

Holsten-Quartier
Innere Erschließung

ERLÄUTERUNGSBERICHT
zur 1. Verschickung 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	1
2.1 Erschließungsgebiet	1
2.2 Harkortstraße	1
2.3 Haubachstraße	2
2.4 Holstenstraße.....	2
3 Geplanter Zustand	2
3.1 Allgemeines	2
3.2 Das generelle System der Verkehrsführung	3
3.2.1 Planstraßen A, B und C	3
3.2.2 Wohnwege A bis I	3
3.3 Gestaltung der verschiedenen Straßentypen.....	4
3.3.1 Planstraßen A, B und C sowie Holtenuastraße.....	4
3.3.2 Wohnwege.....	5
3.3.3 Querschnitte.....	5
3.4 Höhenentwicklung.....	12
3.5 Knotenpunkte.....	13
3.5.1 Anbindung Haubachstraße Variante 1 – abknickende Vorfahrt	13
3.5.2 Anbindung Haubachstraße Variante 2 – Mini-Kreisverkehrsplatz 19 m	14
3.5.3 Anbindung Haubachstraße Variante 3 – Mini-Kreisverkehrsplatz 22 m	14
3.6 Lichtsignalanlagen	15
3.7 ÖPNV.....	15
3.8 Fußgänger und Radfahrer.....	15
3.9 Barrierefreiheit	16
3.10 Ruhender Verkehr.....	17
3.11 Oberflächenentwässerung	19
3.12 Straßenbegleitgrün	19
3.13 Beleuchtung	20
3.14 Belange der Feuerwehr.....	20
3.15 Versorgungsleitungen	20
3.16 Kampfmittel	21
4 Planungsrechtliche Grundlagen	21
5 Lärmschutz	21
6 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	21
7 Umsetzung der Planung.....	21
7.1 Grunderwerb	21
7.2 Finanzierung	21
7.3 Entwurfs- und Baudienststelle.....	22
7.4 Voraussichtlicher Baubeginn.....	22

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.

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 befindet sich auf dem Gelände die bereits stillgelegte ehemalige Holsten-Brauerei.

Das Plangebiet wird zurzeit von der Harkortstraße 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 laufen zurzeit. Die Umsetzung des nördlichen Abschnitts ist derzeit für Oktober 2020 bis voraussichtlich Mai

2021 geplant, könnte sich aber wegen der Abrissarbeiten auf dem Gelände der Holsten-Brauerei verschieben.

Im vorliegenden Verschickungsverfahren berücksichtigen alle Anschlüsse an die Harkortstraße die bereits 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 wird/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 wurden im Rahmen der Maßnahme „Veloroute 13 – Abschnitt1 Holstenplatz“ vom LSBG überplant. Die Straßenbauarbeiten sollen in 2020 beginnen.

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

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

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Die Grundlagen für die vorliegende 1. Verschickung 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 26. 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.

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 Holtenausstraße 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 Holtenausstraße.

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. Dies ist bereits mit der Hochbahn, deren Buslinien durch die Planstraße A verkehren sollen, abgestimmt.

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 in der Hauptsache den Fußgängern vorbehalten bleiben und in denen Radverkehr erlaubt ist. Als Krafffahrzeuge sind Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (Müllabfuhr, Paketdienste

etc.) zulässig. Die Beschilderung erfolgt als Fußgängerzone (VZ 242.1-40) mit „Radfahrer frei“ (VZ 1022-10). Einsatzfahrzeuge (Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei) dürfen diese Straßen ohnehin befahren. Gemäß § 35 der StVO ist das Befahren einer Fußgängerzone auch für Fahrzeuge von „*Unternehmen, die Universaldienstleistungen nach § 11 des Postgesetzes...erbringen*“ zulässig.

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 am Community-Center / Quartierzentrum (Baufeld 10) an der nordwestlichen Ecke des Bestandsgebäudes vorgesehen. Paketdienste können diesen Standort über den Wohnweg H erreichen.

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.

Diese Wege sind für die Befahrung mit 3-achsigen Müllfahrzeugen (L= 9,90 m; ohne Nachlaufachse) ausgelegt. Damit ist auch das Befahren mit kleinen Lkw (2-achsig, L= 9,46 m) und großen Lkw (3-achsig, L= 10,10 m) möglich.

3.3 Gestaltung der verschiedenen Straßentypen

3.3.1 Planstraßen A, B und C sowie Holtenuastraße

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 Holtenuastraße 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 sowie bzw. vor dem geplanten Kreisverkehrsplatz an der Haubachstraße.

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, Müllabfuhr sowie Post- und Paketdienste wird als Fußgängerzone mit entsprechender Zusatzbeschilderung ausgewiesen.

3.3.3 Querschnitte

Planstraße A

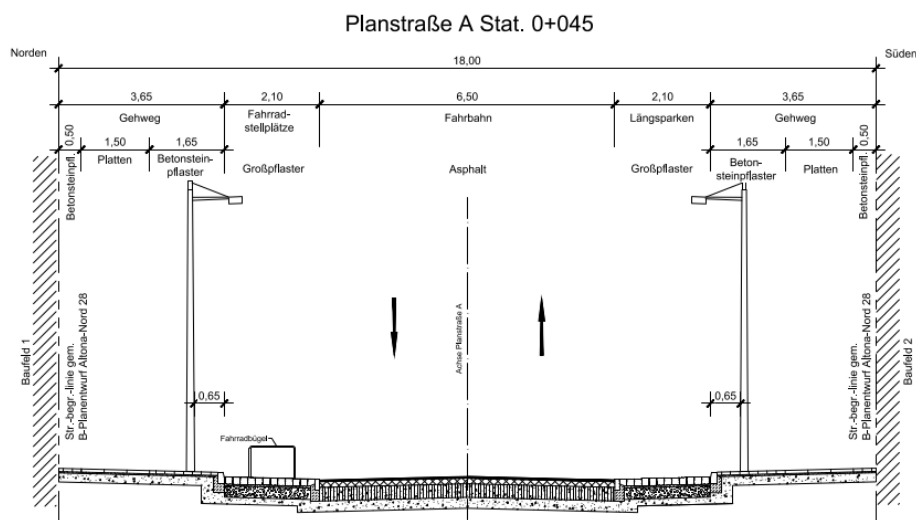
In der „Mitte Altona“ haben sich die regelkonform gewählten Querschnitte für die Gehwege angesichts der Ansprüche durch Einbauten (Beleuchtung), Überbauung mit Balkonen etc. als zu knapp erwiesen. Um dieser Erkenntnis Rechnung zu tragen, wurde für die Planstraße A, die als Haupteerschließung auch stärkeren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

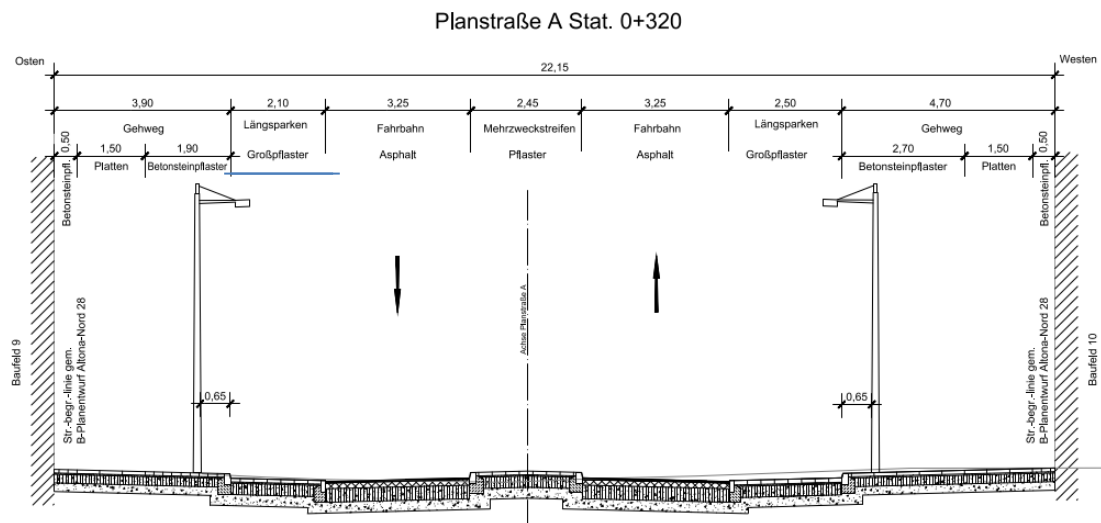
Die Planstraße A weist zwischen der Harkortstraße und der Kurve Richtung Süden folgenden Querschnitt auf:

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	
3,25 m	Fahrbahn (Ri. Norden)	Asphalt	
2,45 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	
3,25 m	Fahrbahn (Ri. Norden)	Asphalt	
2,45 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. Dieser Mehrzweckstreifen soll gleichzeitig Fußgängern das Queren der Planstraße A erleichtern. Eine der Hauptfußgängerverbindungen aus dem Quartier wird über den zukünftigen „Hopfenplatz“ zwischen JuliuSturm und „Holstenhof“ führen. Ziel ist u.a. der S-Bahnhof Holstenstraße, der über die Haubachstraße und die Holstenstraße erreicht werden kann.

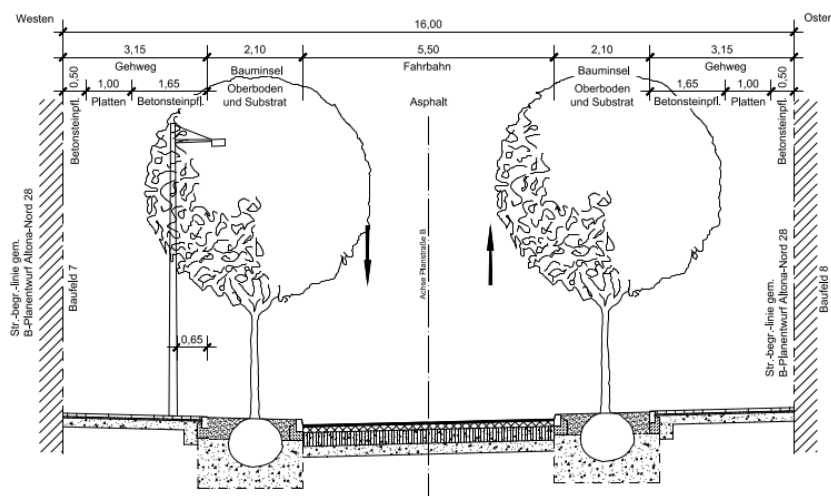
Planstraßen B und C

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	

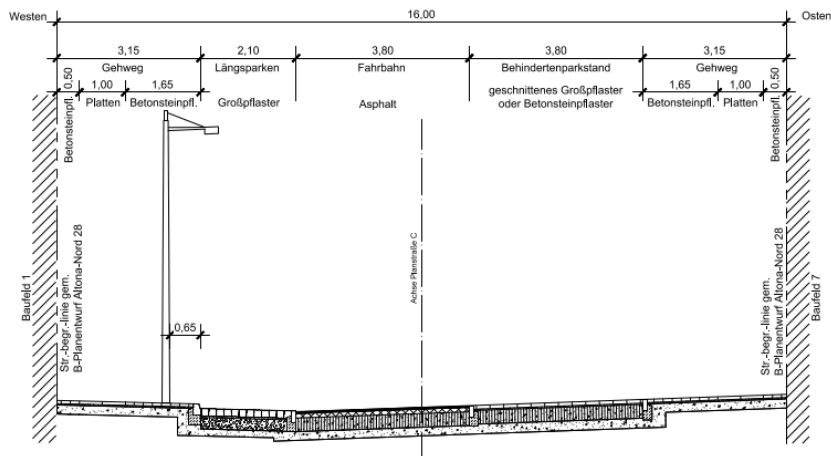
Planstraße B Stat. 0+045,50



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

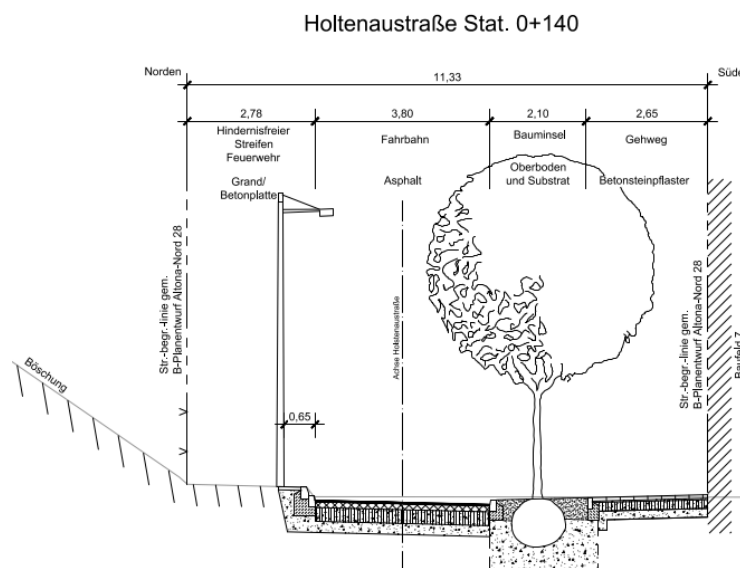


Holtenustraße

Im Zuge der Vorplanung wurden für die Holtenustraße diverse Varianten untersucht. Darunter waren Querschnittsaufteilungen mit Zweirichtungsfahrbahn (5,50 m breit), Einrichtungsverkehr mit beidseitigem Parken etc. Um den Bewegungsraum der Feuerwehr auf der gebäudeabgewandten Seite freihalten zu können, darf auf Seite des Bahndamms Parken auf der Fahrbahn nicht zugelassen werden. Im Zuge der Abstimmungen der Vorplanung wurde festgelegt, dass mit Rücksicht auf die Anleiterbarkeit eine Einrichtungsfahrbahn mit 3,50 m Breite eingerichtet wird. Der Bewegungsraum der Feuerwehr befindet sich zwischen Fahrbahn und Bahndamm und wird durch ein Doppelbord von der Fahrbahn abgegrenzt, um Parken wirkungsvoll zu unterbinden.

Die Holtenustraße weist im Westen folgenden Querschnitt auf:

1,00 bis 2,20 m	hindernisfreier Streifen	wassergeb. Bef. und 50 cm Betonplatte	Norden
3,80 m	Fahrbahn	Asphalt	
mind. 2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Süden
mind. 7,45 m	Gesamtbreite		



Im neuen Abschnitt im Osten ist folgender Querschnitt geplant:

mind. 2,00 m	hindernisfreier Streifen	wassergeb. Bef.	Norden
3,80 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,10 m	Parkstand	Großpflaster	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Süden
10,55 m	Gesamtbreite		

Wohnwege

Um zu verdeutlichen, dass die Wohnwege verkehrlich eine untergeordnete Bedeutung haben, werden diese in Form von Gehwegüberfahrten an die übergeordneten Straßen 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.

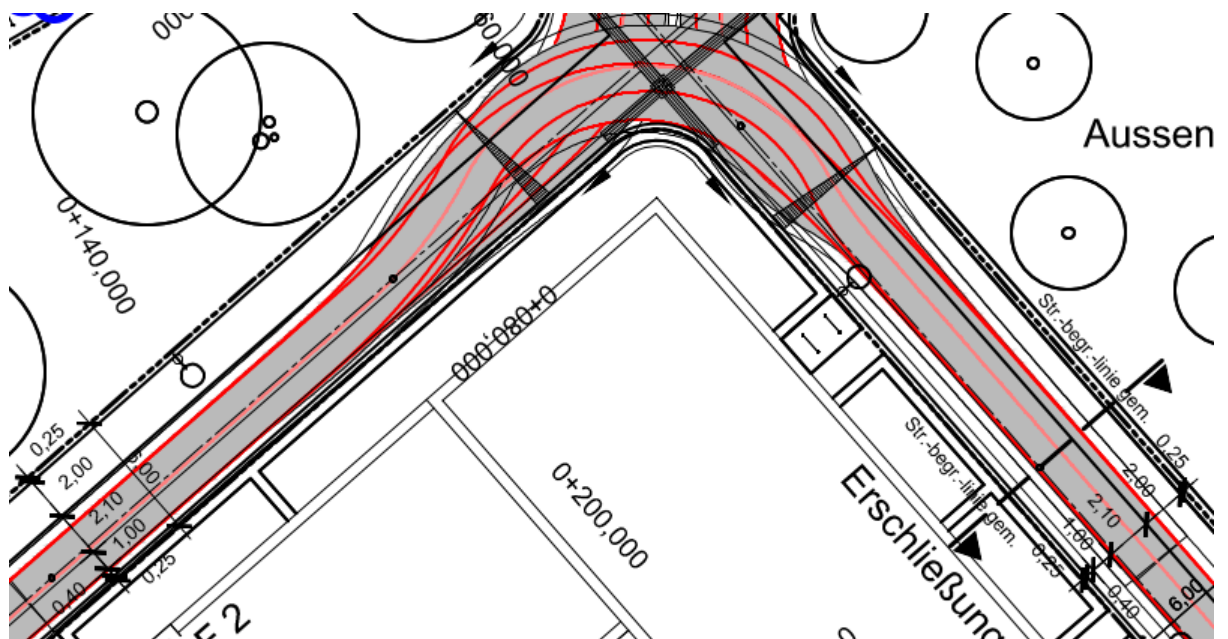
Die „gelbe Fläche“ für die Wege hat eine geringste Breite von 6,00 m. Innerhalb dieser Breite werden die Einfassungen bestehend aus Tiefbordstein und den dazugehörigen Rückenstützen eingebaut, so dass die Einfassungen vollständig auf städtischem Grund liegen.

Die Fläche zwischen den Einfassungen wird nach Hinweis von A/MR vom 18.05.2020 auf ganze Breite (5,50 m) gepflastert. Ein Grandstreifen ist nicht mehr vorgesehen. Im Rahmen dieser Erstverschickung, d.h. im Folgenden wird der bisher vorgesehene Grandstreifen durch eine andere Pflasterart (B) ersetzt. Der bisher mit RE-Pflaster (Rechteckpflaster) bezeichnete Streifen wird jetzt mit Pflaster A bezeichnet.

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

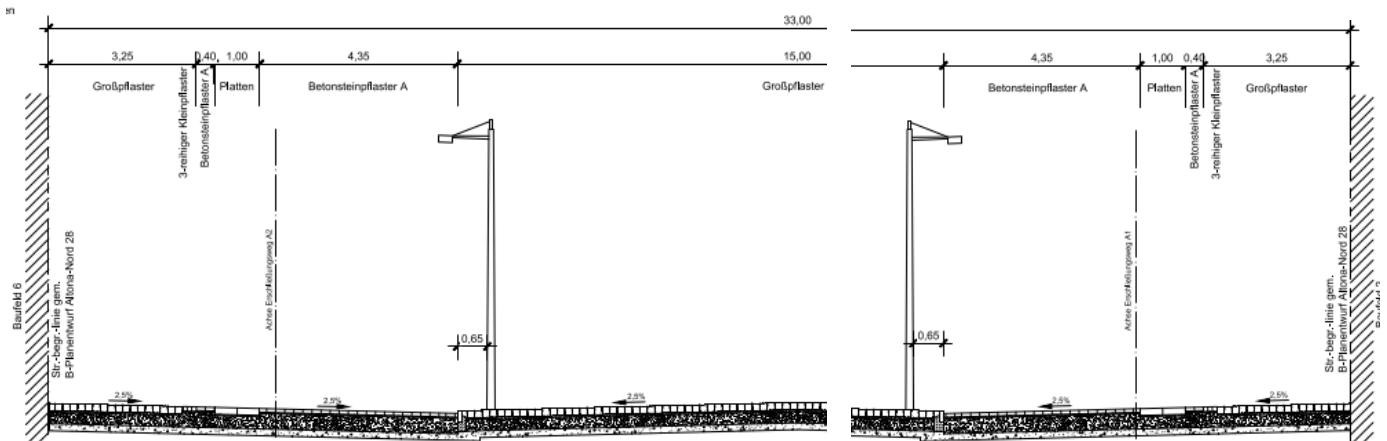
Mit dieser Querschnittsaufteilung steht befestigt ausreichend Raum zum Gehen und Fahren, aber auch als Aufstellfläche für die Feuerwehr zur Verfügung.

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 Escheplatz ist folgende Querschnittaufteilung geplant:

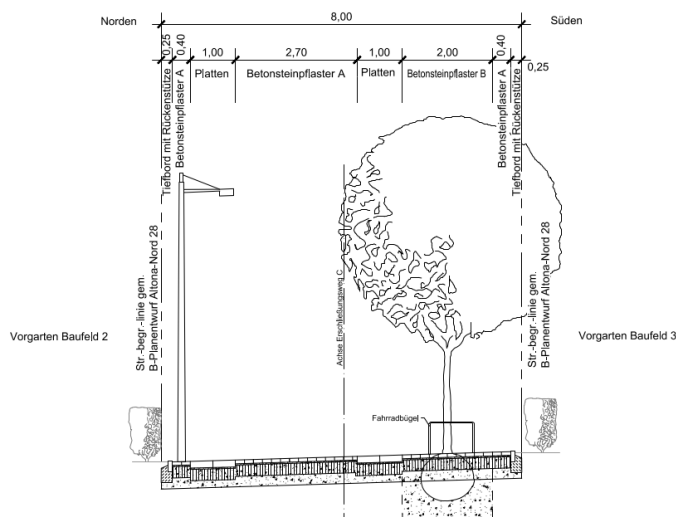
3,50 m	Großpflaster mit 3-reihigem Läufer aus Kleinpflaster
0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
4,35 m	Betonsteinpflaster A
0,10 m	Tiefbord
	anschl. Großpflaster im Platzbereich
<hr/>	
9,35 m	Gesamtbreite



Die Fläche zwischen den beiden Wegen wird nach derzeitigem Stand (16.03.2020) des Gestaltungsleitfadens mit Großpflaster 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/Oberboden (Fahrradbügel bzw. Bauminseln)
0,40 m	Betonsteinpflaster A
0,25 m	10 cm Tiefbord mit 15 cm Rückenstütze
<hr/>	
8,00 m	Gesamtbreite



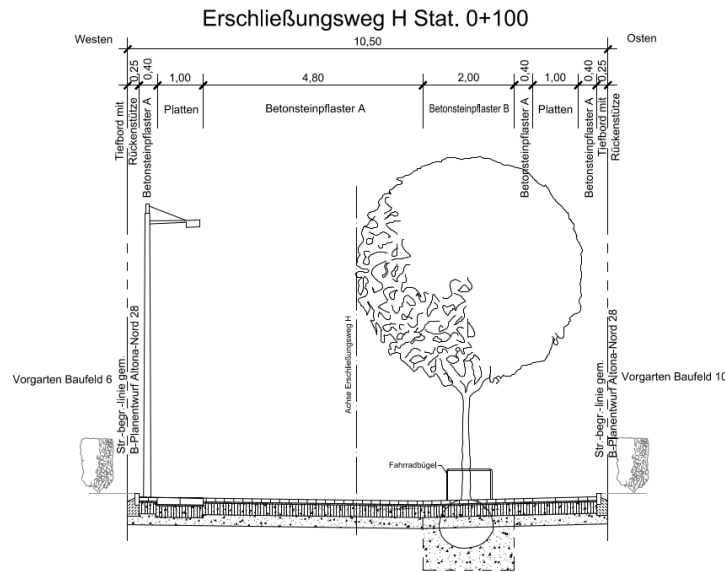
Die Wohnwege B, D1, D2, E1, E2, E3, F1, F2, und G weisen eine Gesamtbreite von 6,00 m mit folgender Aufteilung auf:

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 (Fahradbügel / 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 Rechteckpflaster 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 Bauminseln und Fahrradbügel (gepflastert)
rd. 0,40 m	Betonsteinpflaster A
1,00 m	Betonplatten
0,40 m	Betonsteinpflaster A
0,10 m	Tiefbord (wo notwendig)
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 Höhengsprungs im Osten ist ein kleines Stützbauwerk (lichte Höhe ca. 0,4 bis 0,9 m) erforderlich. Arbeiten am Dammfuß werden außerhalb des DB-Geländes und außerhalb des Lastabtragungskegels der Gleise vorgenommen.

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 ungünstigstes Bemessungsfahrzeug wurde der 15 m - Bus 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.

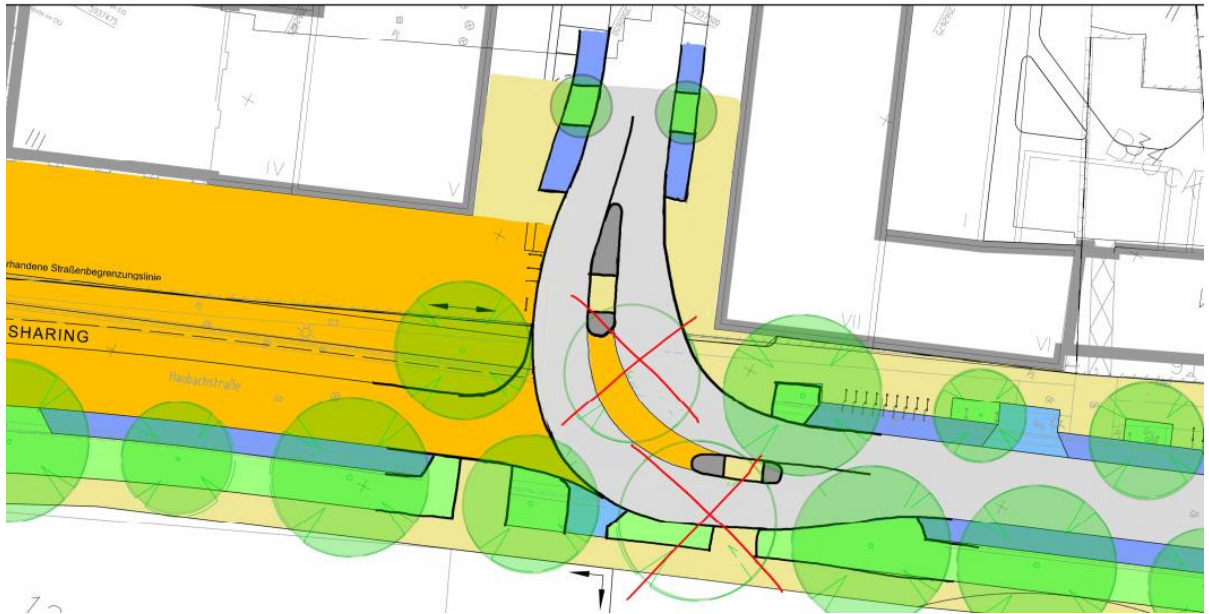
Durch die Wahl dieser großen Bemessungsfahrzeuge ist an den Einmündungen auch die Funktionalität von Abbiegevorgängen von LKW, Lieferwagen, Müllfahrzeugen u.a. gegeben. In anliegendem Schleppkurvenplan sind die maßgebenden Schleppkurven dargestellt.

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:

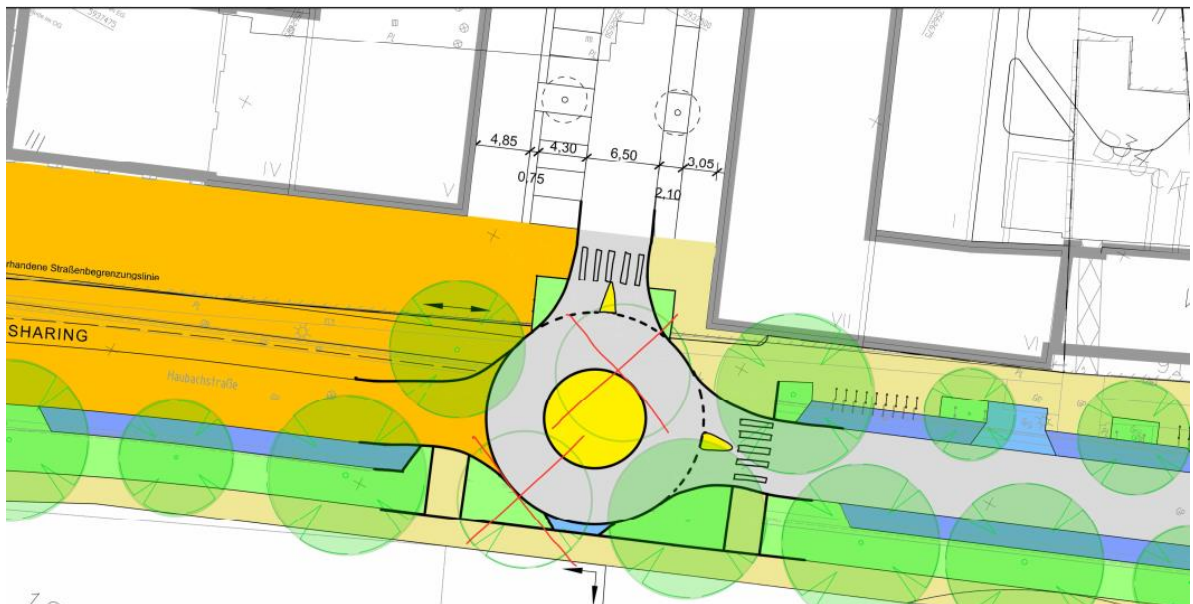
3.5.1 Anbindung Haubachstraße Variante 1 – abknickende Vorfahrt

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.



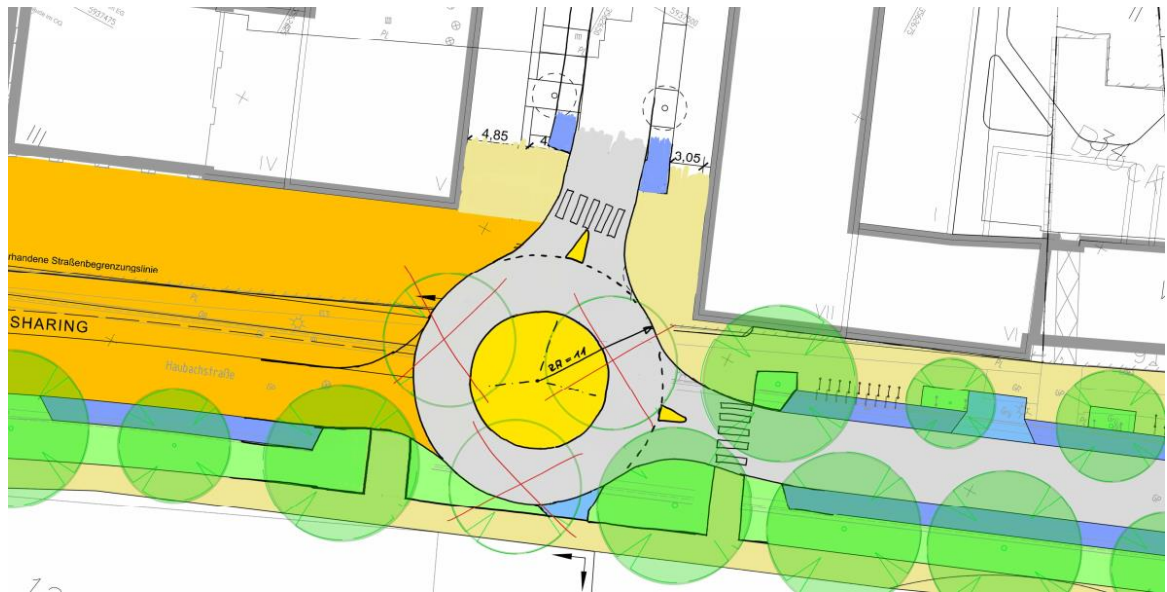
3.5.2 Anbindung Haubachstraße Variante 2 – Mini-Kreisverkehrsplatz 19 m

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 Bussen (hier 15m-Bus) 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.

3.8 Fußgänger und Radfahrer

Die Planstraßen A, B und C erhalten beidseitig begleitende Gehwege. In der Holtenaustraße 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 Holtenaustraße auf den Fahrbahnen.

Im Gesamtgebiet sind entsprechend Mobilitätskonzept 3 StadtRAD-Stationen für jeweils 12 Stadträder vorgesehen. Diese sind am Escheplatz, 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.

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 abgesehen 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 wurden 15 Besucherparkstände je 100 Wohneinheiten (WE) genannt. 3 % davon sind barrierefrei herzustellen.

Bei derzeit geplanten 1.366 WE (Stand 25.03.2020) sind 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

In der Planstraße A am Escheplatz sind 2 Parkstände für Carsharing vorgesehen. Im südlichen Parkstreifen der Haubachstraße (nicht anrechenbar für das Holsten-Quartier) sind 3 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 Escheplatz
- 1 Schnellladesäule an der Haubachstraße vor dem Community-Center
- 1 Normalladesäule Einmündung Gerichtstraße

Beauftragung und Kostenübernahme erfolgen durch den Vorhabenträger.

Bilanz der öffentlichen Besucherparkstände

	Planstraße A	Planstraße B	Planstraße C	Holtenuastraße	Haubachstraße (Nordseite)	Holstenstraße (Westseite) ³⁾	Gesamt	Davon anrechenbar
Parkstände	40	15	10	20	25	12	122	122
barrierefrei	2		2		3		7	7
E - Mobilität	2				2		4	4
Carsharing	2						2	0 ¹⁾
Taxen	2						2	2 ²⁾
Summen	48	15	12	20	30	12	137	135
erforderlich								205
Nachweis in Quartiersgarage								70

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 135 Parkstände im öffentlichen Raum für Besucher zur Verfügung. Dies entspricht 9,9 v.H. der Wohneinheiten. Die fehlenden 70 Parkstände sind in den Quartiersgaragen nachzuweisen.

Die Längsparkstände sind – analog zur „Mitte Altona“ - jeweils am Anfang und Ende mit einem senkrechten Abschluss geplant. Da die Befestigung nicht mit Wabensteinpflaster, sondern mit Großpflaster erfolgen soll, ist der sonst übliche 60°-Winkel nicht notwendig. Mit Rücksicht auf die senkrechte Abgrenzung werden der erste und letzte Parkstand mit je 6,00 m Länge geplant; die dazwischenliegenden Längsparkstände erhalten die Standardlänge nach ReStra von 5,20 m. Um das Ein- und Ausfahren zu erleichtern, wird der Übergang zum Fahrbahnrand mit 1,50 m Radius ausgerundet.

Eine Überprüfung mit 60°-Winkel hat ergeben, dass damit weniger Parkstände als mit senkrechter Begrenzung möglich wären. Außerdem hätte dies Einschränkungen der Größe der Bauminselfolge zur Folge.

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. Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) wird gebeten, die Standorte der Parkscheinautomaten zu prüfen.

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 444 Fahrräder im öffentlichen Straßenraum dargestellt. Dies entspricht 32 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 16.03.2020) werden für die

Planstraße A	Ulmus.-Hybride „New Horizon“ (Ulme)
Planstraßen B, C und Holtenuastraße:	Acer campestre (Feld-Ahorn),
Wohnwege C und D2	Sorbus aria (Echte Mehlbeere),
Wohnwege B, E1 und G	Acer platanoides (Spitz Ahorn),
Wohnweg H	Quercus robur (Stieleiche)

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

Die Abstimmung der Gestaltung der Plätze ist noch nicht abgeschlossen (Gestaltungsleitfaden s.o.). Es wird davon ausgegangen, dass die Abstimmung bis zur Schlussverschickung erfolgt ist und diese Planung dort dargestellt wird. 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. Eine endgültige Festlegung erfolgt in Abstimmungen mit Hamburg Verkehrsanlagen.

Für die Plätze wurde bei der „Mitte Altona“ der Typ Maxi Woody mit 3 Leuchten Fabrikat iGuzzini verwendet.

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 hindernisfreien Streifen.

In den Wohnwegen können sich aus der Abstimmung des Brandschutzkonzeptes noch Änderungen der Standorte der Bäume und der Fahrradbügel ergeben. Idealerweise sollte bis zur Schlussverschickung eine abgestimmte Brandschutzplanung vorliegen.

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 Fernwärme (aus dem vorhandenen öffentlichen Netz) beheizt werden.

Der Zeitpunkt der Verlegung der Leitungen ist noch nicht bekannt, da es noch keine genaueren Überlegungen zum Bauablauf (Baustraßen evtl. in Lage der endgültigen Straßen; Reihenfolge der Erschließung der Baufelder etc.) gibt.

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.

3.16 Kampfmittel

Für das gesamte Gebiet ist vor Baubeginn eine Kampfmittel- und Abfallsondierung sowie ggf. Räumung notwendig. Angaben dazu liegen noch nicht vor.

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.

5 Lärmschutz

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

6 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

7 Umsetzung der Planung

7.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist – nach jetzigem Kenntnisstand - für die dargestellten Erschließungsmaßnahmen nicht 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 zu dem 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.

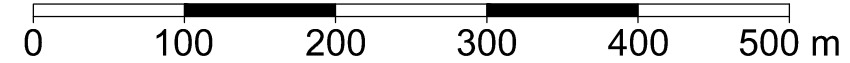
Verfasst:

Hamburg, den 29.05.2020


Masuch + Olbrisch
Ingenieurgesellschaft mbH



Maßstab 1 : 5.000



Entwurfsplanung



Gewerbering 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	22.04.2020	22.04.2020	29.5.2020	
Name				

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

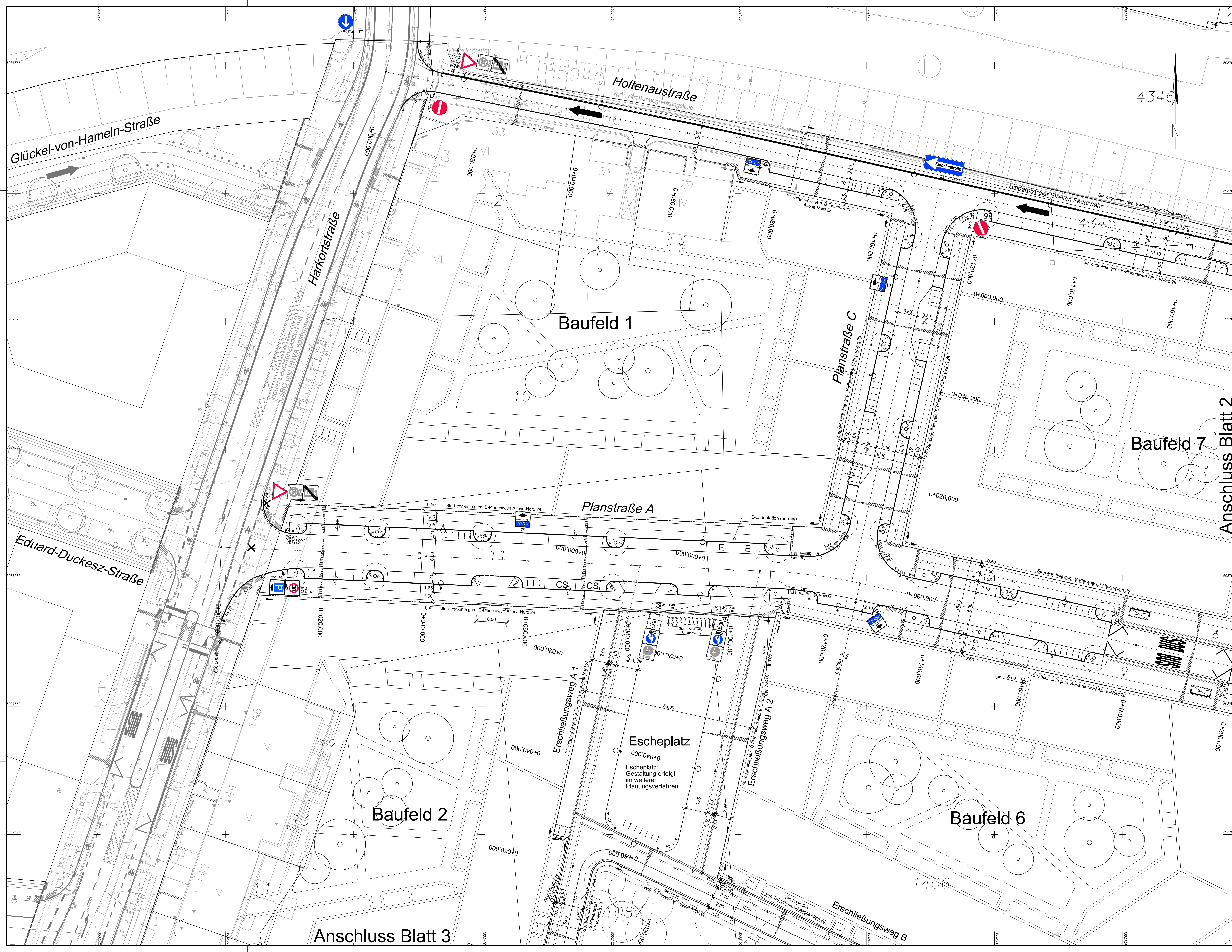
Bedarfsträger:

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: 29.05.2020 gez. Tietböhl Unterschrift, MR 213
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Fachtechnisch geprüft:	Datum: Unterschrift, MR 210
Planinhalt:	Übersichtsplan	Aufgestellt:	Datum: Unterschrift, MR 20
Geprüft:		Zugestimmt:	Datum: Unterschrift, MR-L
Datum:	Zeichnungs-Nr.: 1		
.....	Maßstab: 1 : 5.000		
Unterschrift, Technische Aufsicht			



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuglhäusersee 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2016 HOHNESYSTEM DHN2016_NH LAGESYSTEM ETRS89_30G (S320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Verkehr 11 - Beschriftung	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Harkortstr.	M+O	informativ
Lageplan Hausbachstr.	M+O	informativ
Lageplanausschnitte Mitte Altona	M+O	informativ

Maßstab 1 : 250
0 5 10 15 20 25 m

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.

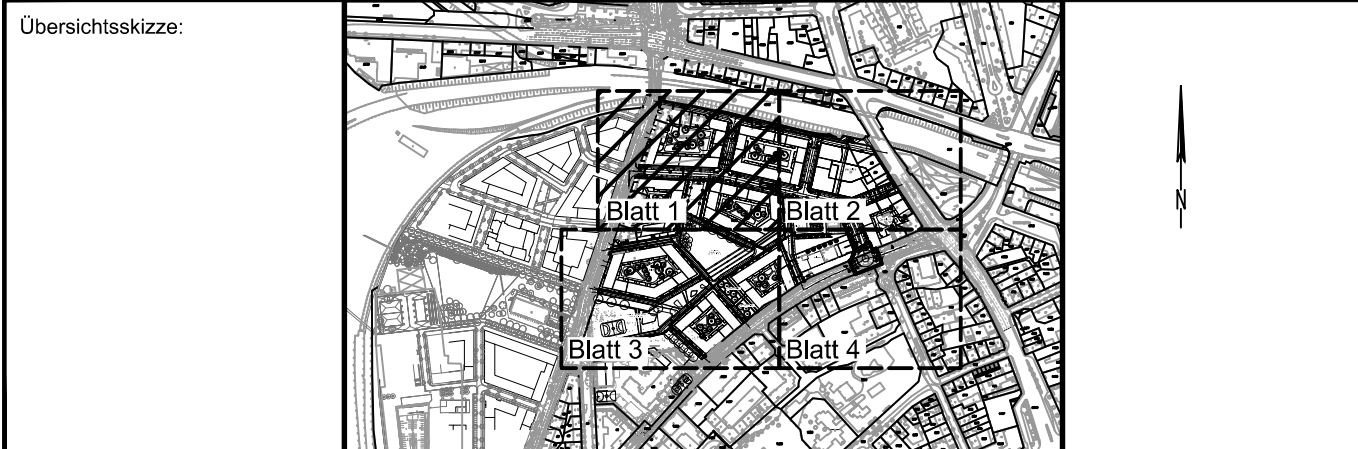
- Legende**
- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
 - vorh. Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
 - gepl. Hochbord
 - gepl. abgesenkter Hochbord
 - gepl. Doppelbord
 - gepl. Tiefbord
 - gepl. Bussonderbord
 - Noppenpflaster
 - Rippenspflaster Längsrichtung
 - gepl. Fahrradbügel
 - gepl. Baum
 - gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530

Entwurfsplanung

MASUCH + OLBIRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Datum: 28.05.2020, 29.05.2020, 29.05.2020

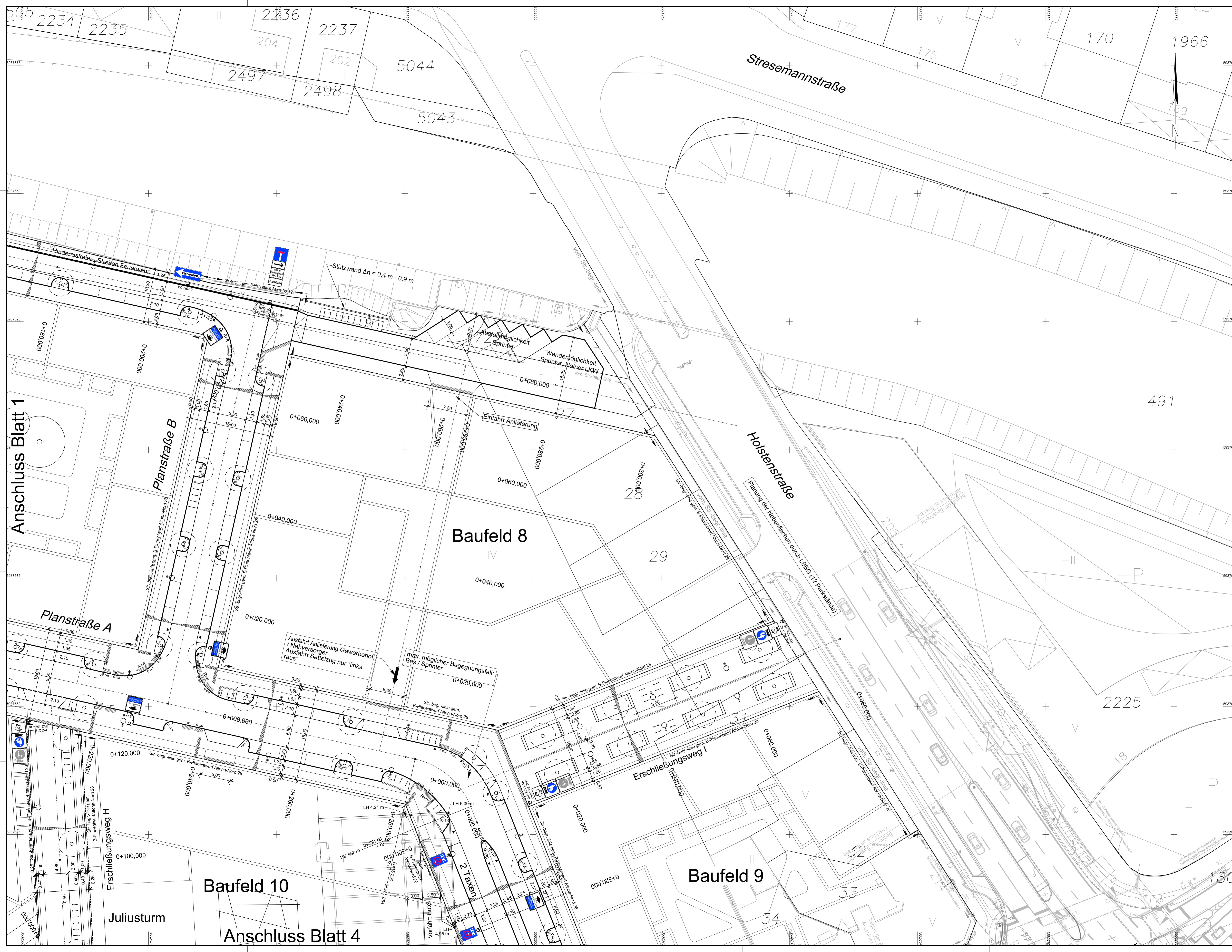
Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leibf. Kurzzeichen und Unterschrift	Datum



Besitzer: 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: 29.05.2020
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Unterschrift: MR 213	
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	Datum:
Geprüft:		Unterschrift: MR 210	
Datum:		Aufgestellt:	Datum:
Zeichnungs-Nr.:	1	Zugestimmt:	Datum:
Maßstab:	1 : 250	Unterschrift: MR-L	



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuhhaussee 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2011/03.12.18
		HÖHENSYSTEM DHHN2016_NH
		LAGESYSTEM ETRS89_3003 (S320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Vehikel-Ü-Abwehr: Hohlkörper	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Markortstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplanausschnitte Mitte Altona	M+O	informativ

Maßstab 1 : 250

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

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

Anschluss Blatt 1

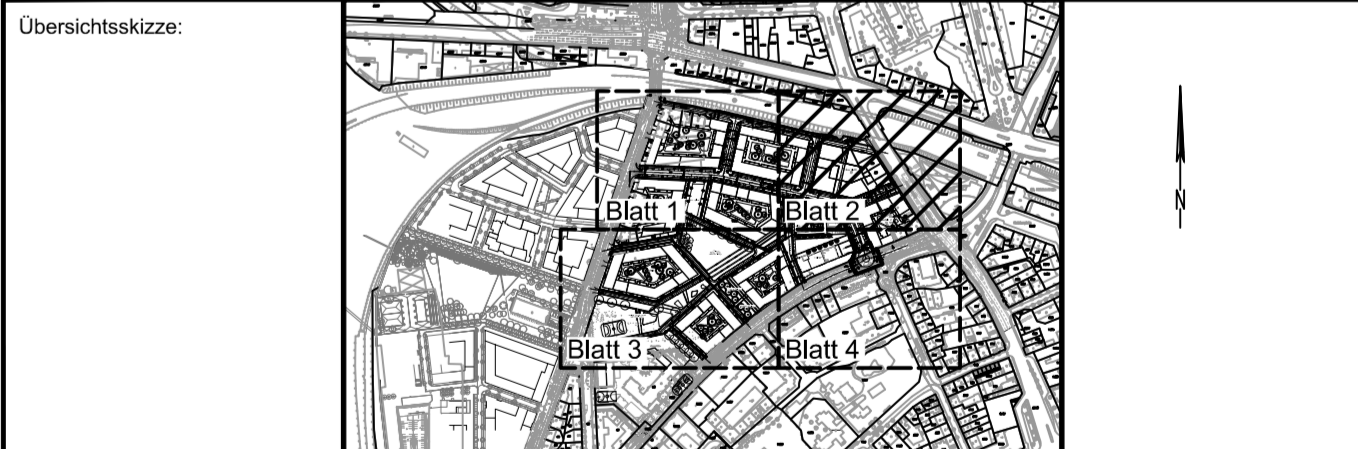
Legende

- - - - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- - - - - vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - - - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Noppentpflaster
- ▨ Rippenpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Baum
- ⊕ gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530

Entwurfsplanung

Datum	28.05.2020	29.05.2020	29.05.2020	Verfasser
	Name			

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



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

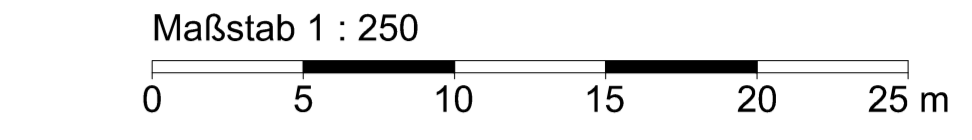
Realisierungsträger: **FREIE UND HANSESTADT HAMBURG**
 Bezirksamt Altona
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme:	Holsten Quartier	Bearbeitet:	Datum: 29.05.2020
Teilbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Unterschrift: MR 213	
Planinhalt:	Lageplan	Fachtechnisch geprüft:	
Geprüft:		Datum:	
Datum:		Aufgestellt:	
		Datum:	
		Zugestimmt:	
		Datum:	

Zeichnungs-Nr.: 2
 Maßstab: 1 : 250



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Absterkrugchaussee 378 22335 Hamburg	STAND VOM HOHENSYSTEM LAGESYSTEM
		05.01.2011.03.12.19 DHN2016_NH ETRS89_30K_GS301
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANNER	STAND VOM
DSGK	LGV	26.11.2018
Hochbauplanung	Poilers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Maßstab 1:1000	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Harkortstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplansschnitt Mitte Altona	M+O	informativ



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

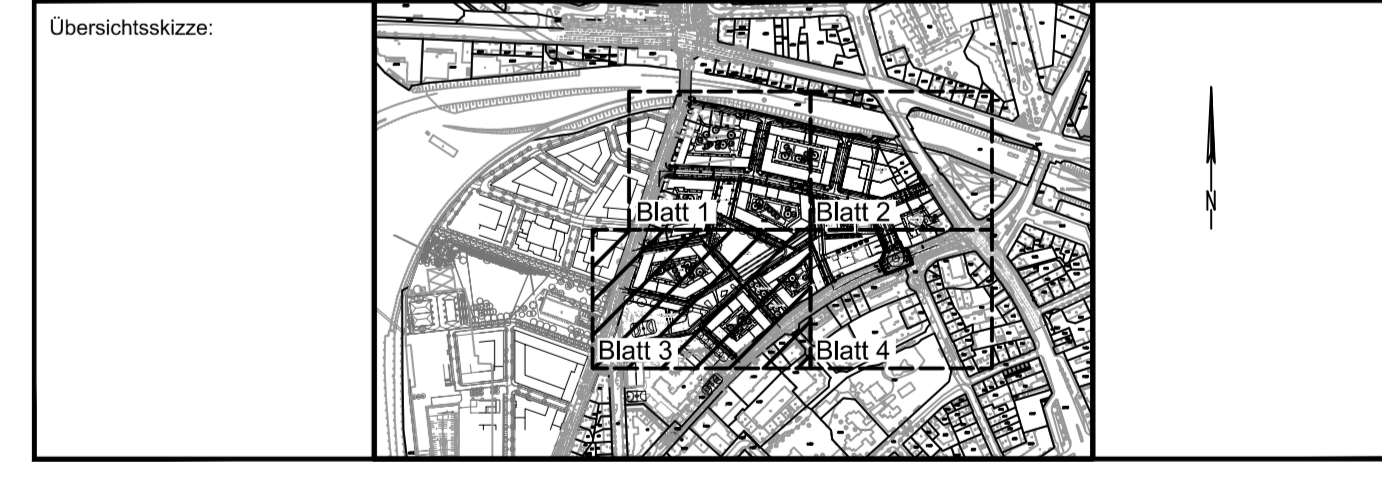
Die Lage der Überfahrten kann sich im weiteren Verlauf der Planung ändern.

Legende

- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- gepl. Hochbord
- gepl. abgesenkter Hochbord
- gepl. Doppelbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Bussonderbord
- Noppenpflaster
- Rippelpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Baum
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6.0 m, RFL 530

MASUCH + OLBRSCH
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
 Datum: 28.05.2020
 Name: [redacted]

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

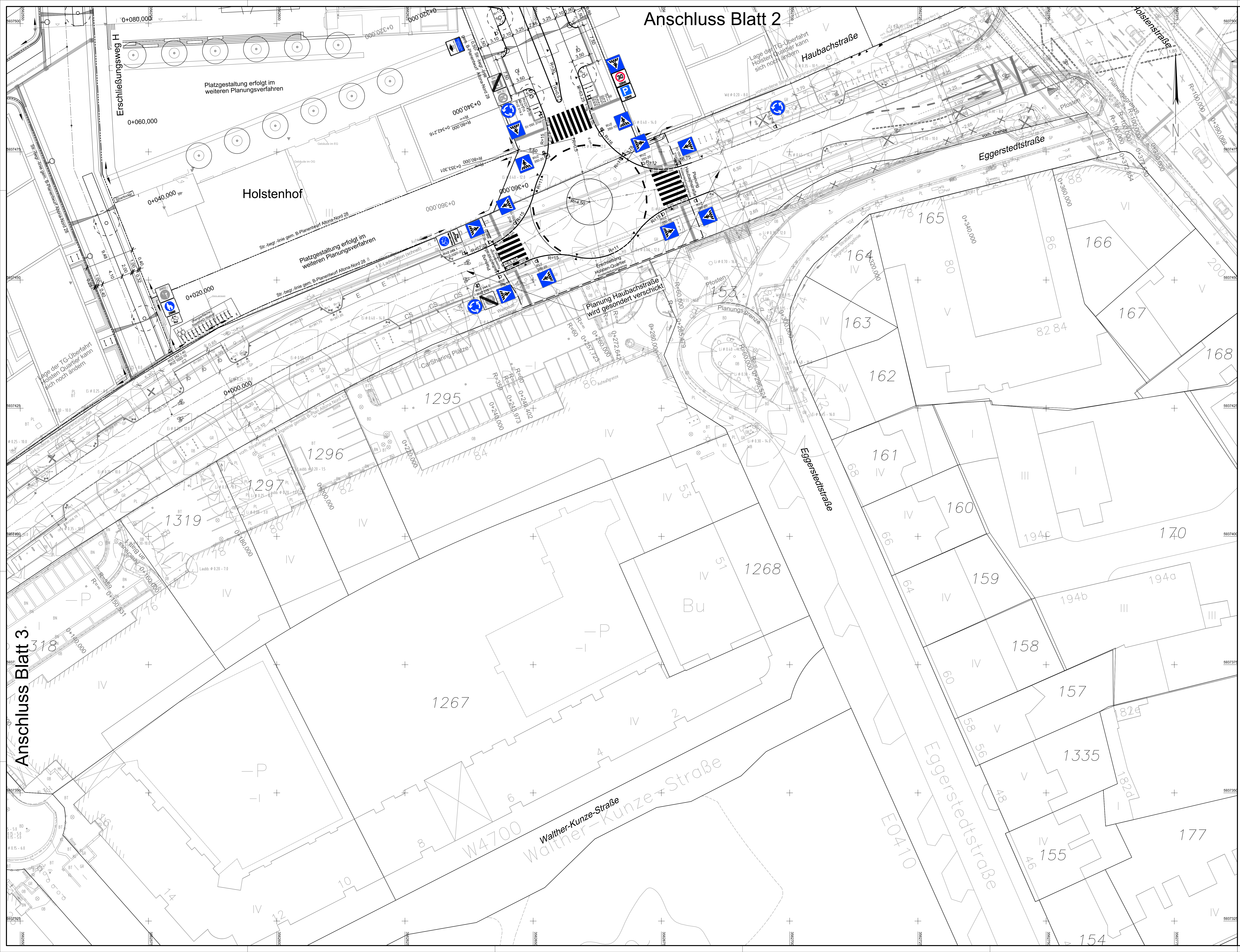
Bearbeitet:	28.05.2020
Überprüft:	MR 210
Fachtechnisch geprüft:	
Datum:	
Überprüft:	MR 210
Aufgestellt:	
Datum:	
Überprüft:	MR 20
Zugestimmt:	
Datum:	
Geprüft:	
Datum:	
Zeichnungs-Nr.:	3
Molstab:	1:250
Überprüft, Technische Aufsicht:	

Anschluss Blatt 2

VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Alsterkuehlgasse 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2011, 03.12.18
		HÖHENSYSTEM DHHN2016_NH
		LAGESYSTEM ETRS89_3003 (S320)
EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANINHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DSGK	LVG	26.11.2018
Hochbauplanung	Poitiers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Verkehr 11 - Abschnitt Holstenhof	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Markortstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplanausschnitte Mitte Altona	M+O	informativ

Maßstab 1 : 250
0 5 10 15 20 25 m

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
- Noppenpflaster
- ▨ Rippenpflaster Längsrichtung
- gepl. Fahrradbügel
- gepl. Baum
- gepl. Beleuchtung, 1-armige Leuchte GM 6,0 m, RFL 530

Entwurfsplanung

MASUCH + OLBRISCH		22115 Osterstraße, Hamburg
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH		Telefon: 040 71333410
E-Mail: info@masuch-olbrisch.de		www.masuch-olbrisch.de

Datum	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum
28.05.2020				
29.05.2020				
29.05.2020				

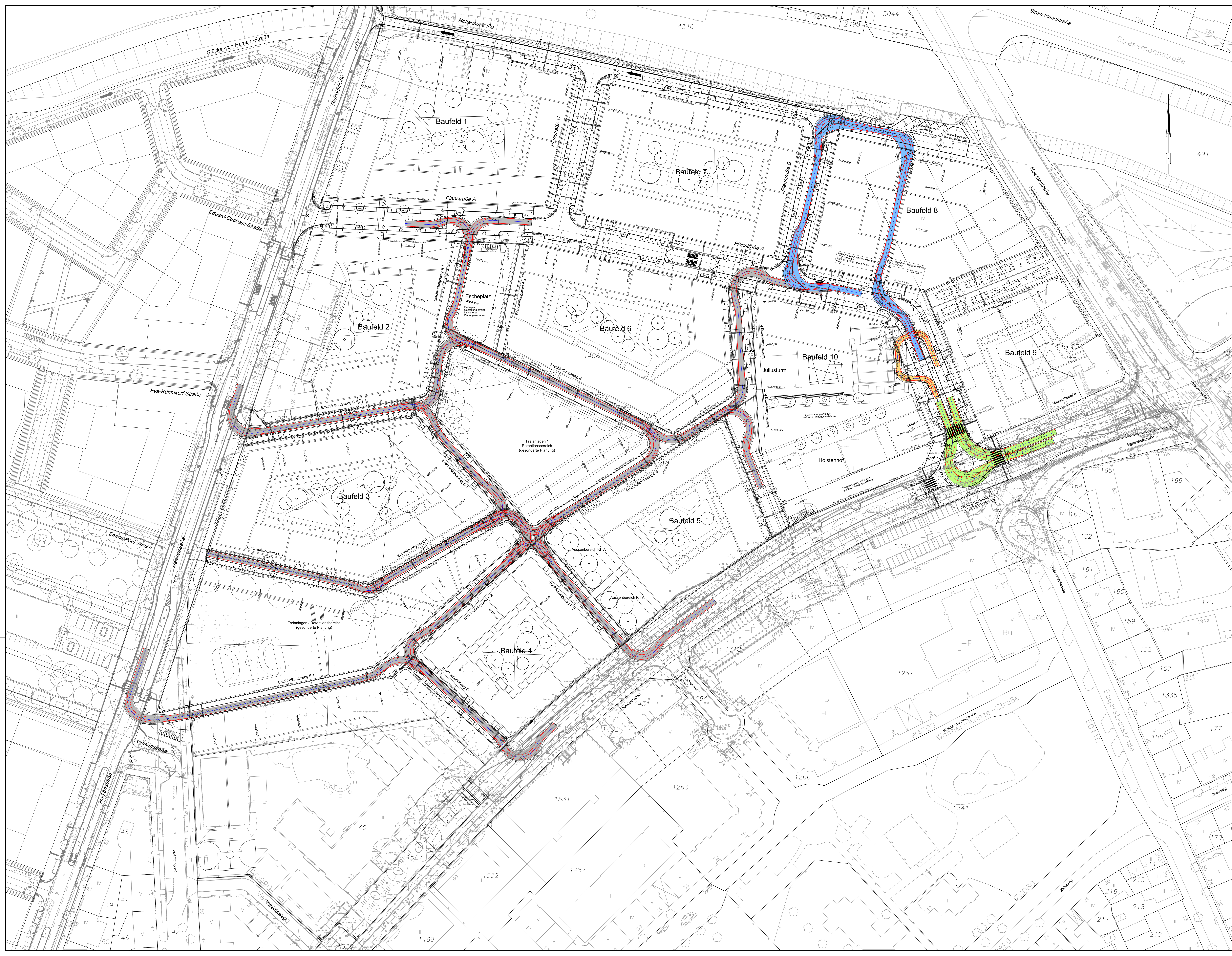


Bestandsträger: FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Altona
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

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: 29.05.2020 Unterschrift: MR 213
Tellbaumaßnahme: innere Erschließung Straßenbau	Fachtechnisch geprüft: Datum: _____ Unterschrift: MR 210
Planinhalt: Lageplan	Aufgestellt: Datum: _____ Unterschrift: MR 20
Geprüft: Datum: _____	Zugestimmt: Datum: _____
Zeichnungs-Nr.: 4	Zugestimmt: Datum: _____
Maßstab: 1 : 250	Unterschrift: MR-L

Anschluss Blatt 3



VERMESSUNGSGRUNDLAGE		
VERMESSER	Hanack und Partner Asterweghaussee 378 22335 Hamburg	STAND VOM 05.01.2011.03.12.18
		HÖHENSYSTEM DHHN2016_NH
		LAGESYSTEM ETRS89_30G_LSS00

EINGEFÜGTE PLANUNTERLAGEN		
PLANNHALT	QUELLE / FACHPLANER	STAND VOM
DISK	LDV	26.11.2018
Hochbauplanung	Pollers	12.10.2018
Freiflächenplanung	ARBOS	19.06.2019
Wohnk 11 - Anzahl 11 Häuser	LSBG - S2	28.05.2018
Lageplan Harkortstr.	M+O	informativ
Lageplan Haubachstr.	M+O	informativ
Lageplan 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
- Radschienen
- Letztlinie
- überstrichene Fläche

- 3-achsiges Müllfahrzeug (ohne Nachläufer)
- Sattelzug
- 15 m Bus
- Pkw

MASUCH + OLBRISCH
 Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
 Datum: 28.05.2020
 Entwurfsplanung

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

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

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

Baunamen:	Holsten Quartier	Bearbeiter:	
Datum:	28.05.2020	Datum:	
Fachbereich:		Unterschrift:	
Tiefbaumaßnahme:	innere Erschließung Straßenbau	Fachbereichsgeprüft:	
Datum:		Datum:	
Aufgestellt:		Unterschrift:	
Datum:		Datum:	
Format:	Lageplan Schleppkurven	Unterschrift:	
Datum:		Datum:	
Geprüft:		Zugelassen:	
Datum:		Datum:	
Zeichnungs-Nr.:	5	Maßstab:	1 : 500
Gezeichnet:	Technische Assistent	Unterschrift:	