

VORUNTERSUCHUNG FREIRAUM- UND VERKEHRSKONZEPT



ENTRÉE BERGEDORF-WEST FREIRAUM- UND VERKEHRSPLANERISCHE NEUGESTALTUNG DES S-BAHNHOF-VORPLATZES NETTELNBURG ALS ÜBERGANG IN DEN STADTTTEIL

AUFTRAGGEBER:

Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Bergedorf

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Abteilung Landschaftsplanung

Wentorfer Straße 38a - 21029 Hamburg

Ansprechpartner: Frau Lechler, Herr Stitz

Bearbeitung März 2022 bis Feb. 2024:

G2 LANDSCHAFT PartG mbB

Landschaftsarchitekten

Gert Lübs + Georg Klümpen

Sternstraße 5d – 20357 Hamburg

tel +49 (0) 40 431 844 25

mail info@g2landschaft.de

und

SCHMECK JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH

Gotenstraße 14 - 20097 Hamburg

tel +49 (0) 40 696525-0

mail post@schmeck-junker.de

Hamburg, März 2025



gefördert durch Mittel der :



Hamburg. Deine Perlen.
Integrierte Stadtteilentwicklung

INHALTSVERZEICHNIS

0. Zusammenfassung und Empfehlung

1. Ausgangssituation - Vorab erfolgte und parallel laufende Planungen in Bergedorf-West

- 1.1 Planungen im Umfeld
- 1.2 Auslöser für Voruntersuchung Entrée

2. Betrachtungsraum und räumliche Einordnung

- 2.1 Betrachtungsraum
- 2.2 Räumliche Einordnung des Entrées in die Freiraumstrategie – Grünes Netz

3. Bestandsaufnahme Verkehrsraum und Freiräume

- 3.1 Bestandssituation und Funktionen
- 3.2 Der Grünzug
- 3.3 Wegeverbindungen
- 3.4 Straße
- 3.5 Brücke
- 3.6 Bus
- 3.7 S-Bahn-Station
- 3.8 Radroute Plus / Trassenplanung
- 3.9 Leitungen
- 3.10 Baumbestand

4. Auswirkung Quartiersplanung auf Abwicklung Busverkehr und Abstimmung Alternativrouten Bus

5. Vorgehensweise, Schwerpunkte, Varianten

- 5.1 Vorgehensweise und Abgrenzung Teilräume
- 5.2 Straßenraum
 - 5.2.1 Straßenraum als ‚Platz‘
 - 5.2.2 Straßenraum mit begrüntem Mittelstreifen
- 5.3 Grünzug
 - 5.3.1 Vorplatz S-Bahn Var. VP-1
 - 5.3.2 Vorplatz S-Bahn Var. VP-2
 - 5.3.3 Vorplatz S-Bahn Var. VP-3
- 5.4 Gestaltung der Vegetationsflächen am Hang
- 5.5 ‚Jokerfläche‘

6. Verbindungen

- 6.1 Geh- und Radverkehr
- 6.2 Leitsysteme für zu Fuß Gehende
- 6.3 Beleuchtung

7. Radroute Plus

- 7.1 Trassenführung
- 7.2 Querungsgestaltung entlang Radroute Plus / Fusswege
- 7.3 Weiterer Verlauf außerhalb des Untersuchungsgebietes
 - 7.3.1 Radroute Plus westliche Anbindung
 - 7.3.2 Radroute Plus östliche Anbindung

8. Einbindung weiterer Akteure

- 8.1 Abstimmung mit der Planung des Quartiers Bergedorf-West (QBW)
- 8.2 Vorstellung im Stadtentwicklungsausschuss (SEA)
- 8.3 Bürgerbeteiligung

9. Vorzugsvariante - Gestaltungskonzept

- 9.1 Straßenraum
- 9.2 Vorplatz S-Bahn und barrierefreie Anbindung Twiete
- 9.3 Hanggestaltung Grünraum
- 9.4 ‚Jokerfläche‘
- 9.5 Baumkonzept
- 9.6 Möblierung + Materialien

10. Kostenannahme

Anhang:

Testentwürfe:

Plan Var. Mittelstreifen + Vorplatz Var. VP-2

Plan Var. ‚Platzcharakter‘ Asphalt + Vorplatz Var. VP-1

Plan Var. ‚Platzcharakter‘ Pflaster + Vorplatz Var. VP-3

Friedrich-Frank-Bogen-Ost, Straßenquerschnitt, Gestaltungsvorschläge für Anschlußbereich außerhalb des Untersuchungsraumes

Auszüge Machbarkeitsstudie Radschnellweg / Radroute Plus, Korridor Geesthacht-Hamburg, Metropolregion, Hamburg Stand 08-2021

Leitungsbestandsplan Hamburg Wasser

Leitungsbestandsplan Stromnetz Hamburg

Abbildungsverzeichnis

0. ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG



Quelle: G2 / Schmeck Junker, 2023 Visualisierung Bloomingages Hamburg

Abb. 1: Visualisierung Blick S-Bahn-Station Richtung Eingang Quartierszentrum

Die Abteilung Landschaftsplanung des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung (Bezirksamt Bergedorf) hat eine Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept zur Entwicklung des Eintrittsbereiches Bergedorf-West in Auftrag gegeben. Anlass und Auslöser waren die Planungen zur Entwicklung eines neuen Quartierszentrums Bergedorf West (QBW) nördlich der S-Bahn-Station Nettelnburg und das 2020 für diesen Bereich initiierte städtebaulich-hochbauliche Workshopverfahren. Ziel der Voruntersuchung war die Erarbeitung von Varianten für eine freiraum- und verkehrsplanerische Neugestaltung des nördlichen Umfeldes des S-Bahnhofes Nettelnburg als Übergang in den Stadtteil und als Hinführung zum in Planung befindlichen Quartierszentrum.

Der Untersuchungsraum befindet sich im RISE-Fördergebiet Bergedorf-West und ist einer von vielen Fokusräumen und Themen, die innerhalb des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) bearbeitet werden (s. a. Abb. 2, S. 6).

Unter Einbeziehung vorhandener Gutachten und verschiedener Akteure wurden funktionale Anforderungen an den Stadt- und Verkehrsraum ermittelt und unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden, funktionale und gestalterisch höherwertigere Lösungen für das ‚Entrée‘ entwickelt. Ein besonderer Fokus sollte auf zu Fuß Gehende gelegt werden, da dieser Raum als ein prioritärer Eingang nach Bergedorf-West verstanden werden kann.

Die für einzelne Teilbereiche und -aspekte erarbeiteten Varianten wurden im laufenden Planungsprozess bewertet, abgestimmt und zu einem Gesamtbild zusammengefügt. Mit Abschluss der Voruntersuchung wird eine belastbare Vorzugsvariante vorgelegt, die als Grundlage für die Beauftragung der folgenden erforderlichen Planungsschritte und zur weiteren gestalterischen Entwicklung des Entrées herangezogen werden kann. Weiterhin soll die Vorzugsvariante in den Funktionsplan für die Gebiets-

entwicklung des Quartierszentrums Bergedorf-West, der auch den Betrachtungsraum des Entrées umfasst, mit einfließen und im Bebauungsplan Bergedorf 124 Berücksichtigung finden.

Wesentliche Planungsinhalte

Die als Vorzugsvariante aus dem Planungsprozess hervorgegangene Variante zeichnet sich insbesondere aus durch:

- Neugestaltung und Aufwertung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes
- die Anpassung der Topographie des Vorplatzes S-Bahnhof nach Abbruch der vorhandenen fußläufigen Verbindungsbrücke und damit eine bessere Orientierung im Bereich des Ankunftsereichs
- eine bessere Übersichtlichkeit im gesamten Bereich des Entrées durch die Entnahme von Unterbewuchs im Bereich des Hanges in Verbindung mit Neupflanzung von Gehölzen mit optisch ansprechenden, insektenfreundlichen Blühaspekten
- eine ökologische Aufwertung des Grünzuges im Bereich des Entrées durch die Ansaat naturnaher Wiesen
- eine Steigerung der Aufenthaltsqualität durch ein Angebot von hochwertigen Aufenthaltsbereichen in den Nebenflächen der Straßenverkehrsflächen und im Bereich des Grünzuges
- Formgebung der Platzkanten des Vorbereiches S-Bahnhof sowie der barrierefreien Anbindung des Friedrich-Frank-Bogens und der im neuen Quartierszentrum geplanten Twiete als Orientierungshilfe zur Lenkung der Fußverkehrsströme zwischen geplantem neuen Quartierszentrum und S-Bahnhof sowie Herstellung von Blickbeziehungen zwischen Quartierseingang und S-Bahnhof

- einen durchgrünten Straßenraum des südlichen Friedrich-Frank-Bogens (begrünte Mittelinsel mit Baumstandorten) und durch eine Fortführung des parkartigen Charakters des vorhandenen Grünzuges entlang der Bahntrasse in Richtung Quartier als Anknüpfungspunkt einer grünen Nord-Süd-Verbindung durch das Quartier

- die von der angrenzenden Gebietsentwicklung ausgelöste Verlagerung von erforderlichen Buswendeanlagen in Bereiche außerhalb des Entrées (Kreisverkehr im Ladenbeker Furtweg und Anfahrt des S-Bahnhofes durch die Linie 235 im Süden der S-Bahntrasse)

- eine sichere, barrierefreie Wegeverbindung zwischen S-Bahnhof und neuem Quartierszentrum, Quermöglichkeit des Friedrich-Frank-Bogens für zu Fuß Gehende mittels Querungshilfen (Mittelinsel)

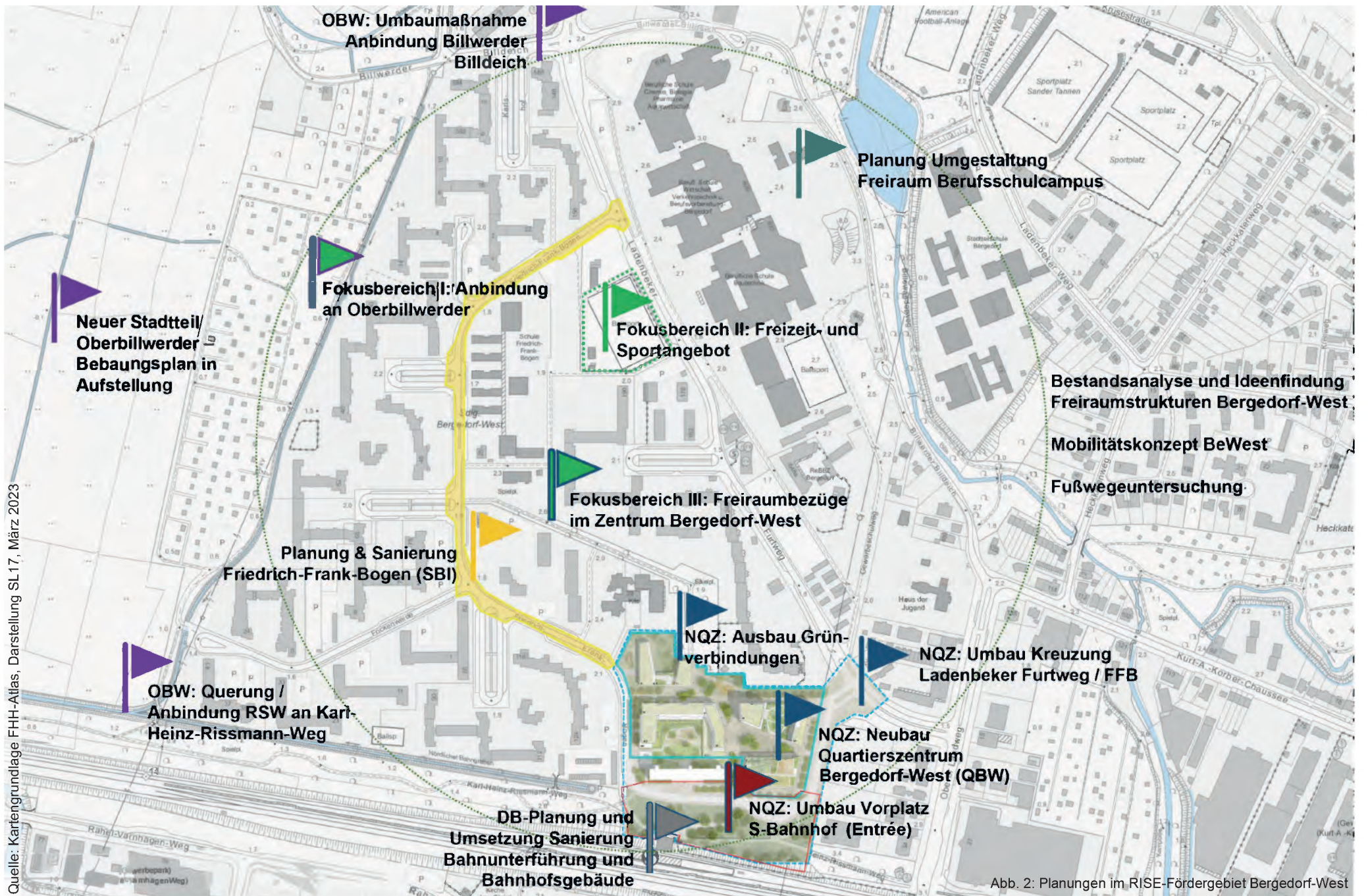
- eine separat geführte Radroute Plus (Geesthacht-Hamburg) gemäß Maßnahmensteckbrief HH-Bergedorf #6, #7 und Fokuspunkt #4 (s. Anhang Abb. 55, S. 41).

Als Ergebnis der Voruntersuchung wird der Friedrich-Frank-Bogen im Bereich des Untersuchungsgebietes als Straßenraum mit einem begrünten Mittelstreifen und Mittelinseln zur Querung geführt.

Der Zugang zur Twiete in das neue Quartier wird über eine großzügige barrierefreie Anbindung optisch und funktional mit dem Vorplatz der S-Bahn-Station verbunden und damit die Verbindung zwischen der S-Bahn und dem Quartier Bergedorf West unterstrichen. Der Grünzug wird durch Umgestaltung aufgewertet. Mit Pflegemaßnahmen, wie Rodung von dichtem Strauchwerk und einzelner Entnahme von Bäumen, gezielter Pflanzung von Blühgehölzen und Wiesenansaat wird der Parkcharakter der Grünverbindung herausgearbeitet. In der Böschung platzierte Zwischenplateaus gliedern die Hangbereiche und schaffen attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten.

1. AUSGANGSSITUATION - VORAB ERFOLGTE UND PARALLEL LAUFENDE PLANUNGEN IN BERGEDORF-WEST

1.1 PLANUNGEN IM UMFELD



Durch Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SENKO) wurde Bergedorf-West im März 2019 als Fördergebiet im Programmsegment „Soziale Stadt“ (seit 2020: „Sozialer Zusammenhalt“) im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) festgelegt und ist somit eines von 31 Hamburger Fördergebieten. Ziel des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung ist es, die Lebensqualität in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf durch städtebauliche Maßnahmen zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Der RISE-Förderzeitraum für Bergedorf-West ist bis Ende 2025 angelegt.

Seit September 2019 ist das Team der Stadterneuerungsgesellschaft Hamburg mbH (steg Hamburg) mit der Gebietsentwicklung des RISE-Fördergebiets Bergedorf-West beauftragt. Dies beinhaltet die Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK, 2020) und im Weiteren fortlaufend die Integrierung und Umsetzung von Maßnahmen sowie die Beteiligung von Anwohnenden am Entwicklungsprozess.

Der Betrachtungsraum des Entrées (s. Abb. 4, S. 8) liegt innerhalb dieses rd. 120 ha großen RISE-Fördergebietes und wurde im Integrierten Entwicklungskonzept für das Fördergebiet Bergedorf-West (IEK, 2020) im Handlungsfeld HF1 (städtebauliche Strukturen) benannt.

Wesentliche Projekte und Untersuchungen im räumlichen Umfeld des Entrées:

- Im Jahr 2020 / 2021 wurde das ‚Städtebaulich-hochbauliche Workshopverfahren mit städtebaulich-freiraumplanerischem Ideenteil Neues Quartierszentrum Bergedorf-West, Hamburg-Bergedorf‘ durchgeführt - im Folgenden auch QBW genannt. Bearbeitet wurde in drei Teilgebieten ein nördlich des südlichen Friedrich-Frank-Bogens liegendes Areal bis einschließlich Werner-Neben-Platz (s. Abb. 3, S. 7). Der Siegerentwurf des Verfahrens von Papay Warncke und Partner Architekten mbH (KPW Architekten) in Zusammenarbeit mit Hahn Hertling von Hantelmann Landschaftsarchitekten GmbH (HHVH) dient als Grundlage für die weitere Planung sowie die Erstellung des Bebauungsplanes B 124.
- Im Rahmen des Gutachtens ‚Fußwegeuntersuchung Bergedorf-West‘ wurde 2022 die Qualität der Fußwege und des Fußwegenetzes untersucht sowie Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. (TOLLERORT entwickeln und beteiligen mone böcker & anette quast gbr mit SBI beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Hamburg 2022).
- Die Deutsche Bahn (DB) beabsichtigt eine Umgestaltung / Aufwertung der Personenunterführung und der Fassade der S-Bahn-Station Nettelburg Nord.

- Durch das Bearbeitungsgebiet des Entrées führt die geplante Trasse der überregionalen Radverbindung Geesthacht - Hamburg (Radschnellweg / Radroute Plus). (Maßnahmensteckbriefe HH-Bergedorf #06 (B0k), Fokus-punkt #4 Nettelburg, HH-Bergedorf #07 (B0k) aus: METROPOLREGION HAMBURG: Machbarkeitsstudie Radschnellweg Geesthacht - Hamburg, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB et al, 2021).

- Das Entrée liegt im Untersuchungsraum der Untersuchung ‚Bestandsanalyse und Freiraumstrategie Bergedorf-West‘, der das gesamte RISE-Fördergebiet Bergedorf-West umfasst (Polinna Hauck Landscape + Urbanism GbR, 2022-2024).

- Westlich von Bergedorf-West soll auf einer Fläche von ca. 118 ha der neue Stadtteil Oberbillwerder entstehen. (Bebauungsplan Billwerder 30 / Bergedorf 120 / Neuallermöhe 2 / Lohbrügge 95 gem. Drs. 20-2013 v. 23.04.2019 Bezirksversammlung Bergedorf (Bebauungsplanverfahren Oberbillwerder)).

- Im westlichen Friedrich-Frank-Bogen wird derzeit eine Straßensanierungsmaßnahme durchgeführt in deren Planung der Straßenraum umgestaltet wird. (Planung durch SBI beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Baubeginn vorauss. 2025).

1.2 AUSLÖSER FÜR VORUNTERSUCHUNG ENTRÉE

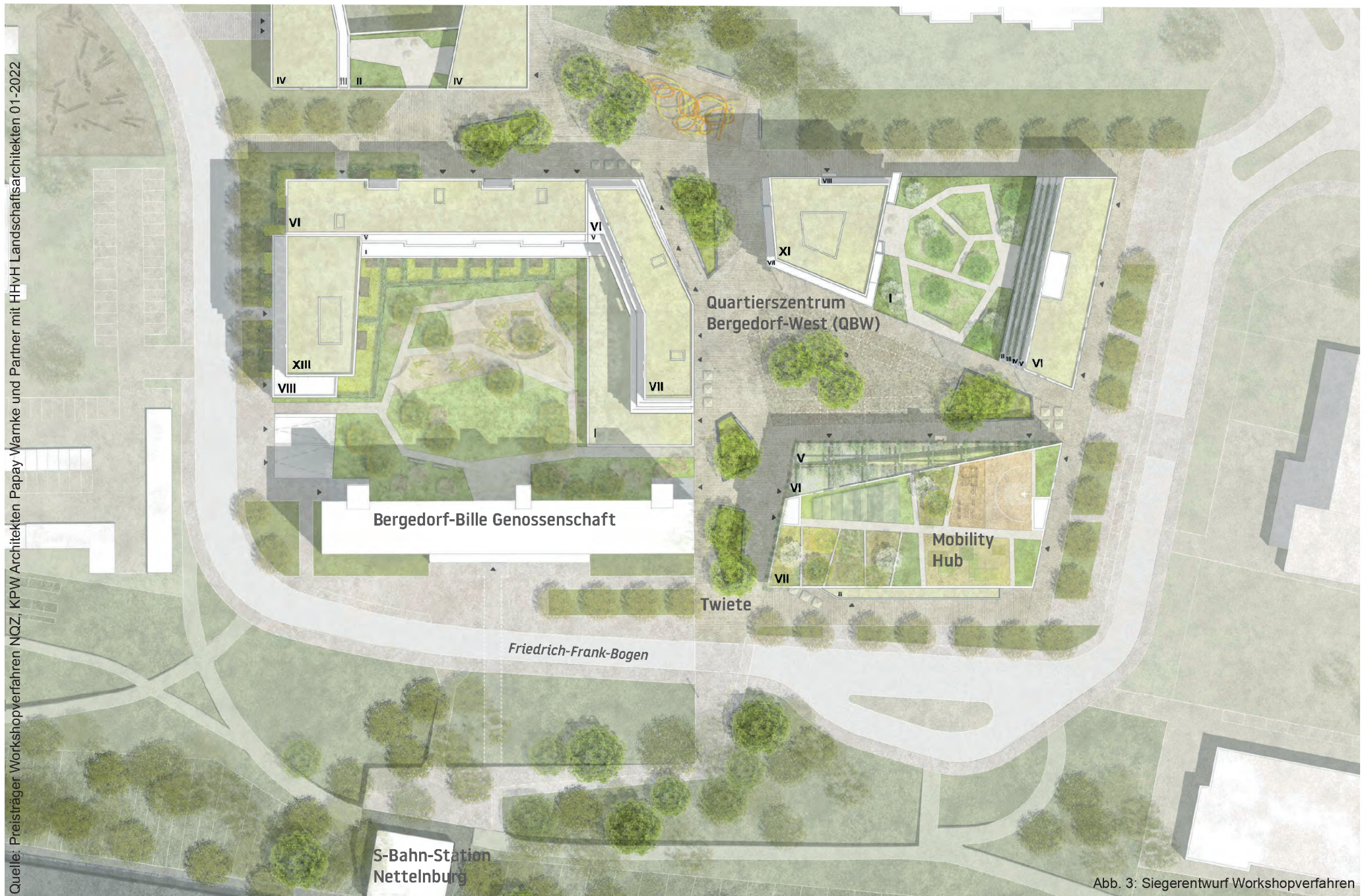


Abb. 3: Siegerentwurf Workshopverfahren

Im Workshopverfahren ‚Neues Quartierszentrum Bergedorf-West‘ wurden Pläne entwickelt zur Neukonzipierung und Aufwertung des Quartierszentrums. Ziel war es das Zentrum neu zu denken, Gewerbenutzungen und Nahversorgungsstrukturen neu zu ordnen und mit ca. 300 Wohneinheiten z.B. für Senioren, Auszubildende und Familien zu ergänzen.

Im Grundkonzept der freiräumlichen Gestaltung und Qualitäten war eine grüne Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende in Nord-Südrichtung vorzusehen, als Verbindung des Grünzuges südlich des Workshopgebietes und der Grünanlage nördlich des Werner-Neben-Platzes.

Im Rahmen des Verfahrens sollten weiterhin die Wegebeziehungen und städtebaulichen Sichtbezüge zwischen Wettbewerbsgebiet und dem S-Bahnhof Nettelburg

als vorbereitende Betrachtung angedacht werden. Eine konkrete freiraumplanerische und verkehrsplanerische Bearbeitung für diesen Bereich war nicht Aufgabe des Workshopverfahrens.

Im Siegerentwurf bildet die mit Pflanzinseln durchgrün-ten Twiete zwischen Bestandswohnungsbau der Berge-dorf-Bille Genossenschaft und Neubau des Mobility Hub den südlichen Eingang ins Quartierszentrum. In südlicher Verlängerung der Gebäudefuge soll ein breiter Übergang über den Friedrich-Frank-Bogen geschaffen werden, der mit einer barrierefreien Wegeverbindung zum S-Bahnhof weitergeführt werden kann.

Das Mobility Hub soll nach Süden in Richtung Entrée eine begrünte Fassade mit Treppenaufgang zu den begehbaren Dachflächen erhalten. Auf dem Dach sind Aufenthaltsflächen sowie Sport- und Spielangebote vorgesehen.

2. BETRACHTUNGSRAUM UND RÄUMLICHE EINORDNUNG

2.1 BETRACHTUNGSRAUM

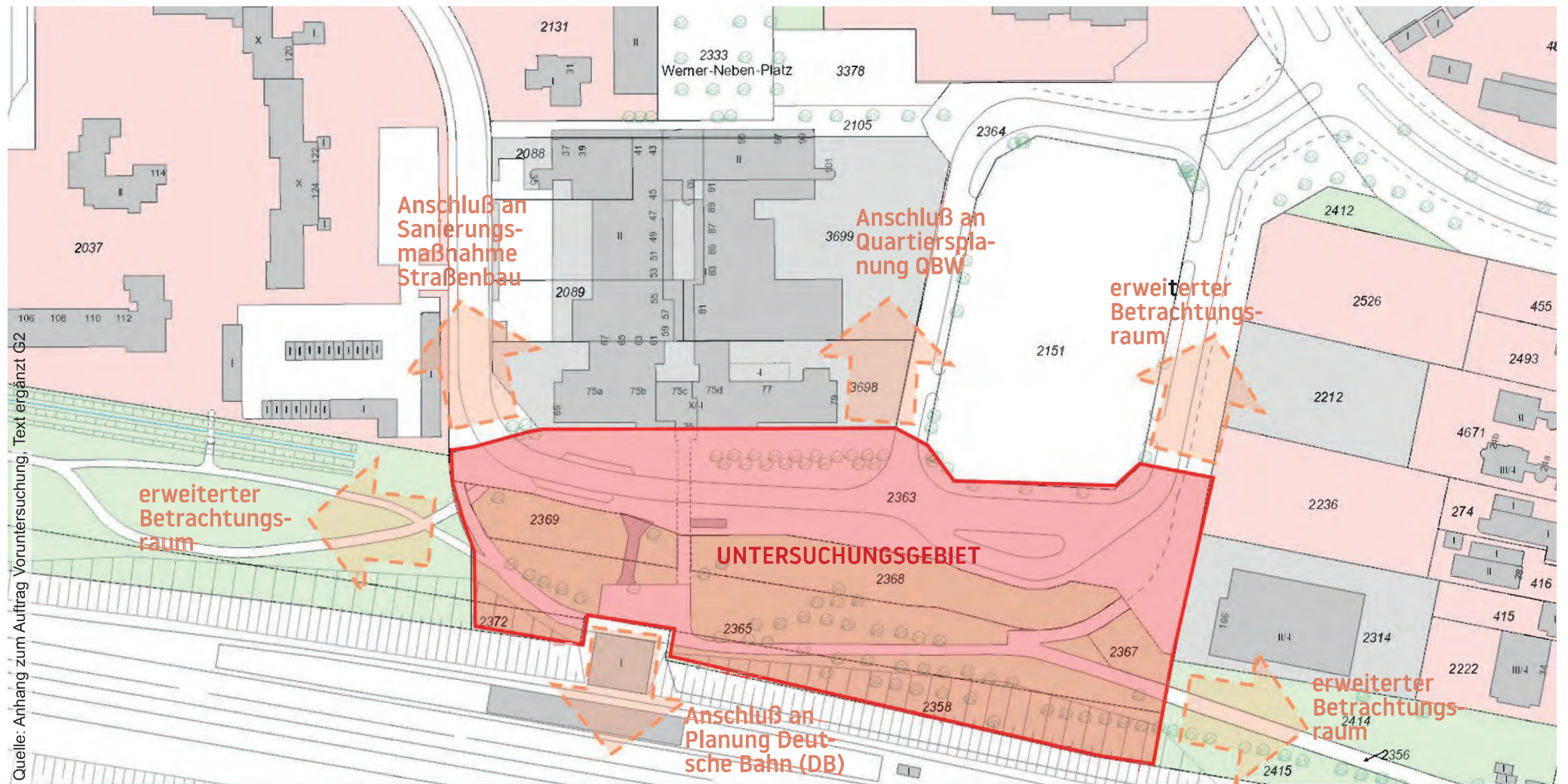


Abb. 4: Untersuchungsgebiet und Betrachtungsraum

Das Untersuchungsgebiet umfasst den südlichen Friedrich-Frank-Bogen. Es wird im Norden durch das Bestandshochhaus der Bergedorf-Bille Genossenschaft und im Süden durch die Flurstücksgrenze des begrünten Bahndammes entlang der Bahnanlage begrenzt. Nach Westen und Osten verlaufen die Grenzen des Untersuchungsgebietes in Verlängerung des westlichen und östlichen Friedrich-Frank-Bogens orthogonal zum Bahndamm. Die Verbindung in das neue Quartier sowie die Verknüpfung mit den angrenzenden Straßenquerschnitten und dem Verkehrsknotenpunkt Ladenbeker Furtweg / Friedrich-Frank-Bogen sind als erweiterter Betrachtungsraum explizit mit in die Überlegungen einzubeziehen.

2.2 RÄUMLICHE EINORDNUNG DES ENTRÉES IN DIE FREIRAUMSTRATEGIE BERGEDORF-WEST

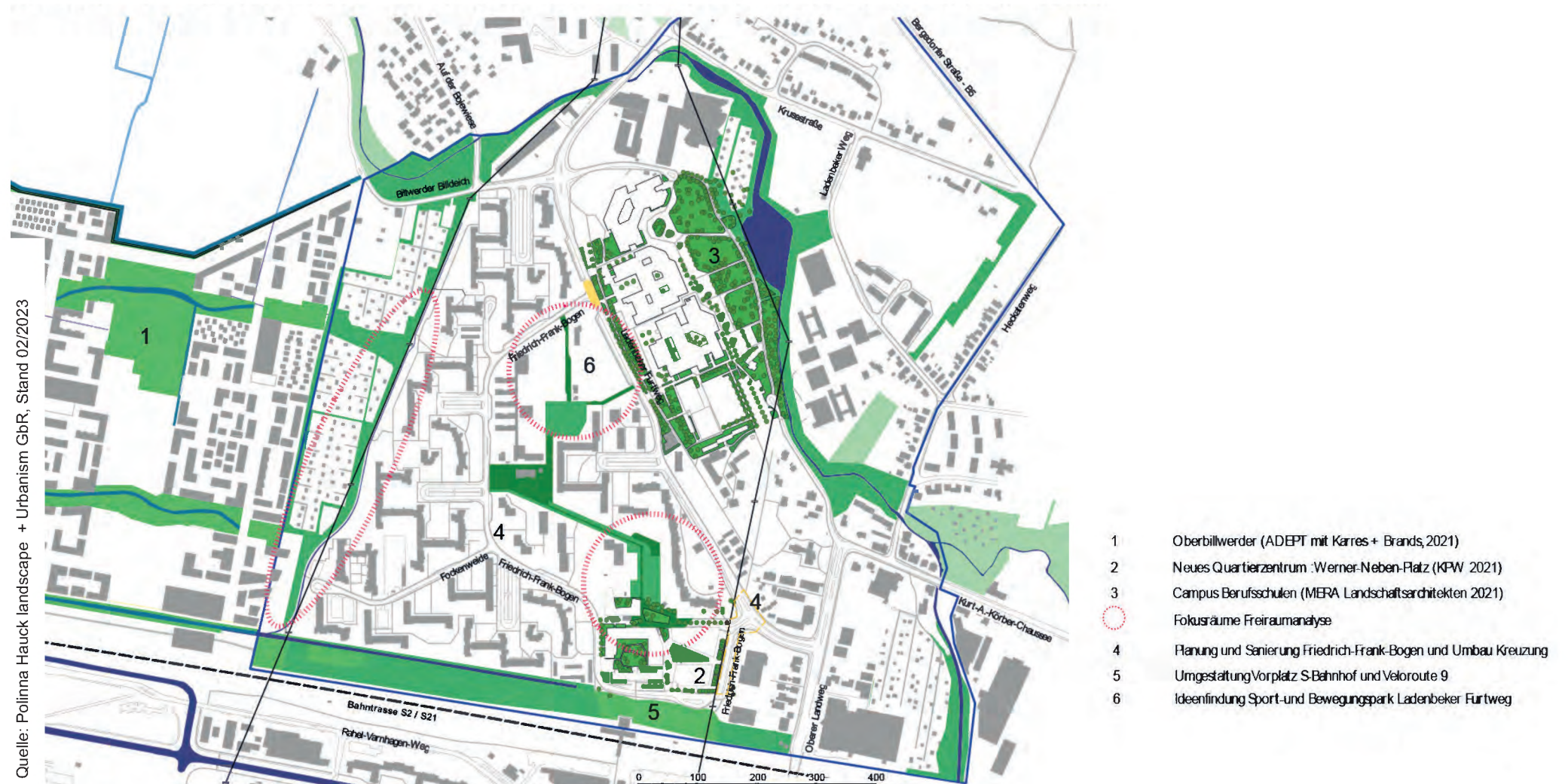


Abb. 5: Zukünftige Entwicklungen Freiraumstrategie Bergedorf-West

Ziel der Freiraumstrategie in Bergedorf-West ist die Schaffung einer lückenlosen, grünbetonten Quartierserschließung und eine qualitative Aufwertung der zum Teil ‚in die Jahre gekommenen‘ Freiräume. Die zwischen der S-Bahn und dem Neuen Quartierszentrum Bergedorf-West (QBW) gelegene Fläche des Entrées bildet dabei einen wichtigen Trittstein in dem geplanten grünen Wegeverbund von Süden nach Norden in Richtung Werner-Neben-Platz, der angrenzenden Grünen Mitte bis zum Sportplatz Ladenbeker Furtweg (Sport- und Bewegungspark) und an die im Osten verlaufende Bille.

In Ost-West-Richtung bindet der Grünzug entlang der S-Bahntrasse die geplanten Freiräume und Sportanlagen in Oberbillwerder an.

Der S-Bahnhof Nettelburg tritt mit seinem nördlichen Vorplatz als zentraler Ankunftsort in Bergedorf West hervor. Seine Lage im Stadtgefüge birgt ein hohes Entwicklungspotential hin zu einem repräsentativen und identitätsstiftenden Eingang ins Quartier. Vorplatz und angrenzender grünbetonter Freiraum sollen durch eine hochwertige, zeitgemäße Gestaltung zu Orten mit hohen Freiraumqualitäten entwickelt werden, die neben ihrer Funktion als Transitraum auch zum Aufenthalt einladen.

Durch die S-Bahn-Station, die im südlichen Friedrich-Frank-Bogen liegenden Bushaltestellen, das vorhandene, bzw. in Planung befindliche neue Quartierszentrum sowie bestehende und geplante Fuß- und Radwegeverbindungen werden Vorplatz und Grünzug besonders hoch frequentiert durch Fuß- und Radverkehr. Die unterschiedlichen Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre sollen zukünftig durch verbesserte Orientierungsmöglichkeiten und eine optimierte, an die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden angepasste Wegeführung, intuitiv und konfliktarm ans Ziel geleitet werden.



Abb. 6: Wichtige Verbindungen in die Umgebung aus: THE CONNECTED CITY OBERBILLWERDER - Erläuterungen zum Masterplan 01/2019

3. BESTANDSAUFNAHME VERKEHRSRAUM UND FREIRÄUME



3.1 BESTANDSSITUATION UND FUNKTIONEN

Der Untersuchungsraum erstreckt sich vom Fuße der bahnbegleitenden Böschung bis zum Vorbereich des Vielgeschossers bzw. der heutigen P&R Fläche und ist von einem grünbetonten, von Bäumen und Sträuchern überstandenen Hang mit einer deutlich wahrnehmbaren Topografie entlang der S-Bahn-Trasse und einem groß dimensionierten Straßenraum geprägt.

3.2 DER GRÜNZUG

Der grüne Hang ist von Bäumen in Reihen und Gruppen überstellt, die zum Teil bis unten dicht beaset sind und damit den Durchblick erschweren. In Kombination mit Sträuchern auf der Rasenfläche ergibt sich ein wenig einladender und spannungsarmer Freiraum, der aufgrund seiner Unübersichtlichkeit in Teilbereichen als unsicherer Stadtraum wahrgenommen wird.

3.3 WEGEVERBINDUNGEN

Der Grünzug ist von einer Vielzahl von Wegeverbindungen durchzogen. In Nord-Süd-Richtung führen diese von der S-Bahn ins Quartier und zu den Bushaltestellen bzw. haben die S-Bahn als Ziel (s. Abb. 9, S. 11). Hangparallel führt von Osten, vom Oberen Landweg kommend, der asphaltierte, 3,30-4,20 m breite Karl-Heinz-Rissmann-Weg auf den Platz vor der S-Bahn-Station. Weiter nach Westen verläuft der Weg hangabwärts und mündet dort am Friedrich-Frank-Bogen bzw. bindet an das zwei-trassige Wegenetz des Grünzuges entlang der S-Bahn an. Auf dieser Wegetrasse verläuft die Veloroute 9 (s. dazu Pkt. 3.8, S. 11). Über diesen Weg findet die Anlieferung der S-Bahn-Stationskioske statt sowie die Anfahrt der S-Bahn-Station durch die Feuerwehr. Die Müllabholung der gewerblichen Nutzer der S-Bahn-Station erfolgt durch die Stadtreinigung am Friedrich-Frank-Bogen.

Besonders im Bereich des Bahnhofsvorplatzes besteht ein hohes Konfliktpotential zwischen den Nutzenden der S-Bahn und Radfahrenden (s. Abb. 9, S. 11).

Aus der S-Bahn-Station auf den Platz tretend, ist aufgrund der leichten Steigung des Geländes Richtung Norden zum Brückenantritt die Orientierung erschwert. Es besteht kein direkter Sichtbezug vom Ausgang der S-Bahn-Station zum tiefer liegenden Friedrich-Frank-Bogen.

Von dem Vorplatz führt eine Rampe barrierefrei nach Nord-Osten zum Friedrich-Frank-Bogen. Der Höhenunterschied zwischen Vorplatz und Straße beträgt dort ca. 2,70m.

3.4 STRASSE

Der Friedrich-Frank-Bogen ist stark durch die verkehrlichen Funktionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geprägt. Der gesamte Friedrich-Frank-Bogen ist als Zone 30 ausgewiesen.

Der Straßenraum erstreckt sich als ungegliederte Verkehrsfläche von West nach Ost.

Die 6,5 m breite Fahrbahn ist mit Hochborden eingefasst, die außerhalb der Bushaltestellen eine Ansicht von unter 3 cm haben und somit taktil nicht erfasst werden können. Im westlichen Bereich sind an beiden Fahrbahn-rändern Parkbuchten (bewirtschaftet) für jeweils vier Fahrzeuge vorhanden. Es sind mittig zwei Haltestellen am Fahrbahnrand und am südwestlichen Fahrbahnrand eine Busbucht vorhanden.

Die seitlichen bis zu 15 m breiten Gehwegbereiche sind mit Betonplatten befestigt. In der nördlichen Seitenfläche sind zwei der Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Im südöstlichen Bereich befindet sich eine StadtRad Station.

Der Straßenraum wirkt in diesem Bereich mit seinen angrenzenden Seitenflächen überdimensioniert.

Der Radverkehr fährt im Mischverkehr (Tempo-30-Zone).

Im östlichen Bereich liegt eine Wendeanlage südlich der Fahrbahn, mit zwei zusätzlichen Plätzen für Überliegerbusse.

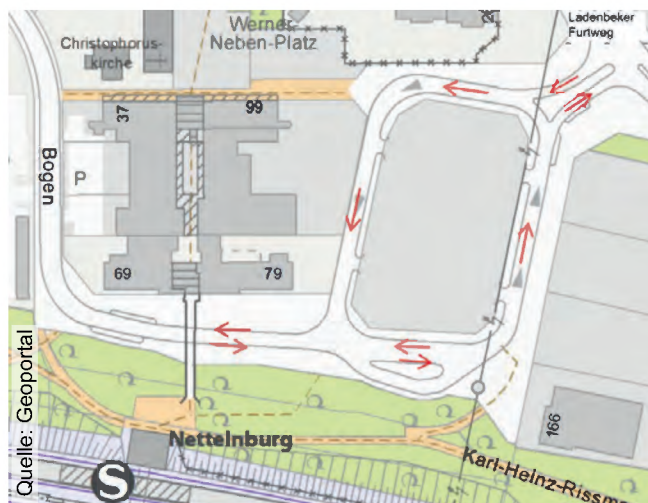


Abb. 8: Verkehrsführung

Im weiteren Verlauf Richtung Osten wird der Friedrich-Frank-Bogen als Einbahnstraße in Richtung Ladenbeker Furtweg geführt. Die Zufahrt vom Ladenbeker Furtweg erfolgt über die nördliche Fahrbahn am P+R-Platz (s. Abbildung unten).

Auf der Fläche südlich des Wohngebäudes der Bergedorf-Bille e.G. ist gem. Baugenehmigung eine separat geführte Feuerwehrezufahrt erforderlich. Diese ist mit einer Breite von 3,5 m in 5-8 m Entfernung parallel zum Gebäude angegeben. Die Trasse und eine entsprechende Anfahrtsmöglichkeit ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

3.5 BRÜCKE

Eine aus den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts stammende Fußgängerbrücke (Brückennummer ID 2527091, BJ 1971), führt kreuzungsfrei über den Friedrich-Frank-Bogen zu dem derzeit noch bestehenden Einkaufszentrum hinter dem Hochhaus der Bergedorf-Bille-Genossenschaft. Der Anschluss der Brücke an das bestehende Einkaufszentrum durch den Vielgeschoss hindurch ist ausschließlich über eine Treppenanlage möglich und somit nicht barrierefrei.

Die Platten-Brücke aus Spannbeton bestimmt optisch den Straßenraum.

3.6 BUS

Im Straßenraum befinden sich unter anderem die Bushaltestellen für die Linie 234, deren Busse im 10 bis 20-Minuten-Takt verkehren.

Der Bus 234 hat seine Start- und Zielhaltestelle an der S-Bahn-Station und hält für beide Richtungen am Fuß der Brücke. Der Bus nutzt den derzeit als Schleife um den P&R-Parkplatz geführten Friedrich-Frank-Bogen als Kehre (Die Kehrfahrt entfällt im Zuge der Quartiersentwicklung des Quartierszentrums Bergedorf-West). Es bestehen zwei Überliegerplätze für die Busse der Linie 234 im Bereich der Wendekehre im Osten des Untersuchungsgebietes.

Auch die Linie 235 hat ihren Start- und Zielbahnhof am Bahnhof Nettelburg.

Der von Bergedorf kommende Bus nutzt die bestehende Wendekehre im Friedrich-Frank-Bogen zum Wenden, als Haltestelle und als Überliegerplatz.

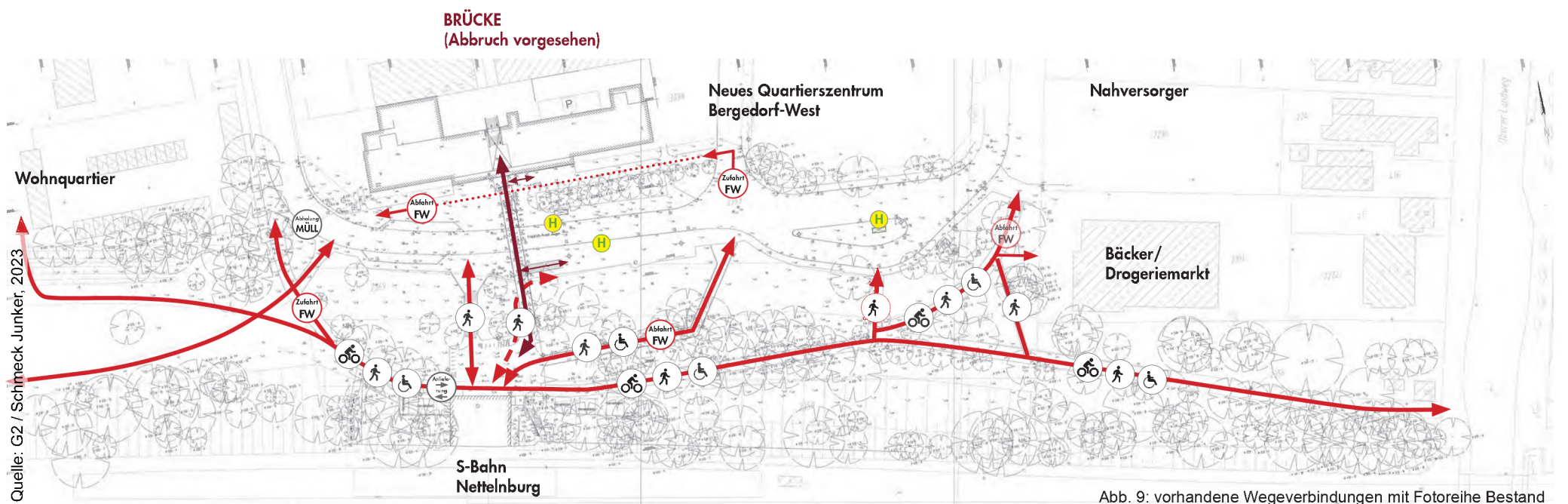


Abb. 9: vorhandene Wegeverbindungen mit Fotoreihe Bestand



3.7 S-BAHN-STATION

Die S-Bahn Station mit einem hohen Fahrgastaufkommen mündet mit ihrem Nordausgang auf einem rein funktional gestalteten, ‚in die Jahre gekommenen‘ Vorplatz mit einigen Radbügeln, ohne Aufenthaltsqualität.

Aus dem Gebäude der S-Bahn auf den Platz tretend erschließt sich der Freiraum für Ankommende derzeit nicht. Der Vorplatz steigt auf den ersten Metern an, um den Fußpunkt der leicht erhöhten Fußgängerbrücke anzudienen. Dadurch ist der Blick Richtung Norden und Osten verstellt.

Östlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich eine Bike & Ride-Anlage. Westlich sind weitere Funktionsflächen angeordnet. Beidseitig des Gebäudes führen Fluchtwege von den Gleisen auf den Karl-Heinz-Rissmann-Weg. Im nördlichen Eingangsbereich des Gebäudes befinden sich ein Kiosk und ein Imbissbetrieb. 2024 wurde eine Fettabscheide-Anlage für den Imbiss nachgerüstet, die ca. 1x / Monat angefahren werden muss..

Eine Treppe bindet den S-Bahn-Vorplatz an die ca. 3,0m tiefer liegende Straßenebene an und mündet auf dem ungegliederten Vorplatz vor dem Bergedorf-Bille-Hochhaus.

3.8 RADROUTE PLUS / TRASSENPLANUNG

Durch den Betrachtungsraum führt die Veloroute 9. Der Verlauf der geplanten Radroute Plus (ehem. Rad-schnellweg) wurde in Anlehnung an Fokuspunkt #4 Nettelburg (s. Anhang, Abb. 55, S. 41) der Machbarkeitsstudie Korridor Geesthacht-Hamburg in die Studie aufgenommen. Die Route wird separat geführt und verläuft parallel, in ca. 7 m Abstand zur südlichen Bordkante des Friedrich-Frank-Bogens in Ost-West-Richtung. Hierdurch erhält die Route einen höhengleichen Verlauf, da die er-

höht liegende S-Bahn-Station umfahren wird.

3.9 LEITUNGEN

Im Rahmen der Voruntersuchung erfolgte eine orientierende Leitungsabfrage um eine erste grobe Übersicht über den Leitungsbestand zu erhalten und eventuelle grundsätzliche limitierende Faktoren für die Überplanung zu identifizieren. Eine tiefergehende Bearbeitung ist auftragsgemäß nicht erfolgt. In anschließenden Planungsphasen ist dies jedoch zwingend zu berücksichtigen. Insbesondere die folgenden Leitungen sind als frühzeitig planungsrelevant einzustufen (s. Anhang, Abb. 56, S. 42 und Abb. 57, S.43).

Trinkwassertransportleitung

Die überregionale Trinkwassertransportleitung (DN 1100), die das Wasserwerk Curslack mit dem Hauptpumpwerk Rothenburgsort verbindet, ist von zentraler Bedeutung für die Trinkwasserversorgung Hamburgs. Diese verläuft von Westen kommend geradlinig unmittelbar südlich entlang des Entwässerungsgrabens, verschwenkt östlich der bestehenden Wendekehre im Friedrich-Frank-Bogen weiter nach Süden und wird im Grünzug etwa parallel zur Flurstücksgrenze der Gewerbegrundstücke und nördlich des vorhandenen Weges weiter Richtung Oberer Landweg geführt. Im Bestand sind Baumstandorte auch im unmittelbaren Trassenbereich vorhanden. Gem. der vorliegenden Unterlagen wird die Überdeckung als gering eingeschätzt. Die Leitung aus dem Jahre 1926 besteht aus Grauguss und ist daher gegenüber Erdumlagerungen, dynamischen Lasten sowie Veränderungen der Geländetopographie sehr empfindlich. Die Geländehöhen im Trassenbereich sollten daher weitgehend erhalten bleiben. Die Grunddienstbarkeit der Trasse ist dem Wasserwerk Curslack zugeordnet. Vorgesehene Umbauten im Trassenbereich (z. B. auch die Radroute Plus) sind daher frühzeitig bei Planungsbeginn abzustimmen.

RW-Leitung und SW-Leitung S-Bahnstation

Im Bereich des Vorplatzes der S-Bahnstation sind Entsorgungsleitungen für Schmutz- und Regenwasser vorhanden, die jeweils nach Norden verlaufen. Die RW-Leitung ist an das Siel des Friedrich-Frank-Bogens angeschlossen und anfallendes Regenwasser wird somit weiter zum Entwässerungsgraben nach Osten geführt. Die SW-Leitung verläuft ab Friedrich-Frank-Bogen zunächst weiter nach Osten und wird im Bereich der P&R-Umfahrt (etwa Bereich zukünftige Twiete) nach Norden in das zukünftige Quartierszentrum geführt. Entsprechende Leitungsrechte oder Umplanung sind im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen der S-Bahn sind im Zuge der Umplanungen des Vorplatzes insbesondere einer angestrebten Absenkung des Vorplatzes zu berücksichtigen.

Siel Friedrich-Frank-Bogen

Im Bereich des südlichen Friedrich-Frank-Bogens ist ein Siel DN 1300 vorhanden, welches die Niederschläge der Straße, angrenzender Grundstücke (mehrere Grunddienstbarkeiten vorhanden) sowie der P&R-Fläche aufnimmt und in den Entwässerungsgraben im Westen abgibt. Für die Entrée-betreffenden Planungen sollte berücksichtigt werden, anfallendes Regenwasser der Fuß- und Radwege, insbesondere der hinzukommenden, neu versiegelten Flächenanteile, wie der Radroute Plus, soweit möglich, einer Versickerung über die Grünflächen zuzuführen.

Die Erfordernis von Reinigungsanlagen der Straßenentwässerung vor Einleitung in den Entwässerungsgraben ist in der weiteren Planung zu prüfen.

110kV-Freileitung / Strommast

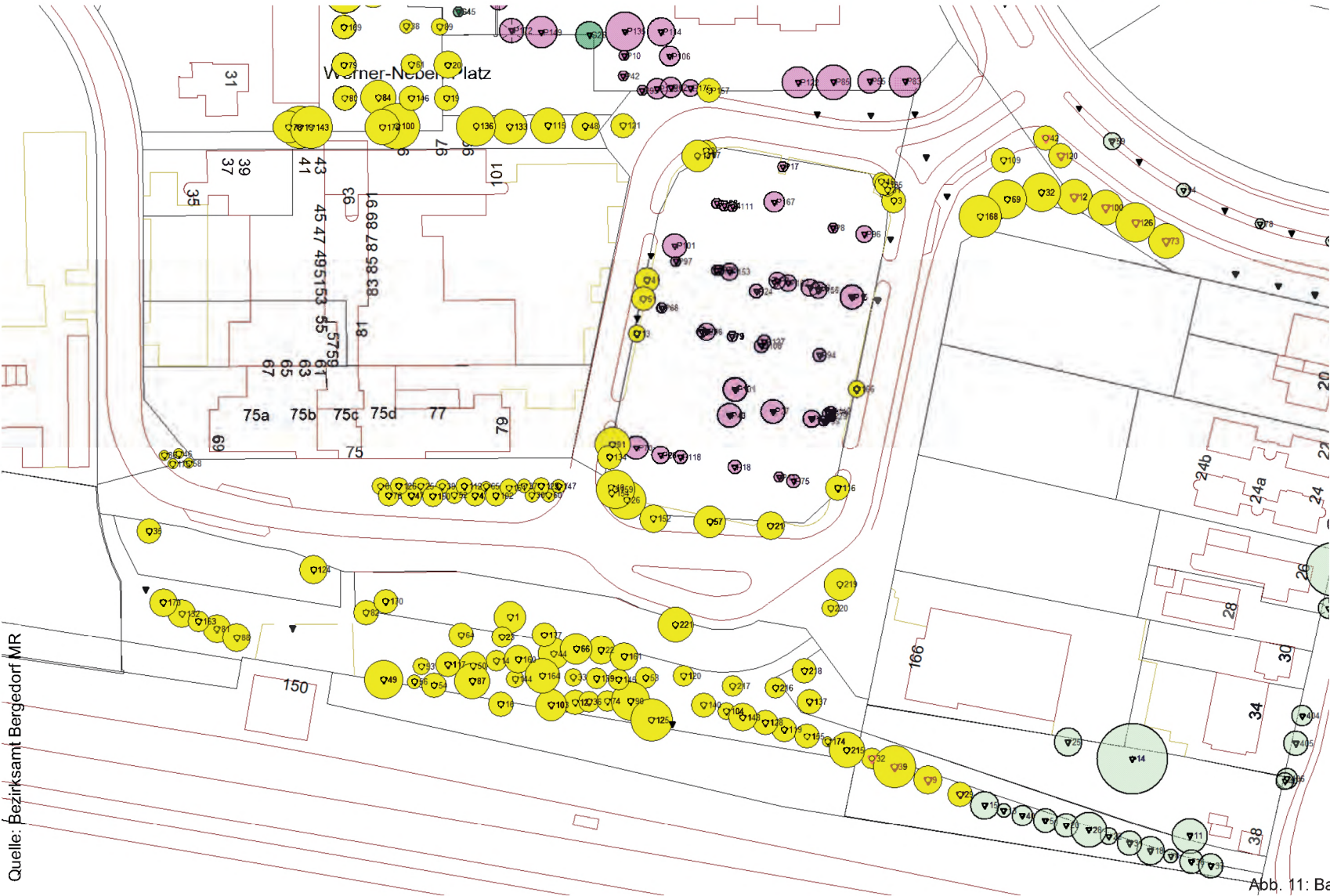
Im östlichen Entrée-Bereich verläuft in Nord-Süd-Ausrichtung eine 110kV-Freileitung mit Strommast-Standort im Bereich der Wendekehre. Im Trassenbereich bestehen besondere Anforderungen an Baumauswahl bzw. Pflege von Gehölzen.

3.10 BAUMBESTAND

Quelle: Anlage C.07 Baumkataster, Städtebaulich-hochbauliches Workshopverfahren QBM 2020



Abb. 10: erhaltenswerte Bäume



Quelle: Bezirksamt Bergedorf MR

Abb. 11: Baumbestand, Auszug Baumkataster

Der Betrachtungsraum ist geprägt von einem heterogenen, teilweise dichten Gehölzbestand. Die Pflanzungen stammen überwiegend aus den 70er und 80er Jahren. Straßenbäume im klassischen Sinne einer durchgängigen, straßenbegleitenden Reihe sind im südlichen Friedrich-Frank-Bogen nicht vorhanden.

Im Bereich der Park & Ride-Fläche bildet eine baumbestandene, leicht erhöhte Pflanzfläche den Übergang zum Straßenraum. Den südlichen Abschluß der P&R-Anlage bildet hierbei eine Reihe Platanen, ergänzt mit Essbarer Kastanie, Blumenesche und einer Unterpflanzung aus niedrigen Sträuchern. Südlich des Wohngebäudes der Bergedorf-Bille-Genossenschaft befindet sich eine zweireihige, enge Pflanzung aus niedrig-wüchsigem Kugelhorn (22 Stück in zwei Teilflächen südlich und westlich des Gebäudes).

Im Grünzug zwischen Friedrich-Frank-Bogen und S-Bahntrasse befinden sich insbesondere hangwärts, im Bereich der Bahnböschung, entlang der vorhandenen Wege und im Bereich der Rampe, dichte Baum- und Strauchpflanzungen. Der Karl-Heinz-Rissmann-Weg wird von einer engen Reihe aus Eschen unterschiedlicher Arten und Sorten begleitet.

Entlang der Fußgänger-Rampe wird die Baumreihe aus Sumpfeichen gebildet. Ergänzt sind die Pflanzungen durch einzelne Exemplare Spitz- Feld- und Silberhorn sowie Stieleichen.

Im Umfeld der Fußgängerbrücke befinden sich mehrere Nadelgehölze wie Schwarzkiefern, Eiben, und Douglasien sowie einige mehrstämmige, ortsprägende Laubgehölze.

Im Vorfeld des Städtebaulich-hochbaulichen Workshopverfahrens mit städtebaulich-freiraumplanerischem Ideenteil Neues Quartierszentrum Bergedorf-West, wurde eine Grobeinschätzung des erhaltenswerten Baumbestandes erstellt (s. a. Abb. 10). Die Einschätzung erfolgte hinsichtlich Standort, geschätztem Alter und Stammumfang und der freiraumplanerischen / stadtplanerischen und klimarelevanten Bedeutung für das Wohnquartier.

Straßenbäume aus dem Straßenbaumkataster wurden lediglich hinsichtlich ihrer landschaftsplanerischen Bedeutung geprüft, nicht nach Vitalität.

Im Rahmen der Bearbeitung des Entrée-Bereiches wurde im September 2022 eine erneute Einschätzung vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirk Bergedorf (MR) eingeholt. Demnach wurden bis auf wenige Ausnahmen alle vorhandenen Straßen- und Grünanlagenbäume als erhaltenswert eingestuft. Als zur späteren Fällung vorgesehen wurden die vier Kiefern im Bereich der Fußgängerbrücke genannt.

Die in der Pflanzfläche vor dem Wohnhaus der Bergedorf-Bille-Genossenschaft befindliche zweireihige Pflanzung aus niedrigem Kugelhorn wurden seitens MR als nicht geeignet für diesen Standort eingeschätzt, da bei diesen Bäumen kein Lichtraumprofil herstellbar ist.

Mit dem 2022 erstellten Aufmaß des Bearbeitungsgebietes wurden weiterhin auch die nicht im Baumkataster enthaltenen Bäume, markanten Großsträucher und mehrstämmigen Laubgehölze im Vorplatzbereich der S-Bahn-Station erfasst.

Das Aufmaß enthält neben der eingemessenen Lage der Baumstandorte auch Angaben zur Höhe der Standorte, so dass in der weiteren Bearbeitung eine erste grobe Abschätzung des Umfangs der Eingriffe in den Baumbestand ermöglicht wird.

Relevant zeigt sich dies insbesondere im Bereich der neu zu planenden barrierefreien Fußgängeranbindung, dem östlichen Anschluß der Radroute Plus an den Oberen Landweg (außerhalb des Untersuchungsgebietes) und dem Baumbestand südlich der P&R-Fläche.

Für die Planung des Entrée sollen Varianten erstellt werden, die einen möglichst schonenden Umgang mit dem Baumbestand ermöglichen. Hierzu ist eine Abwägung mit weiteren Zielen der Entrée-Planung erforderlich. Eingriffe in den Baumbestand sind beispielsweise erforderlich zur Herstellung einer insgesamt verbesserten Übersichtlichkeit, der barrierefreien Verbindung zwischen S-Bahn und dem neuen Quartierszentrum und ggf. der Umsetzung ablesbarer Gestaltungskonzepte, auch im Bezug auf Neupflanzungen.

Besonders in den oben genannten Teilbereichen ist bei Integration von Bestandsbäumen in die Planung in weiteren Planungsphasen eine baumgutachterliche Begleitung erforderlich um einen dauerhaften Erhalt der Bäume zu gewährleisten.

Eine Verschlechterung der Baum-Standorte mit Auswirkungen auf die Vitalität der Bäume ist möglichst zu minimieren. Konkrete Eingriffe wie Veränderung der Höhenlage, zusätzliche Versiegelung im Kronenbereich, Eingriffe in den Wurzelraum sowie Entnahme einzelner oder mehrerer Bäume in Randbereichen vorhandener Baumgruppen und dadurch veränderte Windlasten und Witterungseinflüsse stellen oftmals eine Beeinträchtigung dar und sind daher sorgfältig abzuwägen.

Bestehende fußläufige Verbindung ins Quartierszentrum (barrierefrei)

links im Bild: mehrstämmiges Laubgehölz
hinten seitlich der Rampe: Baumreihe aus Sumpfeichen

- Prüfung Erhalt einzelner mehrstämmiger Laubgehölze
- Prüfung Erhalt der rampenbegleitenden Baumreihe

Bestehende fußläufige Verbindung ins Quartierszentrum (Treppe und Brücke)

mittig im Bild: Beeinträchtigung der Sichtbeziehung Richtung Quartierszentrum durch dichte, immergrüne Gehölze (Eiben) und erhöhte Höhenlage des Brückenantrittes.

rechts im Bild: Bestandskiefer und Douglasie

- Prüfung Erhalt einzelner Eiben, ggf. Aufastung zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sichtbezüge ins Quartier
- Veränderung Höhenlage Vorplatz und Abbruch Brücke

Anbindung Karl-Heinz-Rissmann-Weg an den Ladenbeker Furtweg (Veloroute 9 / zukünftige Trasse Radroute Plus)

links (südlich) entlang Karl-Heinz-Rissmann-Weg: Eschenreihe

rechts (nördlich) entlang Karl-Heinz-Rissmann-Weg: Anlage Gasnetz Hamburg, Bestandsbaum Gemeine Esche mit Stammumfang 170cm

- Ziel Baum-Erhalt: Prüfung Anpassung Soll-Trassenbreite Rad- und Fußwegeverbindung und baumgutachterliche Begleitung in weiteren Planungen



Abb. 12: Rampe mit Baumreihe



Abb. 13: Vorplatz S-Bahn-Station



Abb. 14: Anschluß Karl-Heinz-Rissmann-Weg an Oberen Landweg

4. AUSWIRKUNG DER QUARTIERSPLANUNG AUF ABWICKLUNG BUSVERKEHR UND ABSTIMMUNG ALTERNATIVROUTEN BUS

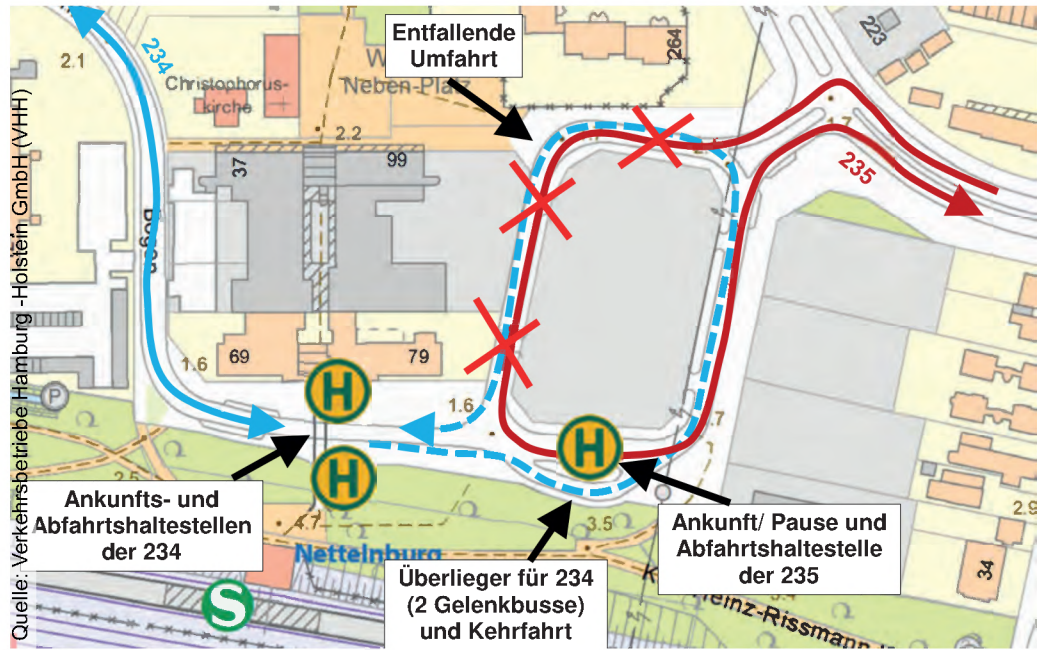


Abb. 15: Trassenänderung Buslinien durch Neuplanung QBW

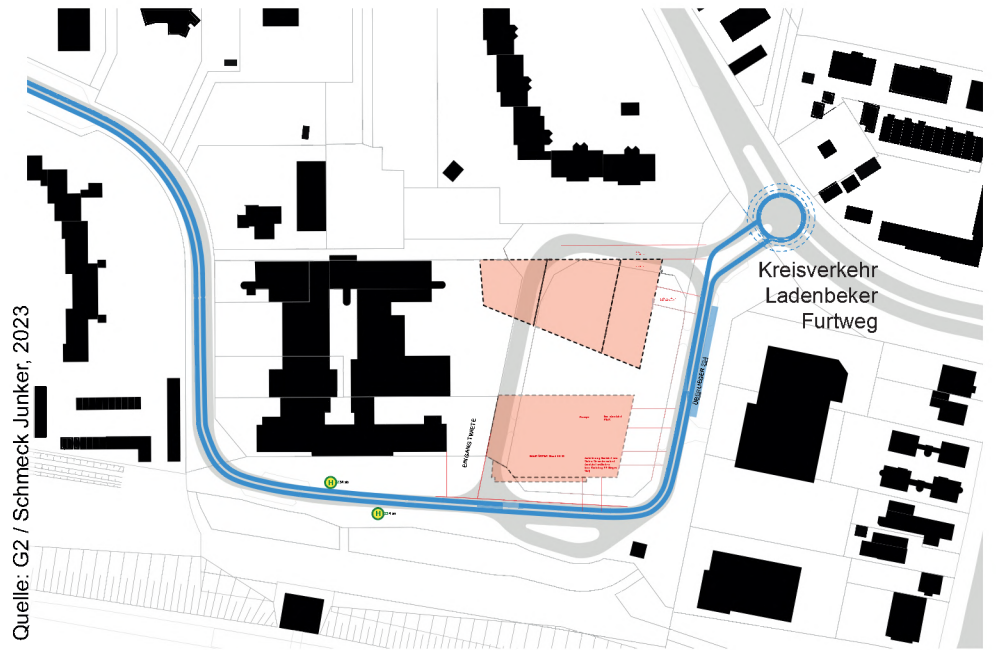


Abb. 16: Vorschlag Trassenführung Buslinie 234

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Quartierszentrums Bergedorf-West (QBW) entfällt der Ring des Friedrich-Frank-Bogens als Kehrmöglichkeit. Die vorhandene Wendekurve kollidiert in ihrer Lage direkt im Zugangsbereich zu dem neuen Quartier funktional und gestalterisch mit der angestrebten Verbindung des neuen Quartiers.

Aus diesem Grund, und um einen attraktiven Freiraum zwischen QBW und S-Bahn-Station entwickeln zu können, ist es Voraussetzung einer Planung Alternativrouten für die Linien 234 und 235 anzubieten. Als Voraussetzung zu der Untersuchung wurden Lösungen für Alternativrouten skizziert und mit den Beteiligten Akteuren diskutiert. Eingebunden wurden dabei das Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR, Bezirk

Bergedorf), die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv), die Zentrale Straßenverkehrsbehörde / Verkehrsdirektion (VD 52) sowie das Polizeikommissariat PK 43.

Variante Streckenführung für die Buslinie 234

Im Rahmen der erforderlichen Umgestaltung des Friedrich-Frank-Bogens soll ein Kreisverkehr im Knotenpunkt Friedrich-Frank-Bogen / Ladenbeker Furtweg die Funktion der Wendekurve für den Bus 234 übernehmen. Die Überlieger für den Bus können entlang der Straße im östlichen Abschnitt am östlichen Fahrbahnrand in Busbuchten halten.

Die Haltestellen könnten an der gleichen Stelle verbleiben.

In der Voruntersuchung des Gutachtens für Fußwege-

verbindungen aus dem Jahr 2022 wurde im Bereich der Kreuzung ebenfalls ein solcher Kreisverkehr angeregt.

Variante Streckenführung für die Buslinie 235

Für die Buslinie Nr. 235 wurde nach mehreren Vorschlägen eine Variante entwickelt, in der die Haltestelle und Überliegerplätze auf die Südseite des Bahnhofs in den Rahel-Varnhagen-Weg (Parkplatz westlich von Hausnr. 50) verlegt werden.

Die Führung der Buslinien wird im Folgenden durch den Bezirk und die VHH weiter im Detail abgestimmt. Die grundsätzliche Machbarkeit wurde durch das Büro Schmeck-Junker Ingenieurgesellschaft mbH bereits geprüft.

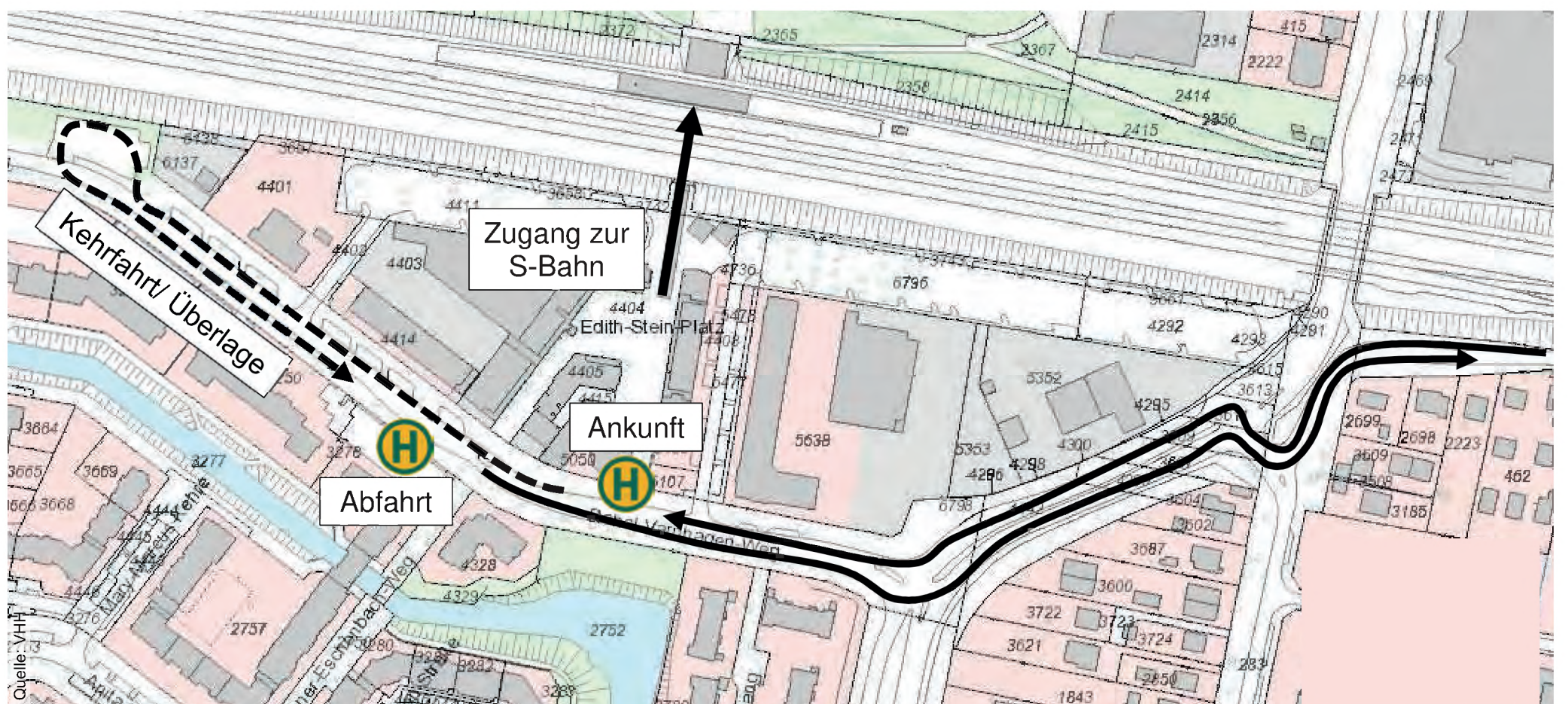
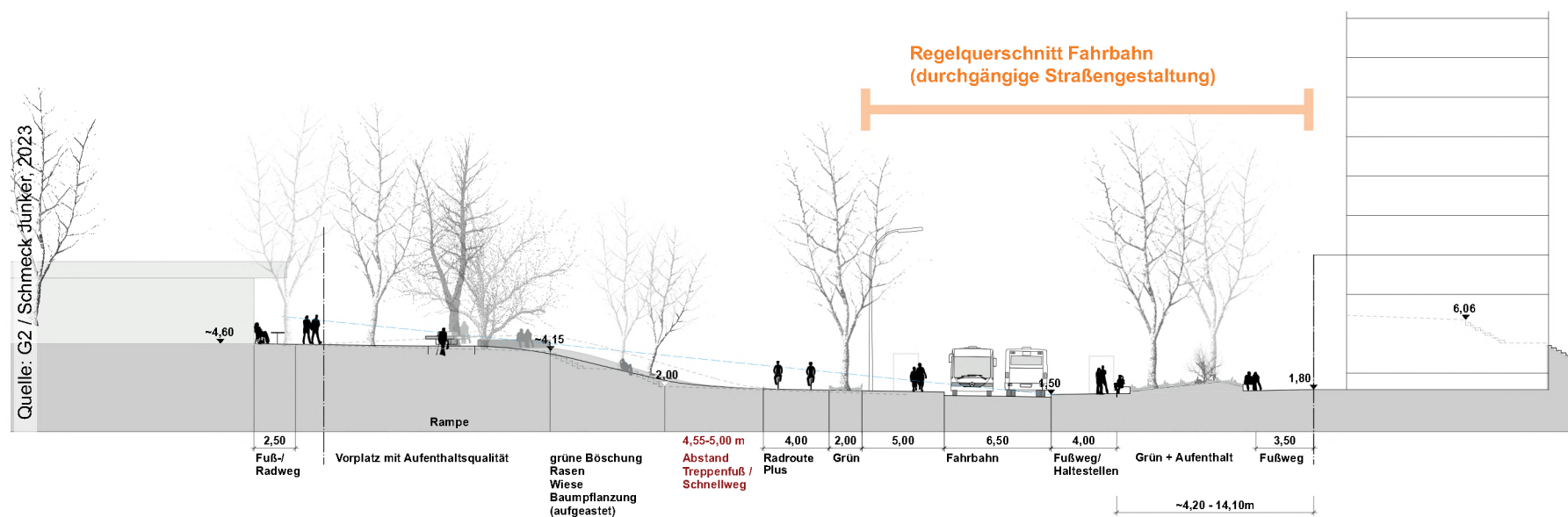
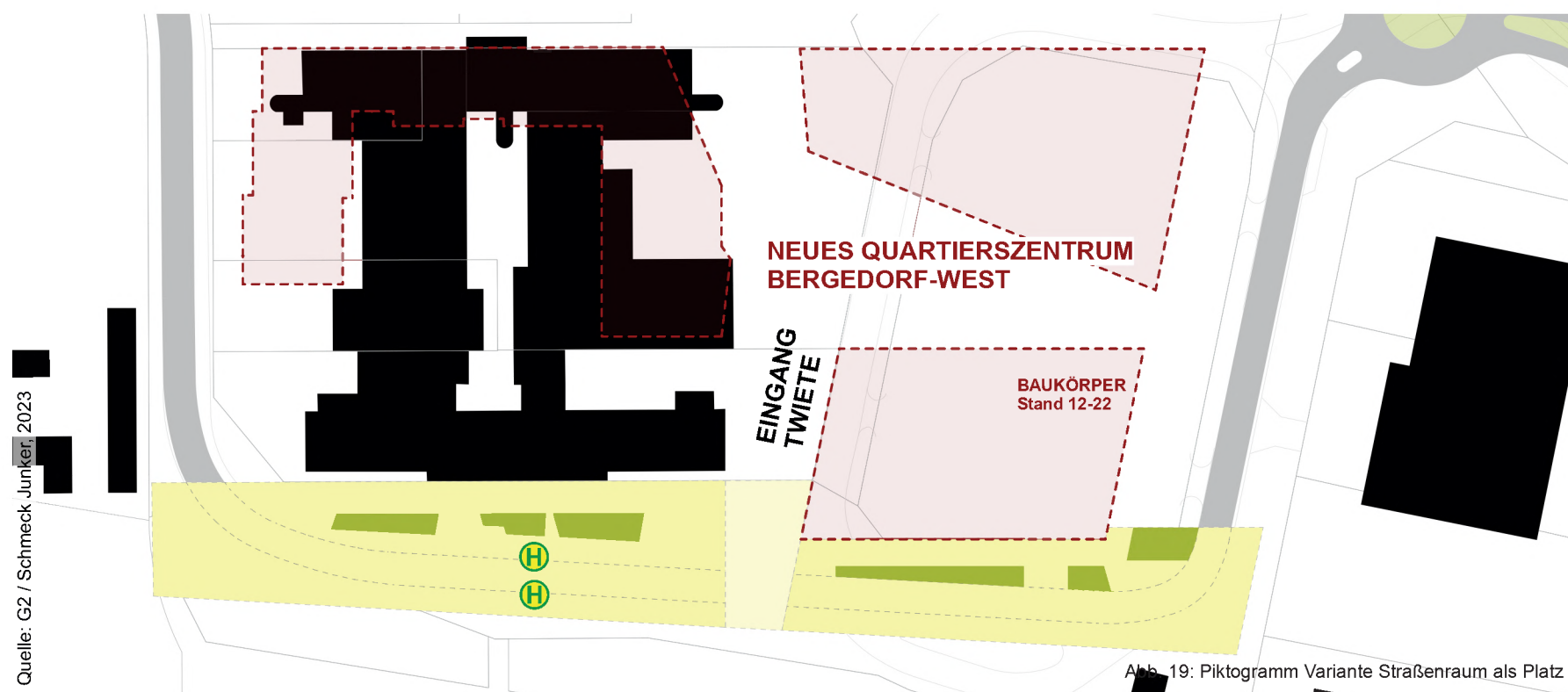


Abb. 17: Vorschlag Trassenführung Buslinie 235

5.2 STRASSENRAUM

Im Teilraum Straßenraum wurden zwei grundsätzliche Herangehensweisen herausgearbeitet, die den Charakter des südlichen Friedrich-Frank-Bogens zukünftig maßgeblich auf unterschiedliche Weise prägen können. Betrachtet wurden dabei funktionale und gestalterische Aspekte wie Straßenquerschnitt, Oberflächenmaterial und Grünstrukturen. Die Ausweisung als Tempo-30-Zone wird in jeder Variante beibehalten.

5.2.1 STRASSENRAUM ALS ‚PLATZ‘



Der südliche Friedrich-Frank-Bogen wird mit optisch durchgängigem Belag platzartig von Gebäudekante bis Grünzug als homogener Raum gedacht, der von einer Verkehrsstrasse durchquert wird. Grünstrukturen sind in den Randbereichen angeordnet. Die heutige Fußgängerbrücke hat durch die Verlagerung des Zugangs zum neuen QBW über die Twiete keine funktionale Berechtigung mehr und soll im Zuge der Umgestaltung rückgebaut werden.

Eine Ausbildung als Kommunaltrasse, Shared-Space oder verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325), also eine idealisierte, tatsächliche Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden inkl. fußläufigem Verkehr auch in Fahrbahnbereichen, hat sich im Zuge der Vorprüfungen als nicht umsetzbar herausgestellt.

Auch eine in dieser Variante gestalterisch wünschenswerte Ebenengleichheit im Sinne von: motorisierter Verkehr fährt über einen durchgängigen ‚Platzbelag‘, ist mit den baulichen Anforderungen der Bushaltestellen wie erhöhten Bordsteinen (Kasseler Bord) für die Ein- und Ausstiegsbereiche sowie den Anforderungen an Barriere-

freiheit (tastbare, kontrastierende Fahrbahnkante) nicht vereinbar. Der Straßenquerschnitt mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 6,50 m bleibt im Wesentlichen wie im Bestand erhalten. Der Radverkehr verbleibt aufgrund des insgesamt geringen Verkehrsaufkommens im Mischverkehr. Die 8 bewirtschafteten Parkstände entfallen, die darin enthaltenen 2 Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen könnten in den Friedrich-Frank-Bogen Ost (Bereich Erschließung QBW) oder evt. den Mobility Hup verlegt werden.

Die Bereiche der Bushaltestellen sind im gesamten Stadtgebiet Hamburgs unabhängig von gestalterischen Zielen aufgrund der hohen Belastungen in Straßenbeton herzustellen (gem. Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra)). Dennoch wird die Variante Straßenraum als ‚Platz‘ von den Verfassern auch unter Berücksichtigung der vorgenannten Einschränkungen als umsetzbar eingestuft. Bei allen im Folgenden angeführten Untervarianten zur möglichen baulichen Umsetzung handelt es sich um Sonderbauweisen, die in den anschließenden Planungsphasen ggf. mit weiteren behördlichen Stellen und Trägern öffentlicher Belange abzustimmen sind.

Abb. 20: Schnitt Straßenraum als ‚Platz‘

5.2.1 STRASSENRAUM ALS ‚PLATZ‘

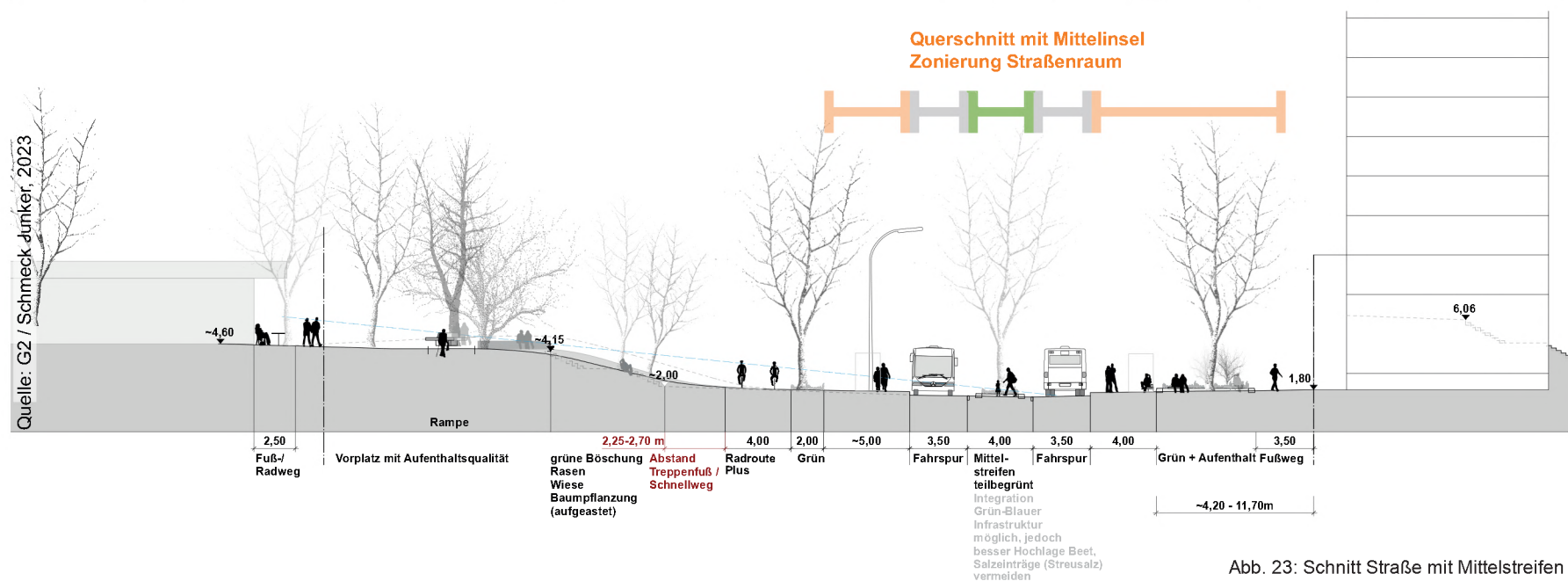
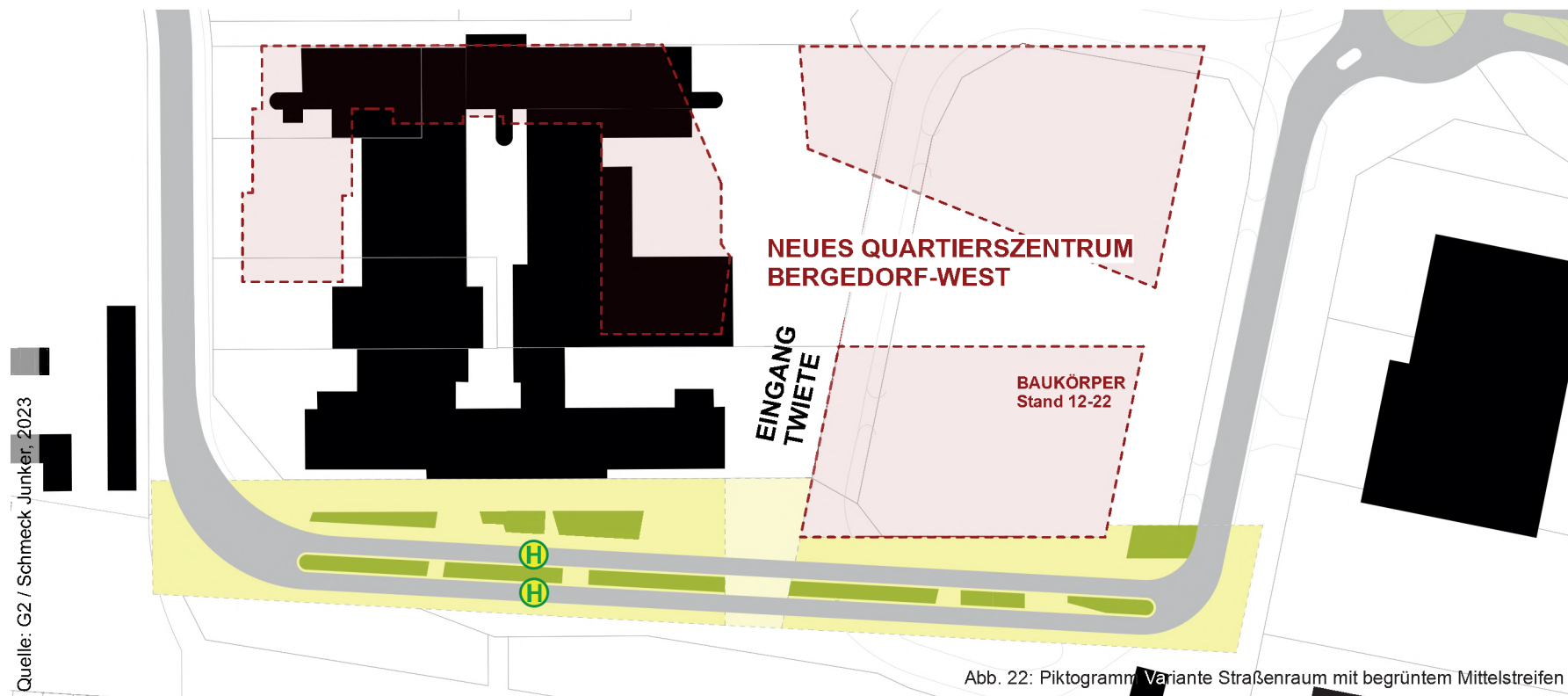
Untervariante Pflasterbelag

Die befestigten Flächen des ‚Platzes‘, ausgenommen der Bushaltestellen, werden in Pflasterbelag hergestellt. Ziel wäre dabei eine Fortführung der im Neuen Quartierszentrum Bergedorf-West vorgesehenen Oberflächenmaterialien der befahrenen Marktplatzflächen. Für Fahrbahnbereiche sind dabei die erhöhten Anforderungen an Tragschichtaufbau, Materialstärken und Pflasterverbund zu berücksichtigen. Kurvenbereiche sind aufgrund der erhöhten Scherkräfte darüber hinaus gesondert zu betrachten.



Abb. 21: Beispielfotos Pflasterbelag in Fahrbahn

5.2.2 STRASSENRAUM MIT BEGRÜNTEM MITTELSTREIFEN



Der südliche Friedrich-Frank-Bogen erhält einen grundlegend neuen Straßenquerschnitt mit einem grünen, anteilig gepflasterten Mittelstreifen und Fahrbahnen aus Asphalt (Abb. 22 und 23).

Die Fahrbahnbreiten betragen jeweils 3,50m, der Mittelstreifen wird mit einer Gesamtbreite von 4m veranschlagt. Ziel ist es unter anderem durch den begrünnten Mittelstreifen die trennende Wirkung des Verkehrsraumes optisch und funktional zu minimieren.

Im Bereich erforderlicher Zu- und Ausfahrten sowie wichtiger Querungsstellen wie dem Eingang Twiete und der Anbindungen zu Bushaltestellen und Radroute Plus, wird die zentrale Pflanzinsel unterbrochen. Der Pflasterbelag der Mittelinsel entspricht dem Belag der Nebenflächen. Ziel wäre dabei eine Fortführung der im Neuen Quartierszentrum Bergedorf-West vorgesehenen Oberflächenmaterialien der befahrenen Marktplatzflächen. Die Mittel-

insel wird optisch den Fußgängerflächen zugeordnet und deutlich von den Fahrbahnflächen abgehoben. Sie dient als Querungshilfe und in den unversiegelten Abschnitten als grünes Gestaltungselement im Straßenraum. Eine Ausbildung des begrünnten Mittelstreifens als blau-grüne Infrastruktur ist denkbar, allerdings müssten technische Lösungen zur Verhinderung von Salzeinträgen (Streusalzeinsatz aufgrund der Busverkehre) berücksichtigt werden.

Die Verfasser empfehlen eine leichte Hochlage der Inselbereiche. Durch eine zusätzlich zu den Baumstandorten der Nebenflächen mittig angeordnete, raumwirksame Baumreihe sowie einer flächig angelegten Staudenmischpflanzung, erhält der gesamte Straßenraum einen deutlich durchgrünten Charakter.

Der Radverkehr verbleibt im Mischverkehr (Tempo-30-Zone). Zusätzlich steht dem Radverkehr der parallel verlaufende Radweg der Radroute Plus zur Verfügung.

Durch den begrünnten Mittelstreifen werden Überholvorgänge im Haltestellenbereich baulich unterbunden. Dies führt zu einer zusätzlichen Verlangsamung des Verkehrsflusses und verbessert die Sicherheit, insbesondere für querende zu Fuß Gehende.

Das Gestaltungselement Mittelinsel ist nach derzeitigem Planstand Straßenplanung (SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH) auch im anschließenden westlichen Friedrich-Frank-Bogen mehrfach vorgesehen.

Die 8 bewirtschafteten Parkstände entfallen, die darin enthaltenen 2 Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen könnten in den Friedrich-Frank-Bogen Ost (Bereich Erschließung QBW) oder evt. den Mobility Hub verlegt werden.

5.2.1 STRASSENRAUM MIT BEGRÜNTEM MITTELSTREIFEN - GESTALTUNGSVARIANTEN

Untervariante Fahrbahn Asphalt – Übergang Twiete gepflastert

Die Fahrbahnen werden gem. angrenzender Straßenflächen in Asphalt hergestellt, die Bushaltestellen in Straßenbeton. Die Mittelinsel erhält in den befestigten Anteilen die gleiche Pflasteroberfläche wie die Nebenflächen. Im unmittelbaren Twietenbereich wird der Pflasterbelag aus dem Quartier in gesamter Breite über die Fahrbahnflächen fortgeführt.

Eine zusätzliche, tatsächliche Bevorrechtigung von zu Fuß Gehenden mittels Anordnung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) wäre nach Auffassung der Verfasser aufgrund der besonderen Bedeutung der Wegeverbindung zu begrüßen und sollte in weiteren Planungsphasen forciert werden. Derzeit ist eine entsprechende Anordnung innerhalb eines Zone-30-Bereiches allerdings kaum umsetzbar. Die Bordkanten sind für die Barrierefreiheit bei über die Fahrbahnen laufendem Pflasterbelag zwingend kontrastierend herzustellen.

Untervariante Fahrbahn gepflastert

Zusätzlich zur Fahrbahnquerung im Twietenbereich werden auch die beidseitig angrenzenden Fahrbahnflächen (mit Ausnahme der Bushaltestellen aus Straßenbeton) mit der Pflasteroberfläche der Nebenflächen und Mittelinsel hergestellt. Dies erfolgt entweder im gesamten Entrée-Bereich oder unter Aussparung der besonders durch Scherkräfte belasteten Kurven und somit beschränkt auf den geradlinigen Abschnitt des südlichen Friedrich-Frank-Bogens. Ziel ist eine Hervorhebung und Aufwertung des Entréebereiches. Die trennende Wirkung des Stadtraumes durch die Fahrbahnflächen wird durch den einheitlichen Belag optisch vermindert (s. a. Abb 43, S. 29).



Abb. 24: Beispielbilder grüner Mittelstreifen

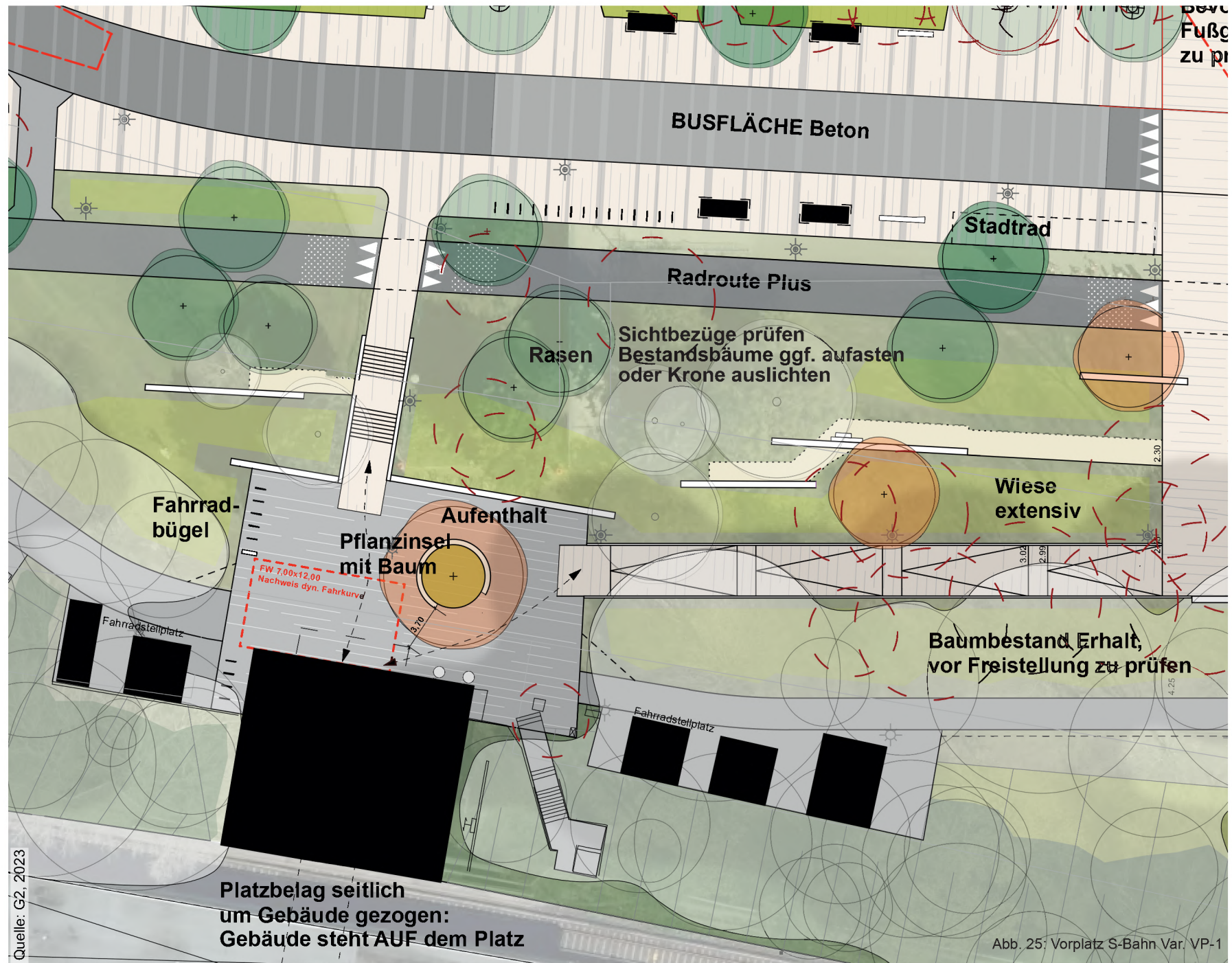
5.3 GRÜNZUG

Im Teilraum Grünzug wurde der südlich an die Verkehrsflächen des Friedrich-Frank-Bogens angrenzende grün geprägte Hangbereich betrachtet. Schwerpunktartig beinhaltet dies neben der Entwicklung eines Leitbildes zum Umgang mit dem Baumbestand und dem vorhandenen Grünraum die Erarbeitung von Varianten für den nördlichen Vorplatz der S-Bahn-Station sowie die barrierefreie Anbindung in das Neue Quartierzentrum Bergedorf-West. Drei Varianten der Vorplatzgestaltung und Ausrichtung der Wegeführung werden auf den folgenden Seiten beschrieben.

Durch den Entfall der Bestandsbrücke besteht die Möglichkeit, die Höhensituation des Vorplatzes baulich zu verändern und den zum Erreichen der Durchfahrtshöhen erforderlichen, künstlich geschaffenen Hochpunkt am südlichen Brückenkopf abzutragen. Ein vom S-Bahn-Gebäude aus in Richtung Hang verlaufendes Platzgefälle ermöglicht neue Blickbezüge bis zum Quartierseingang. Der Platzbelag wird seitlich um das Gebäude herumgezogen so dass der Baukörper **AUF** dem Platz steht. Die nördliche

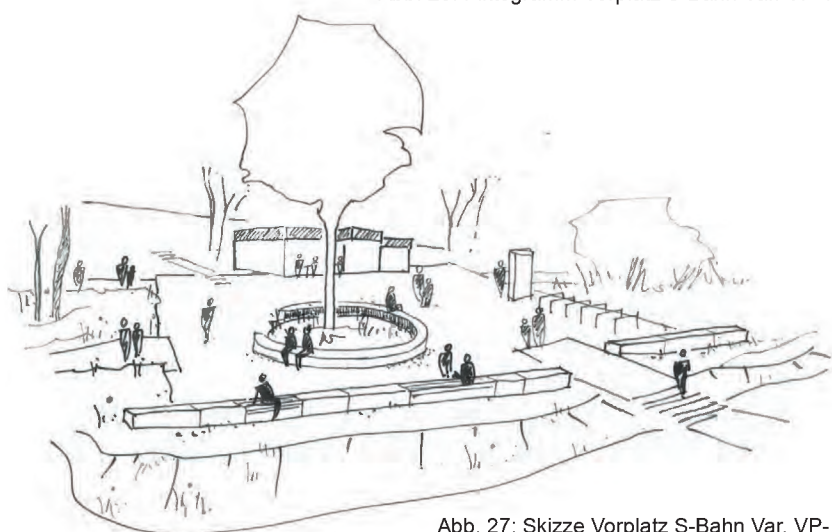
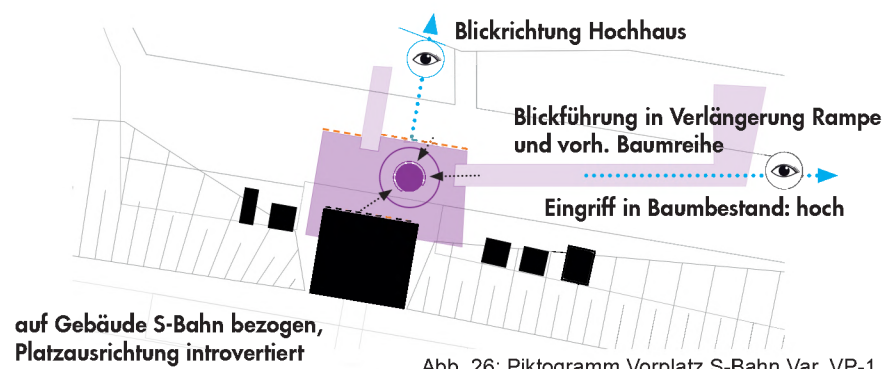
Platzkante erhält in den einzelnen Varianten dabei jeweils eine unterschiedliche formale Ausrichtung, die sich maßgeblich auf die Gesamtsituation auswirkt. Exemplarisch wurden weiterhin verschiedene bauliche Alternativen der Kantenausbildung des ‚neuen Stadtbalkons‘ und Arten der Möblierung dargestellt, die die jeweilige Formensprache unterstützen, ggf. jedoch auch variierbar sind, ohne dass die grundsätzliche formale Ausrichtung der jeweiligen Variante verloren geht.

5.3.1 VORPLATZ S-BAHN VAR. VP-1



Die Platzkante des Vorplatzes orientiert sich am S-Bahn-Gebäude und verläuft parallel versetzt zur Fassade. Der Platzbelag hebt sich vom Belag der ankommenden Wege ab, die in die Platzfläche hineinführen. Der Platz soll dadurch als eigenständige Form wahrgenommen werden und weniger als Durchgangsraum in Erscheinung treten.

Als zentrales Element wird eine Bauminself mit (rundem) Bankelement platziert, die die Ströme der zu Fuß Gehenden Richtung Rampe oder Treppe lenkt. Die Rampe verläuft entlang der vorhandenen Baumreihe, die teilweise erhalten werden kann. Aufgrund der geänderten Höhengensituation ist der erforderliche Eingriff in den Baumbestand insgesamt dennoch als hoch einzustufen. Der Platzcharakter ist eher introvertiert. Die Blickachsen sind auf das Hochhaus und in Verlängerung der Rampe / entlang der vorhandenen Baumreihe nach Osten gerichtet.



5.3.2 VORPLATZ S-BAHN VAR. VP-2

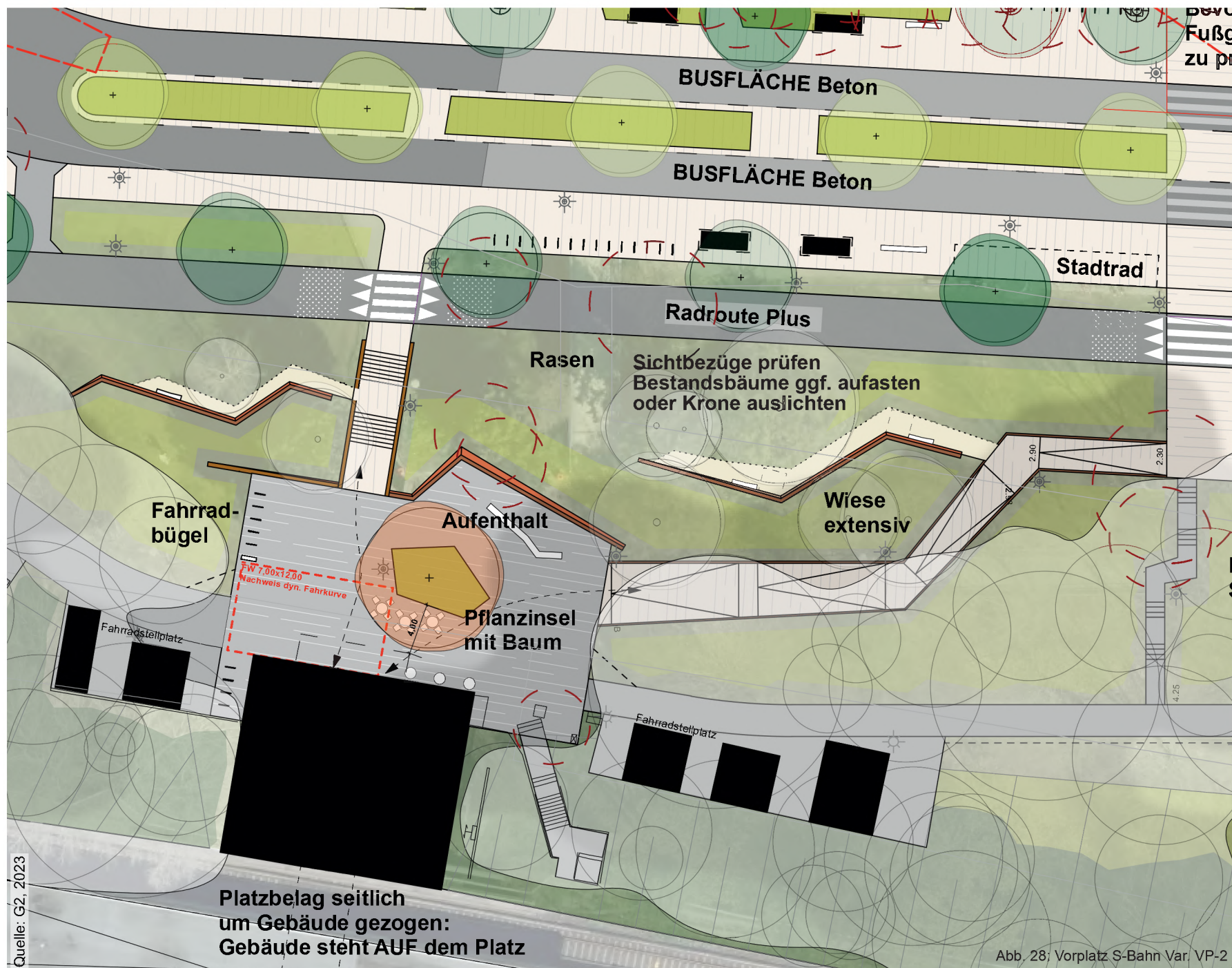


Abb. 28: Vorplatz S-Bahn Var. VP-2

Die nördliche Platzkante wird mit schrägem Linienvorsprung balkonartig ausgebildet. Die ankommenden Wege führen an den Platzbelag heran. Als zentrales Element wird eine polygonale Bauminsel platziert, die die Gestaltsprache der Einbauten des Quartierszentrum formal aufnimmt und die Ströme der zu Fuß Gehenden mit abgeschrägten Seiten Richtung Rampe oder Treppe lenkt. Die Rampe wird behutsam und möglichst bestandserhaltend durch die vorhandene Baumgruppe geführt. Der Platzcharakter ist eher extrovertiert. Die Blickachsen vom Platz aus und im abgewinkelten Rampenlauf sind in Richtung Quartierszentrum gerichtet. Der Sichtbezug zwischen Vorplatz und Friedrich-Frank-Bogen und den dort vorhandenen Bushaltestellen wird verbessert. Die Fassade des gegenüberliegenden Vielgeschossers tritt durch den Erhalt einzelner vorhandener (aufzuastender) Eiben und die geplanten, versetzt gepflanzten Baumreihen aus Großbäumen in der unteren Ebene entlang des Friedrich-Frank-Bogens in den Hintergrund (s. Abb. 23, S. 18).

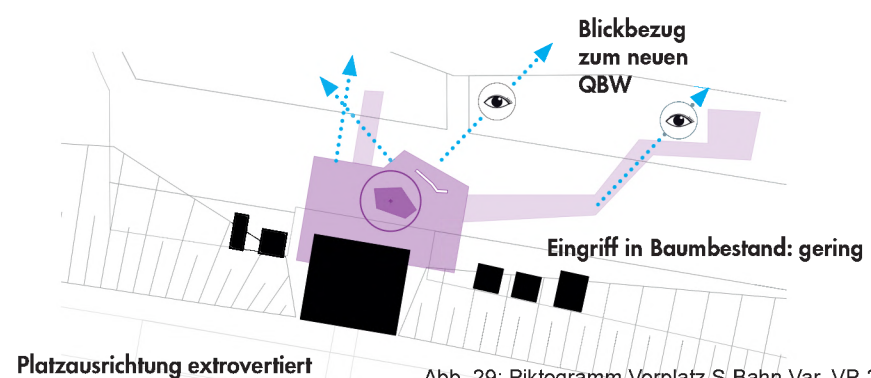


Abb. 29: Piktogramm Vorplatz S-Bahn Var. VP-2

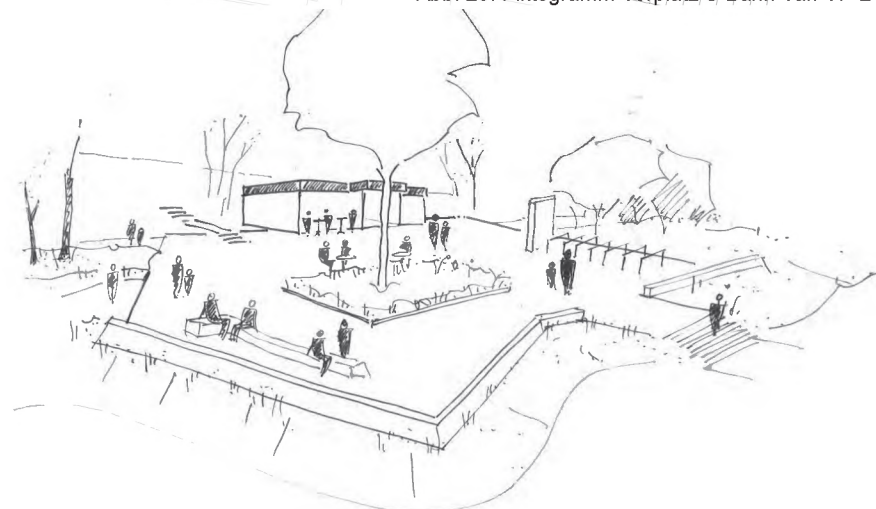
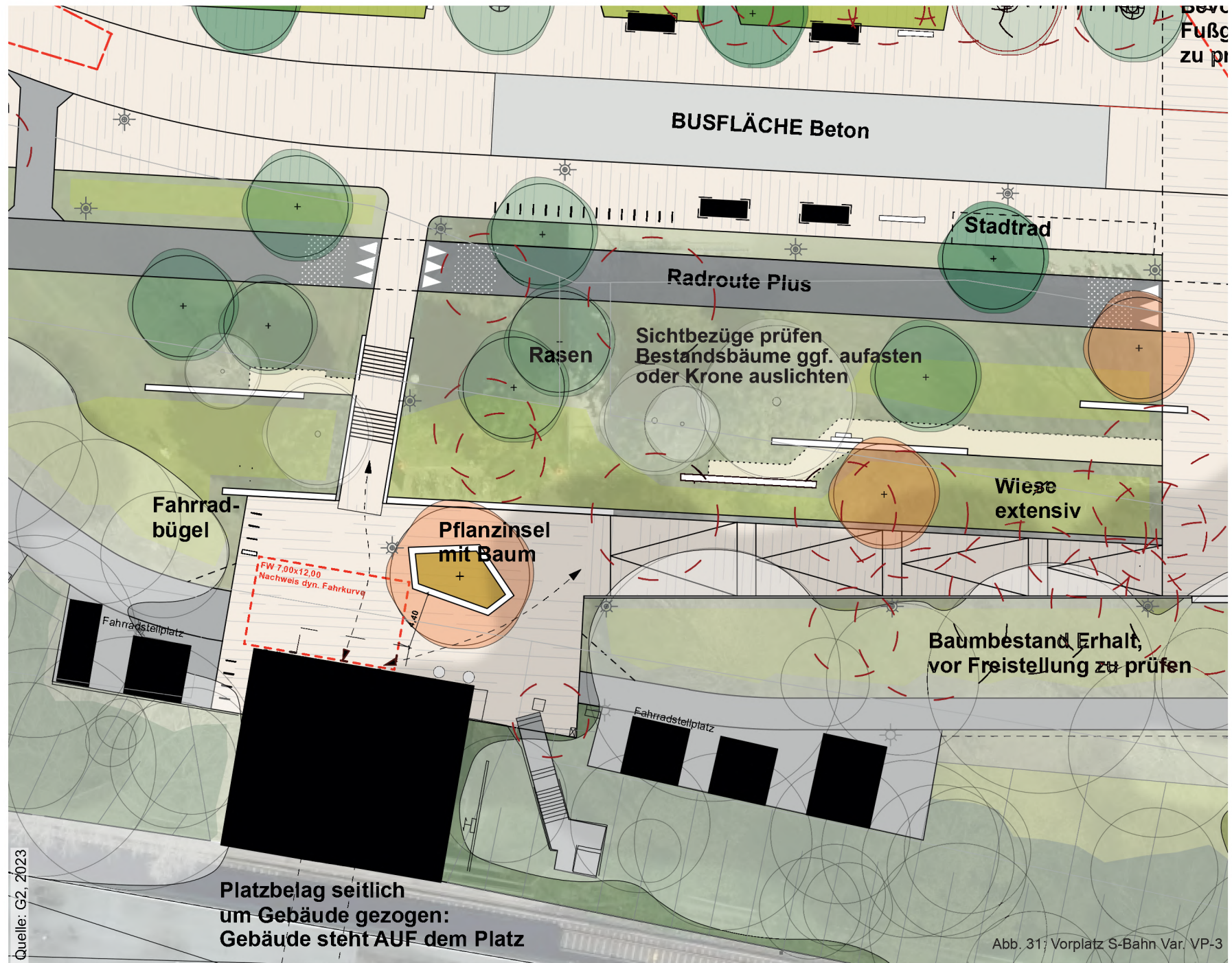


Abb. 30: Skizze Vorplatz S-Bahn Var. VP-2

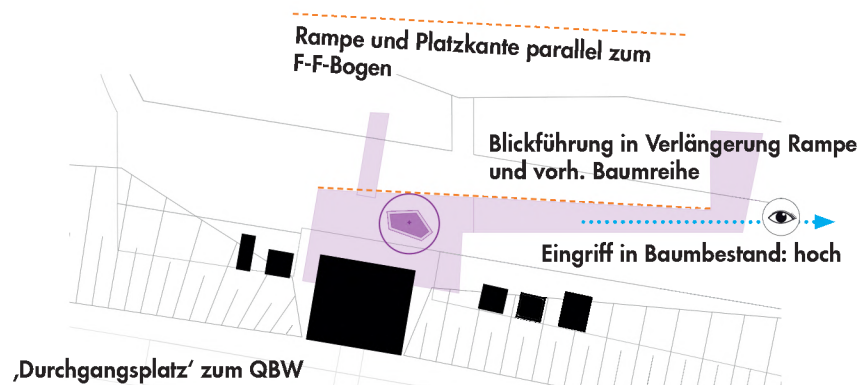
5.3.3 VORPLATZ S-BAHN VAR. VP-3



Die nördliche Platzkante und die Rampe sind in einer durchgängigen Linie parallel zur Linienführung Friedrich-Frank-Bogen und Radroute Plus ausgerichtet. Der Vorplatz S-Bahn, die Rampe und die Verlängerung der Twiete bilden formal eine Einheit bis in das Quartier, die sich auch über einen einheitlichen Flächenbelag abzeichnet. Der Lauf der Rampe wird nach Westen platzartig aufgeweitet. Der Eingriff in den Baumbestand ist daher hoch. In der Fläche wird wie bei VP-2 eine polygonale Bauminselflatziert. Der Vorbereich der S-Bahn-Station wird als Teil der Wegeverbindung eher zum Durchgangspatz. Die dominierende Blickachse verläuft bis zum Abknicken des Weges in Richtung Twiete geradlinig nach Osten.

Diese Variante wird nicht weiterverfolgt, da die Gestaltungsziele Aufenthaltsqualität auf dem Vorplatz, Verbesserung der Orientierung und Blickbezüge ins Quartier sowie schonender Umgang mit dem Baumbestand mit den beiden vorgenannten Varianten besser zu erreichen sind.

Anmerkung für alle Varianten: für die Feuerwehr ist auf dem Vorplatz eine FW Bewegungsfläche (7,0 x 12,0 m) zu berücksichtigen.



5.4 GESTALTUNG DER VEGETATIONSFLÄCHEN AM HANG

Aufgrund der Höhenlage der S-Bahnstation und der vorhandenen Hang-Topographie bietet sich durch Verortung von zusätzlichen Zwischenebenen die Möglichkeit weitere attraktive Aufenthaltsbereiche zu schaffen und die grün geprägten Bereiche des Entrée besonders in Szene zu setzen. Für die nördliche Platzkante und weitere erforderliche Geländeabfangungen der Ebenen wurden skizzenhaft verschiedene gestalterische Lösungen aufgezeigt.

Diese reichen von leicht dossierten bastionsartigen CorTen-Stahl-Elementen, über blockartige Einbauten aus Fertigbetonteilen oder Naturstein bis hin zu Winkelstützelementen. Gestalterisch zu bevorzugen wären aus Sicht der Verfasser CorTen-Stahl-Elemente, die die mit der Schiene assoziierte Materialität aufgreifen und dem Entrée, ein dauerhaftes, markantes und wertiges Erscheinungsbild verleihen.

Unabhängig von der gewählten Vorplatzvariante und eventueller zusätzlicher Aufenthaltsbereiche im Hangbereich ist für die Grünflächen eine deutlich bessere optische Durchlässigkeit angestrebt.

Die direkt entlang der Bahnstrecke verlaufende Vegetationsfläche bleibt von den erforderlichen Fällungen und Rodungen ausgenommen.

Ziel der Planung ist der Erhalt des prägenden Baumbestandes – u.a. einer Baumreihe entlang des vorhandenen Radweges im oberen Hangbereich.

Durch die Entnahme der Strauchschicht im Bereich des Hanges und einzelner Bäume besteht die Möglichkeit die derzeit artenarme Grasfläche durch die Einsaat mit einer Blüten-Wiesenmischung und der Setzung von ausdauernden Geophyten aufzuwerten. Bei neu zu pflanzenden Bäumen in Hangbereich sind Blütengehölze vorgesehen.



Abb. 34: Beispielbilder: Hangbepflanzung

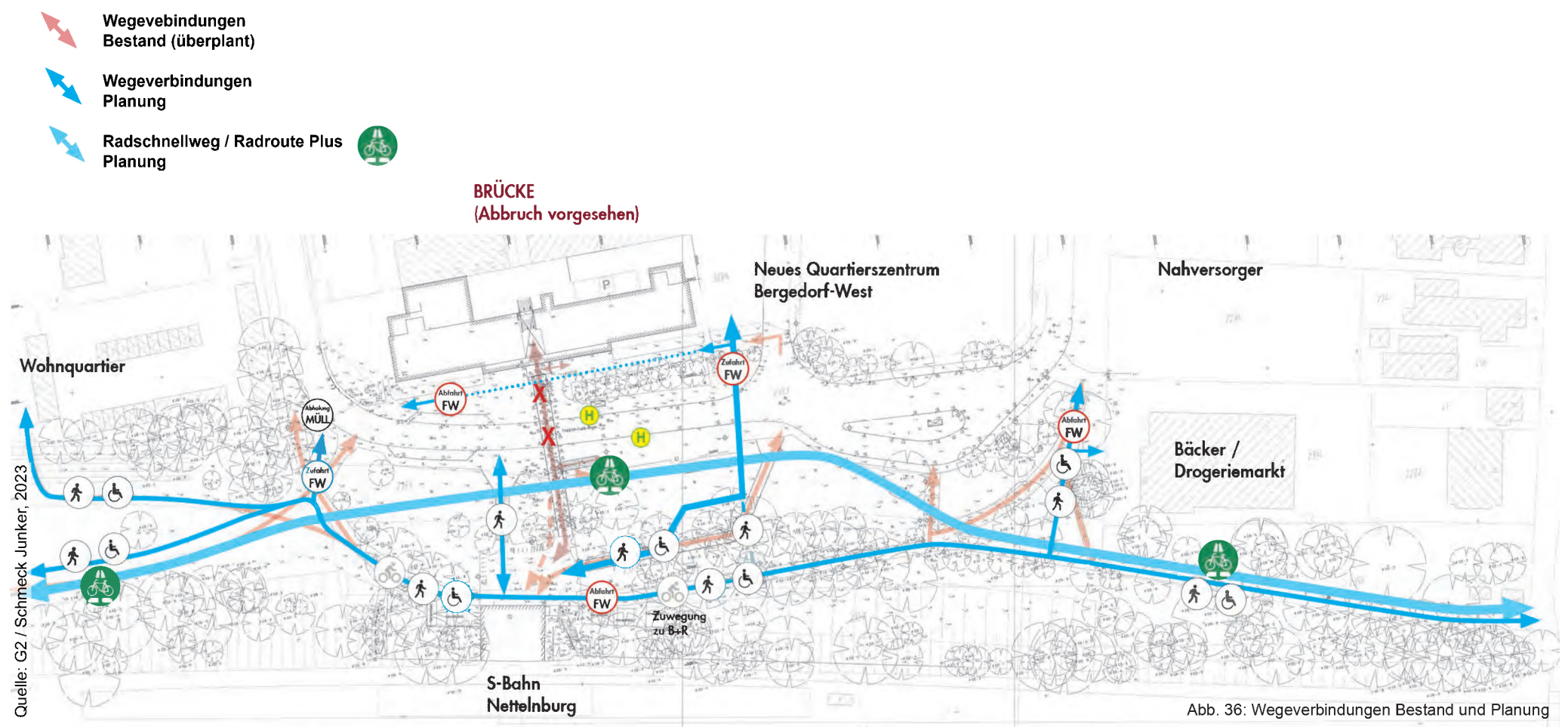
5.5 ‚JOKERFLÄCHE‘

Seitlich des Strommastes an der östlichen Kurve des Friedrich-Frank-Bogens besteht die Möglichkeit eine Fläche für die Nutzung durch Jugendliche zu initiieren. Hier besteht die Möglichkeit Gruppen vor Ort in die Entscheidung für wen die Fläche vornehmlich zu nutzen sein soll einzubeziehen und bei der Gestaltung mit ins Boot zu holen. Im Grünzug gelegen, ohne Nachbarn nach Westen und Süden, dem geplanten Mobility Hub im Norden und den Discounter im Osten, bestehen ideale Voraussetzungen um einen zentral gelegenen Treffpunkt ohne Konsumzwang für die junge Generation anbieten zu können und damit auch den Vorplatz vor der S-Bahn zu entlasten. Die Nähe zu dem Moblity Hub mit dem Aktivitätsangebot auf dem Dach begünstigt einen Austausch zwischen den Nutzern beider Räume (s. a. Lageplan, Abb. 43, S. 29).



Abb. 35: Lage Jokerfläche

6. VERBINDUNGEN



6.1 GEH- UND RADVERKEHR

Die Neugestaltung des Vorplatzes der S-Bahn hat eine deutlich verbesserte Orientierung zur Folge.

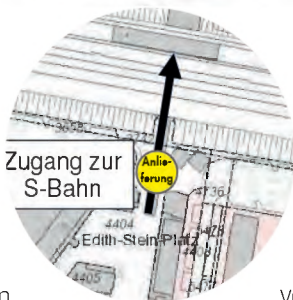
Der Straßenraum ist durch die Mittelinsel für den fußläufigen Verkehr an vielen Stellen gefahrenarm zu queren.

Ziel ist ein intuitives Wegenetz im Grünzug für den Fuß- und Radverkehr mit möglichst geringem Konfliktpotential bei den sich zwangsläufig ergebenden Kreuzungsbereichen. Die von Ost nach West verlaufende Radroute Plus stellt grundsätzlich ein Gefahrenpotential im Bereich der kreuzenden Gehwege für die von Süd nach Nord strebenden schwächeren Verkehrsteilnehmenden dar.

Es soll somit möglichst wenige, gut einsehbare Kreuzungspunkte von Radrouten und Fußwegen geben. Die Anforderung an die Querungspunkte wurden gesondert betrachtet. (s. Punkt 8.2 Querungsgestaltung). Bezüglich einer evtl. Bevorrechtigung und der sich daraus ergebenden Kennzeichnung der Wege strebt der Bezirk eine Lösung an, die übergeordnet für Gesamt-Hamburg in vergleichbaren Raum-Nutzungs-Situationen seitens der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gemeinsam mit allen erforderlichen Akteuren entwickelt werden soll.

Die Planung sieht die Querung der geplanten Radroute Plus an vier Stellen vor. Für den fußläufigen Verkehr haben dabei nach Auffassung der Verfasser die Querungen im Bereich der Twiete und über die Treppe, von der S-Bahn-Station direkt nach Norden die größte Bedeutung.

Durch die Führung der Radroute Plus am Friedrich-Frank-Bogen wird der oben am Hang verlaufende Karl-Heinz-Rissmann-Weg entlang der Bahn im Bereich des Platzes im Alltag zu einem zunehmend vom fußläufigen Verkehr genutzten Weg. Der Ziel- und Quellverkehr zu und von den Bike & Ride-Stationen bleibt zwar bestehen, durch die



eben verlaufende Routenführung der Radroute Plus ist jedoch eine deutliche Verringerung des Durchgangsradsverkehrs zu erwarten.

Von der westlichen Kurve des Friedrich-Frank-Bogens aus dient der Karl-Heinz-Rissmann-Weg als Feuerwehr-Zufahrt. Die Befahrbarkeit für unberechtigte Nutzer soll durch Wegesperren verhindert werden.

Die Abholung des Mülls der Gewerbetreibenden der S-Bahn-Station durch Müllfahrzeuge der Stadtreinigung erfolgt am Friedrich-Frank-Bogen. Für den Betrieb des Fettabscheiders des Imbißbetriebes ist eine Anfahrmöglichkeit der Entsorgungsfahrzeuge zum Vorplatz zu berücksichtigen (ca. 1x/Monat). Die Anlieferung der gewerblichen Nutzungen soll zukünftig vom südlichen Zugang der S-Bahn-Station erfolgen.

Für die Feuerwehr ist auf dem Vorplatz eine FW-Bewegungsfläche (7x12 m) zu berücksichtigen. Die FW-Abfahrt erfolgt über den Karl-Heinz-Rissmann-Weg Richtung Osten und unmittelbar östlich des Strommastes Richtung Friedrich-Frank-Bogen. Der Karl-Heinz-Rissmann-Weg wird im weiteren Verlauf parallel zur Radroute Plus als separater Fußweg geführt. Beim Ausbau des Weges sind die Anforderungen der FW an Trassenbreite (> 3,0m – ggf. anteilig Schotterrassen) und Bauart (16 to) zu berücksichtigen. Bei der weiteren Planung ist zu prüfen ob die Querschnitte von Geh- und Radweg östlich des Untersuchungsgebietes angepasst werden können, um die bestehende Baumreihe erhalten zu können.

Die Hauptverbindung zum neuen Quartier soll zukünftig über eine neue barrierefreie Rampe verlaufen, die gegliedert durch mehrere Podeste, zum südlichen Zugang des Quartierszentrums Bergedorf-West (QBW) führt. Bei der Anbindung der Aufenthaltsflächen im Hangbereich sind die Anforderungen an die Inklusion (Wegebreiten mind. 1,80 m, Wenderadien 1,50 x 1,50, Begegnungsfläche etc.) zu berücksichtigen. Wie bisher verbindet eine Treppe den Vorplatz der S-Bahn mit dem Straßenraum vor dem Hochhaus der Bergedorf-Bille Genossenschaft.

6.2 LEITSYSTEME FÜR ZU FUSS GEHENDE

Die Stadt Hamburg hat ein Leitsystem für zu Fuß Gehende entwickelt. Einheitlich gestaltete Hinweisschilder weisen im Stadtgebiet u.a. den Weg zu den S-Bahn-Stationen. Das Leitsystem ist bei der Umgestaltung des Entrées / Neugestaltung des QBW zu berücksichtigen.

In den weiterführenden Planungen sind die Schutzziele der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen / Öffentlicher Verkehr und Freiraum zu beachten und mit geeigneten Maßnahmen zu erfüllen. Ziel ist eine nach den Grundsätzen 'Design für alle' / 'universelles Design' barrierefreie gebaute Umwelt, die eine gleichberechtigte und sichere Nutzung durch einen großen Nutzerkreis, auch durch Menschen mit Behinderungen, ermöglicht.

6.3 BELEUCHTUNG

Die Beleuchtung soll die Orientierung in den Abendstunden und der dunklen Jahreszeit verbessern und das Sicherheitsgefühl stärken. Aus der Twiete kommend sollen die Mastleuchten des Quartiers bis auf den Vorplatz der S-Bahn-Station fortgeführt werden und visuell die Verbindung zwischen den beiden Zielen unterstützen. Entlang der Radroute Plus und dem Karl-Heinz-Rissmann-Weg rechts und links des Vorplatzes bewirkt eine Funktionsbeleuchtung eine angemessene Ausleuchtung. Die vorhandenen Mastleuchten sollten im Zuge der Planung durch energieeffizientere LED-Leuchten ersetzt werden. Die verschiedenen Leuchten sind z.B. im Bezug auf Lichtfarbe aufeinander abzustimmen und so zu planen, dass nachteilige Auswirkungen des künstlichen Lichts auf die Umwelt vermieden werden (s. dazu auch: BUKEA (2022): Natur & Licht - Arbeitshilfe zur naturschutzfachlichen Einschätzung von Licht zum Schutz der Artenvielfalt. Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Abteilung Naturschutz, Hamburg).

7.0 RADROUTE PLUS

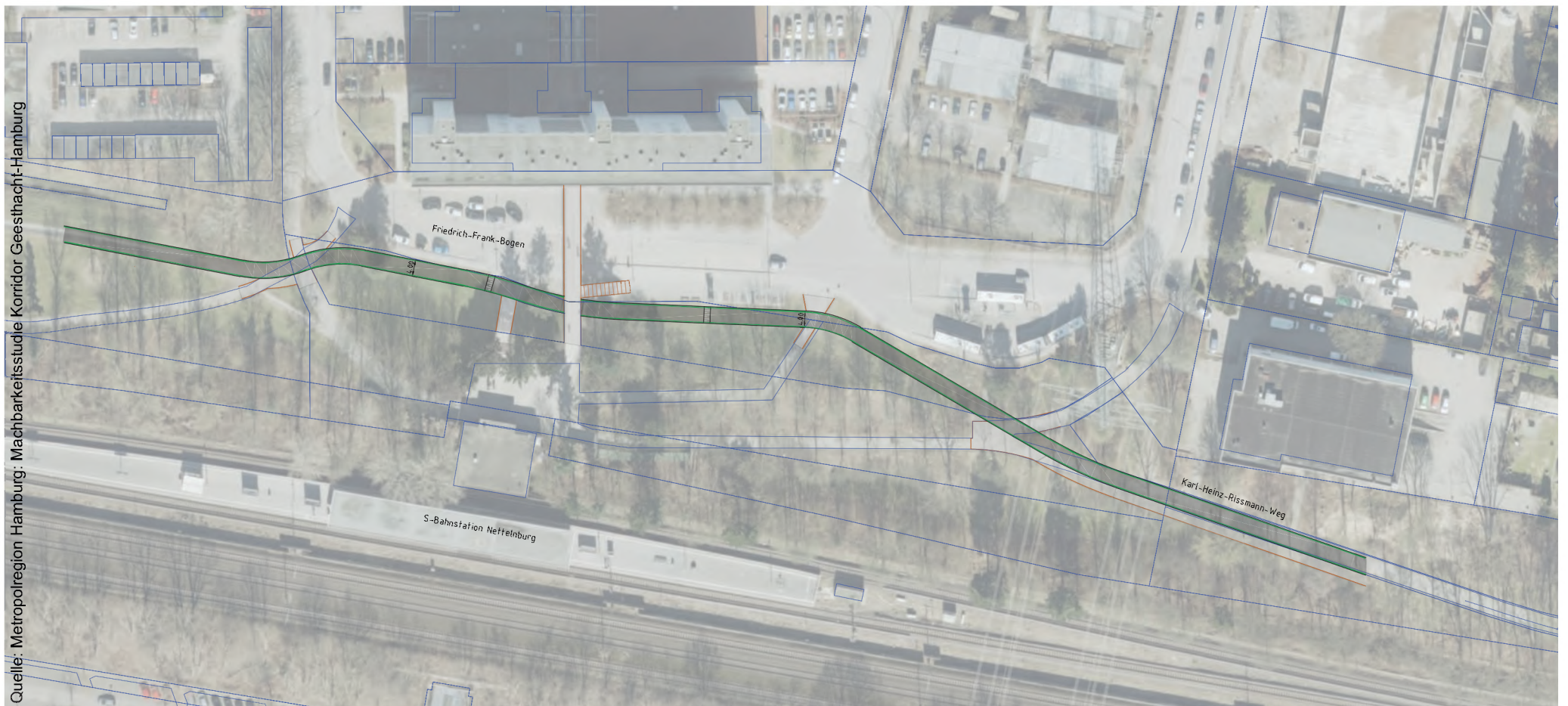


Abb. 37: Auszug Maßnahmensteckbrief Fokuspunkt #4 Nettleburg

7.1 TRASSENFÜHRUNG

Die Veloroute 9 wird im Bereich des Friedrich-Frank-Bogens nach Norden in die geplante Trasse der Radroute Plus verlegt. Die neue Trasse berücksichtigt durch die Führung parallel zum Straßenraum gem. Maßnahmensteckbrief Radschnellweg Geesthacht - Hamburg (Radroute Plus), Abschnitt Fokuspunkt #4 Nettleburg den natürlichen Höhenverlauf des Geländes und reduziert das Konfliktpotential im unmittelbaren Eingang zur S-Bahn-Station (s. Abb. 36 und Anhang S. 41). Durch den avisierten Abbruch der Brücke, entfällt die Engstelle am Brückenlager. Die Radroute Plus kann somit eine begradigte, bordparallele Trasse erhalten.

Die bauliche Ausbildung der Zu- und Abfahrten vom Friedrich-Frank-Bogen ist in der weiteren Planung festzulegen.

Für den Radwegeausbau sind die Vorgaben des Planungs- und Gestaltungshandbuchs zum Radschnellnetz (Hrsg. Metropolregion Hamburg, 2021) zu beachten. Darin sind wesentliche Merkmale wie Beschilderung, die grüne, seitliche Linienmarkierung sowie Musterlösungen zu Quersituationen und Kreuzungsbereichen beschrieben. Mit der Umbenennung von Radschnellweg in Radroute Plus wurde im September 2023 die einheitliche Beschilderung im Radschnellnetz vorgestellt (Abb. 38).

Weiteres zur vorgeschlagenen neuen Trassenführung abweichend der Maßnahmensteckbriefe HH-Bergedorf #06 und HH-Bergedorf #07 in den westlichen und östlichen Anschlussbereichen außerhalb des Betrachtungsraumes Entrée siehe bei Pkt. 7.3, S. 27.



Abb. 38: Visualisierung Radroute Plus

7.2 QUERUNGSGESTALTUNG ENTLANG RADROUTE PLUS / FUSSWEGE

Im gesamten Entrée-Bereich ist von einem erhöhten Aufkommen von fußläufigem Verkehr auszugehen, der die zwischen der S-Bahn-Station und den Bushaltestellen bzw. dem neu entstehenden Quartierszentrum liegende Radroute queren muss, um an das jeweilige Ziel zu gelangen. Diese Konfliktsituation besteht dem Grunde nach entlang des gesamten Streckennetzes der Radrouten Plus, ist jedoch in dichtbesiedelten Stadträumen und insbesondere bei Radrouten, die parallel zum schienengebundenem ÖPNV geführt werden im Bereich der Haltestellen besonders prägnant. Durch das Ziel der Umsetzung barrierefreier Stadträume wird die Gestaltung von Querungs- und Begegnungsräumen verschiedener Verkehrsteilnehmenden mit ihren jeweiligen unterschiedlichen Anforderungen zunehmend komplex. Da es sich hierbei um ein gesamtstädtisches Planungsthema handelt, kann innerhalb der vorliegenden Voruntersuchung keine abschließende Lösung erarbeitet werden.

Dennoch wird diese Thematik seitens der Verfasser neben den rein verkehrsplanerischen Aspekten auch als gestalterisches Thema verstanden, so dass im Folgenden eine am Fallbeispiel S-Bahn-Station Nettelburg entwickelte mögliche Herangehensweise aufgezeigt werden soll.

Das Planungs- und Gestaltungshandbuch Radschnellnetz Metropolregion Hamburg bietet für Kreuzungen von Radrouten mit Fußverkehrsanlagen (Stand Juni 2021) zwei Lösungen an: Bevorrechtigung der fußläufigen Verkehre (Fußgängerüberweg (FGÜ) / Zebrastreifen) und Unterbrechung des Radweges und Gestaltung der Kreuzung als gemeinsame Fläche des Rad- und Fußverkehrs, ggf. mit aufmerksamkeits erhöhender Oberfläche. Beide Lösungen bieten eine rechtlich eindeutige Ausweisung der Flächen.

werden jedoch in Hamburg derzeit nicht umgesetzt. Eine Tendenz zeichnet sich in Hamburg eher in Richtung Bevorrechtigung des Radverkehrs ab.

Die Situation im Bereich der S-Bahn-Station Nettelburg mit mehreren, in relativ geringen Abständen folgenden Kreuzungspunkten zeigt exemplarisch, dass eine Erarbeitung weiterer Lösungen erforderlich ist, um einerseits den Sicherheitsansprüchen, andererseits jedoch auch einer gestalterisch ablesbaren Durchgängigkeit des Radwegenetzes gerecht zu werden und ggf. auch hierarchisch abgestufte (Hauptquerung, Nebenweg) Möglichkeiten einer Ausgestaltung zur Verfügung zu haben.

Die folgenden Aspekte sollten dabei abgewogen werden:

- Rechtliche Situation (wer hat Vorfahrt?)
- Barrierefreiheit (wie wird seheingeschränkten Fußgängern die Querung ermöglicht?)
- Übertragbarkeit versus Einzelfallbetrachtung

EXKURS: Zur Frage der Verbesserung der Barrierefreiheit wurden im Rahmen von parallel laufenden Planungen im Inselepark Wilhelmsburg Versuchsflächen angelegt, um zu klären, ob es über unterschiedliche Belagswechsel in den Kreuzungsbereichen der Radroute möglich ist, dass nahende Radfahrende hörbar gemacht werden können. Dies hat sich im Versuch nicht bestätigt und wird daher auch im Fallbeispiel der Voruntersuchung nicht weiterverfolgt. Weiterhin wurden technische, akustische Signalgeber als zu aufwendig und generell nicht praktikabel eingeschätzt.

Seitens der Verfasser wird im bearbeiteten Fallbeispiel Entrée in den beiden Hauptquerungen (Übergang zur Twiete und Treppe vom Platz zur Bushaltestelle) eine Bevorrechtigung von zu Fuß Gehenden mittels Fußgängerüberweg (FGÜ, Zebrastreifen) präferiert, um eine rechtlich eindeutige Situation und Barrierefreiheit zu gewährleisten (s. Abb.: 40). Zusätzlich sollten grafische Elemente auf dem Radweg die Aufmerksamkeit der Radfahrer erhöhen. Dazu könnten sowohl Elemente der StVO (Haifischzähne), 'freie' Elemente wie Punktraster, bunte Streifen oder Muster sowie Kombinationen daraus eingesetzt werden. Bei den untergeordneten Querungen im Osten und Westen kann unter Beibehaltung einiger oder aller grafischen Elemente auf den FGÜ verzichtet werden und dem Radverkehr Vorrang eingeräumt werden.

Im Bereich der Twiete bietet sich als Variante alternativ eine durchgehende Pflasterung der Fußwegeverbindung und damit eine Unterbrechung der Radroute Plus an.

Die folgenden Abbildungen stellen lediglich Beispiele für Querungssituationen mit Einsatz grafischer Elemente zur Aufmerksamkeitserhöhung dar, die als Diskussionsgrundlage für weitere erforderliche Planungen und Abstimmungen herangezogen werden können.

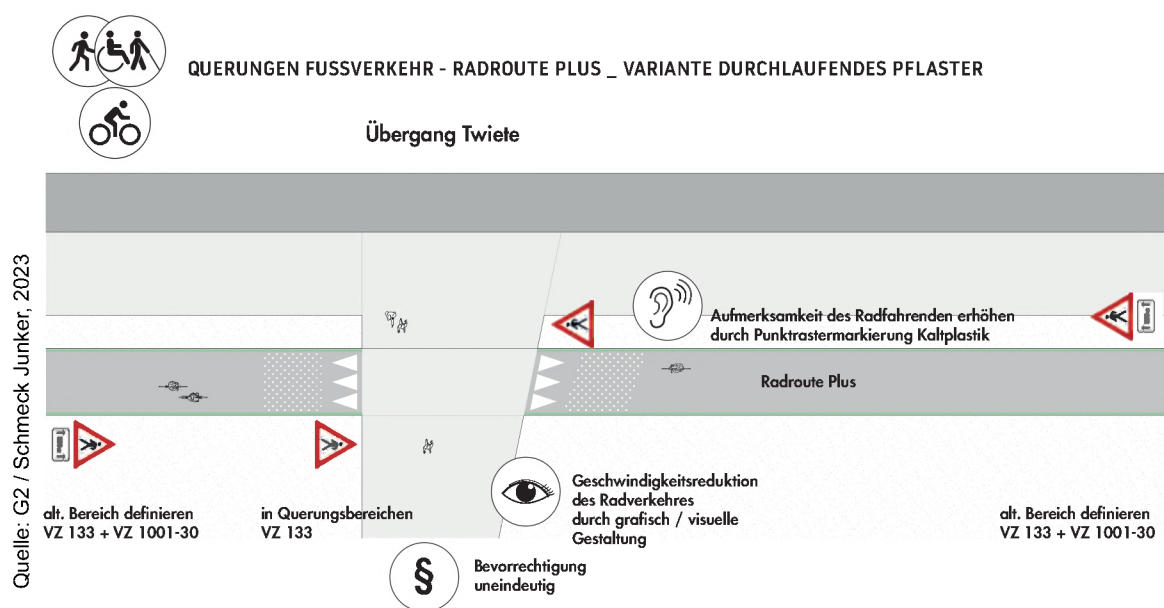


Abb. 39: Querung Fußverkehr - Radroute Plus mit durchlaufendem Pflaster

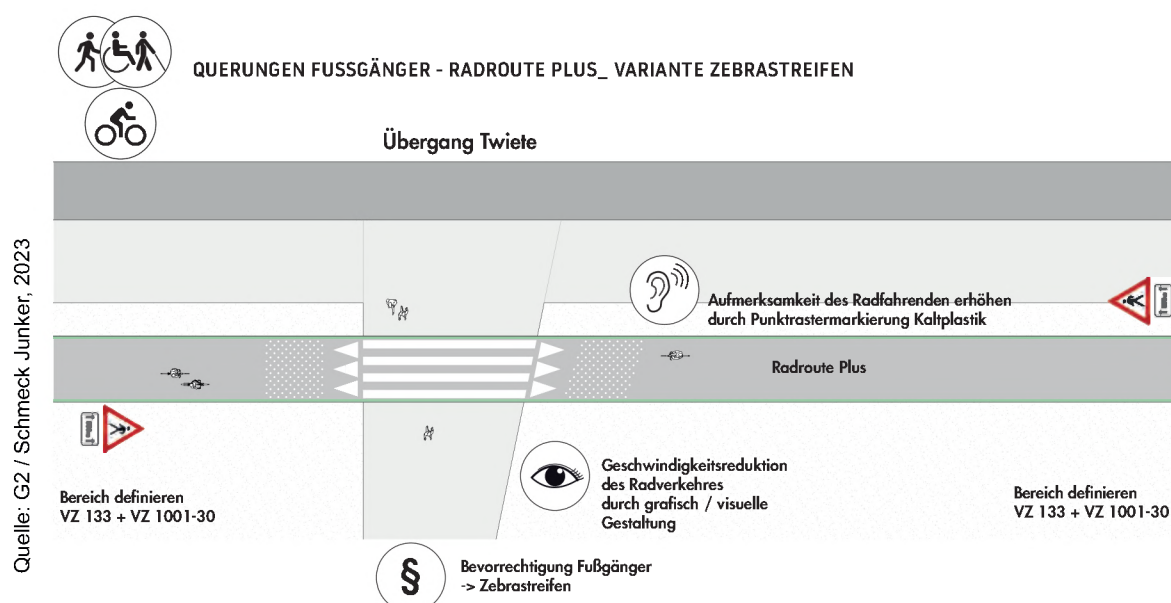


Abb. 40: Querung Fußverkehr - Radroute Plus mit Bevorrechtigung Fußverkehr

7.3 WEITERER VERLAUF AUSSERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

7.3.1 Radroute Plus - westliche Anbindung

Zur Reduzierung und Optimierung der Querungsstellen wurde der Verlauf der Radroute Plus in Abstimmung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) im westlichen Anschluss modifiziert. Die Trasse soll parallel zum südlichen Fußweg an der Bahn hergestellt werden. Hierbei wird die Führung etwas begradigt. Da Radrouten grundsätzlich beleuchtet werden, erhält somit auch der parallel geführte Fußweg eine Beleuchtung.

Gleichzeitig wird die Fußwegeanbindung des Wohnquartiers an die S-Bahnstation verbessert, da die Radtrasse nur noch einmal gequert werden muss.



Abb. 41: Radroute Plus - westliche Anbindung

7.3.2 Radroute Plus östliche Anbindung

Im östlichen, an das Bearbeitungsgebiet der Voruntersuchung angrenzenden Verlauf der Radroute Plus sind bei der weiteren Planung die wegenahen Bestandsbäume mit ihren Wurzelräumen zu berücksichtigen. Besonders im Anschlussbereich an den Oberen Landweg ist zum Erhalt der Bäume eine partielle Verminderung der Querschnittsbreite der Radroute erforderlich. Bei weiteren Planungen ist eine baumgutachterliche Begleitung erforderlich.



Abb. 42: Radroute Plus - östliche Anbindung

8 EINBINDUNG WEITERER AKTEURE

8.1 ABSTIMMUNG MIT DER PLANUNG DES QUARTIERS BERGEDORF-WEST (QBW)

Im Zeitraum des Planungsprozesses von Frühjahr 2021 bis Sommer 2023 fanden mehrere Abstimmungstermine mit Beteiligung der Verfasser, den Ansprechpartnern für die Planung des QBW und VertreterInnen der beteiligten Behörden statt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausbildung und Anlieferung des Mobility Hub zuteil, dem mit seiner Lage an der südöstlichen Ecke des QBW und damit direkt an dem Entrée eine große Bedeutung für die äussere Anmutung des geplanten neuen Quartiers zukommt.

Von zentraler Bedeutung ist die Organisation der Anlieferung des HUB's, sowie die Anbindung der Twiete und damit der öffentlichen Platzflächen für die Sondernutzungen z.B. für den wöchentlichen Markt.

Die Twiete ist grundsätzlich für den MIV nicht befahrbar.

Die Mittelinsel wurde im Bereich des HUB's unter Berücksichtigung der Schleppkurven so geöffnet, dass der Lieferverkehr aus dem HUB in Fahrtrichtung Osten ausfahren kann.

Vom Marktplatz aus ist in Abstimmung mit dem Management des öffentlichen Raumes (MR) und dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (SL) die östliche Ausfahrt in den Friedrich-Frank-Bogen nach Norden zu bevorzugen. Im Süden kann ggf. das Ausfahren von kleinen Marktfahrzeugen Richtung Osten ermöglicht werden. Eine Überführung des möglicherweise im Bereich der Twiete angeordneten FGÜ und der Mittelinsel ist in folgenden Planungsschritten weiter abzustimmen.

Die Berücksichtigung von weiteren Fahrbeziehungen oder der Ausfahrt von größeren Fahrzeugen nach Süden über die Twiete würden zu einem Entfall der Mittelinsel als wesentlichem Gestaltungsmerkmal führen und die Erreichbarkeit des Quartierszuganges für zu Fuß Gehende beeinträchtigen und soll daher nicht weiter verfolgt werden.

8.2 VORSTELLUNG IM STADTENTWICKLUNGS-AUSSCHUSS (SEA)

Die Zwischenpräsentation der Voruntersuchung fand am 5. April 2023 im SEA Bergedorf statt. Am 4. Oktober 2023 wurde das Endergebnis der Voruntersuchung den Vertretern der politischen Parteien im SEA vorgestellt.

8.3 BÜRGERBETEILIGUNG

Eine ursprünglich schon in diesem Stadium der Planung angestrebte Bürgerbeteiligung wurde mit Verweis auf die Komplexität der Anforderungen (Erfüllung der verkehrstechnischen Voraussetzungen) und zu erwartender langer Planungszeiträume in Abstimmung mit dem Bezirk und der steg Hamburg zurückgestellt.

Die Zwischen-Ergebnisse der Voruntersuchung wurden im Stadtteilbeirat am 13.4.23 und 4.10.23 vorgestellt und diskutiert. Die finale Präsentation erfolgt nach Fertigstellung des Berichtes.

Im Zuge der weiteren Planung bietet sich die ‚Jokerfläche‘ für eine Beteiligung der Stadtteilbewohnenden an (siehe dazu auch Punkt 5.5, S. 23 und Punkt 9.4, S. 31).

9 VORZUGSVARIANTE - GESTALTUNGSKONZEPT

9.1 STRASSENRAUM

Der südliche Friedrich-Frank-Bogen bleibt Tempo-30-Zone und erhält einen Straßenquerschnitt mit einem **begrünten, teilgepflasterten Mittelstreifen**. Die befestigten Flächen des Straßenraumes, ausgenommen der in Straßenbeton hergestellten Bushaltestellen und der asphaltierten Kurvenbereiche, werden in der Vorzugsvariante mit **Pflasterbelag** hergestellt.

Die Fahrbahnbreiten betragen jeweils 3,50m, der Mittelstreifen wird mit einer Gesamtbreite von 4m veranschlagt. Im Bereich der erforderlichen Zu- und Ausfahrten sowie wichtiger Querungsstellen wie dem Eingang zur Twiete, dem Mobility Hub, den Anbindungen zu den Bushaltestellen und der Radroute Plus wird die Begrünung des Mittelstreifens unterbrochen.

Der Belag in den Flächen des Straßenraumes korrespondiert mit den im Neuen Quartierszentrum Bergedorf-West vorgesehenen Oberflächenmaterialien der befahrenen Marktplatzflächen.

Die leicht erhöhten Pflanzinseln im Mittelstreifen werden durch markante Borde gestalterisch deutlich von den Fahrbahnflächen abgehoben.

Der begrünte, teilgepflasterte Mittelstreifen dient als Querungshilfe und grünes Gestaltungselement im Straßenraum.

Durch eine zusätzlich zu den Baumstandorten der Nebenflächen mittig angeordnete, raumwirksame Baumreihe sowie einer flächig angelegten Staudenmischpflanzung erhält der gesamte Straßenraum einen deutlich durchgrünten Charakter. Die Kugelhorn-Reihen vor der Hochhausscheibe werden durch großkronige Laubbäume ersetzt.

Der Radverkehr verbleibt im Mischverkehr.

Das Gestaltungs- und Funktionselement der Mittelinsel ist nach aktuellem Planstand Straßenplanung (SBI beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH) auch im angrenzenden, nord-westlichen Friedrich-Frank-Bogen mehrfach vorgesehen. Die Straßenbaumaßnahme führt bis an die nord-westliche Planungsgrenze der Voruntersuchung Entrée Bergedorf-West heran. Erste Vorabstimmungen zum Übergangsbereich sind im Rahmen der Bearbeitung erfolgt. Der Baubeginn dieser Maßnahme ist voraussichtlich 2025. Im Vorfeld sollten aufgrund der

unterschiedlichen Terminalschienen alle Übergänge und Schnittstellen (auch zum östlich angrenzenden QBW) in den folgenden Planungsphasen kontinuierlich abgestimmt werden.

Gen Osten sollte der Querschnitt des Friedrich-Frank-Bogen außerhalb des Untersuchungsgebietes den neuen Anforderungen angepasst werden. Die Fahrbahn wird für den Verkehr in beide Richtungen geöffnet und kann auf 6,50 m reduziert werden. Links und rechts der Fahrbahn können von Bäumen gegliederte Parkstände parallel zur Fahrbahn angeboten werden (hier auch der Ersatz für die entfallenden Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen). Die in der Planungshoheit des QBW befindliche großzügige, dem Quartiersblock vorgelagerte Fläche östlich der Gebäude, wird durch lockere Baumpflanzungen zu einem langgestreckten von Grün dominierten Platz mit einer den Häusern vorgelagerten Zone mit Optionsstreifen für Außengastronomie und einem Gehweg aufgewertet. Auf der Ostseite der Fahrbahn sind zwei Überlieger für die Buslinie 234 vorzuhalten. Eine ca. 4,0 m breite, niedrige Strauchpflanzung parallel zum Gehweg im Osten bietet die Möglichkeit, den Straßenraum zu den Stellplätzen vor den Discountern abzugrenzen (s. Anhang S. 39).

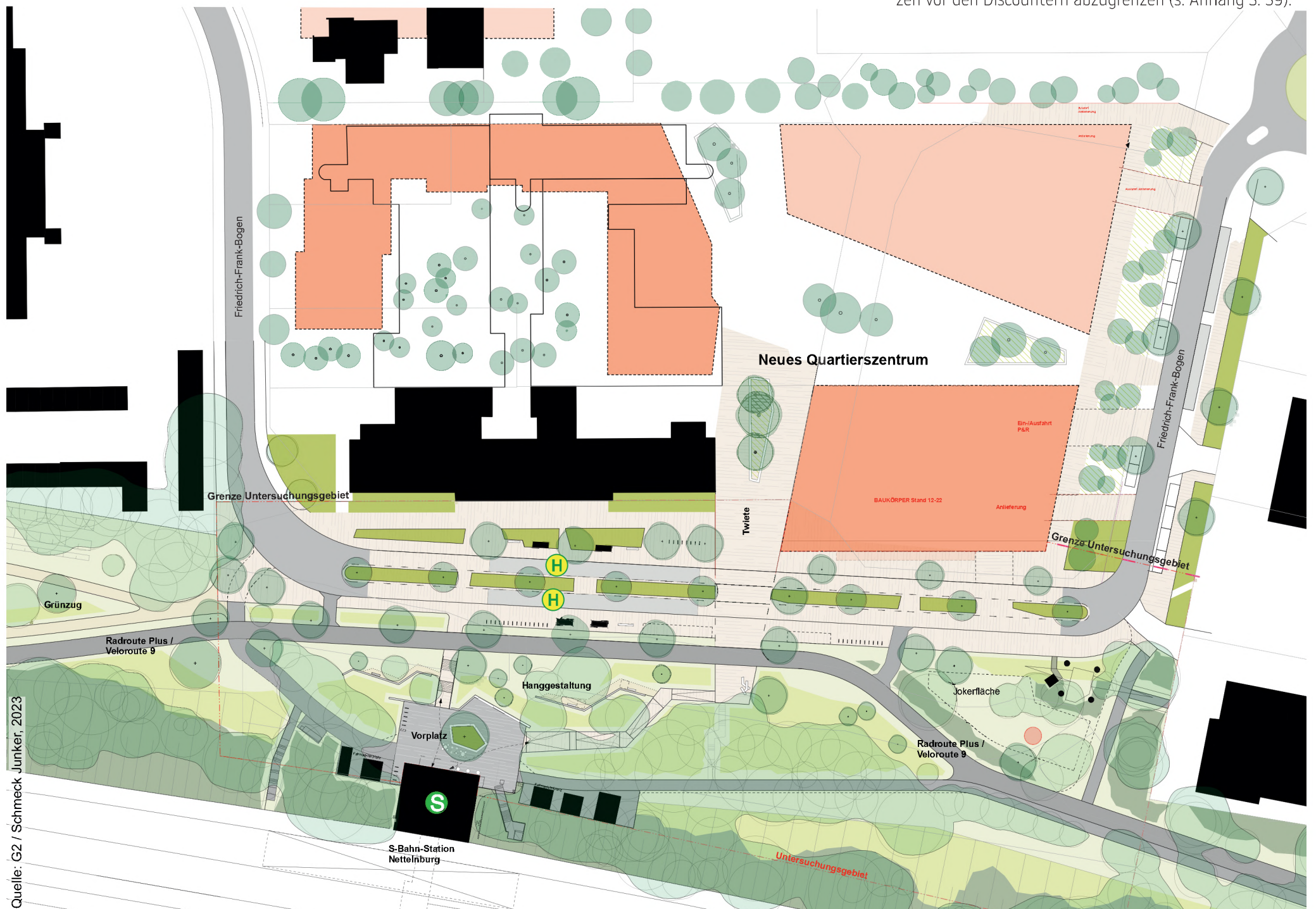


Abb. 43: Lageplan Vorzugsvariante Gestaltungskonzept

9.2 VORPLATZ S-BAHN UND BARRIEREFREIE ANBINDUNG TWIETE

Das vom S-Bahn-Gebäude aus in Richtung Hang verlaufende Platzgefälle ermöglicht neue Blickbezüge bis zum Quartierseingang. Der Platzbelag wird seitlich um das Gebäude herumgezogen, so dass der Baukörper auf dem Platz steht.

Die nördliche Platzkante wird mit einer kniehohen Aufkantung, beispielsweise aus CorTen Stahl, begrenzt und bildet eine balkonartige Situation mit Ausrichtung zum Quartierseingang aus. Holzauflagen auf der ‚Balkonbrüstung‘ laden mit Blick Richtung Twiete oder mit Bezug zum S-Bahn-Vorplatz zum Verweilen ein.

Der Vorplatz der S-Bahn setzt sich mit einem eigenen Pflasterbelag oder Pflasterrichtung, wie in Abb. 44 dargestellt,

stellt, vom Belag der angrenzenden Wegeflächen ab und bildet damit eine eigenständige Einheit.

Die ankommenden Wege führen an den Platzbelag heran, werden aber nicht als Linie über den Platz geführt. Eine polygonale Bauminselform, die die Gestaltsprache der Einbauten des Quartierszentrum formal aufnimmt, wird zentral auf dem Platz verortet, und lenkt die aus dem Gebäude kommenden Ströme der zu Fuß Gehenden mit abgeschrägten Seiten Richtung Rampe oder Treppe (s. Lageplan Abb. 28, S. 21).

Die Rampe Richtung Quartier wird möglichst bestands-erhaltend durch die vorhandene Baumgruppe zum tiefer gelegenen Eingang der Twiete geführt.



Abb. 44: Visualisierung Blick Richtung Twiete

9.3 HANGGESTALTUNG GRÜNRAUM

Der Hang wird durch leichte Terrassierungen entlang der Rampe ins Quartier und der Treppe Richtung Bergedorf-Bille Haus inszeniert. Gestalterisch mit der Balkonbrüstung korrespondierende Aufkantungen, z. B. aus gefaltetem CorTen, bilden den Rücken der leichten bastionsartigen Aufweitungen. Bänke laden zum Aufenthalt mit Blick auf den belebten Straßenraum ein.

Strauchpflanzungen im Bereich des Hanges werden gezielt partiell gerodet, vorhandene Bäume zum Teil aufgeastet und einige Bäume entnommen. Durch die verbesserte Übersichtlichkeit soll das subjektive Sicherheitsgefühl gefördert werden. Im Bereich des Hanges werden gezielt markant blühende Bäume gepflanzt. Die Flächen des Grünzuges werden mit einer standortgerechten

Blühwiese eingesät und durch Geophyten aufgewertet. Mähstreifen entlang der Wege unterstützen eine gute Orientierung und unterstreichen die großzügigen Fuß- und Radwegeverbindungen optisch.



Abb. 45: Visualisierung Blick Richtung S-Bahn-Station

9.4 ‚JOKERFLÄCHE‘

Die seitlich des Strommastes an der östlichen Kurve des Friedrich-Frank-Bogens gelegene ‚Jokerfläche‘ bietet die Möglichkeit, einen Raum ohne Konsumzwang mitten im Quartier zu schaffen, der sich an Kinder und Jugendliche wendet (s. a. Abb. 35, S. 23).

Durch ein gezieltes Angebot an diese Zielgruppe soll der Vorplatz der S-Bahn-Station als (abendlicher) Treffpunkt aus dem Fokus genommen, und die von den Anwohnenden der gegenüberliegenden Hochhausscheibe beschriebenen nächtlichen Lärmbelästigungen vermindert werden. Die Attraktivität dieser Fläche, abseits direkt angrenzender lärmempfindlicher Nutzungen, kann sich

neben der Ausstattung auch durch die unmittelbare Nachbarschaft zu den beispielbaren Dachflächen des Mobility Hubs ergeben.

Die Ausstattung der Fläche sollte in Abstimmung mit Stadtteilgruppen oder Jugendzentren aus den angrenzenden Quartieren erfolgen.

Ergebnis kann beispielsweise ein Work-Out-Platz mit einer Calisthenic-Anlage, ein Chill-Out-Space mit coolen Stadtmöbeln oder eine Gestaltung als Spielplatz für ältere Kinder und Jugendliche sein.

9.5 BAUMKONZEPT

Für die Untersuchungsfläche wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber und im Austausch mit den Landschaftsarchitekten der angrenzenden Quartiersplanung (QBW), Hahn Hertling von Hantelmann Landschaftsarchitekten GmbH (HHvH), ein koordiniertes Baumkonzept erstellt. Die Baumauswahl der Übergangsbereiche im Quartier basiert dabei auf einer sinnhaften gestalterischen Weiterführung bzw. Berücksichtigung der Vorgaben aus dem öffentlichen Raum.

Das Konzept berücksichtigt neben heimischen Baumarten auch den Einsatz von sogenannten ‚Klimabäumen‘. Diese Baumarten sind teilweise nicht heimisch, sondern verwandte Arten aus Regionen angrenzender Klimazonen. Diese besitzen oft eine besonders gute Eignung für Extremstandorte im überwiegend versiegelten Stadtraum sowie eine hohe Resistenz gegen langanhaltende Trockenphasen. Ziel ist eine vielfältige Mischung von Baumarten statt Monokultur, um die Anfälligkeit des begrünten Stadtraumes für Schädlingsbefall zu vermindern und durch Pflanzungen mit breiter Blühamplitude das Nahrungsangebot für Insekten auch im Frühjahr und Spätsommer zu verbessern.

Insbesondere im Bereich der befestigten Flächen wird in diesem Zusammenhang auf die Dringlichkeit der Herstellung von qualitativ hochwertigen Baumquartieren inkl.

seitlicher Wurzellenkung, Flächen- und Tiefenbelüftung, hochwertigen Baums substraten, möglichst offener begrünter Baumscheiben und einer langfristigen Pflegestrategie verwiesen. Als maßgeblich sollten die Angaben der Regelwerke der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. (FLL) für Baumpflanzungen herangezogen werden.

Die im Folgenden angeführten Bäume sind dem Forschungsprojekt Stadtgrün - neue Bäume braucht das Land - der Bayerischen Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau (LWG 2009/2021+) bzw. der GALK-Liste / Broschüre ‚Zukunftsbäume für die Stadt - Auswahl aus der GALK-Straßenbaumliste (2021)‘ der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) und dem Bund Deutscher Baumschulen (BdB) entnommen.

markanter Leitbaum zur Bahnstation / ins Quartier:

auffälliger Baum z.B. über Herbstfärbung: Amberbaum (Liquidambar styraciflua), evtl. Weiterführung in das Quartier / Twiete oder dort Quartiersbaum gem. Planung HHvH Schnurbaum (Sophora japonica)

Parkbaum:

breitkronig, licht / fiederblättrig, z.B. Schnurbaum (Sophora japonica)

Mittelstreifen:

ein bis max. zwei Baumarten mit eher lichterem Charakter, z. B. Rotesche (Fraxinus penns. ‚Summit‘), Lederhulsenbaum (Gleditsia triacanthos ‚Skyline‘)

Nebenflächen / Straßenbaum:

großkronig ‚Mischpflanzung‘ versch. Arten / Sorten z. B. jeweils anteilig Zerreiche (Quercus cerris), Traubeneiche (Quercus petraea), Spanische Eiche (Quercus x hispanica ‚Wageningen‘)

Südlich des Hub aufgrund beengter Verhältnisse: z.B. Kastanienblättrige Eiche (Quercus castaneifolia ‚Green Spire‘), Schmalkronige Stadtulme (Ulmus ‚Lobel‘) oder Säulen-Fächerblattbaum (Ginkgo biloba ‚Fastigiata Blagon‘)

Hangböschung:

Ergänzung mit Blühgehölzen (teilweise mehrstämmige Solitäre, Kleinbäume, teilweise auch Zierform z.B. Apfel (Malus), Kirsche (Prunus), Birne (Pyrus) in Arten und Sorten.

Heimische Alternativen hierzu wären Holzapfel (Malus sylvestris) und Kornelkirsche (Cornus mas).

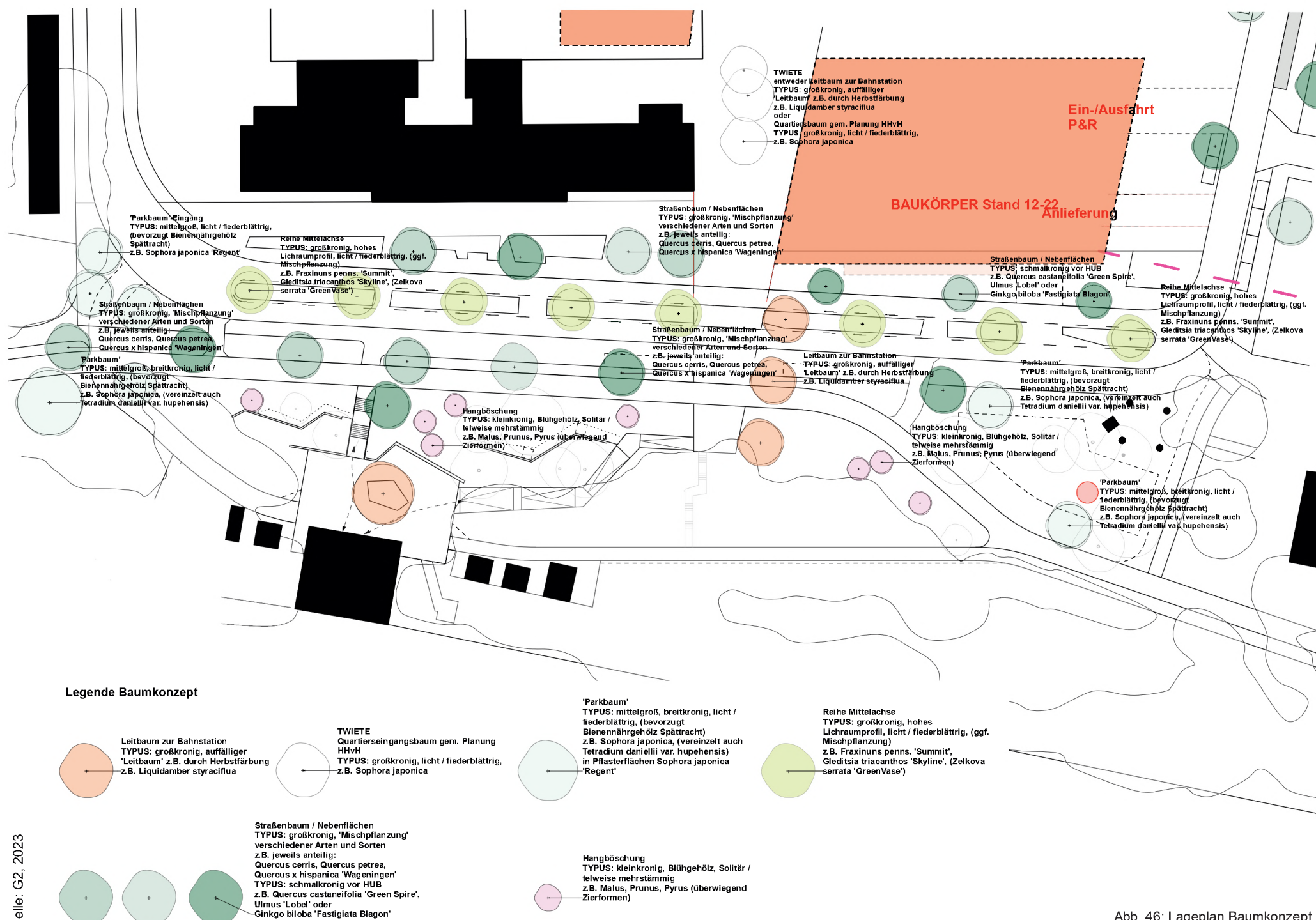


Abb. 46: Lageplan Baumkonzept

9.6 MÖBLIERUNG + MATERIALIEN

Für die Möblierung des Entrée wird eine Ausstattung mit ausdrucksstarken Elementen und Möbeln vorgeschlagen, die die Bildung einer eigenen und unverkennbaren Identität des Eingangs in das neue Quartier unterstützen.

Beispiel dafür können Bänke und Sitzelemente aus markanten Holzsulpturen im Bereich des Hanges, elegante Stadtmöbel im Straßenraum sowie CorTen-Stahl-Elemente und Treppen im Bereich des Hanges zur Akzentuierung der terrassierten Flächen sein.

Themen wie Vandalismussicherheit und Langlebigkeit führen bei der Auswahl zu eher robust anmutenden Aus-

stattungselementen. Aspekte des konstruktiven Holzschutzes (z. B. Vermeidung von Erdkontakt) und Verhinderung von Rostschlieren auf dem Belag durch geeignete bauliche Maßnahmen sind weiterhin zu berücksichtigen.



Abb. 47: Beispielbilder Skulpturale Möblierung Hang und Hanggestaltung



Abb. 48: Beispielbilder Sitzmöbel Straßenraum

10 KOSTENANNAHME

Auf Grundlage der vorliegenden favorisierten Variante wurde eine grobe Kostenannahme auf Grundlage von Kostenkennwerten ermittelt.

Alle Kostenangaben in Euro Netto

1) vorbereitende Arbeiten und Baustelleneinrichtung
Straßenflächen / Parkfläche zusammen ca. 250.000,-

2) Herstellung Straßenflächen / Nebenflächen Straßen,
Zufahrt Vorplatz S-Bahn und Radschnellweg inkl. Ver-
kehrslenkung = ca. 995.000,-

3) Ausstattung, Beleuchtung und Entwässerung Straßen-
flächen = ca. 105.000,-

4) Baumpflanzungen in Straßennebenflächen = ca.
120.000,-

5) Herstellung Platz- und Wegeflächen, Rampen und
Treppen = 390.000,-

6) Ausstattung, Beleuchtung, Entwässerung Platz- und
Wegeflächen = ca. 110.000,-

7) Rasen, Wiesen und Vegetationsflächen / Baumpflanz-
und Pflegearbeiten ‚Parkfläche‘ = ca. 545.000,-

8) Sonderflächen Kinderspiel / Jugendliche („Jokerfläche“)
= ca. 210.000,-
(nur Flächenansatz ohne vorliegende Planung!)

9) Unvorhergesehenes ca. 12 % = ca. 350.000,-

Gesamtmaßnahme ca. 3.075.000 Euro **netto**

(die Buswartehäuschen und öffentliche Radstation) sind
nicht Teil der Baumaßnahme.

Radroute Plus anteilig

Die Kosten für die Erstellung der Radroute in dem be-
treffenden Abschnitt werden mit ca. 145.000,- Euro **netto**
veranschlagt.

Dies sind die reinen Kosten für den Rückbau der Grün-
fläche und die Herstellung des Weges ohne zusätzliche
Maßnahmen (Baustelleneinrichtung) und Möblierung und
ohne Inflationsbedingte Preissteigerungen.

ANHANG:

Testentwürfe:

Plan Var Mittelstreifen im Straßenraum - Untervariante Fahrbahn teilgepflastert + Vorplatz Var. VP-2 (Vorzugsvariante)

Plan Var ‚Platzcharakter‘ - Untervariante Asphalt mit Streifen + Vorplatz Var. VP-1

Plan Var ‚Platzcharakter‘ - Untervariante Pflasterbelag + Vorplatz Var. VP-3

Friedrich-Frank-Bogen-Ost - Straßenquerschnitt, Gestaltungsvorschläge für Anschlußbereich außerhalb des Untersuchungsraumes

Auszüge Machbarkeitsstudie Korridor Radschnellweg (Radroute Plus) Geesthacht-Hamburg,
Metropolregion Hamburg, Stand 08-2021

Leitungsbestandsplan Hamburg Wasser, Abfrage Nov. 2022

Abbildungsverzeichnis

PLAN VAR MITTELSTREIFEN IM STRASSENRAUM + VORPLATZ VAR. VP-2

VORZUGSVARIANTE: MITTELSTREIFEN IM STRASSENRAUM MIT TEILGEPFLASTERTER FAHRBAHN



UNTERVARIANTE ASPHALT MIT STREIFEN (s. a. S. 17)

Darstellung inkl. Feuerwehrflächen



Abb. 50: Lageplan Var ‚Platzcharakter‘ + Vorplatz _ Untervariante Asphalt mit Streifen o.M.

UNTERVARIANTE PFLASTERBELAG (s. a. S. 17)



Abb. 51: Lageplan Var ‚Platzcharakter‘ + Vorplatz Untervariante Pflasterbelag o.M.

FRIEDRICH-FRANK-BOGEN OST

STRASSENQUERSCHNITT _ GESTALTUNGSVORSCHLÄGE FÜR ANSCHLUSSBEREICH AUSSERHALB DES UNTERSUCHUNGSRRAUMES



Abb. 52: Lageplanausschnitt Vorzugsvariante, Friedrich -Frank-Bogen Ost

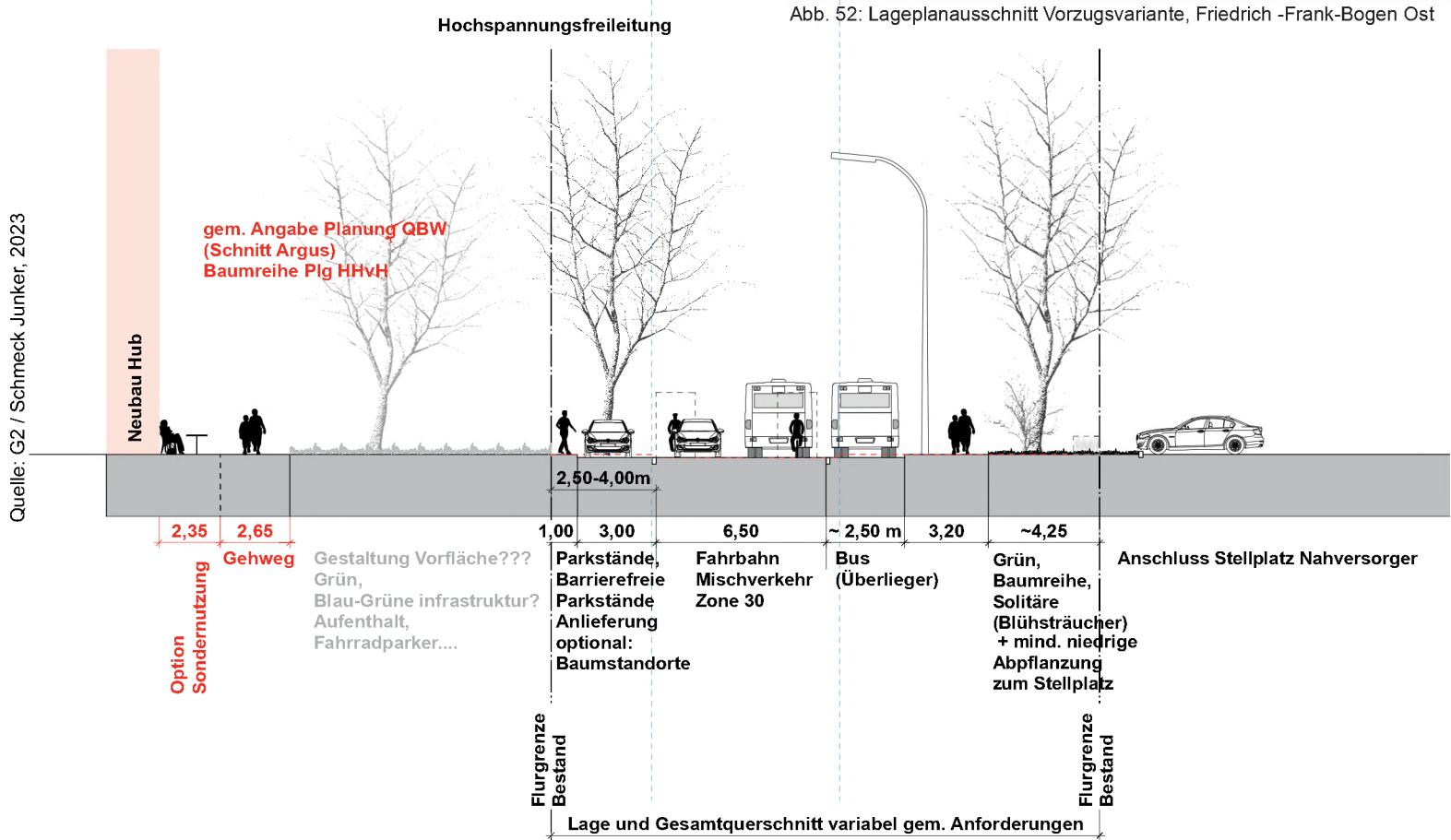
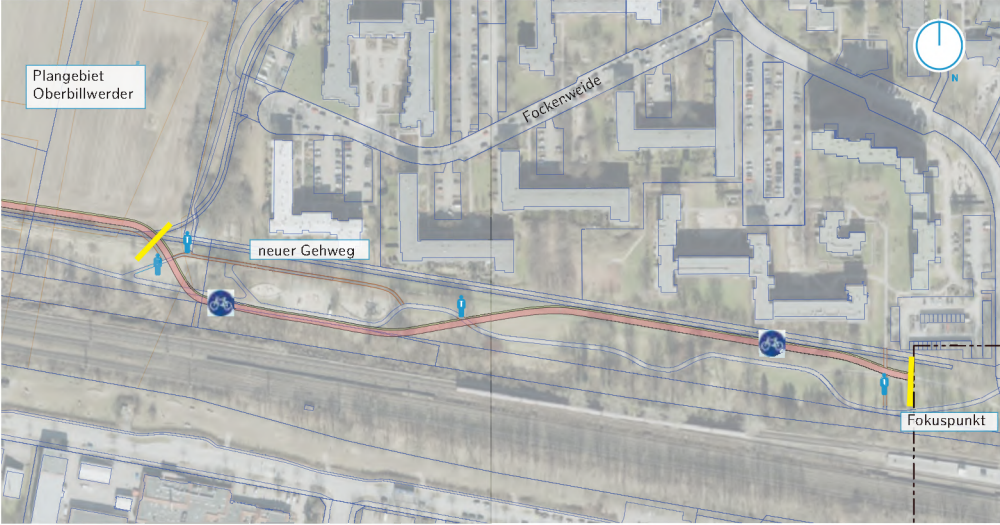


Abb. 53: Straßenquerschnitt Friedrich-Frank-Bogen-Ost, o.M.
Gestaltungsvorschlag für Anschlussbereich außerhalb des Untersuchungsraumes
(Lage Straßenachse in Anlehnung an Bestand)

HH-Bergedorf #06

B0k | Weg durch die Grünanlage am Karl-Heinz-Rissmann-Weg

Länge: 490 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, urbane Grünanlage



Belag

Asphalt, teilweise unbefestigt

Führungsform

Geh- und Radweg



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00 m, teilweise < 1,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



[METROPOLREGION HAMBURG: MACHBARKEITSSTUDIE KORRIDOR GEESTHACHT-HAMBURG]

Umsetzung Radschnellweg

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotential pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

550.000 Euro (netto)



Grunderwerb

nicht erforderlich (öffentliche Fläche)

Beleuchtung

In Abstimmung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes



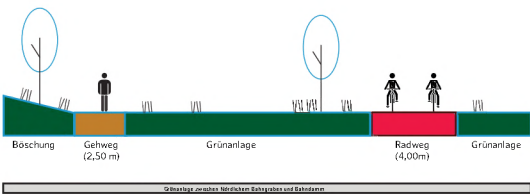
Konflikte

Es entstehen mögliche Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr, die jedoch auf vier Stellen reduziert sind. Diese sind entsprechend zu gestalten, sodass die Radfahrenden auf den querenden Fußverkehr aufmerksam werden und ggf. Geschwindigkeit reduzieren. Eine beispielhafte Gestaltungsmöglichkeit zeigt die Musterlösung F2.



Quelle: PGV/Altrutz

Querschnitt



Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Standard-Nr. 1)

Einrichtung eines selbstständig geführten Zweirichtungsradwegs, teilweise durch Erweiterung des bestehenden Weges, teilweise durch eine neue Trasse (bzw. Ausbau des vorhandenen Trampelpfads). Es wird eine Trennung in einen Geh- und einen Radweg vorgeschlagen, da für eine parallele Anlage vielfach nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht. Am Spielplatz sollte der Radweg südlich verlaufen, um den Konflikt mit dem Fußverkehr aus dem Quartier Bergedorf-West zu verringern, Richtung Osten sollte der eher kurvige Bestandsweg dann besser dem Fußverkehr vorbehalten sein.

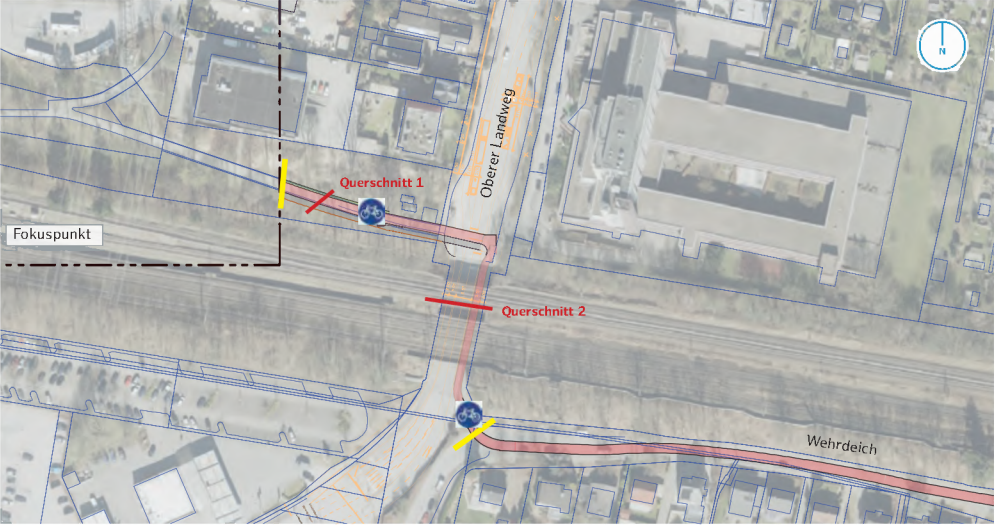


Zielbild Zweirichtungsradweg (Bsp. aus Nijmegen/Niederlande)

HH-Bergedorf #07

B0k | Karl-Heinz-Rissmann-Weg, Oberer Landweg (bis Wehrdeich)

Länge: 170 m



Bestandssituation

Ortslage, Umfeld

innerorts, urbane Grünanlage und Hauptverkehrsstraße



Belag

Asphalt

Führungsform

kombinierter Geh-/Radweg, tw. straßenbegleitend



Breite Verkehrsraum | Fahrbahn

3,00 m (Fußweg) bzw. 18,00 m | 13,00 m

Kfz-Verkehrsstärke

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Höchstgeschwindigkeit

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Busverkehr

kein motorisierter Verkehr zugelassen

Natur und Landschaft

kein Schutzgebiet, keine besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen



Fokuspunkt #4: Nettelburg

Länge: 300m

Bestandssituation

Vor dem nördlichen Eingang zur S-Bahnstation Nettelburg verlaufen Fußwege in alle Richtungen. Der davor liegende Friedrich-Frank-Bogen ist vor allem von Busverkehr geprägt. Für den Radverkehr ist keine separate Infrastruktur vorhanden, sondern eine Mitnutzung der Wege sowie der Fahrbahn vorgesehen. Vor dem Eingang zur S-Bahnstation befindet sich eine vor Kurzem errichtete B+R-Anlage. Das nördlich angrenzende Gebiet ist Teil des Fördergebiets Bergedorf-West im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Im Zuge des geplanten neuen Quartierszentrums unterliegt auch der Bereich vor der S-Bahnstation einer planerischen Betrachtung. Beispielsweise sieht der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs einen Abriss der bestehenden Brücke für den Fußverkehr vor. Ein Einbezug des Radschnellwegs in die weiteren Planungen, etwa den freiraumplanerischen Wettbewerb, ist vorgesehen.



Umsetzung Radschnellweg

Im gesamten Bereich zwischen der Bahnstrecke und dem Quartier Bergedorf-West soll eine Radverkehrsführung ermöglicht werden, die Konfliktstellen mit dem Fußverkehr weitgehend vermeidet. Dazu sollte ab dem Projektgebiet Oberbillwerder ein zweiter Weg angelegt werden (siehe Steckbrief HH-Bergedorf#06). Es wird vorgeschlagen, diesen im Bereich Nettelburg fortzusetzen. Um den Bereich unmittelbar vor dem S-Bahn-Eingang zu vermeiden, sollte der Zweirichtungsradweg dabei an den Friedrich-Frank-Bogen heran- und südlich davon weitergeführt werden, um im Osten an den Bestandsweg Richtung Oberer Landweg anzuschließen. Dort ist dann ein paralleler Gehweg vorgesehen (siehe auch Steckbrief HH-Bergedorf#07). Aufgrund der Busanlage und des Quartierszugangs Bergedorf-West ist davon auszugehen, dass ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen besteht, das den Radschnellweg kreuzt. Es ist anzustreben, diese Aufkommen auf wenige Querungsstellen mit guten Sichtbeziehungen zu kanalisieren, an denen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Radverkehrs und zur Verdeutlichung der Konfliktsituation wie Aufmerksamkeitsstreifen oder Bodenwellen vorzusehen sind. Eine beispielhafte Gestaltungsmöglichkeit zeigt Musterlösung F2.

Ortslage, Umfeld

innerorts, anbaufrei



Kfz-Verkehrsstärke, Höchstgeschwindigkeit

gering, aber hoher Anteil Busverkehr; 30 km/h

Busverkehr

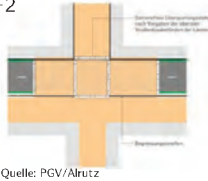
Im Friedrich-Frank-Bogen verlaufen insgesamt fünf Buslinien, zwei davon mit ihrer Start-/Endhaltestelle und dem entsprechenden Bedarf an Überliegerplätzen.

Natur und Landschaft

keine Schutzgebiete oder besonders schützenswerten oder Ausgleichsflächen betroffen



Musterlösung F2



Quelle: PGV/Alrutz

Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Nutzerpotenzial pro Tag

> 2.000



geschätzte Gesamtbaukosten

310.000 (netto)

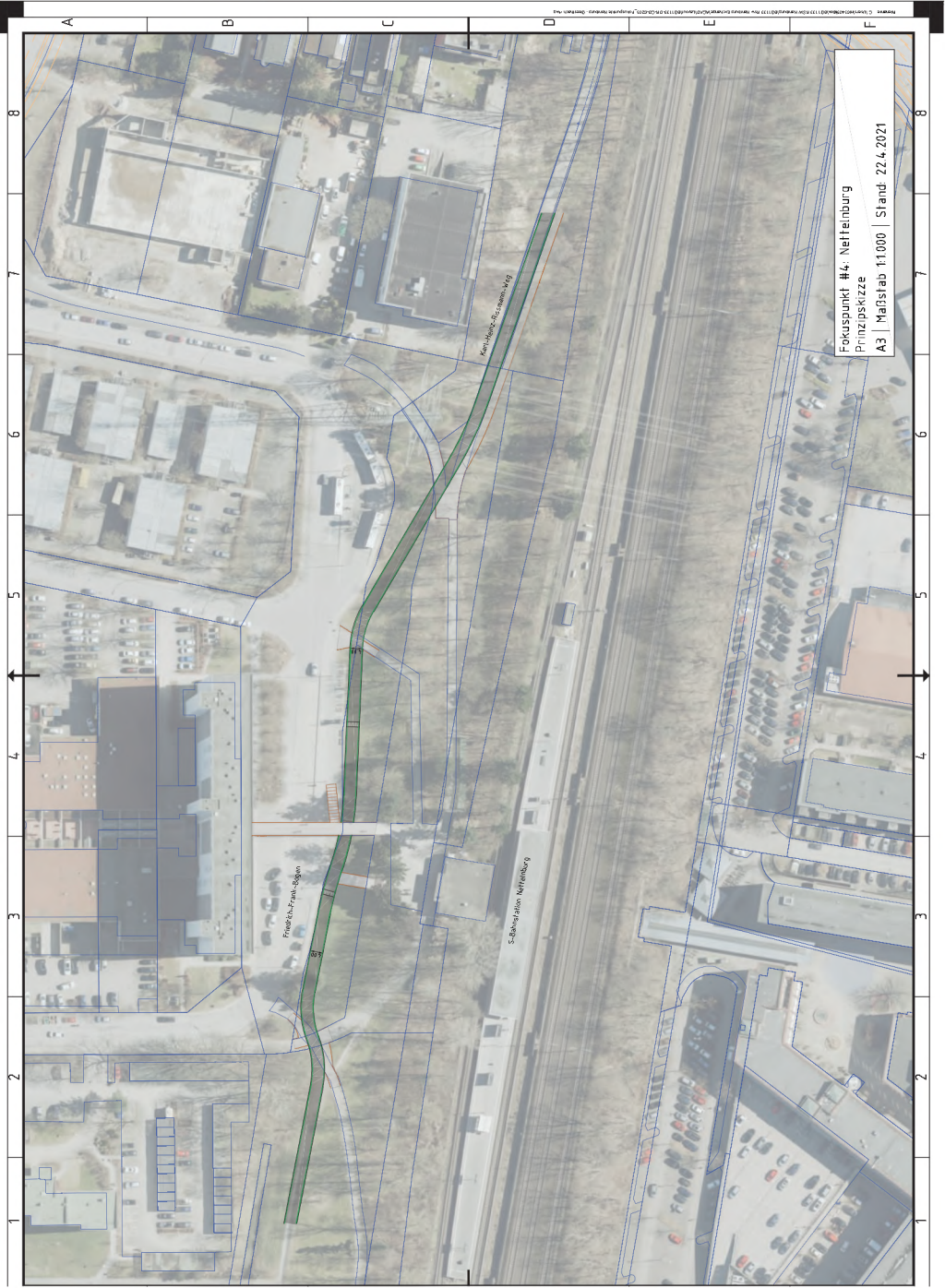


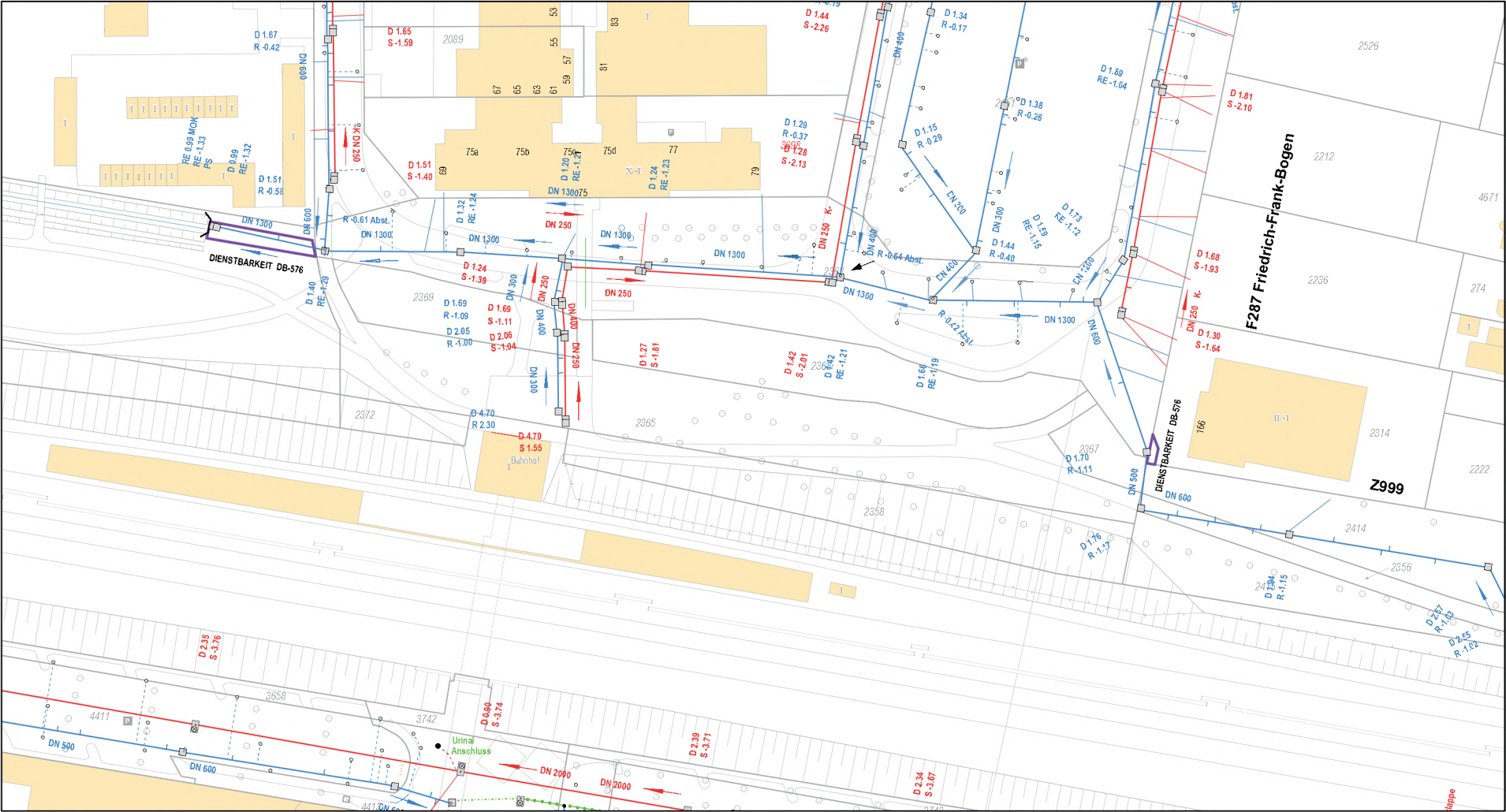
Grunderwerb





















voraussichtlich nicht erforderlich

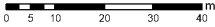
Herausforderungen/Abhängigkeiten


Die Planungen zum Radschnellweg müssen in die Konzepte und Maßnahmen zum RISE-Gebiet integriert werden. Mit den VHH ist die Verträglichkeit der Radwegeführung mit den Bushaltestellen abzustimmen und ggf. Modifikationen bei deren Lage zu vereinbaren.





Legende		Auslass, Einlass			
	Absperrschieber		Sonderschächte, DN kleiner 3000		Schmutzwasser
	Schächte, ohne Kammer		Deckel		Regenwasser
	Schächte, mit einer Kammer		Fiktive Schächte		Mischwasser
	Schächte, mit zwei Kammern Typ 1		Luftschtach		Fremdleitung
	Schächte, mit zwei Kammern Typ 2		Schneeschacht		geplanter Hausanschluss
	Schächte, mit 1,2 m Kammer		Revisionschächte auf Hausanschlüssen		Bauprojekt
	Pumpwerk ohne Hochbauteil		Revisionseinrichtungen (zugänglich)		Dienstbarkeit
	Pumpwerk mit Hochbauteil		Revisionseinrichtungen (überdeckt)		Schutzrohr
	Emissionsschutzanlagen		ESF - Einrichtung zum Sammeln u. Fördern		
			Trumme		
			Sickertrumme		





**HAMBURG
WASSER**

Leitungsbestandsplan
Hamburger Stadtentwässerung AöR
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
040-7888-82129,-15,-13,-12 anlageninfo@hamburgwasser.de

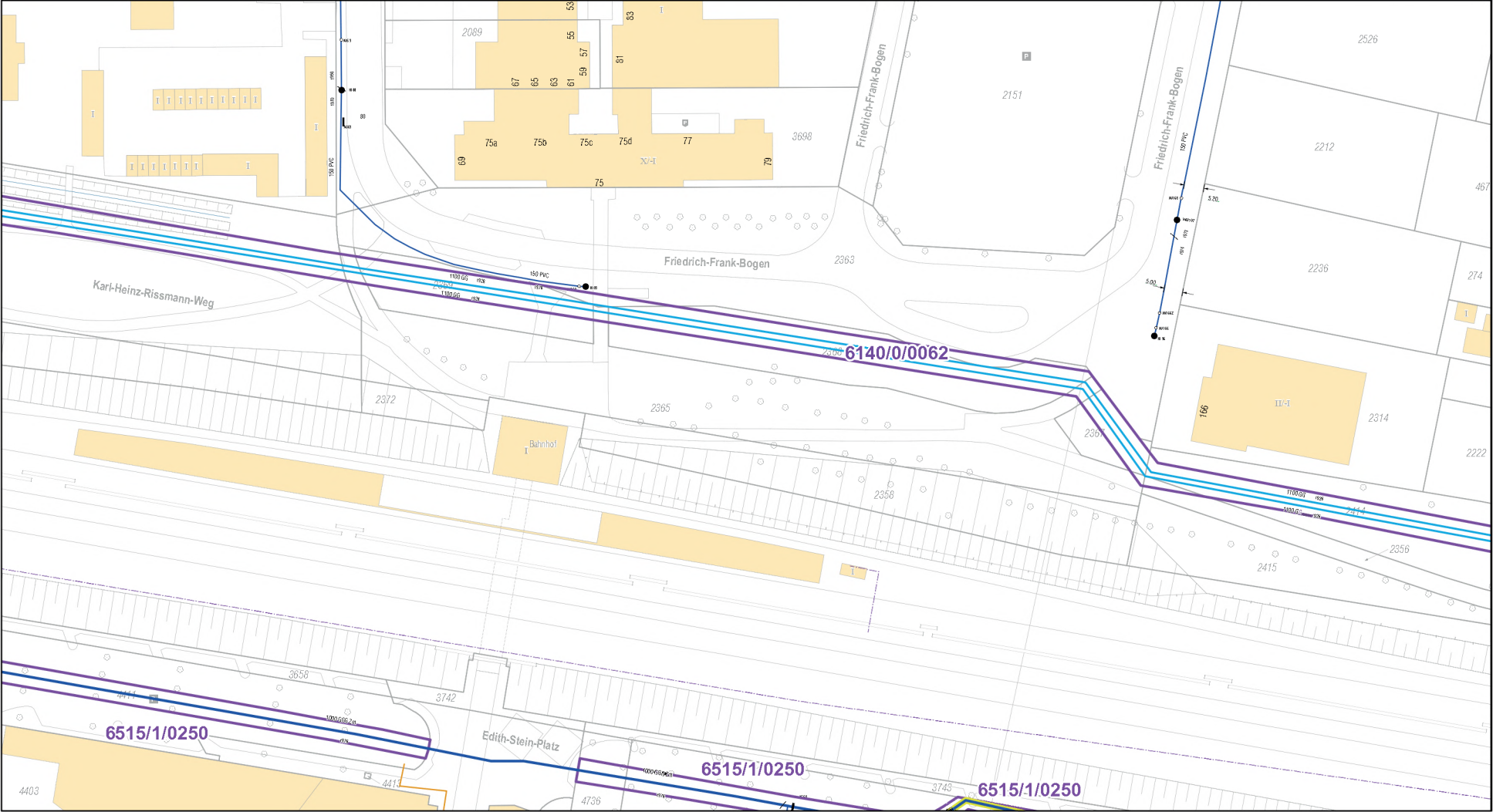
E 21
Infrastrukturkoordination
und Erschließungen

Entree Bergedorf-West

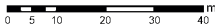
Maßstab
1:1 000

Datum
03.11.2022

Für die Vollständigkeit und Richtigkeit kann keine Gewähr übernommen werden. Insoweit sind insbesondere die Angaben über die exakte Lage und Abmessungen der Anlagen vor Ort durch Aufgrabungen zu überprüfen. In einem Abstand von 1 m zur Außenkante der Anlagen ist mit Handschachtung zu arbeiten und der zuständige Netzbezirk ist zu informieren.



Legende			
	Schieber		Schieber (geschlossen)
	Anbohrventil		Klappe (geschlossen)
	Klappe		Anschlusshahn (geschlossen)
	Rückschlagklappe		Anbohrventil (geschlossen)
	Lufthahn		Spülsausslass
	Anschlusshahn		Überlaufauslass
	Hydrant		Abschluss
	Abschnittswechsel		Kathodischer Korrosionsschutz
			Trinkwasserleitung
			Rohwasserleitung
			Nahwärmeleitung Hamburg Energie
			Kabeltrasse WW
			Kabeltrasse D32
			Bauprojekt
			Dienstbarkeit
			Schutzrohr





**HAMBURG
WASSER**

Leitungsbestandsplan
Hamburger Wasserwerke GmbH
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
040-7888-82129,-15,-13,-12 anlageninfo@hamburgwasser.de

E 21
Infrastrukturkoordination
und Erschließungen

Entree Bergedorf-West

Maßstab
1:1 000

Datum
03.11.2022

Für die Vollständigkeit und Richtigkeit kann keine Gewähr übernommen werden. Insoweit sind insbesondere die Angaben über die exakte Lage und Abmessungen der Anlagen vor Ort durch Aufgrabungen zu überprüfen. In einem Abstand von 1 m zur Außenkante der Anlagen ist mit Handschachtung zu arbeiten und der zuständige Netzbezirk ist zu informieren.

Abb. 56: Leitungsbestandsplan Hamburg Wasser, Abfrage Nov. 2022



Legende		Stromnetz Hamburg GmbH (im Einstrichverfahren)	
Symbole	Bezeichnung	Leitungssignatur	
	Kompakt-Netzstation mit Bezeichnung z.B. NS 1234	Niederspannung 1 kV, 0,4 kV	
	Mast-Netzstation mit Bezeichnung z.B. NS 1033	Mittelspannung 10 kV, 6 kV	
	Schaltschrank für Mittelspannung mit Bezeichnung z.B. NS 93	Hochspannung 25 kV	
	Kabelverteilerschrank für Niederspannung mit Bezeichnung z.B. 12345	Hochspannung 110 kV, 60 kV	
	Niederspannungs-Hausanschlusschrank freistehend (z.B. Bauanschluss)	Informationskabel	
	Schaltschrank für Öffentl. Beleuchtung ohne Bezeichn.	Gleichstromkabel	
	Schaltschrank für Signalanlage mit Bezeichnung z.B. KN1066	Öffentliche Beleuchtung	
	Trennschrank der Öffentl. Beleuchtung	Verkehrssignal	
	Fernmeldeschrank	Ausbaukabel	
	Steuerschrank mit Bezeichnung z.B. Fernwärme, BKV, VER	Erdung, Potentialausgleich	
	HanseNet-Schacht (auslaufend)	Formstück, Rohr, Eisenplatte	
	Feuerwehrschaft (Dataport-Schacht)	Freileitungssignatur	
	Fernsprecher	Mittelspannung	
	Leuchte oder bel. Verkehrszeichen	Niederspannung	
	Verkehrssignal	Öffentliche Beleuchtung	
	Verkehrssignal mit Leuchte oder bel. Verkehrszeichen	Grundrissignatur	
	Anzeigetafel mit Bezeichnung z.B. Parkleitsystem, Wechselverkehrszeichen	Einfriedigungen	
	Druckknopfschalter für Signalanlagen	Überbauten	
	Messstellen im Hochspannungsnetz	Unterbauten	
	Messstelle im Hochspannungsnetz	Muffen und Kabelenden	
	Wasserrohr (für Erdungsanschlüsse)	Kabelmuffe	
	Kabel-Merkstein, aberidisch	Kabelabschluss spannungssicher	
	Schacht	Kabelabschluss spannungssicher	
	Siel, Trumme	Kabelabschluss feuchtigkeitsgeschützt	
	Säule mit Bezeichnung z.B. Uhr, Polizeiruf, usw.	Kabelende ungeschützt	
	Haltestellensäule	Kabelkleinschacht Induktionsschleifen	
	Feuermelder	Tiefenerder	
	Domwerbung	Symbole	
		Bezeichnung	
		Fahrgastunterstand	
		Schnittbalken	
		Nordpfeil	

Stand: 05.01.2017

S. 1

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Visualisierung Blick S-Bahn-Station Richtung Eingang Quartierszentrum	5
Abb. 2: Planungen im RISE-Fördergebiet Bergedorf-West	6
Abb. 3: Siegerentwurf Workshopverfahren	7
Abb. 4: Untersuchungsgebiet und Betrachtungsraum	8
Abb. 5: Zukünftige Entwicklungen Freiraumstrategie Bergedorf-West	9
Abb. 6: Wichtige Verbindungen in die Umgebung aus: THE CONNECTED CITY OBERBILLWERDER - Erläuterungen zum Masterplan 01/2019	9
Abb. 7: Rundblick Bestand mit Funktionen	10
Abb. 8: Verkehrsführung	10
Abb. 9: vorhandene Wegeverbindungen mit Fotoreihe Bestand	11
Abb. 10: erhaltenswerte Bäume	12
Abb. 11: Baumbestand, Auszug Baumkataster	12
Abb. 12: Rampe mit Baumreihe	13
Abb. 13: Vorplatz S-Bahn-Station	13
Abb. 14: Anschluß Karl-Heinz-Rissmann-Weg an Oberen Landweg	13
Abb. 15: Trassenänderung Buslinien durch Neuplanung QBW	14
Abb. 16: Vorschlag Trassenführung Buslinie 234	14
Abb. 17: Vorschlag Trassenführung Buslinie 235	14
Abb. 18: Abgrenzung Teilräume	15
Abb. 19: Piktogramm Variante Straßenraum als Platz	16
Abb. 20: Schnitt Straßenraum als ‚Platz‘	16
Abb. 21: Beispielfotos Pflasterbelagin Fahrbahn	17
Abb. 22: Piktogramm Variante Straßenraum mit begrüntem Mittelstreifen	18
Abb. 23: Schnitt Straße mit Mittelstreifen	18
Abb. 24: Beispielbilder grüner Mittelstreifen	19
Abb. 25: Vorplatz S-Bahn Var. VP-1	20
Abb. 26: Piktogramm Vorplatz S-Bahn Var. VP-1	20
Abb. 27: Skizze Vorplatz S-Bahn Var. VP-1	20
Abb. 28: Vorplatz S-Bahn Var. VP-2	21
Abb. 29: Piktogramm Vorplatz S-Bahn Var. VP-2	21
Abb. 30: Skizze Vorplatz S-Bahn Var. VP-2	21
Abb. 31: Vorplatz S-Bahn Var. VP-3	22
Abb. 32: Piktogramm Vorplatz S-Bahn Var. VP-3	22
Abb. 33: Skizze Vorplatz S-Bahn Var. VP-3	22
Abb. 35: Lage Jokerfläche	23
Abb. 34: Beispielbilder: Hangbepflanzung	23
Abb. 36: Wegeverbindungen Bestand und Planung	24
Abb. 37: Auszug Maßnahmensteckbrief Fokuspunkt #4 Nettelburg	25
Abb. 38: Visualisierung Radroute Plus	25
Abb. 39: Querung Fußverkehr - Radroute Plus mit durchlaufendem Pflaster	26
Abb. 40: Querung Fußverkehr - Radroute Plus mit Bevorrechtigung Fußverkehr	26
Abb. 41: Radroute Plus - westliche Anbindung	27
Abb. 42: Radroute Plus - östliche Anbindung	27
Abb. 43: Lageplan Vorzugsvariante Gestaltungskonzept	29
Abb. 44: Visualisierung Blick Richtung Twiete	30
Abb. 45: Visualisierung Blick Richtung S-Bahn-Station	31
Abb. 46: Lageplan Baumkonzept	32
Abb. 47: Beispielbilder Skulpturale Möblierung Hang und Hanggestaltung	33
Abb. 48: Beispielbider Sitzmöbel Straßenraum	33
Abb. 49: Lageplan Vorzugsvariante Gestaltungskonzept	36
Abb. 50: Lageplan Var ‚Platzcharakter‘ + Vorplatz _ Untervariante Asphalt mit Streifen	37
Abb. 51: Lageplan Var ‚Platzcharakter‘ + Vorplatz _ Untervariante Pflasterbelag	38
Abb. 52: Lageplanausschnitt Vorzugsvariante, Friedrich -Frank-Bogen Ost	39
Abb. 53: Straßenquerschnitt Friedrich-Frank-Bogen-Ost, o.M. Gestaltungsvorschlag für Anschlußbereich außerhalb des Untersuchungsraumes (Lage Straßenachse in Anlehnung an Bestand)	39
Abb. 54: Auszüge aus Machbarkeitsstudie Korridor Radschnellweg (Radroute Plus) Geesthacht - Hamburg, Hrsg. Metropolregion Hamburg, Stand 08-2021	40
Abb. 55: Auszug aus Machbarkeitsstudie Korridor Radschnellweg (Radroute Plus) Geesthacht - Hamburg Fokuspunkt # 04 Hrsg. Metropolregion Hamburg Stand 08-2021	41
Abb. 56: Leitungsbestandsplan Hamburg Wasser, Abfrage Nov. 2022	42
Abb. 57: Leitungsbestandsplan Stromnetz Hamburg, Abfrage Nov. 2022	43