



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-4156B

Datum 29.06.2023

### Beschluss

#### **Chance für den Umweltverbund – Verkehrsplanungen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs am Diebsteich I**

Die kommende Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den Standort der heutigen S-Bahn-Station Diebsteich bietet viel Potential für den umgebenden Stadtraum. In hochbaulichen Wettbewerben wurden bereits Sieger:innenentwürfe für das direkte Bahnumfeld (Hochhäuser, Empfangsgebäude) sowie das ehemalige Thyssen-Krupp-Gelände (Musikhalle, Sportstadion) prämiert. Auch für die Außenanlagen westlich und östlich des neuen Bahnhofs hat bereits ein Freiraum-Wettbewerb stattgefunden.

Erkennbar ist, dass die Anforderungen an den umgebenden Straßenraum durch die Anbindung der Fern- und Regionalverkehre sowie durch Veranstaltungen in der Musikhalle und dem Sportstadion deutlich zunehmen werden. Im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Bahrenfeld Nord sind bereits Grundzüge der Verkehrsplanung im Planungsausschuss erörtert worden. Der Schwerpunkt liegt dabei klar bei der Vermeidung von Durchgangsverkehren und der Stärkung des Umweltverbundes.

Im Verkehrsausschuss wurde am 05.06.2023 der aktuelle Planungsstand vorgestellt. Sehr zu begrüßen ist dabei die beabsichtigte Einrichtung einer Kommunaltrasse direkt vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs sowie die Ausweisung der westlichen Waidmannstraße bis zur Einmündung der neuen, noch unbenannten Erschießungsstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Auch der Ansatz, den bisherigen Unfallschwerpunkt Leunastraße/ Schleswiger Straße/ Leverkusenstraße zu einem Minikreisel umzubauen, wird begrüßt. Für den voraussichtlich stark frequentierten Übergang vom Bahnhofsvorplatz zur Musikhalle gibt es noch keine Entwurfsplanung. Der bereits skizzierte Ansatz einer intuitiven Verkehrsführung zur Trennung von Fuß- und Radverkehren mittels LED-Bodenplatten wird jedoch als innovative Idee unterstützt.

Offene Fragen gibt es hingegen noch bei der Radverkehrsführung sowie zur Verkehrsberuhigung der östlichen Waidmannstraße.

**Die Bezirksversammlung beschließt daher:**

**Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) wird gemäß § 27 BezVG gebeten, folgende Punkte zu beachten:**

- 1. Mit derzeitigem Planungsstand ist vom Plöner Tunnel kommend ein gegenläufiger Radweg mit drei Metern Breite geplant, der bis zum Plöner Stieg benutzungspflichtig und ab der Kommunaltrasse benutzungsfrei sein soll. Damit soll ein direkter Zugang zum Fahrradparkhaus geschaffen werden. Eine solche Zuwegung zum Parkhaus mit ca. 1.200 Stellplätzen erscheint wenig praktikabel, ohne Aufstellflächen sind Konflikte zwischen den Radfahrenden aus beiden Fahrrichtungen bei Ein- und Ausfahrt des Parkhauses wahrscheinlich. Die geringe Breite des Radweges auf ganzer Länge erschwert zudem das gegenseitige Ausweichen und entspricht nicht**

den Empfehlungen der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen). Da zudem ohnehin auf der Kommunaltrasse keine Benutzungspflicht vorgesehen ist, wird dringend darum gebeten, eine alternative Planung zu entwerfen. Dabei soll auch eine Führung im Mischverkehr in Erwägung gezogen werden.

2. Es wird weiter darum gebeten, Anschlüsse an das übergeordnete Radverkehrsnetz mit hohem Qualitätsstandard für den Radverkehr darzustellen. Der Radschnellweg aus Elmshorn soll in der Südvariante über Holstenkamp und Science City Hamburg Bahrenfeld über die Große Bahnstraße an Diebsteich heranführen. Eine neue anschließende Veloroute ist als Verbindung bis in die Sternschanze in Planung und könnte über die Augustenburger Straße oder die Waidmannstraße weiterführen. Es ist bislang nicht ersichtlich, wie die Radverkehrsführungen vor dem Bahnhof diese Planungen aufgreifen und sich in diese sinnvoll integrieren lassen.
3. Der neue Bahnhof bildet für den Radverkehr leider eine Barriere in Ost-West-Richtung, die durch die Durchfahrt am Plöner Tunnel nur ungenügend kompensiert werden kann. Früheren Forderungen nach einem Radfahrtunnel unter dem Bahnhof wurde leider nicht entsprochen. Der Bau des Verbindungsbahnentlastungstunnels könnte hier noch einmal eine Chance auf erneute Betrachtung sein. Es wird daher darum gebeten, die im Zuge des Verbindungsbahnentlastungstunnels bei Diebsteich geplante nachträgliche Verlegung der S-Bahngleise in einen Tunnel unter die Bahngleise für Regional- und Fernverkehr mit einer erneuten Prüfung einer Untertunnelung für den Radverkehr zu verbinden.
4. Die östliche Waidmannstraße wird künftig durch die neue Verbindungsstraße hinter dem künftigen Sportstadion stärker mit Verkehr belastet. Um Durchgangsverkehr einzuschränken und die Belastungen für die Anwohnenden zu minimieren, sind im Anschluss an den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im westlichen Teil auch verkehrsberuhigende Maßnahmen im östlichen Teil bis zur Kieler Straße zu planen. Dabei soll geprüft werden, ob eine Ausweisung als Fahrradstraße als Teil einer künftigen Fahrradbezirksroute und somit eine durchgehende Führung mit Tempo 30 sinnvoll umsetzbar ist.