerbereichen geplant werden. Somit sind die Erschließungswege nur noch von der Müllabfuhr und Einsatzfahrzeugen zu befahren.

Es wird geprüft, ob anstatt herausnehmbarer Pfosten umlegbare Pfosten verwendet werden können.

Das Befahren des Wohnweges I ist nicht mehr geplant. Die Beschilderung wurde entfernt.

Planstraßen A, B und C sowie Holtenustraße (Punkte 3.2.1 und 3.3.1):

Der Beginn der Tempo 30-Zone sollte aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht in die Haubachstraße (i.H. Hausnummer 91) vorverlagert werden. Die Zonen-Beschilderung würde somit direkt hinter dem Bereich des lichtzeichengeregelten Knotenpunktes Holstenstraße / Haubachstraße beginnen.

Planstraße A:

Die Überfahrten der Hotelvorfahrt scheinen in Abgrenzung zu den dazwischenliegenden Längsparkständen sehr gering bemessen. An der Ausfahrt scheint zudem der Bereich der Baumscheiben überschritten zu werden.

Weshalb erstrecken sich die taktilen Elemente im Bereich der Zufahrt über eine Länge von 10,50m?

Wie wird der Taxenstand vor der Hotelvorfahrt begründet. Wurde entsprechender Bedarf der Taxenverbände angemeldet. Für die Beförderung der Hotelgäste existiert ja bereits die Vorfahrt, die auch durch Taxen benutzt werden kann.

Ungeklärt bleibt auch die Frage, inwiefern die Belieferungsfunktion des Hotels berücksichtigt wurde und an welcher Stelle diese beabsichtigt ist.

Die Ausfahrt des Baufeldes 8 zur Planstraße A scheint zu gering bemessen. Hier werden entsprechend Schlepplkurren nachweis die Flächen der Fahrradabstellanlagen überstrichen. Diese - und alle Überfahrten – sind baulich so herzustellen, dass eine Befahrung durch das größte anzunehmende Fahrzeug möglich ist.

Planstraße C:

Die barrierefreien Parkstände ragen aufgrund der gemäß ReStra (3.3.6)

Dem Vorschlag wurde gefolgt. Die Lagepläne wurden entsprechen geändert.

Die Überfahrten wurden für einen Pkw bemessen. Der Platz zwischen den beiden Überfahrten hatte mit rd. 17 m für 2 Taxen eine Überlänge gegenüber der Regellänge von 11,40 m. Die Überfahrten wurden auf 5,00 m verbreitert; für die beiden Taxenstände verbleiben rd. 16 m. Durch die Verbreiterung der Überfahrten ergibt sich ein größerer Abstand zwischen Radspur und Bauminsel.

Die Hinterkante des Gehwegs verläuft diagonal zu den Überfahrten der Hotelvorfahrt. Um hier eine Führung der Sehbehinderten und Blinden zu erreichen, werden taktile Elemente auf dieser Länge vorgesehen. Die endgültige Gestaltung der Vorfahrt ist noch nicht geplant, so dass diese Elemente momentan eher als Platzhalter zu betrachten sind und mit fortschreitender Planung optimiert werden.

Im Vorfeld der Verschickung hat die BWVI, Amt R, Verkehrsgewerbeaufsicht Bedarf angemeldet. Der Taxenverband hat die geplanten Taxenstände in seiner Stellungnahme (s. Pkt. 48) bestätigt.

Nördlich des Hotels sind an der Planstraße A drei Parkstände in einer Breite von 2,50 m geplant. Diese können zur Anlieferung dienen. In der Besprechung am 20.10.2020 wurde die Anlieferung über den Weg H in Aussicht gestellt. Die Zufahrt könnte über die Haubachstraße erfolgen, damit - bei kleinen Fahrzeugen - die Entladung über die rechte Seite zum Innenhof des Baufeldes 10 erfolgen kann. Diese Lösung wird weiter verfolgt. Die endgültigen Anlieferpositionen werden festgelegt, wenn die Gebäudeplanung weiter fortgeschritten ist.

Die Darstellung der Schlepplkurve wurde korrigiert und der Ausfahrbereich der Überfahrt wurde verbreitert.

erforderlichen Breiten in den Fahrbahnbereich und sollen durch eine Markierung kenntlich gemacht werden. Ob die Bewegungsfläche des aussteigenden Fahrers hierdurch einen entsprechenden Schutz in Bezug auf den Verkehr erfährt, ist fraglich. Es sollte überdacht werden, die rückwärtigen Baumscheiben (Westseite auf Höhe 0+030, Ostseite ca. 0+050) im Bereich der Markierung in die Fahrbahn zu erweitern, damit der Verkehr den „Schutzbereich“ zwangsläufig umfahren muss. Zudem ergäbe sich hierdurch baulich eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung.

Querschnitte (Punkt 3.2.3):

Die Erweiterung der Straßenverkehrsflächen über das Regemaß hinaus wird seitens der Straßenverkehrsbehörden positiv bewertet. Hinsichtlich der Querschnitte wird darauf hingewiesen, dass bei einer Breite von 2,10m für den Seitenstreifen keine Ladezonen beschildert werden, da die baulichen Voraussetzungen zu diesem Zweck nicht gegeben sind.

Mittelinsel / Mehrzweckstreifen:

Die Breite von 2,45m entspricht nicht dem erforderlichen Maß einer baulichen Mitteltrennung. Die Aussage „Dieser Mehrzweckstreifen soll gleichzeitig Fußgängern das Queren der Planstraße A erleichtern“ deutet daraufhin, dass weitere Nutzungen beabsichtigt sind. Diese sind zu benennen.

Unabhängig von der Untermaßigkeit wird die Förderung eines unkontrollierten Querens dieser Verkehrsachse aus Verkehrssicherheitsgründen kritisch betrachtet, da Fußgänger hierzu zwischen den im Seitenstreifen parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn treten, wodurch keine ausreichenden Sichtverhältnisse vorhanden sein werden.

Eine gebündelte Querung am FGÜ des Kreisverkehrs bzw. den offiziellen Querungsstellen ist eindeutig zu priorisieren.

Holtenuastraße

Im Erläuterungsbericht ist fälschlich die Breite von 3,50m vermerkt. Korrekt sind gemäß ReStra 3,80m. Diese sind auch in den verkehrstechnischen Lageplänen berücksichtigt worden.

Knotenpunkte (Punkt 3.5):

Ob der 15m Bus als Bemessungsfahrzeug ausreichend ist, müssen die Verkehrsbetriebe feststellen. Sollte die Befahrung mit anderen Bussen geplant werden, müsste die Verkehrsplanung überprüft und ggf. angepasst werden.

Dem Vorschlag wurde gefolgt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Queren der Fußgänger an dieser Stelle ist nicht mehr notwendig, da die Hochbauplanung mittlerweile keine Passage zwischen dem Innenhof von Baufeld 10 und der Planstraße A vorsieht. Die Mittelinsel soll baulich weiterhin vorgesehen werden, da diese wesentlich dazu beiträgt, die Begegnungsfälle in der Kurve der Planstraße zu ermöglichen und die Befahrbarkeit des Mini-Kreisverkehrsplatzes an der Haubachstraße sicherstellt.

Die Einschätzung wird geteilt. Die Mittelinsel wird mit Hochborden versehen.

Der Erläuterungsbericht wurde diesbezüglich korrigiert.

Von der Hochbahn (s. Pkt. 35) wurde der CapaCity mit L-> 21 m (Gelenkbus) als Linienbus genannt. Die Fahrkurven für CapaCity L – Gelenkbusse wurden im 500er Lageplan dargestellt.

Die Zufahrt des Lieferfahrzeuges (Sattelzug) von der Planstraße erscheint sehr anspruchsvoll und wird aufgrund Gegenverkehrs nicht ohne Verzögerungen erfolgen können, da zwangsläufig die Gegenfahrbahn zum Ausholen benötigt würde. Dieses findet nicht die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden. Definitiv abzulehnen ist die, seitens des Verfassers optimistisch als akzeptable bezeichnete Inanspruchnahme von Bereichen des Seitenstreifens. Es kann nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass diese Nebenfläche zur Verfügung steht. Der Einmündungsbereich ist entsprechend zu überplanen.

Im Rahmen der Abstimmungen zur Anbindung der Planstraße A an die Haubachstraße hat unter straßenverkehrsbehördlicher Beteiligung letztmalig ein Termin am 27.09.2018 stattgefunden, in dem die drei Varianten (unter 3.5., 3.5.2 und 3.5.3 beschrieben) vorgestellt wurden. Eine Festlegung auf die nun weiterverfolgte Variante 3.5.3 erfolgte nach dem Verständnis von PK 21 und VD 52 nicht. Ebenso wenig existiert ein Protokoll zu dieser Besprechung. Seitdem wurde die Erschließungsplanung nicht mehr an die Straßenverkehrsbehörden herangetragen.

Ungeachtet dessen erachten die Straßenverkehrsbehörden einen Kreisverkehr grundsätzlich als geeignete Anbindungsform, so hiermit alle erforderlichen Verkehre abwickelbar sind und die baulichen Vorschriften eingehalten werden. An Letzterem bestehen hier erhebliche Bedenken. Die Fahrbahnteiler an den Zufahrten des Kreisverkehrs sind z.B. nicht berücksichtigt worden.

Die Anordnungsfähigkeit eines Fußgängerüberweges richtet sich gemäß ReStra auch an Kreisverkehren nach den Vorgaben der R-FGÜ. Ob diese Voraussetzungen geprüft worden und vorliegen, ist nicht dargestellt.

Zudem ist die Beschilderung des Kreisverkehrsplatzes nicht korrekt.
Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zu Zeichen 215 StVO

Die Fahrkurve des Sattelzugs war „ungeschickt“ dargestellt. Die Radienfolgen der Einmündung wurden als dreiteiliger Korbbogen so gewählt, dass ein Sattelzug in die Planstraße B einbiegen kann, ohne die Gegenfahrspur der Planstraße A mitbenutzen zu müssen. Um die Mitbenutzung der Gegenfahrbahn der Planstraße B zu vermeiden, wäre eine Eckausrundung notwendig, die Eingriffe in das Baufeld 08 erfordern würde. Dies erscheint angesichts einer Tempo-30 Zone und der geringen Verkehrsbelastung der Planstraße B unverhältnismäßig. Zur Beurteilung: die Fa. Rewe rechnet bei 2.700 m² Verkaufsfläche mit maximal vier 18-m-Lastzügen am Tag. Der in Baufeld 08 geplante Supermarkt ist wesentlich kleiner geplant. Die Anlieferung der Handwerkerhöfe wird eher selten mit 18-m-Lastzügen erfolgen.

Die Planung des Mini-Kreisverkehrsplatzes wurde überarbeitet. Am nördlichen Arm wurde die auch bisher schon geplante Mittelinsel verlängert, so dass sich eine Insel für die Fußgänger ergibt. Dafür wurden die nördliche Zu- und Ausfahrt des Mini-KVP aufgeweitet. Am östlichen Arm wurde ein überfahrbarer Fahrbahnteiler eingeplant. Dieser wird aber regelmäßig vom Linienverkehr überfahren.

Es liegen keine Fußgänger- und MIV-Zahlen vor. Daher konnte kein entsprechender Nachweis geführt werden. Insbesondere aber aufgrund der Tatsache, dass es sich hier um einen Schulweg handelt (Theodor-Haubach-Schule im Südwesten) sollten an allen 3 Armen Fußgängerüberwege vorgesehen werden. Der Planverfasser ist der Ansicht, dass sich die R-FGÜ nur auf die durchgehende Strecke bezieht, und nicht an Kreisverkehrsplätzen angewendet werden soll, auch wenn die ReStra hier ggf. anderes vorsieht. Fußgängerüberwege sollten an innerörtlichen Kreisverkehrsplätzen immer vorgesehen werden, um einheitliche Verhältnisse an allen Kreisverkehrsplätzen zu schaffen.

Die Beschilderung wurde geändert.

<p>sind an allen einmündigen Straßen die VZ 215 und 205 StVO anzuordnen. Im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ist unter Pkt. 7.1. aufgeführt, dass innerhalb bebauter Gebiete unter anderen die VZ 215 und 205 StVO die Grundausstattung bilden.</p> <p>Nur durch diese Verkehrszeichen entfalten die einschlägigen Verhaltensvorschriften ihre rechtliche Wirkung (vorgeschriebene Fahrtrichtung im Kreisverkehr, grundsätzliches Verbot des Überfahrens der Kreisinsel, Haltverbot auf der Fahrbahn der Kreisverkehrsanlage).</p> <p>Gemäß VwV-StVO zu §26 Fußgängerüberwege, Ziffer 13 und 14 erfolgt die Markierung durch VZ 293.</p> <p>Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich. Die Beschilderungen durch VZ 350 sind somit zu entfernen.</p> <p>Bedingt durch die Planung der Kreisverkehrsanlage kann der Standort für die Wertstoffcontainer im südwestlichen Bereich der Haubachstraße nicht aufrechterhalten werden. Ein geeigneter Ersatzstandort ist im Rahmen der weiteren Planung (ggf. der Planung zur Haubachstraße) abzustimmen.</p> <p>Im südlichen Ausfahrtbereich des Kreisverkehrs in die Haubachstraße ist die Sackgassen-Beschilderung durch VZ 257-50 i.V.m. ZZ 1020-30 vorzunehmen.</p> <p>Die „Erschließungsplanung Haubachstraße zwischen Vereinsweg und Holstenstraße“ schließt unmittelbar an diese Planung und ist durch Planänderungen in diesem Verfahren betroffen. Die Stellungnahme zur 1. Verschickung erfolgt unter Az.: VD5/8V/0444896/2020.</p>	<p>Für die Wertstoffcontainer wird im Rahmen der Planung Haubachstraße ein neuer Standort gesucht.</p> <p>Sicher ist das VZ 357-50 gemeint. Die Schilder wurden ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme zur Haubachstraße wird bei beiden Planungen berücksichtigt.</p>
<p>18. BIS / PK 21 siehe 17. VD 52</p>	
<p>19. BIS / Feuerwehr vom 17.07.2020 Folgende Stellungnahme gebe ich ab: Die Belange der Feuerwehr gründen sich auf die HBauO sowie ggf. Sonderbauvorschriften. Die eingereichten Unterlagen können in diesem Planungsstadium nicht in Hinblick auf die Belange der Feuerwehr geprüft werden. Aus diesem Grunde werden hier lediglich allgemeine Anforderungen benannt. Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren können sich weitergehende Anforderungen ergeben.</p> <p>1. Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“. Für Flächen im öffentlichen</p>	<p>Die Hinweise wurden an den Vorhabenträger weitergeleitet und werden berücksichtigt, wenn die genaue Planung der Gebäude und die Brandschutzplanung vorliegen.</p>

<p>Straßenraum ist die Plast 6, Abschnitt 1.5 sowie die Plast 5 anzuwenden. Diese Flächen dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht eingeschränkt werden.</p> <p>2. Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gebäudeklassen 1-2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300m Umkreis;- Gebäudeklassen 3-5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150m Entfernung (Lauflänge)- Sonderbauten entsprechend § 2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschrift in 300m Umkreis, wobei der nächstgelegene Hydrant in maximal 120m Entfernung (Lauflänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte.	<p>Hinweis: Die Plast 6 und 5 sind außerkraftgetreten. Es gelten die ReStra und die dort genannten Vorschriften, Richtlinien etc.</p> <p>Die Hinweise wurden an den Vorhabenträger weitergeleitet und sind bei der weiteren Hochbau- und Brandschutzplanung zu berücksichtigen. Die dazu passende Dimensionierung der Wasserleitungen obliegt dem Betreiber der Wasserversorgungsanlagen.</p>
<p>20. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) vom 04.06.2020</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt kann auf der von Ihnen abgefragten Fläche das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder vergrabenen Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bei Bauvorhaben oder Eingriffen in den Baugrund muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person im Vorfeld die Kampfmittelfrage klären. Für eine Einstufung der Fläche bzgl. ihres Gefährdungspotentials auf Kampfmittel muss nach S 6 der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfmittelVO) ein Antrag bei der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) gestellt werden. Hierfür werden ein Eigentüternachweis bzw. eine Vollmacht des Grundeigentümers (ausgenommen öffentliche Flächen) und eine Liegenschaftskarte mit eindeutiger Kennzeichnung der Antragsfläche benötigt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das gesamte Erschließungsgelände wird während und nach den Abbrucharbeiten auf Kampfmittel untersucht.</p> <p>Gemäß vorliegender Gefahrenerkundungen besteht in Teilflächen Kampfmittelverdacht. Im Zuge der Erschließungsmaßnahmen sind entsprechende Sondierungs- und Begleitmaßnahmen zu treffen.</p>
<p>21. BVM / Amt V (ehem. BWVI / Amt V) vom 09.07.2020</p> <p>Zu oben angegebener Planung wird seitens der BVM/Amt V folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>1. Der Radverkehr wird in dem urbanen Quartier eine herausgehobene Stellung in der Mobilität der künftigen Nutzerinnen und Nutzer einnehmen. Es sollte in dieser Hinsicht geprüft werden, die Quartiersstraßen nicht nur als T30-Zonen, sondern als Fahrradstraßen auszubilden.</p> <p>Auch die Einrichtung einer Fahrradzone für das gesamte Quartier sollte geprüft werden.</p> <p>Die vorgesehenen Fußgängerzonenregelungen in den Wohnwegen werden</p>	<p>Die Planstraßen A, B und C haben überwiegend die Erschließungsfunktion für das Quartier und in geringem Maße für die Mitte Altona. Zudem verkehren hier Buslinien und Gewerbeverkehr, so dass der Radverkehr hier nicht die überwiegende Verkehrsart sein wird. Somit scheidet (auch nach Einschätzung VD 52 vom 22.07.2020) die Ausweisung als Fahrradstraße/Fahrradzone aus.</p>

kritisch gesehen, da teils über längere Strecken für den Radverkehr nur Schrittgeschwindigkeit zulässig wäre. Hier sollte eine andere Lösung gefunden werden.

2. Beim Fahrradparken sollten auch im öffentlichen Raum gesonderte Plätze für Lastenräder vorgesehen werden, da von einer erhöhten Nutzung auch durch Besucher auszugehen ist. Einheitliche Gestaltungsvorgaben für Lastenradplätze in Hamburg werden noch festgelegt. Die durch das Bezirksamt Altona gefundene Lösung im Bereich Große Bergstraße kann jedoch bereits zur Orientierung herangezogen werden.
3. Das Prinzip, Fahrradbügel möglichst auf Fahrbahnniveau anzuordnen, wird begrüßt. Angesichts erwartbar steigender Radverkehrsanteile und der besonderen Fahrradaffinität des neuen Quartiers sollte geprüft werden, die Zahl der Fahrradabstellplätze trotz der bereits jetzt überdurchschnittlichen Anzahl noch weiter zu erhöhen. Dies insbesondere in Bereichen mit publikumsintensiven Nutzungen. Die im Mobilitätskonzept empfohlene Integration von Überdachungen (transparente Glasdächer, Vorbild B+R-Anlagen) für größere Bügelstandorte sollte ebenfalls geprüft werden, um die Attraktivität der Radnutzung noch weiter zu steigern.
4. An der Wendemöglichkeit am Übergang der Planstraße B zur Holstenstraße sollte eine Absenkung eingeplant werden, damit Radfahrer bequem und ohne Bord von den Nebenflächen der Holstenstraße auf die Fahrbahn der Planstraße B wechseln können.

Ergänzung vom 16.07.2020

Wir bitten um Berücksichtigung der folgenden Ergänzung der Stellungnahme zu den StadtRAD-Stationen:

Die dargestellten Positionen der StadtRAD-Stationen sind nicht genehmigungsfähig, da die Nutzer zum Erreichen der Stationen über den Gehweg fahren bzw. schieben müssten. Erfahrungsgemäß widerspricht die Polizei dann der Erteilung der Sondernutzungsgenehmigung. Für eine bessere Nutzbarkeit der Stationen sollten diese direkt neben der Fahrbahn (in der Achse der Parkstände und auf Fahrbahnniveau) positioniert werden.

Die Fußgängerbereiche sollen überwiegend dem Fußgängerverkehr und Aufenthalt dienen. Radverkehr wird zugelassen, da dieser erfahrungsgemäß nicht unterbunden werden kann. Die Fußgängerbereiche sollen in Hinblick auf autoarmes Wohnen und Aufenthaltsqualität (Grünflächen) möglichst wenig Fläche beanspruchen. Daher wird wegen der überwiegenden Nutzung durch Fußgänger und in Anbetracht der Gestaltung die Schrittgeschwindigkeit als angemessen erachtet (vgl. auch Einschätzung VD 52 vom 22.07.2020). Radfahrende, die das Gebiet zügig durchfahren möchten, können die Planstraße A benutzen.

Basis der Planung ist das verabschiedete Mobilitätskonzept, Stand 25.06.2020. Dieses sieht an der StadtRAD-Station südlich des Community-Centers zwei Parkstände für E-Lastenfahräder vor. Weitere Parkstände für Lastenfahräder - im öffentlichen Raum - könnten durch Umwandlung von Fahrradbügeln entstehen. Es wird empfohlen, dass nach Herstellung der Straßen, des Mobiliars und nach Beginn der Nutzung des Gebietes der Bedarf von weitere Lastenrad-Standplätzen geprüft und dann entsprechend angepasst wird.

Überdachungen etc. für Fahrräder sind nicht nur aus Kosten- und Unterhaltungsgründen, sondern auch aus Platz- und Gestaltungsgründen im Zusammenhang mit den unmittelbar neben den Gehwegen angrenzenden Gebäuden nicht vorgesehen.

Dem Hinweis wurde gefolgt, vgl. auch Stellungnahme VD 52

Die Stationen am Platz an der Planstraße A (ehem. Escheplatz) und an der Haubachstraße wurde nach Abstimmung mit BVM / Amt V und BVM – KMR an den Fahrbahnrand in die dort bisher geplanten Parkstände verschoben werden. Die Stadtradstationen werden so ausgebildet, dass sie von der Fahrbahn aus erreichbar sind.

<p>Es muss möglich sein, dass das Betriebsfahrzeug (Sprinter) in unmittelbarer Nähe legal halten kann. Des Weiteren wird empfohlen, an mindestens einer Station auch Lastenräder anzubieten. Das Lastenrad hat eine Länge von 2,40m.</p>	<p>Die Betriebsfahrzeuge müssen sich an die Straßenverkehrsordnung halten. Zusätzliche Maßnahmen für die Betriebsfahrzeuge sind aufgrund der anderen vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum nicht möglich.</p>
<p>22. BSW / LP (Landesplanung und Stadtentwicklung) vom 26.06.2020 LP 32 hat zu der verschickten verkehrstechnischen Planung für das Holstenareal folgende Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Aus Inklusionssicht wird das vorgeschlagene Material Großsteinpflaster kritisch beurteilt. Aus unserer Sicht wäre es ausschließlich in geschnittener Form vorstellbar.2. Zur Abgrenzung des Gehwegs gegenüber Fahrradstellplätzen, Bauminseln etc. bitten wir zu prüfen, ob nicht analog zu Mitte Altona der Begrenzungsstein „Easycross“ eingesetzt werden kann. Er hat sich in dieser Funktion nach einer ersten Evaluierung sowohl funktional als auch gestalterisch als ein bewährtes System erwiesen.	<p>In den Planstraßen A, B, C und Holtenustraße ist in den Fußgängerflächen kein Großpflaster vorgesehen. In den Wohnwegen ist der Einsatz von Großsteinpflaster noch nicht endgültig beschlossen. Falls es zum Einsatz kommt, wird es geschnitten sein und nur im seitlichen Streifen verlegt. Der eigentliche Gehbereich wird aus Streifen mit Betonplatten und „glattem“ Betonsteinpflaster geplant.</p> <p>Die Erkenntnisse aus der Mitte Altona wurden bei der vorliegenden Planung berücksichtigt. In der Mitte Altona kam Easy-Cross hauptsächlich wegen der 3 cm hohen Bordkanten in den Erschließungsstraßen zum Einsatz, um die Erkennbarkeit dieser niedrigen Borde durch Blinde und Sehbehinderte sicherzustellen. Im Holsten-Quartier gibt es keine 3 cm-Borde und die Querungsstellen sind als differenzierte Querungen vorgesehen. Daher ergibt sich keine Notwendigkeit, Easy-Cross einzusetzen. Aus gestalterischer Sicht (Betonpflaster und Naturstein) für die Verkehrsflächen erscheint Easy-Cross eher als ein Fremdkörper. Die Abgrenzung zu den Bauminseln ist durch den Materialwechsel tastbar, und die Abgrenzung der Fahrradstellplätze kann gut mit Kleinpflaster erfolgen (vgl. dazu auch das Schreiben des OD vom 25.04.2019 bezüglich der Verwendung von Kleinpflaster anstelle Noppenplatten zur Einfassung der Fahrradbügel).</p>
<p>23. BUE / W1 (Grundwasser) vom 04.06.2020 Nach Prüfung der Unterlagen bestehen seitens BUE W1 keine Anmerkungen zu der verkehrstechnischen Planung im Holsten Quartier.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>24. BUE / W2 (Gr. Direkteinleiter) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>25. BUE / N1 (Landschaftsplanung und Stadtgrün) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>26. Stadtreinigung vom 29.06.2020 Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Maßnahmen zur inneren Erschließung des Holsten Quartiers zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>Baumaßnahme zu. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß ReStra (in Verbindung mit den Regelwerken der FGSV) auszuführen. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	
<p>27. BWVI / Amt R / Verkehrsgewerbeaufsicht Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>28. BWVI Amt Hafen und Innovation / Elektromobilität Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>29. HHVA (ÖB und LSA) vom 16.07.2020 (tel.) HHVA hat am 16.07.2020 telefonisch um Verlängerung der Stellungnahmefrist gebeten und als Ansprechpartner Herr ██████ genannt. M+O hat darum gebeten, kurzfristig eine allgemeine Stellungnahme zu dem vorgeschlagenen Leuchtentyp, den Abständen, dem grundsätzlichen Standort (Gebäude- oder Parkseite), dem zwischen Vorhabenträger und HHVA zu schließenden Vertrag etc. abzugeben. Weitere Details wie z.B. genaue Leuchtenstandorte etc. könnten dann noch zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden.</p> <p>schriftl. vom 23.07.2020: Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft. Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden. Wir bitten um Berücksichtigung, dass für die Beleuchtung Mastabstände von 30m vorzusehen sind. Eine detaillierte Planung für die Beleuchtung wird mit der Beauftragung des Erschließungsträgers erstellt. Der öffentlich-rechtliche Vertrag ist dabei zu beachten und der Hamburg Verkehrsanlagen, zur Erstellung eines gesonderten Vertrages zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Für die öffentliche Beleuchtung sind Mastschutzinseln beziehungsweise ein Mastanfahrerschutz bauseitig herzustellen. Für die öffentliche Beleuchtung wird in Anlehnung zur „Mitte Altona“ als Leuchte die WE-EF RFL530SE LED mit einer Lichtpunkthöhe von bis zu 6,0m geprüft. Die LED-Leuchte besitzt eine Farbtemperatur von 3000 Kelvin.</p>	<p>Die vorgesehenen Maststandorte berücksichtigen dem Grunde nach die von HHVA genannten Vorgaben. Die endgültige Planung liegt in der Zuständigkeit HHVA.</p> <p>HHVA wurde gebeten, eine Kostenschätzung aufzustellen und den Vertrag zwischen HHVA und Vorhabenträger vorzubereiten.</p> <p>Die Beleuchtung in den Planstraßen A, B und C steht hinter Hochbordsteinen und ist damit ausreichend und wie üblich gegen Anprall geschützt. In den Fußgängerbereichen der Erschließungswege können keine Mastschutzinseln oder Anfahrerschutzeinrichtungen vorgesehen werden. In Abstimmung mit HHVA werden die Masten dort hinter den Tiefborden in der Rückenstütze geplant. Diese Wege werden nicht regelmäßig befahren, sondern nur von Müllabfuhr und Rettungsdiensten genutzt.</p>

<p>Im Bereich der Haubachstraße ist zur Einrichtung des FGÜ's, die bundeseinheitliche Richtlinie für Fußgängerüberwege R-FGÜ 2001 zu beachten.</p> <p>Eine Adaptationsstrecke zwischen den Baufeldern 9 und 10 zur Entblendung des hohen Beleuchtungsniveaus der FGÜ-Beleuchtung ist einzurichten.</p> <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m- Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p>Die „Lichtschleusen“ wurden im Plan eingetragen.</p> <p>Die eingetragenen Leuchtenstandorte wurden von HHVA vorgegeben und übernommen. Abweichungen davon sind mit HHVA abgestimmt worden.</p> <p>Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p>30. LSBG / S Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>31. LSBG / KOST Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>32. BKM / K3225 (Denkmalschutz) vom 16.07.2020 Das Denkmalschutzamt hat keine Bedenken gegen die Verschickung der inneren Erschließung des Quartiers. Es wäre bei der Ausführung im Bereich des Denkmals Schwankhalle eine Detailabstimmung mit uns erforderlich.</p>	<p>Weitere Abstimmungen mit BKM / K 3225 erfolgen im Rahmen der Hochbauplanung.</p>
<p>33. LBV vom 03.06.2020 Ihre E-Mail ist beim Landesbetrieb Verkehr (LBV) eingegangen. Wir bearbeiten die eingegangenen E-Mails nach Eingang und werden uns bei Ihnen zeitnah melden. Weitere Informationen: http://www.hamburg.de/lbv/</p> <p>Der Landesbetrieb Verkehr, als Betreiber der Parkscheinautomaten, ist durch die Baumaßnahme nicht betroffen.</p> <p>vom 10.06.2020 Sie haben vollkommen recht. Ich habe mich nur auf den möglichen Abbau vorhandener Automaten bezogen. Ich werde das intern abstimmen mit meinen Kollegen bzgl. der Neuplanung und dem Neuaufbau der Automaten. Ich melde mich nochmal bei Ihnen.</p>	<p>Auf Nachfrage am 09.06.2020 bzgl. der geplanten Parkscheinautomaten wurde eine erneute Stellungnahme angekündigt.</p>

vom 15.07.2020

Wir haben grundsätzlich keine Vorbehalte gegen die Planung mit Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung. Wir haben aus dem Vorhaben Neue Mitte Altona gelernt, dass die Parkscheinautomaten möglichst schon bei oder sogar vor der Fertigstellung aufgestellt werden sollten. So können sich die Mieter/Besitzer schon vor der Widmung der Straßen auf die Bewirtschaftung einstellen. Wollen Sie die Standorte der PSA in den Planungen berücksichtigen, dann können wir Ihnen die Spezifikationen zukommen lassen. Es handelt sich lediglich um ein Betonfundament. Insgesamt werden ca. 6 PSA benötigt.

vom 17.07.2020

Bei der Beschilderung müsste das Zusatzzeichen 1053-31 (mit Parkschein) zum VZ 314 ergänzt werden.

Ergänzend ist die Aufstellung eines Parkscheinautomaten (PSA) an folgenden Stellen nicht erforderlich:

- Holtenustraße Höhe Baufeld 1
- Planstraße A Höhe Baufeld 10

Die weiteren Standorte der PSA sind sehr gut ausgewählt. Ich komme somit auf sieben PSA. Hier der Hinweis, dass keine Richtlinie über die Erreichbarkeit von PSA besteht, sodass wir mit größeren Abständen zwischen den PSA arbeiten, um insb. das digitale Bezahlen zu fördern (Handyparken).

Hier die Spezifikationen der Fundamente: 0,60 x 0,60 x 0,60 m und werden geschüttet. Stromanschluss wird nicht benötigt. Das Hinweis Schild ist optional, aber grundsätzlich zu empfehlen.

Nachfrage am 16.07.2020

Ja, die Standorte der PSA möchten wir frühzeitig bei der Planung berücksichtigen und hatten dazu in den Lageplänen auch bereits Standorte vorgeschlagen. Wie im Erläuterungsbericht auf Seite 19 beschrieben, bitten wir um Prüfung unserer Vorschläge und ggf. Änderung und Ergänzung von Standorten. Gerne können Sie uns auch die u.g. Spezifikationen schicken.

VZ 314 sind nicht notwendig und daher auch nicht geplant. Somit ist auch das Zusatzschild nicht anzubringen.

Diese beiden Parkscheinautomaten wurden aus den Plänen entfernt.

Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

34. LIG 451

Keine Stellungnahme erfolgt.

35. Hochbahn vom 30.06.2020

Vielen Dank für die Zusendung der Planung.

Im Rahmen des Hamburg-Takts ist geplant, eine Buslinie nach Metrobusstandard durch das Quartier zu führen. Die mit dem HVV dazu am 2.11.2018 abgestimmten Punkte wurden weitestgehend übernommen. Wir möchten jedoch auf die überfahrbaren Gehwegüberfahrten aus den einmündenden Straßen zur Planstraße A hinweisen, welche bei den Planstraßen B und C nicht berücksichtigt wurden.

Weiterhin erscheint uns die Kurve in der Planstraße A als sehr eng, sodass wir um eine Prüfung bitten, ob eine konfliktfreie Begegnung zwischen zwei Bussen

Die Planstraßen sind als Tempo 30-Zone geplant. Die Planstraßen B und C werden mit Einmündungen an die Planstraße A angebunden. Die Regelung „Rechts vor links“ dient hier einer der Tempo-30 Zone gerecht werdenden Geschwindigkeitsdämpfung.

<p>möglich ist. (Schleppkurven: CapaCity L -> 21m)</p> <p>An den Bushaltestellen entfallen die taktilen Elemente in Längsrichtung, da diese nur an Doppelhaltestellen verwendet werden.</p> <p>Den von Ihnen eingebrachten Kreisverkehr zur Anbindung an die Haubachstraße lehnt die Hochbahn ab. Da auf Grund des Kreisverkehrs und der anschließenden 30er Zone in der Planstraße A die Fahrgeschwindigkeit deutlich herabgesetzt wird, ist ein für den Fahrgast attraktiver Betrieb eines Metrobusses nicht möglich. Wir bitten insbesondere im Bereich, der vom ÖV genutzten Verkehrswege und speziell am KP Planstraße A/ Haubachstraße um Prüfung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im Sinne des gesamten Umweltverbands und der vom Senat gesteckten Ziele zum Modal Split. Dazu ist auch die Veloroute in der Haubachstraße zwischen Planstraße A und dem Holstenplatz zu betrachten.</p>	<p>Die Kurve wurde überarbeitet. Sowohl zum Kurveninneren als auch zum Kurven-äußeren wurden Aufweitungen vorgenommen, so dass der Begegnungsfall von 2 CapaCity L- Bussen möglich ist. (siehe Anlage) Der dadurch entfallende Besucherparkstand in Planstraße A kann nicht in der Quartiergarage Baufeld 08 kompensiert werden. Durch diese Verbreiterung wurde der Fahrbahnquerschnitt zu Lasten der Querungsstrecke der Fußgänger deutlich breiter. Um dies zu kompensieren wurde die Querungsstelle weiter nach Westen verschoben.</p> <p>Der Lageplan wurde entsprechend geändert.</p> <p>Aus den im Erläuterungsbericht geschilderten Gründen der Verkehrssicherheit ist ein Mini-Kreisverkehrsplatz im Hinblick auf die verkehrssichere Anbindung der Fahrradstraße in der Haubachstraße die beste Variante.</p> <p>Die Busse befahren den Mini-Kreisverkehrsplatz ähnlich wie sie eine Einmündung (ggf. mit abknickender Vorfahrt) befahren werden. Fahrgeometrisch und für die Reisezeit würden sich durch den Verzicht auf den Kreisverkehr keine Vorteile ergeben. Laut Vorgabe von VD 52 (siehe 17) beginnt die Tempo-30-Zone bereits in der Haubachstraße kurz hinter der Holstenstraße.</p>
<p>36. HVV Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>37. VHH vom 01.07.2020 Bezugnehmend und aufbauend auf die Stellungnahme der HOCHBAHN lehnen wir auf einer Route, wo eine Buslinie mit Metrobusstandard vorgesehen ist, einen Kreisverkehrsplatz am Knoten Haubachstraße/Planstraße A ab. In jedem Fall ist der Einmündungsbereich so zu gestalten, dass dort zwei Busse behinderungsfrei aneinander vorbeifahren können. Bemessungsfahrzeug ist auch hier der Gelenkbus CapaCity-L mit einer Länge von 21m. Im Weiteren unterstützen wir die Stellungnahme der HOCHBAHN.</p>	<p>siehe Abwägung zu 35. Hochbahn</p>
<p>38. SWITCHH vom 17.07.2020 Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung in der Verschickung und das Mitdenken eines hvv switch Punktes. Bitte entschuldigen Sie meine verspätete Rückmeldung. Ich würde es begrüßen, wenn Sie zukünftig auch bereits vor der Erstverschickung Kontakt zur mir aufnehmen könnten hinsichtlich der Einrichtung von hvv switch Punkten.</p>	

Ich nehme Bezug auf den Abschnitt 3.10 und bitte darum, statt 2 Stellplätzen für das Carsharing 4 zusammenhängende Stellplätze aufzunehmen, das ist die Standardgröße für hvv switch Punkte in den Quartieren.

Hinsichtlich des Lageplans 1 für den nordöstlichen Planbereich habe ich folgende Anmerkungen:

1. Grundsätzlich finde ich einen hvv switch Punkt an dieser Stelle in der Nähe der geplanten StadtRAD-Station gut platziert. Auch im Netz anderer bereits bestehender und geplanter hvv switch Punkte ist er gut gelegen.
2. Wie oben bereits dargestellt, bitte ich darum, den hvv switch Punkt mit 4 zusammenhängenden Stellplätzen zu planen. Am übersichtlichsten ist es, wenn diese Plätze an beiden Enden von öffentlichen Stellplätzen abgegrenzt sind, z.B. durch Baumscheiben, Einfahrten o.ä.
3. Dies könnte z.B. durch einen Tausch der Carsharing-Plätze mit den E-Ladepunkten erreicht werden.
4. Für den hvv switch Punkt ist außerdem eine Beschilderung erforderlich. Sofern es sich um mehrere Plätze innerhalb einer längeren Stellplatzreihe handelt, sind Schilder an beiden Enden erforderlich, bei einem abgegrenzten Stellplatzbereich ist ein Schild in der Mitte sinnvoll.
5. Darüber hinaus werden die Stellplätze mit Logo-Bodenplatten und Markierungsnägeln gekennzeichnet.
6. Bitte stimmen Sie auch die weitere Planung sowie den Umsetzungszeitraum mit mir ab, da für die Einrichtung des hvv switch Punktes die Beantragung einer Sondernutzungsgenehmigung erforderlich ist.

Der Lageplan wurde entsprechend geändert.

Wird berücksichtigt.

Die Beschilderung wurde eingetragen. Eine Grüneinfärbung der Parkstände - wie bei anderen switchh-Anlagen - ist nach tel. Abstimmung mit switchh nicht erforderlich

Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

39. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord vom 03.07.2020

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Gegen die innere Erschließung des neuen Holstenquartier bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Von der Inneren Erschließung ist insbesondere die sich unmittelbar am Bahndamm befindliche Holtenustraße zu berücksichtigen: Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der mittelbar angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise

Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Es wird ein gesondertes Abstimmungsverfahren mit der DB AG geben. Die Hinweise haben keinen Einfluss auf die Verkehrsplanung.

oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Ggf. sind Suchschlitze und Handschachtungen erforderlich.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und –anlagen, ist stets zu gewährleisten.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden.

Durch die Ausführung der vorgenannten Baumaßnahmen werden vorhandene Anlagen der DB Netz AG (Oberleitungsanlagen, Speiseleitungen, Gleisanlagen usw.) tangiert. Zur Sicherung der Bahnanlagen muss ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Die Kosten trägt der Antragsteller/in.

Der DB Netz AG ist unter folgender Adresse ein Baustelleneinrichtungsplan mit Kranstandorten vorzulegen.

Ggf. ist der Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung erforderlich. Die Kosten trägt der Antragsteller/in.

DB Netz AG, [REDACTED], Tel. [REDACTED] □ [REDACTED] @deutschebahn.com.

Die Zugangstreppe zu den Gleisanlagen in der Holtenaustraße ist während der Bauarbeiten frei und zugänglich zu halten.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Eine Zunahme an Zugzahlen bei Tag und bei Nacht sind nicht auszuschließen.

Der Hinweis wird bei den weiteren Abstimmungen mit der DB AG berücksichtigt.

<p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren. Wir behalten uns weitere Auflagen und Bedingungen vor.</p>	
<p>40. DB Netz AG Siehe 39. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord</p>	
<p>41. ADAC Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>42. ADFC Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>43. FUSS e.V. vom 06.07.2020 Wir halten es für einen Schritt in die richtige Richtung, dass das Holsten-Quartier ein autoreduzierter Stadtteil werden soll und dass darin viele Wohnwege als Fußgängerzonen ausgestaltet werden sollen. Ebenso, dass die Busse am Fahrbahnrand halten sollen und dass die „smartlocker“ (Paketstationen) auf 1 Standort begrenzt wurden.</p> <p>Kleinere Kritikpunkte: Für die Wohnwege wurde offenbar teilweise ein Grand-Belag angedacht und wieder verworfen. Wir wären dafür, dass doch jeweils ein Streifen Grand freibleibt.</p> <p>Wir bitten, jeweils auf eine gute Beleuchtung der Fußgängerbereiche zu achten.</p> <p>Grundsätzliche Kritik: Da wir vorher an der Aufstellung des Bebauungsplans nicht beteiligt waren, sind wir doch überrascht, dass hier nicht ein noch größerer „Wurf“ gewagt wurde. Wir hätten es für zukunftsträglicher und nachhaltiger angesehen, wenn gleich eine autofreie oder autoarme Siedlung angepeilt worden wäre. Insofern sind wir überrascht, dass die sogenannten Planstraßen A, B und C mitten durch das an sich ja nicht große Gebiet führen sollen. Zwar erkennen wir Ihre Intention an, den Busverkehr möglichst wohnungsnah an das Gebiet anzuschließen. Ihre Erläuterung</p>	<p>Die Befestigungen – auch der Wohnwege – werden im Gestaltungsleitfaden geregelt. Da diese Wohnwege bzw. Fußgängerzonen von Müllfahrzeugen, gelegentlich auch von Umzugsfahrzeugen genutzt werden, ist der Grandbelag, gerade in den Übergangsbereichen des Materialwechsels, als nicht geeignetes Material eingestuft und bei der Abstimmung zum Gestaltungsleitfaden beim Thema Unterhaltung als zu kostenintensiv vom zukünftigen Wegebausträger beurteilt und deshalb abgelehnt worden.</p> <p>Die öffentliche Straßenbeleuchtung wird von <i>Hamburg Verkehrsanlagen</i> geplant. Es ist davon auszugehen, dass die dabei zu berücksichtigenden Richtlinien, Vorschriften etc. auch zu einer ausreichenden Beleuchtung führen.</p> <p>Wird als Statement zur Kenntnis genommen.</p>

„Die Planstraße A verbindet die Harkortstraße über die Haubachstraße mit der Holstenstraße und dient der zentralen Erschließung des Gebietes. Gleichzeitig wird über diese Planstraße die ‚Mitte Altona‘ für Verkehre aus der Hamburger Innenstadt erschlossen, da die Zufahrt von der Stresemannstraße zur Harkortstraße nicht ausreichend leistungsfähig ist“ weckt in uns jedoch die starke Befürchtung, dass viel zu viel Autoverkehr mitten durch das neue Wohngebiet geführt werden soll.

Dafür planen Sie breite Straßen, die nicht nur viel fahrenden, sondern auch viel „ruhenden“ Verkehr aufnehmen sollen. Dass an den drei Planstraßen Gehwegbreiten von mind. 3,15 bzw. 3,65 m vorgesehen sind, freut uns. Aber warum planen Sie hier überall Parkstände und auch noch beidseitig? Südlich der Kurve soll Planstraße A sogar 22,15 m Gesamtbreite erhalten, wegen der Parkstände und des Mittelstreifens – dadurch droht diese Straße eine typische breite Stadtstraße ohne Aufenthaltsqualität zu werden.

Offenbar gemäß den Vorgaben des Bezirksamts Altona planen Sie im fraglichen Gebiet 135 Parkstände im öffentlichen Raum für Besucher; „die fehlenden 70 Parkstände sind in den Quartiersgaragen nachzuweisen“. Nach unserer Vorstellung hätten Sie zumindest noch weniger Stellplätze pro Haushalt und noch weniger Besucherstellplätze planen und davon den allergrößten Teil (fast alle außer Behindertenparkplätzen) in den ohnehin vorgesehenen Tiefgaragen unterbringen müssen.

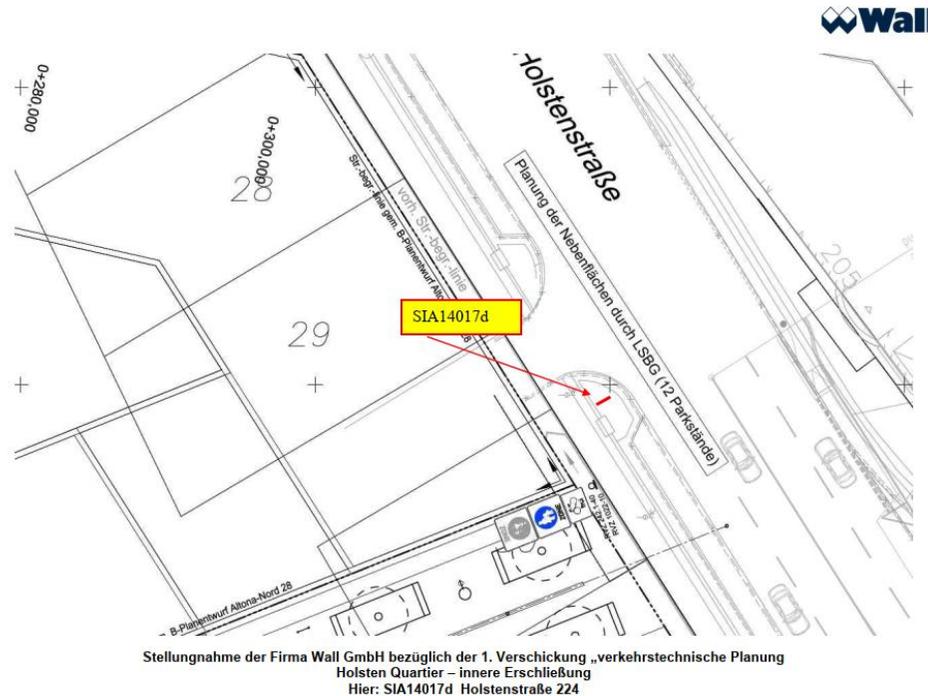
Noch besser wäre die Planung eines Wohngebietes gewesen, in dem das Auto optisch und möglichst real eine stark untergeordnete Rolle spielt. Vorbilder hierfür sind außer Hamburg-Barmbek (Saarlandstraße) zum Beispiel Nürnberg-Langwasser, das schon ab den 70er Jahren zumindest optisch autofrei konzipiert wurde, indem sämtliche Stellplätze am Rand in Parkhäusern untergebracht wurden und das die erste Großsiedlung mit Fußgängerzone in Deutschland wurde. Weitere Beispiele finden sich in Freiburg-Vauban, in Köln, Münster, Amsterdam – Westerpark und Wien – Florisdorf.

Dass die Verantwortlichen für die vorliegende Planung trotz einiger Fortschritte möglicherweise immer noch eine sehr auto-zentrierte Sicht haben, hören wir an Formulierungen heraus wie der, dass „die Wohnwege verkehrlich eine untergeordnete Bedeutung haben“.

Auch hier hätte man sämtliche verbleibenden Autostellplätze am Rand anordnen und freilich auch die Bus-Anbindung über die Ränder gewährleisten können. (Das Gebiet zwischen Max-Brauer-Allee, Großer Bergstraße und Holstenstraße ist deutlich größer und hat keinerlei Binnenerschließung per Bus.) So wurde im Holsten-Quartier unserer Meinung nach die Chance vertan, eine brandneue Siedlung allein für nachhaltige Fortbewegungsarten zu entwickeln.

<p>44. Handelskammer G V / 2 vom 02.07.2020 Wir haben zur vorgelegten verkehrstechnischen Planung für das Holsten Quartier keine Anmerkungen oder Bedenken.</p>	
<p>45. Handwerkskammer vom 15.06.2020 Wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur „1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung Holsten Quartier, innere Erschließung, Straßenbau“ zu denen wir wie folgt Stellung nehmen: Positiv hervorheben möchten wir die Erschließung - speziell die Befahrbarkeit durch Sattelzüge - des Baublocks 8. In dem Baublock 8 befindet sich, neben dem Nahversorger, auch der geplante Handwerkerhof. Regelmäßig erhalten Handwerksbetriebe Lieferungen mit großen LKWs. Eine LKW-Andienbarkeit ist daher für die ansässigen Betriebe von großer Bedeutung. Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, in welchem Umfang Lieferzonen vorgesehen sind. In unmittelbarer Nähe des geplanten Handwerkerhofes ist eine Lieferzone erforderlich. Diese sollte so ausgestaltet sein, dass auch ein kurzzeitiges Be- und Entladen durch große LKWs möglich ist. Darüber hinaus sollten im gesamten Plangebiet Kurzzeitparkplätze für Handwerksbetriebe für den Zeitraum der Auftragsausführung vorgesehen werden. Insbesondere in verdichteten Lagen haben Handwerksbetriebe häufig Probleme, ihre Fahrzeuge in der Nähe ihrer Kunden abzustellen. Zusätzlich sollte sichergestellt werden, dass die Wohnwege in Ausnahmefällen ebenfalls von Handwerksbetrieben, die bei ihren Kunden (Notfall-)Arbeiten durchführen müssen, befahren werden können.</p>	<p>Die Anlieferung des Nahversorgers und der Handwerksbetriebe ist innerhalb des Gebäudes (Baufeld 8) geplant</p> <p>Spezielle Kurzzeitparkplätze für Handwerker sehen die Regelwerke und Verordnungen der FHH nicht vor. Da der öffentliche Parkraum im Holsten-Quartier bewirtschaftet wird, ist nicht von Dauerparkern auszugehen. In der Regel sollten Handwerker im Quartier Parkstände finden.</p> <p>Das Befahren der Fußgängerzone durch Handwerksbetriebe ist gemäß StVO nicht zulässig. Hierfür wären ggf. Sondergenehmigungen beim PK /W/MR einzuholen</p>
<p>46. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg vom 07.07.2020 Wir danken für die Übersendung der Unterlagen für o.g. Vorhaben und möchten wie folgt Stellung nehmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die großflächige Anlage von Fußgängerzonen mit "Radfahrer Frei" Regelung ist aus unserer Sicht sehr kritisch zu bewerten. Faktisch entspricht das der Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen, die ansonsten nur im begründeten Ausnahmefällen zugelassen sind. Es fehlen hier "sichere" Bereiche für den Fußwegverkehr und die Orientierung ist oft schwierig. Erfahrungsgemäß kann leider nicht darauf gebaut werden, dass der Radverkehr die straßenverkehrsrechtlichen Implikationen der "Radfahrer frei"-Beschilderung (u.a. Rücksichtnahme, ggf. Schrittempo) kennt und beachtet.• Sogenannte Mini-Kreisverkehre sind für Menschen mit einer Seheinschränkung sehr kritisch, da sie die Verkehrsströme nicht ausreichend sicher hören und einordnen können. Ich bitte vor diesem Hintergrund dringend darum, zu prüfen,	<p>s. Abwägung zu 21. BVM / Amt V und zu 17. BIS / VD 52</p> <p>Die Lösung mit dem Mini-Kreisverkehrsplatz hat sich aus den im Erläuterungsbericht geschilderten Gründen als die sinnvollste und - im Hinblick auf alle</p>

<p>ob ein konventioneller T-Knoten hier möglich ist. Dringend erforderlich wären ansonsten die Anlage von taktil zu erkennenden Fahrbahnteilern sowie ausreichende Abstände zwischen den FGÜ und der Kreisbahn (mind. 4-5 m).</p> <ul style="list-style-type: none">• Lt. Planung wird z.T. Großpflaster Wege- bzw. Platzoberfläche verwendet. Dies sollte auf keinen Fall in Bereichen geschehen, die als Gehbahnen bzw. zum Aufenthalt dienen und/oder gequert werden müssen, da Großpflaster kein griffiger, ebener und kleinfugiger Belag ist, wie er vor allem für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen sehr wichtig ist. Dies gilt auch für die Oberflächen von Taxiständen und Behindertenparkplätzen.• Hinsichtlich der Anlage des taktilen Leitsystems möchte ich darum bitten, dass wir an der weiteren Ausführungsplanung beteiligt werden, da viele Details auf einer anderen Maßstabsebene geklärt werden müssen.	<p>Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kfz) – als die sicherste herausgestellt. Da es sich um einen Mini-Kreisverkehrsplatz handelt, sind Fahrbahnteiler nur bedingt möglich. Diese werden von Lastzügen und Gelenkbussen regelmäßig überfahren. Die Fußgängerüberwege wurden geändert, so dass der Abstand von 4 m zwischen FGÜ und Kreisfahrbahn berücksichtigt wird.</p> <p>In den Planstraßen A, B, C und Holtenustraße ist in den Fußgängerflächen kein Großpflaster vorgesehen. In den Wohnwegen sind neben dem Großpflaster ausreichend breite Streifen mit Betonplatten und „glatttem“ Betonsteinpflaster geplant.</p> <p>Taxenstände und Behindertenparkstände werden gemäß Gestaltungsleitfaden mit geschnittenem Großpflaster oder „glatttem“ Betonsteinpflaster befestigt.</p> <p>Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p>47. Bezirks-Seniorenbeirat Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>48. Taxenverband vom 16.07.2020 Vielen Dank für Ihre Nachfrage. Da der neu geplante Taxiposten (nahe der Hotelvorfahrt) in der zuvor verschickten Planung offensichtlich nicht beeinträchtigt wird und auch sonst keine Behinderungen zu erkennen waren, haben wir von einer Stellungnahme abgesehen. Wir haben keine Einwände.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>49. Werbeträger Ströer Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>50. Werbeträger Wall vom 14.09.2020 Bezüglich der oben genannten Verschickung bitten wir, SIA14017d Holstenstraße 224 (Lageplan, Blatt 2) in der Planung zu berücksichtigen. Einen entsprechenden Planausschnitt haben wir beigelegt.</p>	



Die Anlage ist zwar während der Baumaßnahme nicht betroffen und soll am Standort verbleiben. Sollten wir im Verlauf der Baumaßnahme aus Platzgründen die Anlage vorübergehend demontieren müssen, bitten wir um zeitnahe Information. Für die Planung einer evtl. Demontage benötigen wir einen Vorlauf von mindestens 12 Wochen. Wir bitten um Beachtung.

Die Stadtinformationsanlage ist bei der Planung der Nebenflächen der Holstenstraße zu berücksichtigen (gesonderter Planungsauftrag von A/MR).

51. Steg Hamburg

Keine Stellungnahme erfolgt.

52. 1&1 Versatel Deutschland vom 03.06.2020

Ihre Anfrage bei der Leitungsauskunft der 1&1 Versatel wurde bearbeitet. Benutzen Sie folgenden Link, um die Dokumente herunterzuladen:
<https://vt-leitungsauskunft.1und1.net/Datashop/StreamProduct.aspx?jobid=.....>

Die Daten wurden heruntergeladen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

53. BT Germany vom 03.06.2020

Wir bestätigen hiermit den Erhalt Ihrer Anfrage und werden diese so bald als möglich bearbeiten.

<p>Wollen Sie zukünftig selbst schnell und einfach prüfen, ob Ihre Erdarbeiten im Bereich unserer Leitungen liegen? Werfen Sie einen Blick auf unsere Homepage (http://www.global-services.bt.com/de/aboutus/contact) und klicken Sie auf Planauskünfte/Spartenanfragen (auf der Homepage ganz unten). Hier können Sie diverse Karten unserer Versorgungsgebiete einsehen.</p> <p>vom 04.06.2020: BT hat in Hamburg keine Leitungen.</p>	Kenntnisnahme
<p>54. CenturyLink + LEVEL3 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>55. Colt Technology Services Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>56. Dataport vom 03.06.202 Wir danken Ihnen für die Mitteilung über Ihre geplante Baumaßnahme zum o.g. Bauvorhaben. Die Beauskunftungen erhalten Sie als PDF-Dateien.</p>	Kenntnisnahme
<p>57. DB Kommunikationstechnik vom 17.06.2020 Im Baugebiet Holsten Quartier befinden sich keine TK – Kabelanlagen der DB Netz AG. In der vorhandenen Kabeltrasse in der Harkortstraße liegt ein Tk – Kabel der DB Netz AG.</p>	Kenntnisnahme
<p>58. Deutsche Telekom Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>59. Enercity Contracting Nord Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>60. euNetworks vom 03.06.2020 Die euNetworks GmbH unterhält Versorgungsleitungen im Bereich Ihrer Anfrage. Bitte beachten Sie unsere Planauskunft im Anhang dieser email. Auskunft über die Lage unserer Glasfaserversorgungsleitungen und andere Einrichtungen erhalten Sie seit dem 15.11.2016 kostenlos über unser Onlineportal LISA für Planauskünfte. Dieses erreichen Sie über den folgenden Link: https://planauskunft.eunetworks.de/lisa. Für eine manuelle Bearbeitung von Anfragen zu Planauskünften, die uns seit dem</p>	Kenntnisnahme

<p>15.11.2016 telefonisch, über den Postweg, per E-Mail oder Fax erreichen, werden wir eine Aufwandsentschädigungsgebühr in Höhe von 25,00 € pro Standardanfrage berechnen. Sollte eine Anfrage mit mehr Aufwand verbunden sein, werden wir Sie über die Höhe der dann anfallenden Gebühr vorab informieren. Für den Fall, dass Sie anstatt einer selbstständigen Beauskunftung über unser Onlineportal LISA, eine Beantwortung Ihrer Anfrage per Email bevorzugen, bestätigen Sie uns bitte kurz, dass Sie mit den zuvor genannten Kosten einverstanden sind.</p>	
<p>61. GasLINE Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>62. Gasnetz Hamburg vom 15.06.2020 Über den folgenden Link erhalten Sie Ihre Leitungsauskunft: Leitungsauskunft herunterladen. Ihre Leitungsauskunft wird im ZIP Format bereitgestellt, das heißt alle relevanten Unterlagen sind in einer Datei zusammengefasst. Um an die einzelnen Elemente zu gelangen müssen Sie die Datei entpacken. Gleichzeitig bestätigen Sie uns mit Ihrem Download den Erhalt Ihrer Leitungsauskunft. Die Datei steht Ihnen ab sofort bis zum 25.06.2020 zum Download bereit.</p>	<p>Die Daten wurden heruntergeladen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
<p>63. Gasunie Deutschland Services vom 04.06.2020 Wir bestätigen den Eingang Ihrer im Anhang befindlichen Plananfrage. Nach eingehender Prüfung können wir Ihnen hierzu mitteilen, dass Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen von Ihrem Planungsvorhaben nicht betroffen sind.</p> <p>Wichtiger Hinweis in eigener Sache: Bitte stellen Sie zukünftig Ihre an uns gerichteten Plananfragen möglichst nur noch über das webbasierte Auskunftsportale BIL ein -> www.bil-leitungsauskunft.de BIL ist das erste bundesweite Informationssystem zur Leitungsrecherche. Webbasierend und auf einem völlig digitalen Prozess erhalten Sie durch wenige Klicks für Sie kostenlos und transparent Informationen zu Leitungsverläufen von derzeit mehr als 90 Betreibern, die fast alle Fern- und Transportleitungen im gesamten Bundesgebiet vertreten. BIL wurde von der Gas-, Öl- und Chemieindustrie gegründet und verfolgt keine kommerziellen Interessen. Einzig und allein die Steigerung der Sicherheit der erdverlegten Anlagen ist das gemeinsam erklärte Ziel von BIL.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>Zur Information erhalten Sie im Anhang einen Flyer, aus dem Sie weitere Informationen zu BIL entnehmen können. Helfen Sie uns das webbasierte Informationsangebot zu Leitungsverläufen weiter zu verbessern, indem Sie das Portal nutzen und somit zu einer höheren Akzeptanz beitragen, sodass sich zukünftig möglichst viele Betreiber erdverlegter Anlagen durch BIL vertreten lassen. Ein Informationsblatt zur Datenschutz-Grundverordnung finden Sie unter www.gasunie.de/downloads -> Filter Datenschutz.</p>	
<p>64. GENEFF vom 03.06.2020 In den angefragten Bereichen plant und betreibt die GENEFF GmbH keine Versorgungsleitungen.</p>	Kenntnisnahme
<p>65. Giftge Consult c/o nordCom vom 19.06.2020 Leitungen, die von der Giftge Consult GmbH betreut werden - insbesondere die LWL-Leitung Groningen- Hamburg (Ziggo / EWE-Tel) sind von der von Ihnen gemeldeten Baumaßnahme "1. Verschickung der verkehrstechnischen Planung Holsten Quartier" nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme
<p>66. Global Connect A/S vom 10.06.2020 Wir bestätigen den Eingang Ihrer Anfrage vom 02-06-2020. Wir teilen Ihnen mit, dass in dem von Ihnen genannten Bereich keine Anlagen vorhanden sind und derzeit auch keine geplant sind. Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestehen unsererseits keine Bedenken.</p> <p>Anbei senden wir Ihnen zu Ihrer Information und für zukünftige Anfragen unsere Nutzungsbedingungen. Diese Auskunft ist 3 Monate gültig Zur Bearbeitung Ihrer Anfrage wurden Ihre Daten gespeichert Bitte senden Sie ihre Anfragen für das Bundesland Hamburg zukünftig ausschließlich über das Portal www.elbe.plus.</p>	Kenntnisnahme
<p>67. Hamburg Gas Consult Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>68. Hamburg Wasser, servTEC, Hamburg Energie vom 06.07.2020 Mit diesem Schreiben erhalten Sie die Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung AöR (S.1) und der Hamburger Wasserwerke GmbH (S.2) zur 1. Verschickung der o.g. Erschließung.</p>	

Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung (HSE):

Aus Sicht der HSE bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplanten Verkehrsanlagen der Erschließung Holstenquartier.

In den neu herzustellenden Erschließungsstraßen ist die Herstellung von Schmutz- und Regenwassersiehlen geplant. Für die gedrosselte Einleitung des Niederschlagswassers von max. 17 l/s x ha in die umliegenden vorhandenen Mischwassersiehe werden Stauraumkanäle und Drosselschächte erforderlich. Das geplante Entwässerungskonzept befindet sich noch in der Abstimmung. Die Erschließungsplanung erfolgt über das Büro Masuch und Olbrisch.

Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).

Bei der Erschließungsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Sielanlagen jederzeit zugänglich sind. Die Schächte müssen mit Sielbetriebsfahrzeugen (Spül- und Saugfahrzeug, 40to Gesamtgewicht, Achslast bis 150kN) angefahren werden können.

Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW):

Gegen die verkehrstechnische Planung werden seitens der Hamburger Wasserwerke GmbH keine Einwendungen erhoben.

Die Erschließungsplanung hinsichtlich Herstellung der Anlagen der HWW (nur Hauptleitung) erfolgt bei Hamburg Wasser.

Wir machen darauf aufmerksam, dass eine Wasserversorgung des im Plan erfassten Gebietes nur möglich ist, wenn wir rechtzeitig vor Beginn der zusätzlichen Bebauung einen formlosen Antrag auf Wasserversorgung mit näheren Angaben, aus denen sich der zu erwartende Wasserbedarf ergibt, erhalten. Ansprechpartner bei den HWW ist hierfür

██████████ @hamburgwasser.de, Tel. ██████████

Es ist ausreichender Raum für die Unterbringung der HWW-Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.

Der geforderte Abstand wird wegen der vielfältigen Ansprüche an die Querschnittsbelegung mit Leitungen nicht immer einzuhalten sein. In diesen Fällen wird in Abstimmung mit Hamburg-Wasser Wurzelschutz vorgesehen.

Der Hinweis wird berücksichtigt

Der Hinweis wurde an den Vorhabenträger weitergeleitet.

Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

69. HanseWerk Natur vom 03.06.2020

Vielen Dank für Ihre Leitungsanfrage.

Wir schicken Ihnen die gewünschten Informationen in den nächsten Tagen zu.

70. ImmoMediaNet vom 05.06.2020

In dem von Ihnen genannten Bereich sind zurzeit keine Erdleitungen von uns verlegt.

Kenntnisnahme

<p>71. Interoute Germany vom 03.06.2020 Durch die oben genannte Maßnahme sind in dem angefragten Bereich keine Anlagen von i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH betroffen. Allgemeiner Hinweis: Wir bitten Sie, künftige Plananfragen für die Firma i-21 / Interoute Germany GmbH / GTT GmbH nur noch an oben genannte Adresse zu richten. Wegen der ständigen Erweiterung unseres Netzes und der daraus resultierenden fortlaufenden Aktualisierung der Bestandspläne, wird die Gültigkeit unserer Antwort auf 3 Monate begrenzt.</p>	Kenntnisnahme
<p>72. LWLcom vom 03.06.202 In dem von Ihnen benannten Bereich ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme
<p>73. MTI Teleport München vom 04.06.2020 Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im Bereich der Baumaßnahme laut Betreff bzw. Anfrage-Mail mit Plan. Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken. HINWEIS: Die GLH beantwortet JEDE Plananfrage, auch, wenn keine Leitungen betroffen sind! Keine Antwort lässt NICHT darauf schließen, dass keine Leitungen betroffen sind!</p>	Kenntnisnahme
<p>74. PKV Projektleitung & Kabelverl. Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>75. PLEdoc vom 04.06.2020 Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, und der Viatel Deutschland GmbH, Frankfurt am Main, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Unter folgendem Link erhalten Sie unsere Antwort zu Ihrer Anfrage: 1. Verschiebung der verkehrstechnischen Planung im Bereich Holsten Quartier in Hamburg vom 29.05.2020 zum Download: https://download.open-grid-europe.com/public/Downloadticket.aspx?DownloadticketId=..... Dieser Link ist bis zum 24.07.2020 gültig.</p>	Die Daten wurden heruntergeladen und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt

Folgende Dokumente sind im Zip enthalten:

- 20200600297_Stellungnahme_gesamt.pdf (Version 1)

76. PYUR (Primacom, Martens)

Keine Stellungnahme erfolgt.

77. Stromnetz Hamburg vom 09.06.2020

Vielen Dank für die Vorstellung und die erste verkehrstechnische Verschickung zum o. g. Projekt.

Diese haben wir zur Kenntnis genommen und unserer Fachabteilung übergeben. Daraus ergeben sich für die SNH folgende zu erbringende Maßnahmen:

1. Jedem Bauträger ist ein Raum für eine Netzstation (mind. 2 Trafostellplätze = ca. 30m²) als Auflage zu geben!!!
2. Entlang aller Straßen ist für SNH eine Trasse entsprechend DIN 1998 (Stand Mai 1978) vorzusehen
3. Umlaufend aller Kreuzungs- und Einmündungsbereiche sind Straßenkreuze (10x DN125) vorzusehen
4. An signifikanten Stellen sind Kabelverteilerschränke für den Netzaufbau notwendig.
5. Eine Leitungs koordinierung nebst Trassenanweisungsplänen ist zwingend erforderlich. Details können dann während der Leitungs koordinierung besprochen und diskutiert werden.

Antwort vom 15.06.2020

Die Anzahl der notwendigen Stationen können wir in einem so frühen Stadium leider nicht nennen. Um das beurteilen zu können, benötigen wir die konkreten Leistungsbedarfe der einzelnen Baufelder. Da diese in der Regel erst sehr spät zur Verfügung stehen lautet unsere Forderung, dass jedem Baufeld gleich einen geeigneten Netzstationsraum im Gebäude vorzuhalten hat.

Nur so kann letztendlich die Versorgung sichergestellt werden. Alternativ kann natürlich auch auf jedem Baufeld eine Doppelkompaktnetzstation mit zwei Trafostellplätzen zur Verfügung gestellt werden. Dies halte ich aber auf Grund der Forderungen durch die FHH als eher nicht realisierbar an.

Der Hinweis wurde an den Vorhabenträger weitergeleitet.

Dieser und die folgenden Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Nachfrage vom 15.06.2020:

Können Sie uns die voraussichtliche Anzahl der notwendigen Netzstationen nennen ? Bzw. welche weiteren Informationen benötigen Sie dafür ?

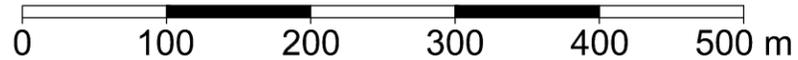
Lage, Abmessungen und Anzahl der Netzstationen werden im Zuge der weiteren Planung mit SNH abgestimmt.

<p>Dies zeigen insbesondere die Herausforderungen, die wir in der Vergangenheit in der Mitte Altona hatten und aktuell im Erschließungsgebiet des ehem. Kolbenschmidtgeländes in der Friedensallee haben.</p>	
<p>78. Telia Carrier Germany vom 05.06.2020 Im Auftrag der Telia Carrier Germany GmbH erteilt Ihnen die SPIE SAG GmbH die folgende Leitungsauskunft. Gemäß Ihres Schreibens vom 29.05.2020 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der TeliaCarrier Germany GmbH nicht betroffen sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen. Weitere Leitungsanfragen an die Telia Carrier Germany GmbH richten Sie bitte direkt an das für Sie kostenfreie BIL • Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche https://portal.bil.leitungsauskunft.de/</p>	Kenntnisnahme
<p>79. URBANA Energiedienste Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>80. Wärme Hamburg GmbH (ehem. Vattenfall Wärme Hamburg) vom 10.06.2020 Anbei übersenden wir Ihnen die Fernwärmeunterlagen für den gesamten Bereich „Holsten Quartier“. (Auskunft erfolgt grundsätzlich nur im PDF-Format!)</p> <p>Die in diesem Schreiben und den Anlagen enthaltenen Informationen sind ausschließlich für den Adressaten bestimmt und nur zum Zwecke der diesem Schreiben zugrunde liegenden Auskunftsanfrage zu verwenden. Eine Weitergabe an Dritte oder eine Nutzung für andere Zwecke ist nicht gestattet.</p> <p>In unseren Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, beachten Sie mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden. Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen der Wärme Hamburg GmbH ist umgehend unter Telefon 6396-2871 zu melden.</p> <p>Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen. Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden.</p>	Kenntnisnahme

<p>Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist.</p> <p>Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Telefon 6396-3551/-2734.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich auf die "Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR" hin.</p> <p>(Unabhängig von den statischen oder sonstigen Erfordernissen sollte ein lichter Mindestabstand zwischen den Fernwärmeanlagen und der Baugrube (bei Böschungen der horizontale lichte Abstand zum oberen Anfang der Böschung) von 1,0 m nicht unterschritten werden.)</p> <p>Leider ist es uns aus Gründen der IT-Sicherheit nicht gestattet, eine Verbindung zu nicht bekannten externen Datenquellen herzustellen.</p> <p>Bitte stellen sie Ihre Anfrage über das ELBE+ Portal der Stadt Hamburg: http://www.hamburg.de/bsw/elbeplus/ oder senden sie uns einen Übersichtsplan mit eindeutiger Markierung Ihrer Baumaßnahme, nebst einer Kurzbeschreibung.</p>	
<p>81. Verizon Deutschland Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>82. Vodafone Kabel Deutschland Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>83. wilhelm.tel Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>84. willy.tel Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>85. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 05.06.2020 Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BÜMVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.</p>	Kenntnisnahme



Maßstab 1 : 5.000



Schlussverschiebung



Gewerberg 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004-0
Telefax 040 / 713004-10
Internet www.moingenieure.de
eMail mo@moingenieure.de

	Bearbeitet	Gezeichnet	Geprüft	Verfasst
Datum	24.11.2020	24.11.2020	08.02.2021	gez. [Redacted]
Name	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

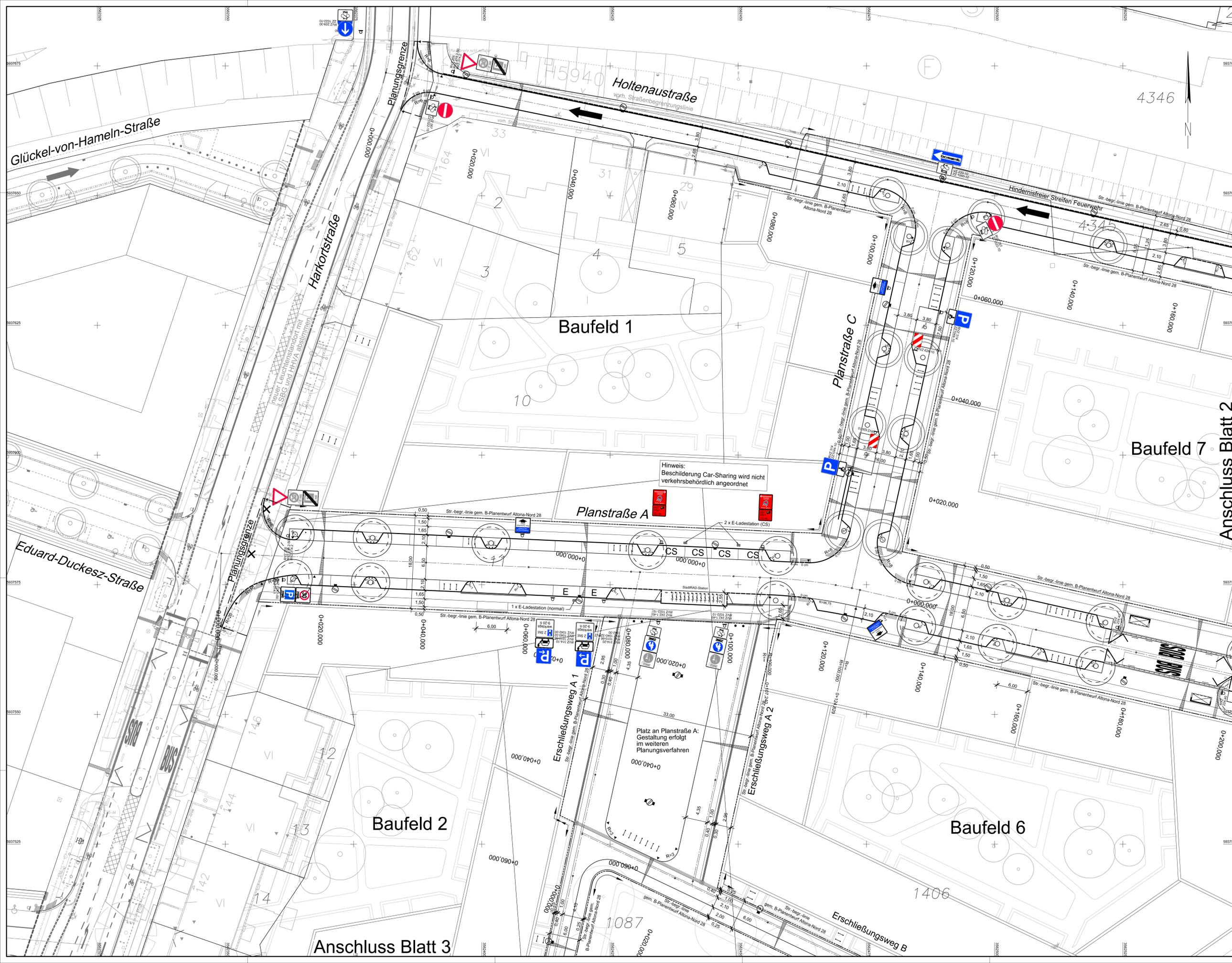
Bedarfsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Realisierungsträger:

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme:	Holsten Quartier	Bearbeitet:	Datum: 16.02.2021 [Redacted] Unterschrift, MR 213
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Fachtechnisch geprüft:	Datum: [Redacted] Unterschrift, MR 210
Planinhalt:	Übersichtsplan	Aufgestellt:	Datum: [Redacted] Unterschrift, MR 20
Geprüft:		Zugestimmt:	Datum: [Redacted] Unterschrift, MR-L
Datum:	Zeichnungs-Nr.: 1		
.....	Maßstab: 1 : 5.000		
Unterschrift, Technische Aufsicht			



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuglhausee 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2021, 03.12.18
		HÖHNESYSTEM DHHN2016_NH
		LAGESYSTEM ETRS89_30G (S320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	LVG	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	10.12.2020
Verkehr 11-Nachrichtliche	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Markorstr.	M+O	informativ
Lageplan Hauschstr.	M+O	informativ
Lageplanschnitts Mitte Altona	M+O	informativ

Maßstab 1 : 250
0 5 10 15 20 25 m

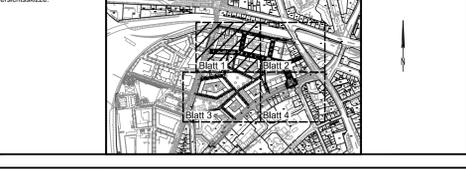
Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden die nicht bestehenden Bauwerke auf dem Brauereigelände ausgeblendet.
Die Lage der Überfahrten kann sich im weiteren Verlauf der Planung ändern.

Legende

- - - - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - - - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- - - - - gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Kleinflesterstreifen
- ⊙ Noppenpflaster
- ▨ Rippenpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- Pfosten mit B-Schließung
- ⊙ gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 5,0 m, RFL 530
- ⊙ gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530
- ⊙ gepl. Beleuchtung, 2-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530
- ⊙ gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 4,0 m, RFL 530
- ⊙ gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 9,5 m
- ⊙ gepl. Bäume
- ⊙ Quercus petraea (Traubeneiche) Kronendurchmesser: 7,5 m
- ⊙ Acer campestre (Feld-Ahorn) Kronendurchmesser: 6,5 m
- ⊙ Tilia cordata (Winterlinde) Kronendurchmesser: 7,5 m

MASUCH + OLBRICH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
22113 Osterholz-1
Querenburg 2
Tel: 041 22 22 22
Fax: 041 22 22 22
www.masuch-olbrich.de
gez. [Signature]

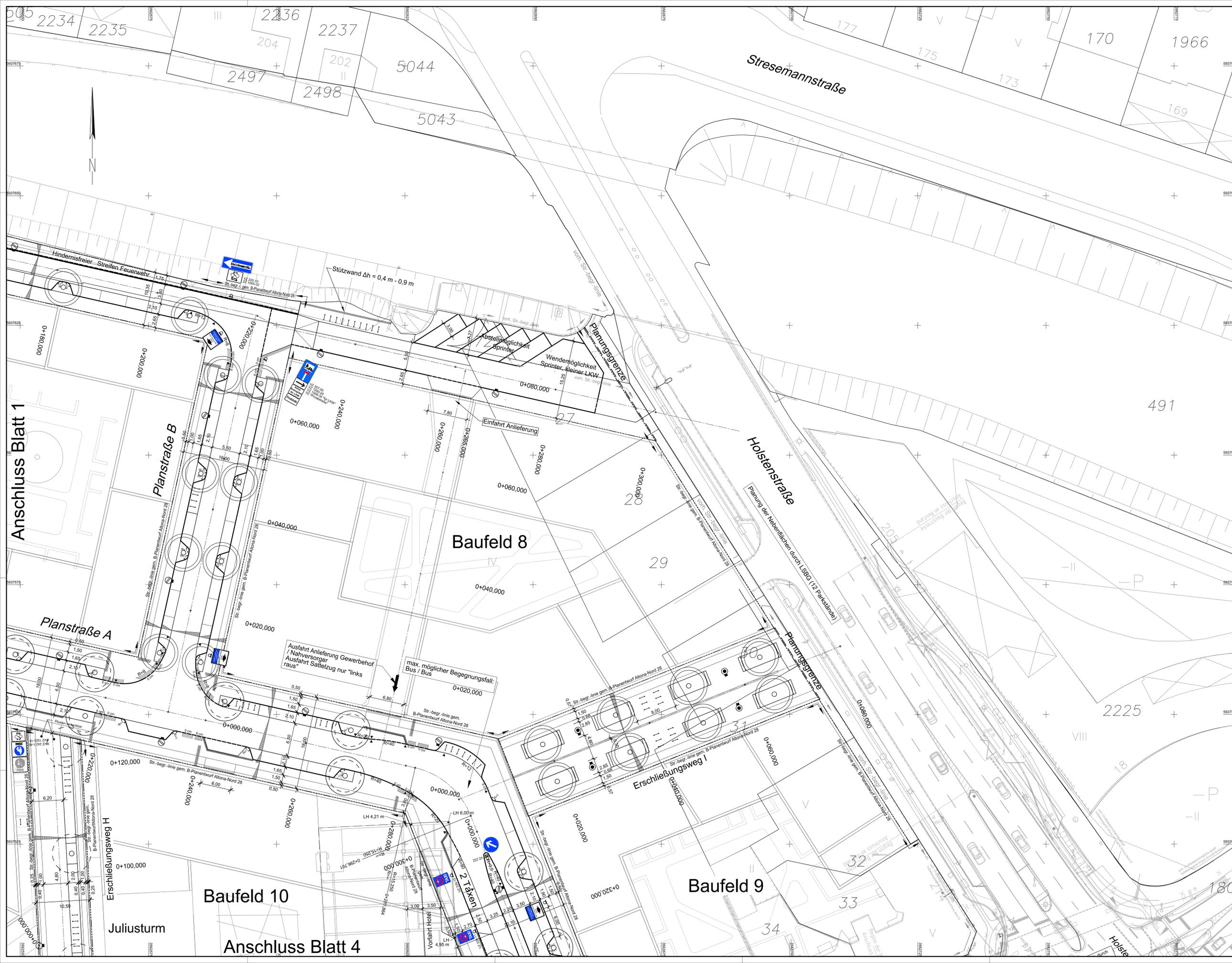
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leitv. Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
05.02.2021				



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme:	Holsten Quartier	Bearbeitet:	Datum: 16.02.2021
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Unterschrift: MR 213	Fachtechnisch geprüft: Datum: 17.02.2021
Planinhalt:	Lageplan	Unterschrift: MR 210	Aufgestellt: Datum: 22.02.2021
Geprüft:		Unterschrift: MR 20	Zugestimmt: Datum: 23.02.2021
Datum:			
Zeichnungs-Nr.:	1		
Maßstab:	1 : 250		



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuehnhausee 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2021 HOHENSYSTEM DHHN2016_NH LAGESYSTEM ETRS89_3000 (S320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	10.12.2020
Verkehr II - Abwehr 110erbrücke	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Marktorstr.	M+O	informativ
Lageplan Hausbuchstr.	M+O	informativ
Lageplanausschnitts Mitte Altona	M+O	informativ



Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden die nicht bestehenden bleibenden Bauwerke auf dem Brauereigelände ausgeblendet.

Die Lage der Überfahrten kann sich im weiteren Verlauf der Planung ändern.

Legende

- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Kleinflesterstreifen
- Noppenpflaster
- Rippenpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- Pfosten mit B-Schleifung
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 5.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 2-armige Leuchte GM 6.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 4.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, GM 9.5 m
- gepl. Bäume
- Quercus petraea (Traubeneiche) Kronendurchmesser: 7.5 m
- Acer campestre (Feld-Ahorn) Kronendurchmesser: 6.5 m
- Tilia cordata (Winterlinde) Kronendurchmesser: 7.5 m

Schlussverschickung	
	2213 Oberdorf 2, 22133 Hamburg Telefon: 041 71320-0 E-Mail: info@masuch-olbrisch.de
Datum: 05.02.2021	05.02.2021
Name:	gez. [Signature]

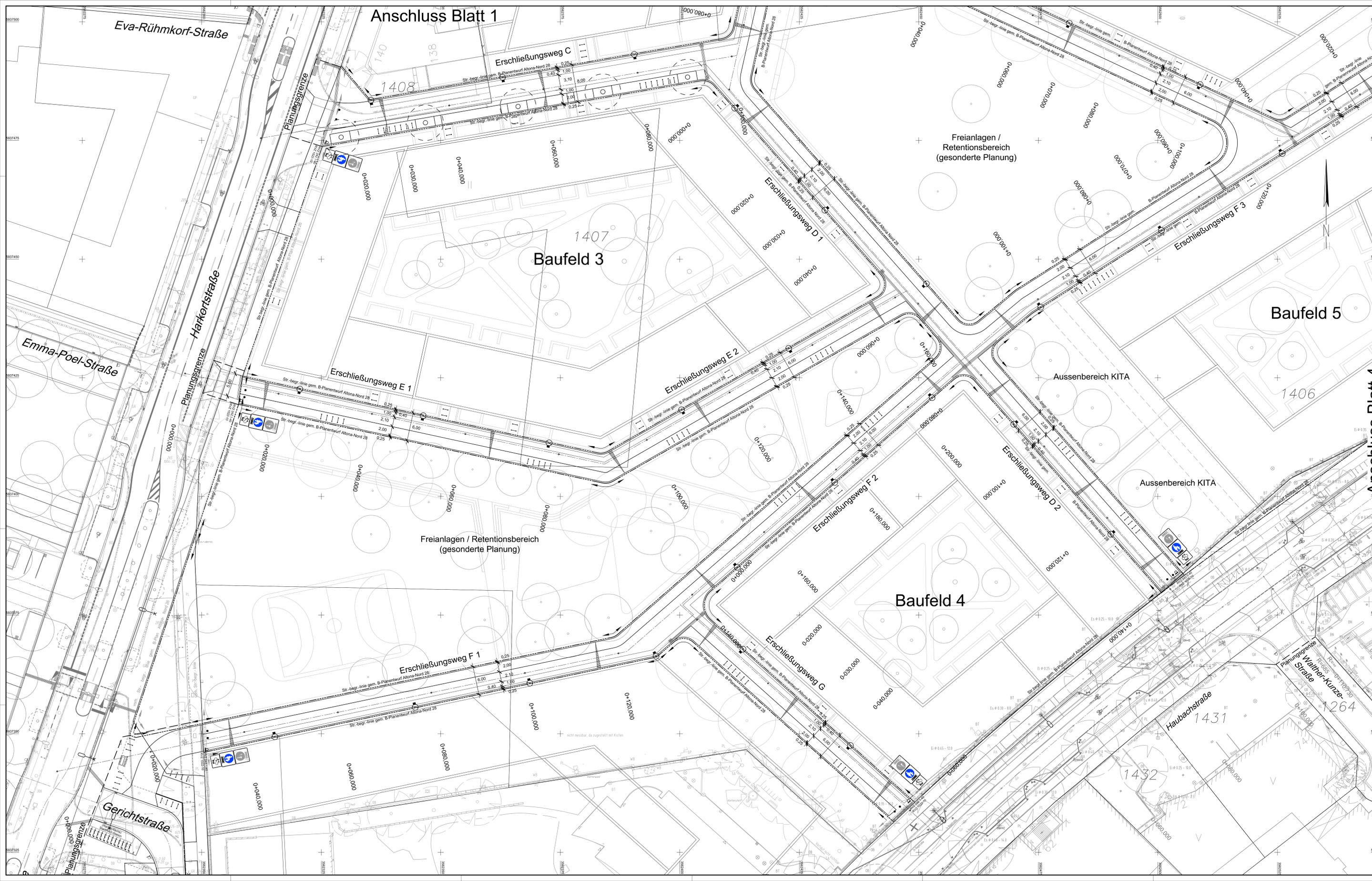
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leib- / Kurzzeichen und Unterschrift	Datum



Besartfänger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

Realisierungsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme:	Holsten Quartier	Bearbeitet:	Datum: 16.02.2021
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Unterschrift: MR 213	
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 17.02.2021
Geprüft:		Unterschrift: MR 210	
Datum:		Aufgestellt:	Datum: 22.02.2021
Zeichnungs-Nr.:	2	Unterschrift: MR 20	
Maßstab:	1 : 250	Zugestellt:	Datum: 23.02.2021
Unterschrift: Technische Aufsicht		Unterschrift: MR 20	



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Abteilergraben 378 22335 Hamburg	STAND VOM HOHENSYSTEM LAGESYSTEM
		05.01.2011, 03.12.19 DHHN2016_NH ETRS89_30K3_GS301
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poilers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	10.12.2020
Mikro-1:1 Maßstab	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Harkortstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplan Baufeld 3	M+O	informativ

Maßstab 1 : 250
0 5 10 15 20 25 m

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden die nicht bestehenden Bauwerke auf dem Brauereigelände ausgeblendet.
Die Lage der Überfahrten kann sich im weiteren Verlauf der Planung ändern.

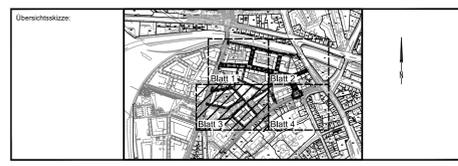
Legende

- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- vordr. Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Kleinfahrerstreifen
- Noppenpflaster
- Rippelpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrdägel
- Pfosten mit B-Schließung
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 5.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 2-armige Leuchte GM 6.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 4.0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, GM 9.5 m
- gepl. Bäume
- Quercus petraea (Traubeneiche) Kronendurchmesser: 7.5 m
- Acer campestre (Feld-Ahorn) Kronendurchmesser: 6.5 m
- Tilia cordata (Winterlinde) Kronendurchmesser: 7.5 m

Schlussverschickung

MASUCH + OLBRISCH		Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH	
Datum	05.02.2021	Datum	05.02.2021
Name		Name	

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit./ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum



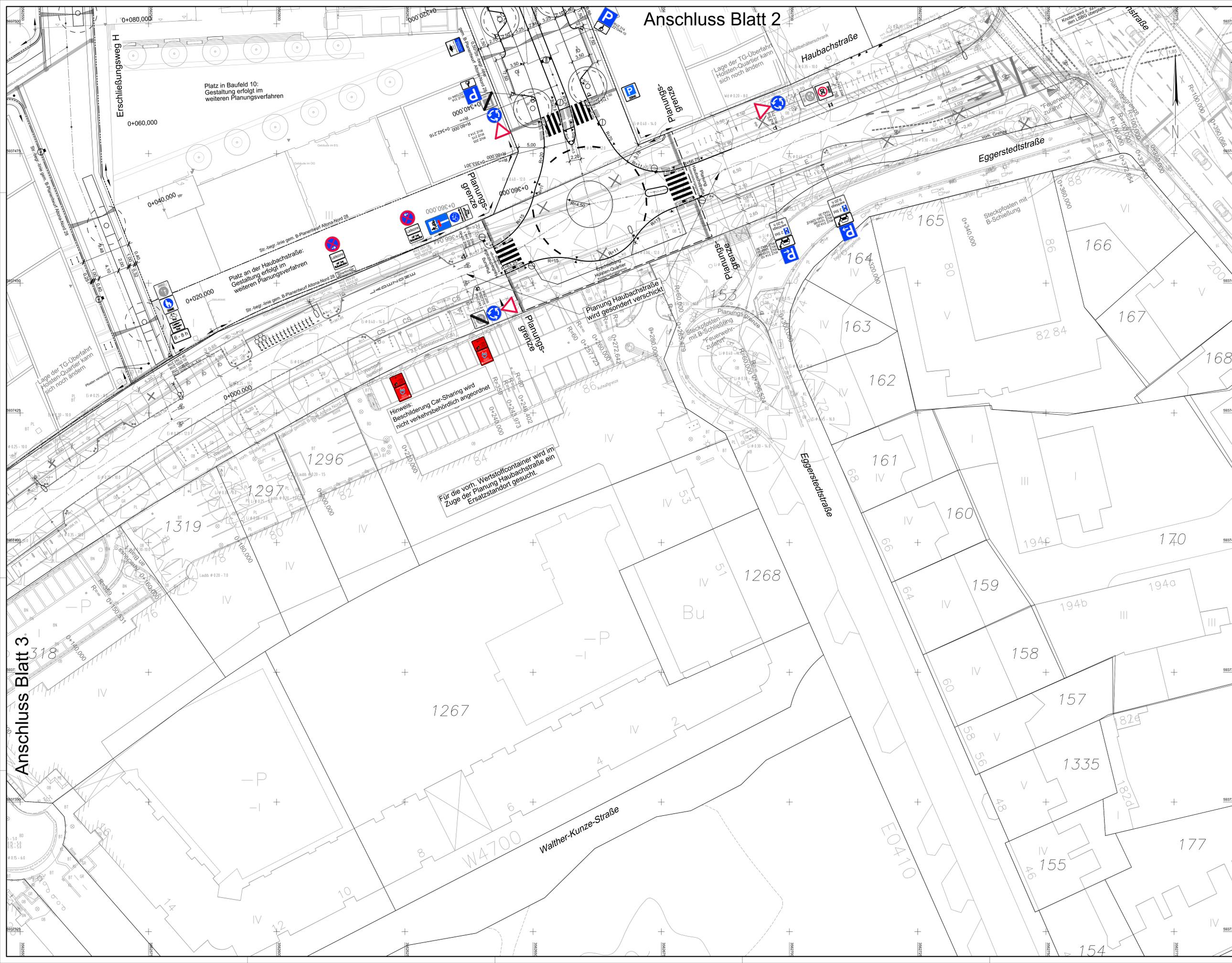
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

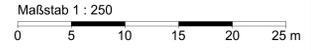
Bearbeitet:	16.02.2021
Fachtechnisch geprüft:	17.02.2021
Aufgestellt:	22.02.2021
Zugestimmt:	23.02.2021

Geprüft: Holsten Quartier
Datum: 23.02.2021
Zeichnungs-Nr.: 3
Maßstab: 1 : 250

Anschluss Blatt 2



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuehhaussee 378 22335 Hamburg	STAND VOM HÖHENSYSTEM LAGESYSTEM
		05.01.2011.03.12.18 DHHN2016_NH ETRS89_3003 (L3320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	10.12.2020
Verkehr 11 - Verkehr 11	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Marktkorstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr. Mitte Altona	M+O	informativ



Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden die nicht bestehenden bleibenden Bauwerke auf dem Brauereigelände ausgeblendet.

Die Lage der Überfahrten kann sich im weiteren Verlauf der Planung ändern.

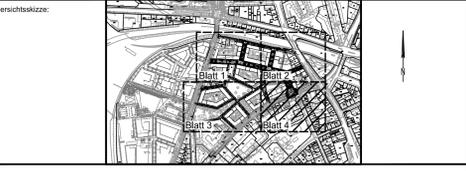
Legende

- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- gepl. Hochbord
- gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Kleinflesterstraßen
- Noppentpflaster
- Rippenpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- Pfosten mit B-Schließung
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 5,0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 2-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 4,0 m, RFL 530
- gepl. Beleuchtung, GM 9,5 m
- gepl. Bäume
- Quercus petraea (Traubeneiche) Kronendurchmesser: 7,5 m
- Acer campestre (Feld-Ahorn) Kronendurchmesser: 6,5 m
- Tilia cordata (Winterlinde) Kronendurchmesser: 7,5 m

Schlussverschickung

		22113 Quakenbrunn, 3. Hinterhaus Telefon: 0421 712201-10 Telefax: 0421 712201-11 E-Mail: info@masuch-olbrisch.de		
Datum:	05.02.2021	05.02.2021	05.02.2021	Verstärkt
Name:	gez. [Signature]			

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leib- Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

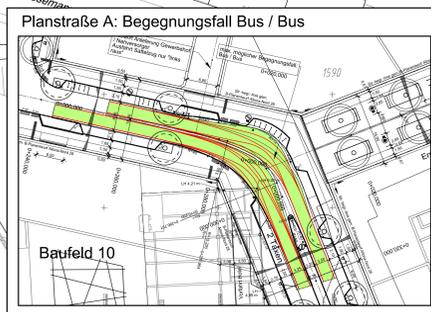
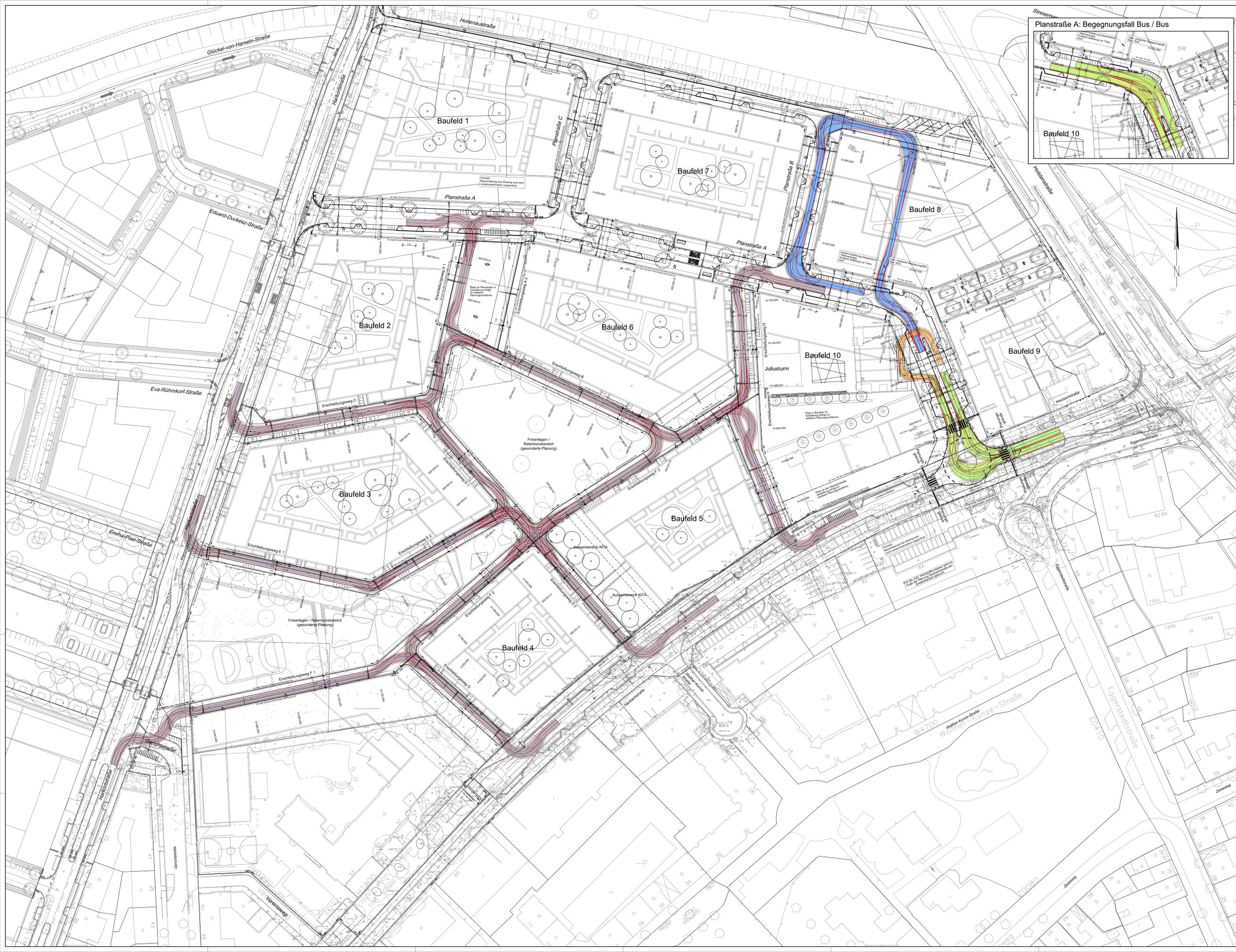


Bestandsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme:	Holsten Quartier	Bearbeitet:	Datum: 16.02.2021
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Unterschrift: MR 213	
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	Datum: 17.02.2021
Geprüft:		Unterschrift: MR 210	
Datum:		Aufgestellt:	Datum: 22.02.2021
Zeichnung-Nr.:	4	Unterschrift: MR 20	
Maßstab:	1 : 250	Zugestimmt:	Datum: 23.02.2021
Unterschrift: Technische Aufsicht		Unterschrift: MR 1	

Anschluss Blatt 3



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterweghaussee 37b 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2011.03.12.18
		HÖHENSYSTEM DHHN2016_NH
		LAGESYSTEM ETRS89_3000_LSS00
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANNHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
Disk	LDV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poliers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Wohnen 11 - Bereich 11/10/10/10	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Haukbschtr.	M+O	informativ
Lageplanstrasse Mite Altona	M+O	informativ

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wurden die nicht bestehenden bleibenden Bauwerke auf dem Brauereigelände ausblendet.
 Maßstab 1 : 500
 0 10 20 30 40 50 m

Legende

- 50 cm Bewegungsspielraum
- Rads Spuren
- Letztlinie
- überstrichene Fläche
- 3-achsiges Müllfahrzeug (ohne Nachläufer)
- Sattelzug
- 15 m Bus
- Pkw

MASUCH + OLBRISCH
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
 Datum: 2023.02.22
 Autor: gbr

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bezeichnet (Name)	Leb- / Kurzzeichen und Überschrift	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Baumtitel: Holsten Quartier
Tieftbaumtitel: innere Erschließung Straßenbau
Planmaß: Lageplan Schleppkurven

Beurteilt:	Datum:	16.02.2021
Unterschrift: gbr	Datum:	17.02.2021
Fachbereich geprüft:	Datum:	22.02.2021
Unterschrift: gbr	Datum:	23.02.2021
Zugestellt:	Datum:	23.02.2021
Unterschrift: gbr	Datum:	

A. Mühlenbeck

Von: [REDACTED]@altona.hamburg.de>
Gesendet: Dienstag, 6. November 2018 13:26
An: [REDACTED]
Betreff: Tempo 30 im Holsten-Quartier

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

die BWVI hat uns mitgeteilt, dass sie unter den u .g. Bedingungen auch in Abstimmung mit der Hochbahn und der Innenbehörde einer Tempo30-Zone im Holsten-Quartier zustimmen wird.

M.E. sind die Bedingungen im vorliegenden Entwurfsstand bereits z.T. berücksichtigt worden. Alles weitere, insbesondere ob die Fahrbahnbreite von jetzt 6,50 m auf 6,25 m verringert werden kann, bitte ich mit Herrn [REDACTED] abzustimmen. Aus städtebaulicher Sicht sollte vor dem Hintergrund notwendiger Abstandsflächen allerdings der Gesamtquerschnitt nicht verringert werden. Falls es tatsächlich einen geringen Spielraum bei der Fahrbahnbreite geben sollte, sollte dieser den Nebenflächen zu Gute kommen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Dipl.-Ing. Stadtplaner

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Abteilungsleitung Projektgruppe Holsten-Areal – A / SL 50
Jessenstraße 1-3, 22767 [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Dienstag, 6. November 2018 08:52
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: Tempo 30 im Holsten-Quartier

Hallo Herr [REDACTED]

In einem Gespräch zwischen Hochbahn und Bezirk wurden folgende Punkte für das Holsten-Quartier verabredet:

- Eine ausreichende Straßenbreite von 6,25 Metern
- Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten hergestellt, so dass für den Bus keine "Vorfahrt-Achten" muss
- Es wird keine für den Busverkehr einschränkende Einbauten geben
- Die Haltestelle wird in beide Richtungen für einen 25 Meter langen Bus ausgelegt.

Unter den o.g. Voraussetzungen kann die Hochbahn einer Tempo-30-Zone dort zustimmen.
Vor diesem Hintergrund stimmt die BWVI auch unter der Beteiligung der Behörde für Inneres und Sport der Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Holsten-Quartier zu.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 24. Oktober 2018 13:21
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Betreff: Tempo 30 im Holsten-Quartier

Hallo Frau [REDACTED]

wie telefonisch angekündigt finden Sie anbei den aktuellen Entwurfsstand zur inneren Erschließung des Holsten-Quartiers. Im Jour fixe zum Holsten-Areal (Regeltermin mit Investor) berichtete [REDACTED], MR, dass für die zwischen Harkortstraße und Haubachstraße vorgesehene Planstraße ggf. mit einer Anordnung von Tempo 50 und daraus resultierend möglicherweise auch mit der Forderung nach Radverkehrsanlagen zu rechnen sei. Dies sei am Rande einer Besprechung in der BWVI zur Harkortstraße geäußert worden.

Für die weitere städtebauliche Planung im Holsten-Areal benötigen wir klare Vorgaben. Bisher sind wir seit der Wettbewerbsauslobung davon ausgegangen, dass die Planstraße mit Tempo 30 und ohne Radverkehrsanlagen geplant werden kann. SL und MR sind auch der Auffassung, dass dies hier absolut geboten ist, da das Holsten-Areal ein autoarmes Quartier werden soll und wir keine zusätzlichen Verkehre ins Quartier holen sollten, indem wir hier eine attraktive Alternativroute zur Stresemannstraße und/oder Max-Brauer-Allee anbieten.

Sie kennen die örtliche Situation, die Position der Bezirkspolitik und die Erwartungen der Wohnbevölkerung. Wir werden uns sehr vehement für die Anordnung von Tempo 30 einsetzen. Ich kann daher jetzt schon ankündigen, dass wir im Bebauungsplanentwurf keine zusätzliche Flächen für einen erweiterten Straßenquerschnitt vorsehen werden. Dann müssten wir einen möglichen Konflikt mit der Innenbehörde ggf. im Arbeitskreis austragen. Meine Hoffnung wäre aber, dass wir es vorher in unserem Sinne klären können.

Wie besprochen, möchte ich Sie daher bitten, uns zeitnah eine Rückmeldung zu geben und am besten auch noch einmal zu einem Erörterungstermin mit den zu beteiligenden Stellen (Hochbahn, VD,..) einzuladen. Zu der prognostizierten Verkehrsbelastung liegen mir keine ganz aktuellen Zahlen vor, aus einem ersten Auszug des SBI-Gutachtens hatte Frau [REDACTED] 2017 mal den Wert von 4.000 bis 5.000 Kfz/24h genannt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Dipl.-Ing. Stadtplaner

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Altona
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Abteilungsleitung Projektgruppe Holsten-Areal – A / SL 50
Jessenstraße 1-3, 22767 Hamburg

[REDACTED]
[REDACTED]



POLIZEI
Hamburg

VD52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Bezirksamt Altona - Fachamt Management
des öffentlichen Raumes
Jessenstraße 1-3
22767 Hamburg

Dienststelle VD52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6-55414
Fax +49 40 428 6-55419
vd52@polizei.hamburg.de

Sachbearbeiter

Datum 05.02.2021

Aktenzeichen **VD52/8V/0066818/2021**

Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

Erschließung B-Plan-Gebiet Altona-Nord 28

Verkehrsanlagen – innere Erschließung

Verschickung der verkehrstechnischen Lagepläne, Stand 05.02.2021

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung

VD 52 erlässt als zuständige Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 (1c) und (3) StVO die straßenverkehrsbehördliche Anordnung als Gesamtanordnung für alle Verkehrszeichen gemäß folgender verkehrstechnischer Lagepläne der Ingenieurgesellschaft Masuch und Olbrisch

- MO17339_201214_SV_VA_LP-250-1, vom 05.02.2021
- MO17339_201214_SV_VA_LP-250-2, vom 05.02.2021
- MO17339_201214_SV_VA_LP-250-3, vom 05.02.2021
- MO17339_201214_SV_VA_LP-250-4, vom 05.02.2021

Die Lagepläne dokumentieren das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens.

Die Anordnung der ZZ 1022-10 zur Freigabe der als Fußgängerzonen ausgewiesenen Erschließungswege A-H für Fahrradfahrer erfolgt unter Vorbehalt!

Aufgrund der besonderen Schutzfunktion der Belange der Fußgänger ist die generelle Freigabe für den Radverkehr kritisch zu sehen und insbesondere bei Gefährdungs- bzw. Unfalllagen zu revidieren!

Ebenso unter Vorbehalt steht die Freigabe für den Lieferverkehr im Erschließungsweg H. Voraussetzung hierfür ist die Einhaltung der baulichen Bedingungen zur Zufahrtsbeschränkung.

Die Möblierung des Verkehrsraumes ist nicht Gegenstand der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.

Die rechtliche Wirksamkeit dieser Straßenverkehrsbehördlichen Anordnung ist erst dann gegeben, wenn der Straßenbaulastträger alle vorgesehen Straßenverkehrsflächen übernommen und der öffentlichen Nutzung gewidmet hat!



(im Original unterschrieben)