



## Verkehrliche Komponenten im Umfeld Neuer Fern- und Regionalbahnhof

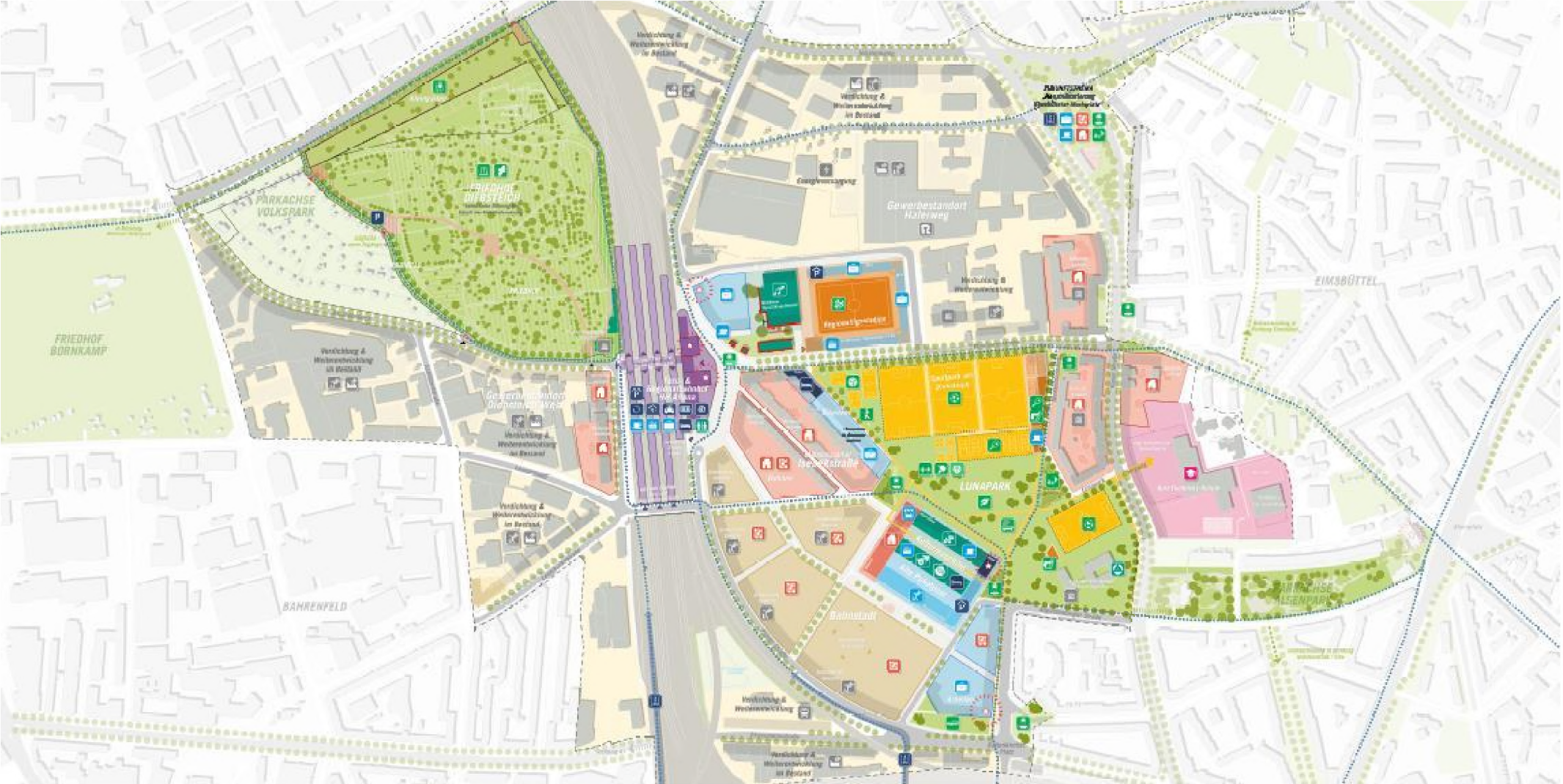
Herausforderungen und Konflikte bei Planung der Verkehrsanlagen

Stand: 04.08.2021, Hamburg

Projektnummer: 2020275

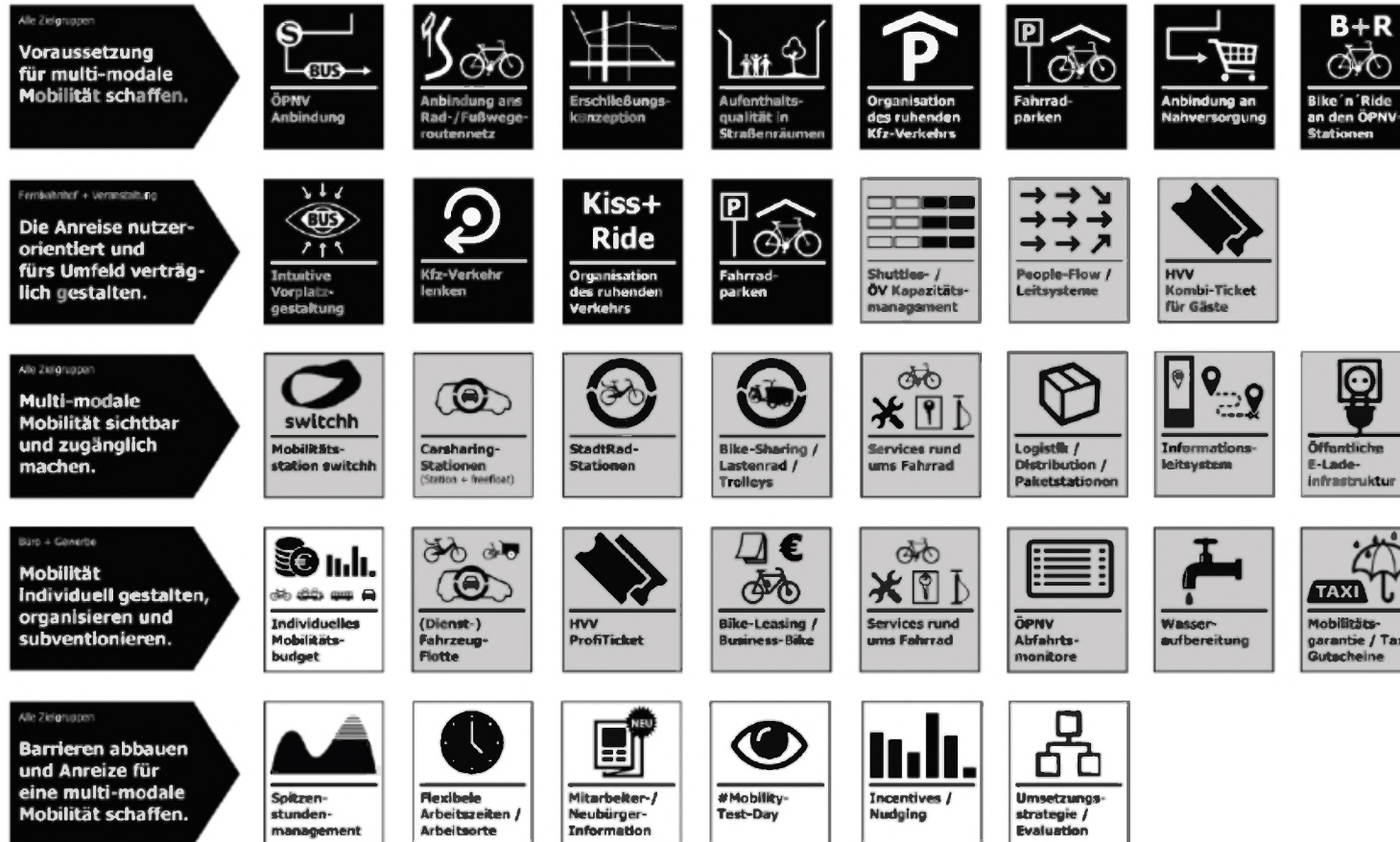
Projektteam: [REDACTED]

# Rahmenplanung Diebsteich Zielbild 2040

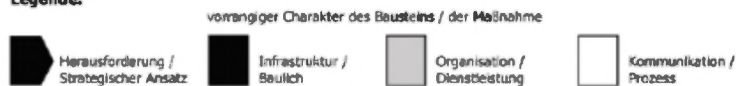


# Rahmenplanung Diebsteich

## Strategische Instrumente Mobilität



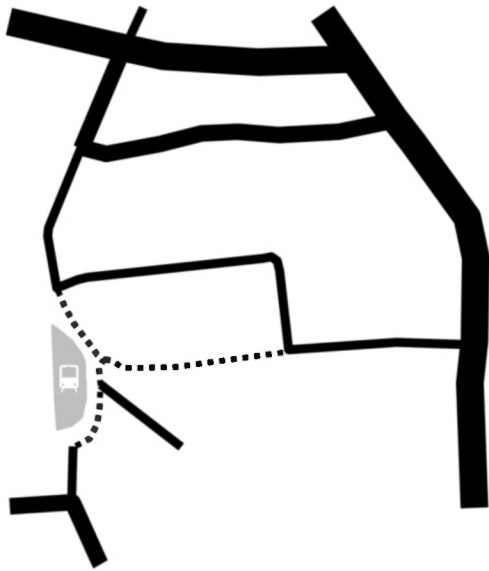
**Legende:**



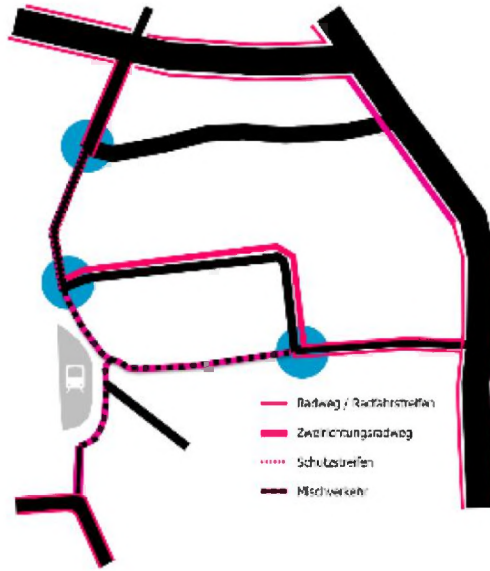
# Prämissen und Zielsetzungen bei der Planung der Verkehrsanlagen

# Bahnhofsumfeld Ost

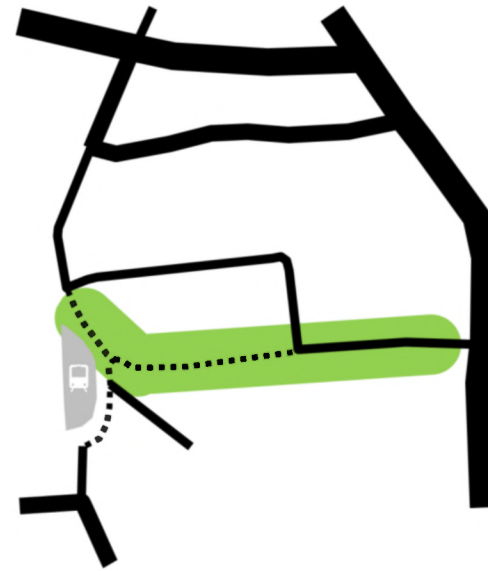
## Prämissen und Zielsetzungen



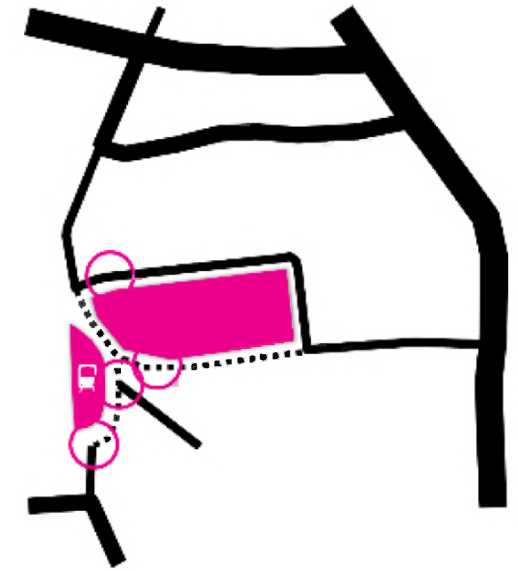
- Sortierung und Führung des MIV
- Freihalten des Bahnhofsvorplatzes von MIV



- Gute Radverkehrsinfrastruktur
- Radverkehrssicherheit erhöhen



- Sicherung des Baumbestandes



- Unterbringung der verkehrlichen Bedarfe aus dem Bahnhof im Umfeld

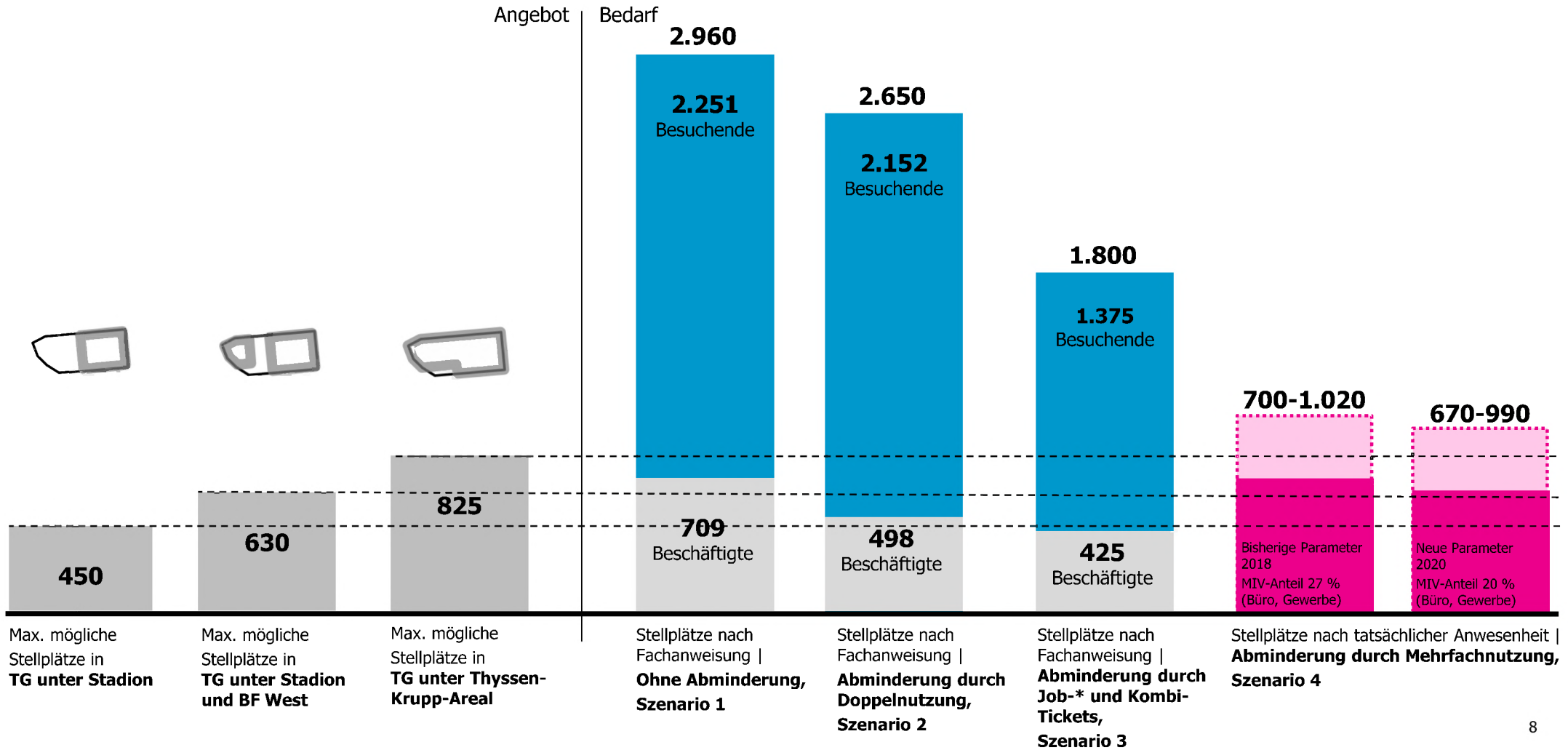
# Zwischenergebnis verkehrliche Anforderungen Thyssen-Krupp-Areal

Verkehrliche Anforderungen Thyssen-Krupp-Areal  
**Übersicht des berücksichtigten Raumprogrammes**

	Nutzungsannahmen		Quelle
<b>Baufeld West</b>	33.500 m <sup>2</sup> BGF	Büronutzung	LIG
<b>Musikhalle</b>	5.000 Besucher*innen	Musikveranstaltungen	LIG
<b>Regionalligastadion</b>	5.000 Besucher*innen	Fußball-Regionalligaspiele	LIG
<b>Stadionsockel</b>		Ebenerdiges Parken/Gewerbe	LIG, BSW
<b>Stadionmantel</b>	17.500 m <sup>2</sup> BGF	Büro, Gastronomie, Einzelhandel, Sport- u. Reha-Angebote	LIG
<b>Stadionuntergeschoss</b>	158x125 m (19.750 m <sup>2</sup> )	TG	VU Diebsteich
<b>Verwaltungsgebäude</b>	2.196 m <sup>2</sup> BGF	Büronutzung	VU Diebsteich
<b>Fern- und Regionalbahnhof</b>	15.000 Fahrgäste, von außen anreisend, 22 Kurzzeitstellplätze in TG , 300-600 Fahrradplätze	Bahnhof	VU Östliches Altona zzgl. 50 % gem. Vereinbarung VCD
	9.500 m <sup>2</sup> BGF, 95 Pkw-Stellplätze in TG	Hotelnutzung	VU Östliches Altona
	4.760 m <sup>2</sup> BGF, 55 Pkw-Stellplätze in TG	Shops/Fitness	VU Östliches Altona
	11.500 m <sup>2</sup> BGF, 130 Pkw-Stellplätze in TG	Büronutzung	VU Östliches Altona

# Verkehrliche Anforderungen Thyssen-Krupp-Areal

## Stellplatzbilanzierung – Szenario 4 | konzeptioneller Ansatz einer Mehrfachnutzung der Stellplätze



\* 60 % der Beschäftigten mit Abonnement

# Verkehrliche Anforderungen Thyssen-Krupp-Areal

## Ermittelte Bedarfe | Parken, Halten und Liefern

							Bedarfe Veranstaltungen		Bedarf gesamt	Bedarfe Regional- u. Fernbahnhof (Alt-Projekt, 2017)
		Stadionsockel (Nutzung offen)	Büro	Einzelhandel	Gastro- nomie	Fitness, Sport Luna Park, Union 03	Regionalliga- stadion	Musikhalle		
Straßen- raum	K + R	-	-	-	-	-	2	5	<b>5-7 K+R Plätze<sup>1</sup></b>	nach Verfügbarkeit
	Taxen	-	-	-	-	-	2	5	<b>5-7 Taxenplätze<sup>1</sup></b>	20 Taxenplätze
	Reisebus	-	-	-	-	-	1	-	<b>5 Überliegerplätze (davon 3 gebäudenah)</b>	2 - 4
	Tour-/ Mannschaftsbus	-	-	-	-	-	1 <sup>2</sup>	3 <sup>3</sup>		- / HVV-Busse: 4 Haltestellen, 4 Überliegerplätze
Thyssen-Krupp- Areal	Show-Trucks	-	-	-	-	-	-	3 <sup>4</sup>	<b>3 Stellplätze/ Ladezonen</b>	-
	sonstiger Lieferverkehr: Ladezone	-	1 Laderampe, 1 Ladezone <sup>5</sup>					1 Laderampe, 1 Ladezone (4 Kfz/Tag)	<b>Musikhalle: 1 Rampe, 1 Ladezone; sonst. Nutzungen: 1 Rampe, 1 Ladezone</b>	k.A.
	Pkw <sup>7</sup>	???	15	38	14	30	316	518	<b>930 + ??? Pkw-Stellplätze</b>	- / switchh: je 6-8 freefloating, stationsgebunden
	Fahrrad <sup>8</sup>	???	501	66	190	260	50	84	<b>1.150 + ??? Fahrradplätze</b>	300 Fahrradplätze (Ostseite)

<sup>1</sup> aufgrund sich geringfügig überschneidender Ab- und Anreisezeiten von Stadion und Musikhalle scheint die umfassende Herstellung beider Bedarfe nicht erforderlich

<sup>2</sup> Ausstieg am Stadion, Parken außerhalb möglich

<sup>3</sup> Wunsch HMH: in direkter Nähe zum Gebäude aufgrund von Sicherheits- und Versorgungsaspekten, Einhaltung Lenkzeiten

<sup>4</sup> Wunsch HMH: Ladezone = Stellplatz, aufgrund der Lenkzeiten

<sup>5</sup> ggf. Ladezone an Baufeld West berücksichtigen

<sup>6</sup> gem. Bestandssituation

<sup>7</sup> Anzahl gem. geringerem Bedarf durch Mehrfachnutzung (Szenario 4, inkl. Puffer), Abbildung Spitzenstunde 19:00 bis 20:00 Uhr

<sup>8</sup> Anzahl gemäß FA 1/2013, Abminderung durch 50 % Doppelnutzung (Szenario 2.1)

Datenquellen: Telefoninterviews Musikhalle, Altona 93, Verkehrserzeugung, Stellplatzermittlung

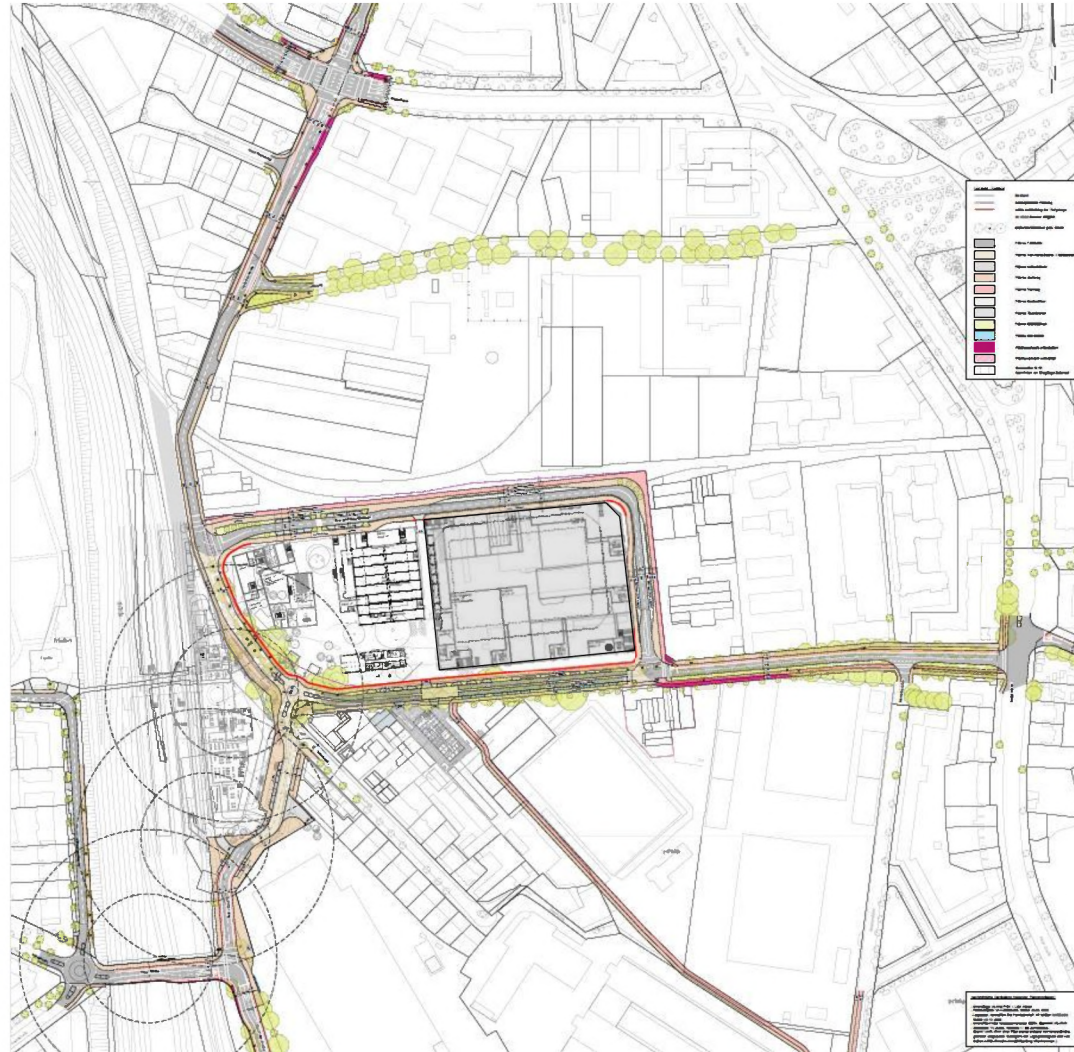
## Verkehrliche Anforderungen Bahnhofsumfeld Ermittelte Bedarfe | Parken und Halten

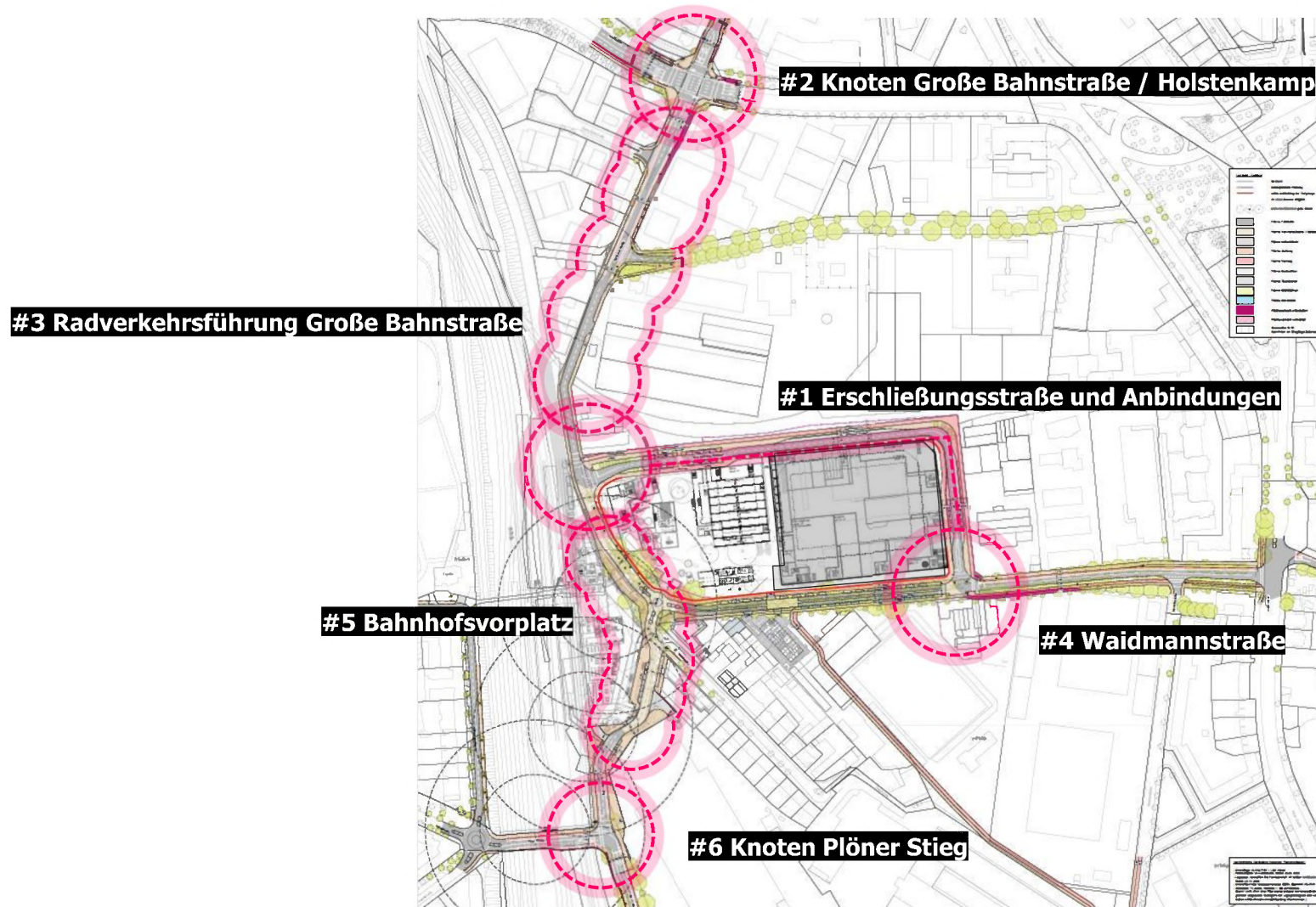
	Anforderung	Erläuterung	Quelle	
Regional- und Fernbahnhof Diebsteich	<b>Linienbusse</b>	<u>Schleswiger Straße/ Am Diebsteich (Westseite)</u> 2 Haltestellen je Richtung  <u>Kommunaltrasse (Ostseite)</u> 3 Haltestellen je Richtung  <u>Waidmannstraße (Ostseite) / Plöner Stieg (Ostseite)</u> 2 Haltestellen auf Südseite  <u>Umfahrung Waidmannstraße (Ostseite)</u> 2-3 Überlieger je Richtung	Entwicklungshorizont 2030, 24 Fahrten/Std. auf Ostseite  Dimensionierung nach Gelenkbussen á 19 m Länge, gute Wegebeziehungen zwischen Überlieger und Start-/ Endhalt wichtig	vorläufiges Linienkonzept 07/2020  HVV (Hr. Wiucha, Hr. Seifert), VHH (Hr. Plake), Hochbahn (Hr. Düsing)
	<b>StadtRAD</b>	40 Stpl. (Westseite) 60 Stpl. (Ostseite)		BSW / Hochbahn
	<b>Fahrräder</b>	<u>Radstation</u> 300 Stpl. (erweiterbar auf 600)  <u>B+R</u> 270 Stpl. (Westseite) 360 Stpl. (Ostseite)	Darstellung des Grundbedarfs, Annahme: 30 % Radverkehrsanteil für B+R	P+R (Hr. Wulff)
	<b>Taxen</b>	10 Halteplätze zzgl. Speicher	Umfahrung Waidmannstr., Waidmannstr. oder Plöner Stieg	ARGUS
	<b>Kurzzeitstellplätze</b>	38 Stellplätze, davon 22 in TG Bahnhof, 16 K+R im Umfeld		BSW / ARGUS
	<b>hvv switch</b>	10-12 Parkstände	im direkten Bahnhofsumfeld	Hochbahn (Fr. Borgwardt)
	Stadion + Musik-halle	<b>Taxen</b>	5-7 Halteplätze	Umfahrung Waidmannstr. oder Waidmannstr.
<b>K+R</b>		5-7 Parkstände	Umfahrung Waidmannstraße	ARGUS
<b>Tour-/ Reisebusse</b>		2 Überlieger	Umfahrung Waidmannstraße	ARGUS gem. Veranstalter
<b>Show-Trucks</b>		3 Überlieger	Umfahrung Waidmannstraße	ARGUS gem. Veranstalter

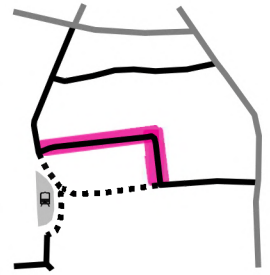
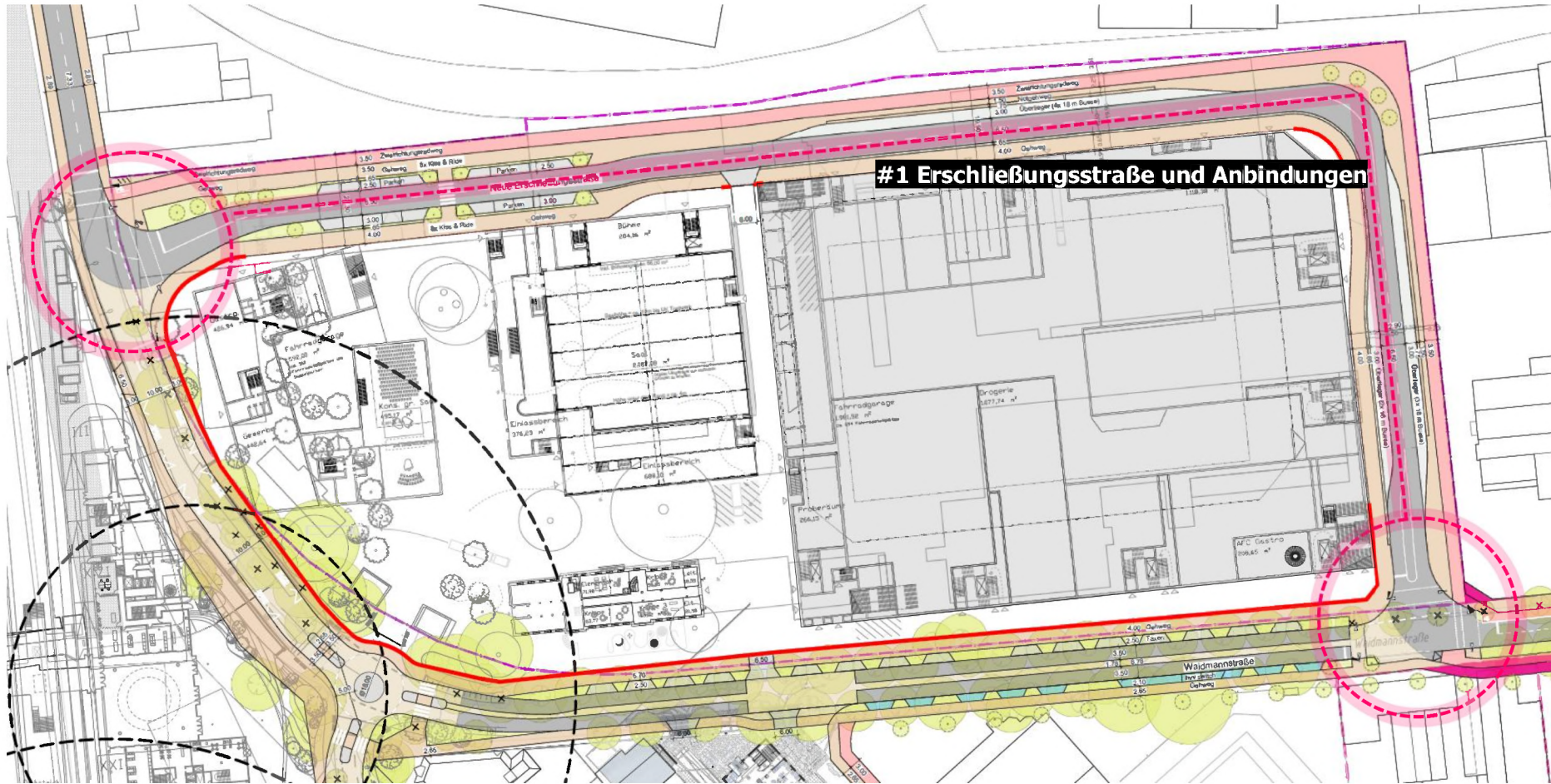
Stand: 09/2020



# Herausforderungen und Konflikte bei der Planung der Verkehrsanlagen

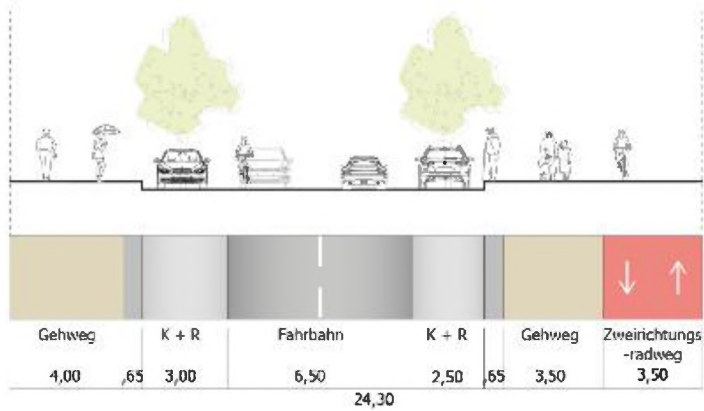




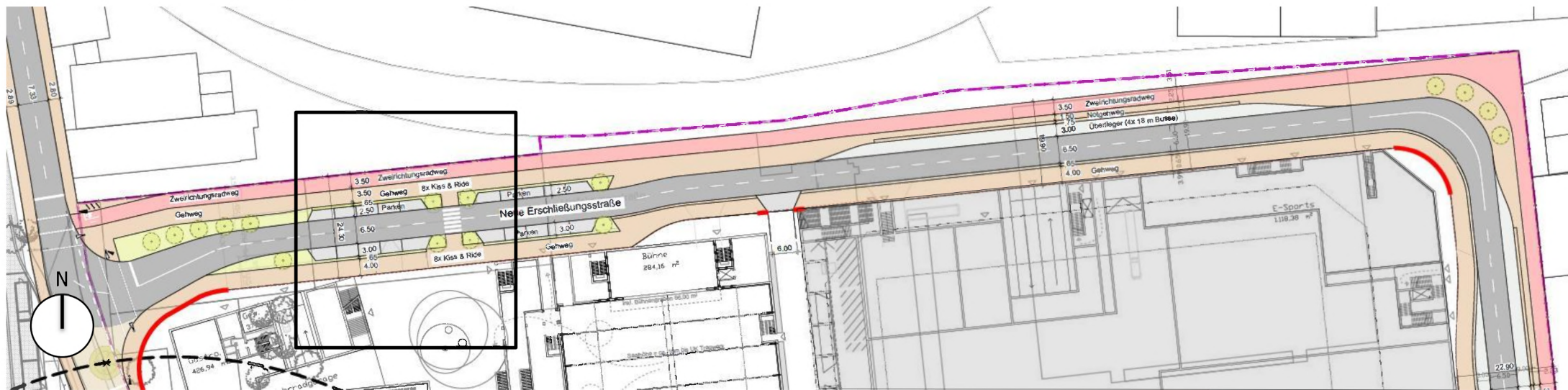
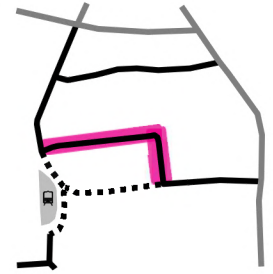


# #1 Erschließungsstraße und Anbindung → Bügel (mit Zweirichtungsrادweg) | Variantenprüfung

Planung



→ Variantenprüfung zur Reduzierung von Durchgangsverkehr



## Bahnhofsumfeld Ost Planungsparameter

### Parameter für durchgängige Erschließungsstraße

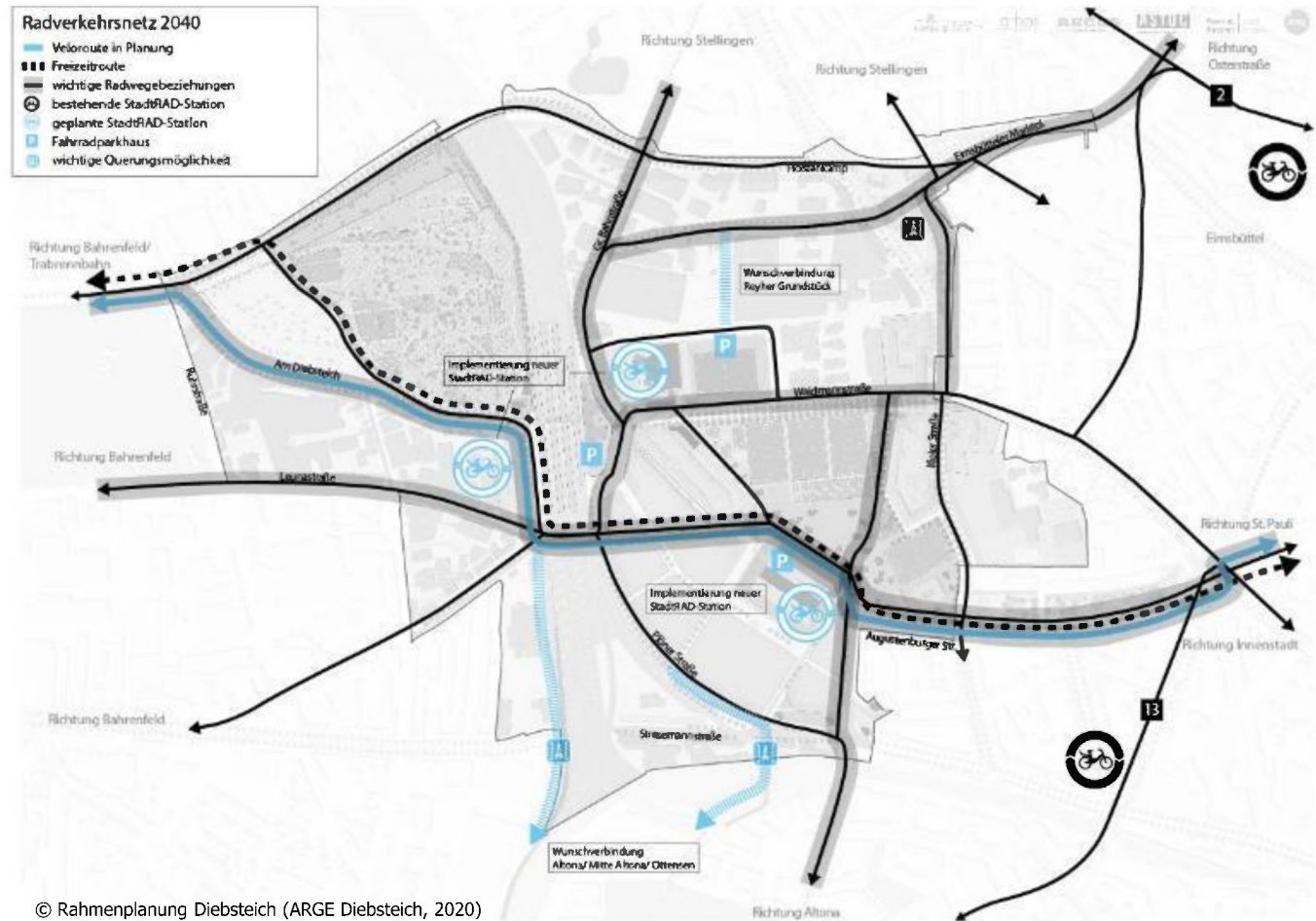
- optimale Kfz-Erschließung TK-Areal
- Erreichbarkeit TK-Areal für Lieferverkehr gewährleisten
- zufriedenstellende Kfz-Erschließung Fern- und Regionalbahnhof (Entfernung K+R-Plätze)
- Bahnhofsvorplatz von Pkw-Verkehr freihalten
- Inkaufnahme von Durchgangsverkehr
- Überlieger-Angebot für Linienbusse, Reisebusse und Show-Trucks
- funktionaler Charakter der Erschließungsstraße
  
- Sichere Führung des Radverkehrs in der Gr. Bahnstraße
- Angebot einer zusätzlichen Radverkehrsverbindung in der Erschließungsstraße
  
- Schutz der Anwohnerschaft vor Parksuchverkehr
- Erreichbarkeit der Isebekstraße für Anwohnende gewährleisten
- Erreichbarkeit des Hotels und Gewerbe in der Waidmannstraße sowie weiterer umliegender Betriebe gewährleisten
  
- Baumbestand schützen

### Parameter 2020 für Erschließungsstraße mit Durchfahrtsperren

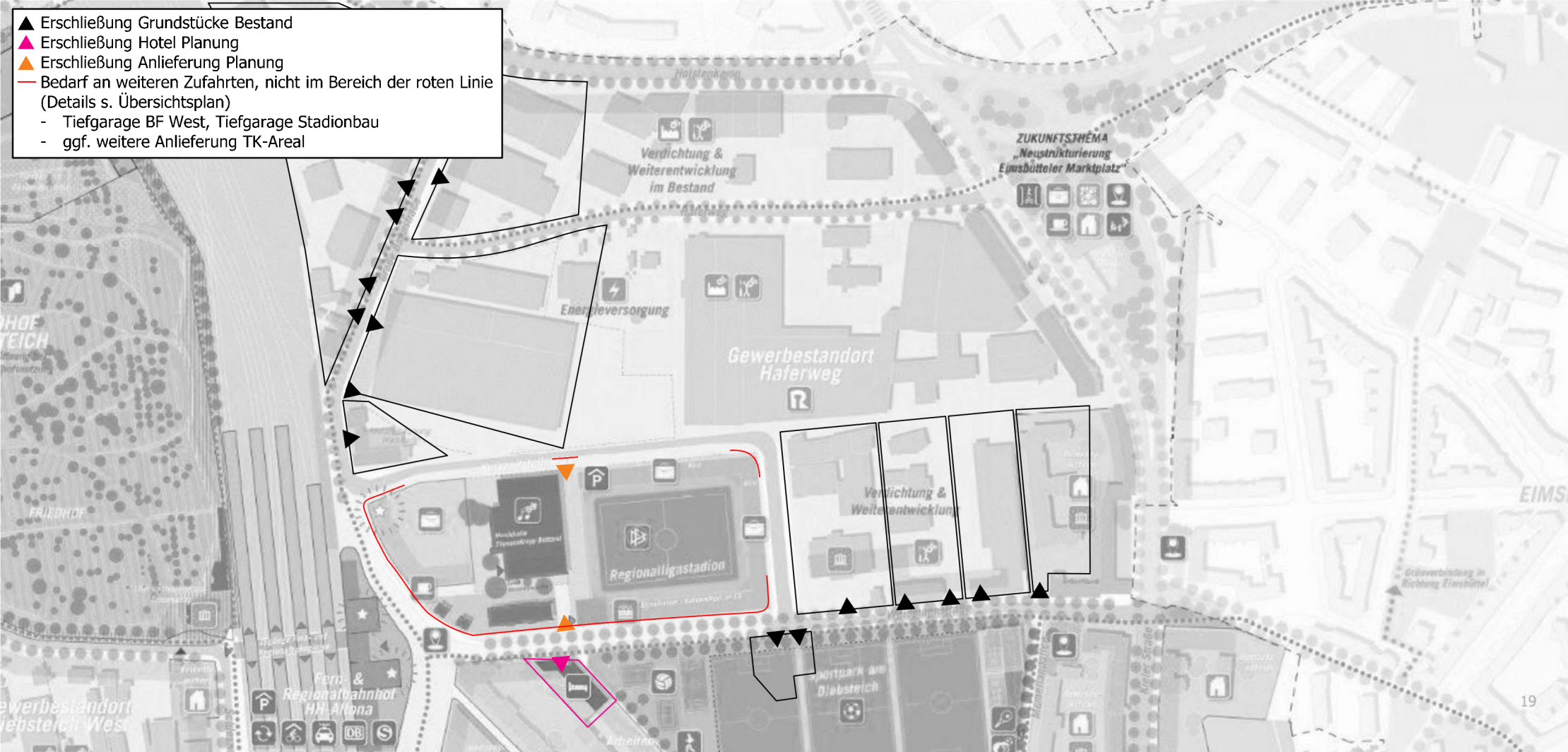
- **ausreichende** Kfz-Erschließung TK-Areal, ggf. Prüfung Fahrtenbudget
- Erreichbarkeit TK-Areal für Lieferverkehr gewährleisten
- zufriedenstellende Kfz-Erschließung Fern- und Regionalbahnhof Entfernung K+R-Plätze)
- Bahnhofsvorplatz von Pkw-Verkehr freihalten
- **Vermeidung** von Durchgangsverkehr prüfen
- Überlieger-Angebot für Linienbusse, Reisebusse und Show-Trucks
- funktionaler Charakter der Erschließungsstraße, **ggf. Begrünung**
  
- Sichere Führung des Radverkehrs in der Gr. Bahnstraße
- **Überprüfung der Radverkehrsbeziehungen im Umfeld**
  
- Schutz der Anwohnerschaft vor **Durchgangs-** und Parksuchverkehr
- Erreichbarkeit der Isebekstraße für Anwohnende gewährleisten
- Erreichbarkeit des Hotels und Gewerbe in der Waidmannstraße sowie weiterer umliegender Betriebe gewährleisten
  
- Baumbestand schützen

## Radverkehrsbeziehungen im Bahnhofsumfeld

- Die Große Bahnstraße, Waidmannstraße und Plöner Straße sind **wichtige Radverkehrsverbindungen** zur Erreichung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs sowie **zwischen Eimsbüttel und Altona sowie Bahrenfeld/Ottensen und Eimsbüttel**.
- Zusätzlich verläuft auf der **Waidmannstraße** und dem Plöner Stieg bis zum Zeithorizont 2040 ein Abschnitt der **neuen Veloroute** zwischen Stadtmitte und Lurup/Schenefeld.
- Die Strecke zwischen Holstenkamp und Kieler Straße über Große Bahnstraße und Waidmannstraße sowie die Erschließungsstraße **verbindet Stellingen und Altona-Nord** und wird aufgrund geringer Ziele als **untergeordnetes Element im Radverkehrsnetz** eingestuft.
- Eine Radverkehrsanlage in der Erschließungsstraße kann ein ergänzendes Angebot zur Verbindung über die Waidmannstraße und Gr. Bahnstraße sein, als störungsfreie, schnelle Verbindung



# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung zu berücksichtigende Grundstückszufahrten im Umfeld



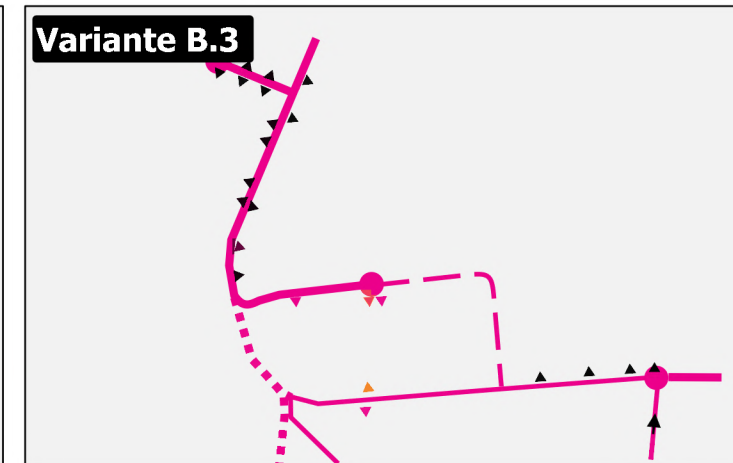
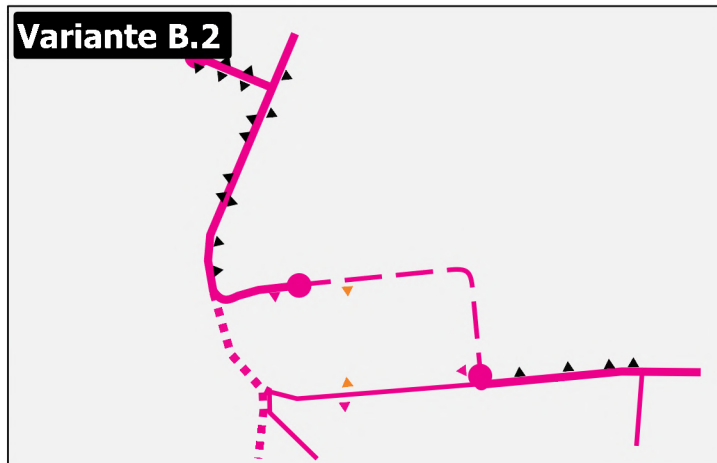
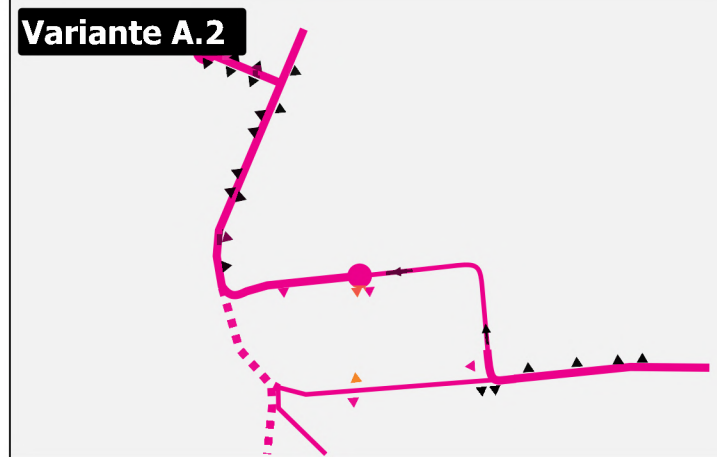
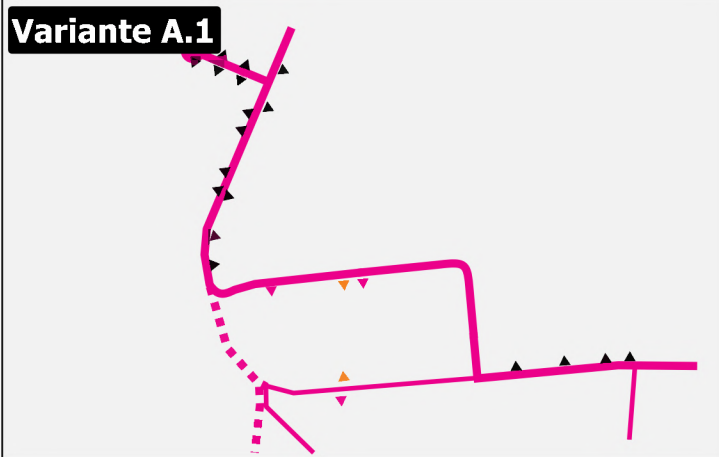
# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Übersicht der zu prüfenden Varianten

Zwei grundsätzliche Ansätze:

- Varianten A = Erschließungsstraße OHNE Durchfahrtsperre
- Varianten B = Erschließungsstraße MIT Durchfahrtsperre

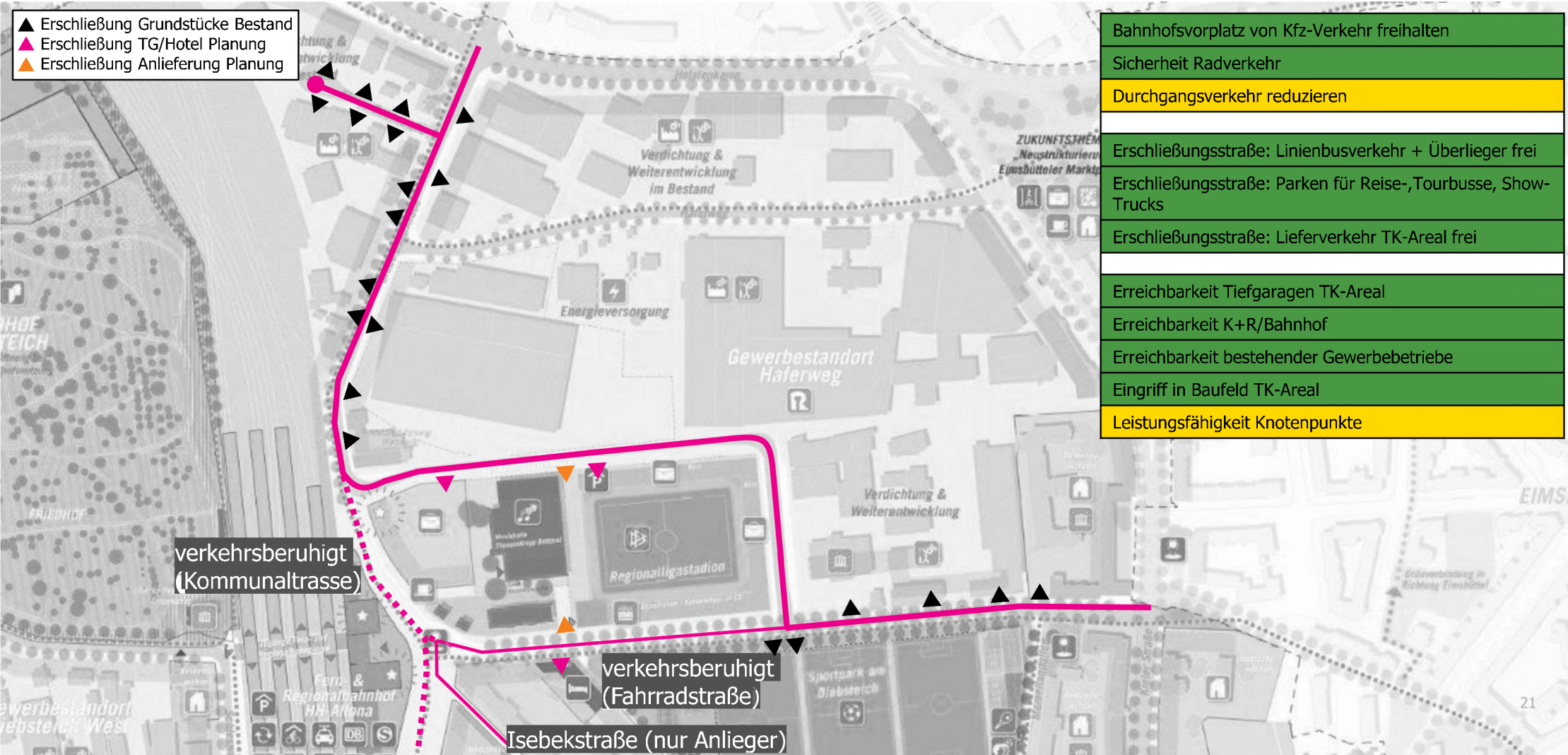
(Die Darstellung von Zufahrten für die Tiefgaragen auf dem TK-Areal sind konzeptioneller Art und dienen hier der Verdeutlichung der Thematik.)



# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante A.1 | Erschließung über die durchgängige Erschließungsstraße

- ▲ Erschließung Grundstücke Bestand
- ▲ Erschließung TG/Hotel Planung
- ▲ Erschließung Anlieferung Planung



Bahnhofsvorplatz von Kfz-Verkehr freihalten
Sicherheit Radverkehr
Durchgangsverkehr reduzieren
Erschließungsstraße: Linienbusverkehr + Überlieger frei
Erschließungsstraße: Parken für Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
Erschließungsstraße: Lieferverkehr TK-Areal frei
Erreichbarkeit Tiefgaragen TK-Areal
Erreichbarkeit K+R/Bahnhof
Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
Eingriff in Baufeld TK-Areal
Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

verkehrsberuhigt  
(Kommunaltrasse)

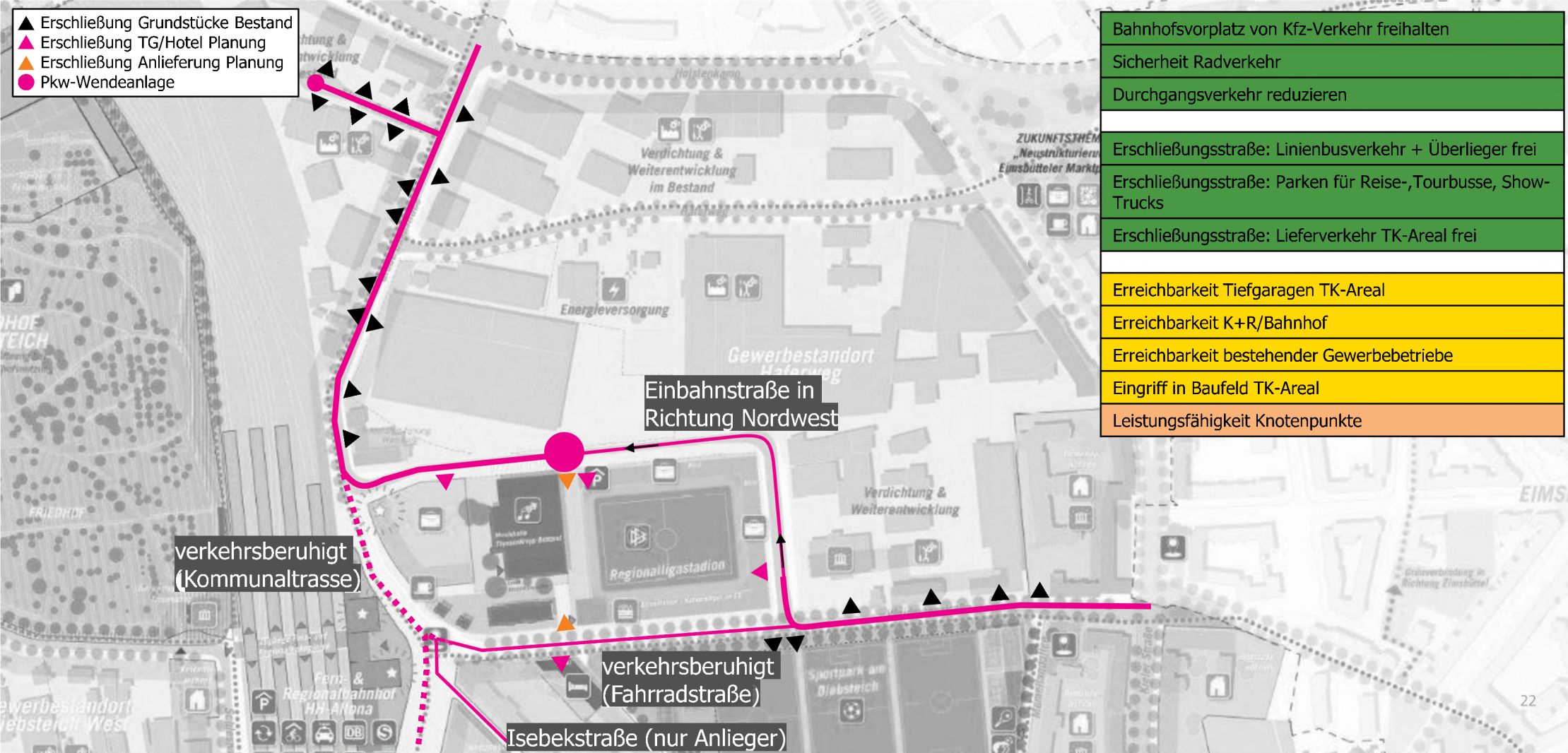
verkehrsberuhigt  
(Fahrradstraße)

Isebekstraße (nur Anlieger)

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante A.2

- ▲ Erschließung Grundstücke Bestand
- ▲ Erschließung TG/Hotel Planung
- ▲ Erschließung Anlieferung Planung
- Pkw-Wendeanlage



Bahnhofsvorplatz von Kfz-Verkehr freihalten
Sicherheit Radverkehr
Durchgangsverkehr reduzieren
Erschließungsstraße: Linienbusverkehr + Überlieger frei
Erschließungsstraße: Parken für Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
Erschließungsstraße: Lieferverkehr TK-Areal frei
Erreichbarkeit Tiefgaragen TK-Areal
Erreichbarkeit K+R/Bahnhof
Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
Eingriff in Baufeld TK-Areal
Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

verkehrsberuhigt  
(Kommunaltrasse)

Einbahnstraße in  
Richtung Nordwest

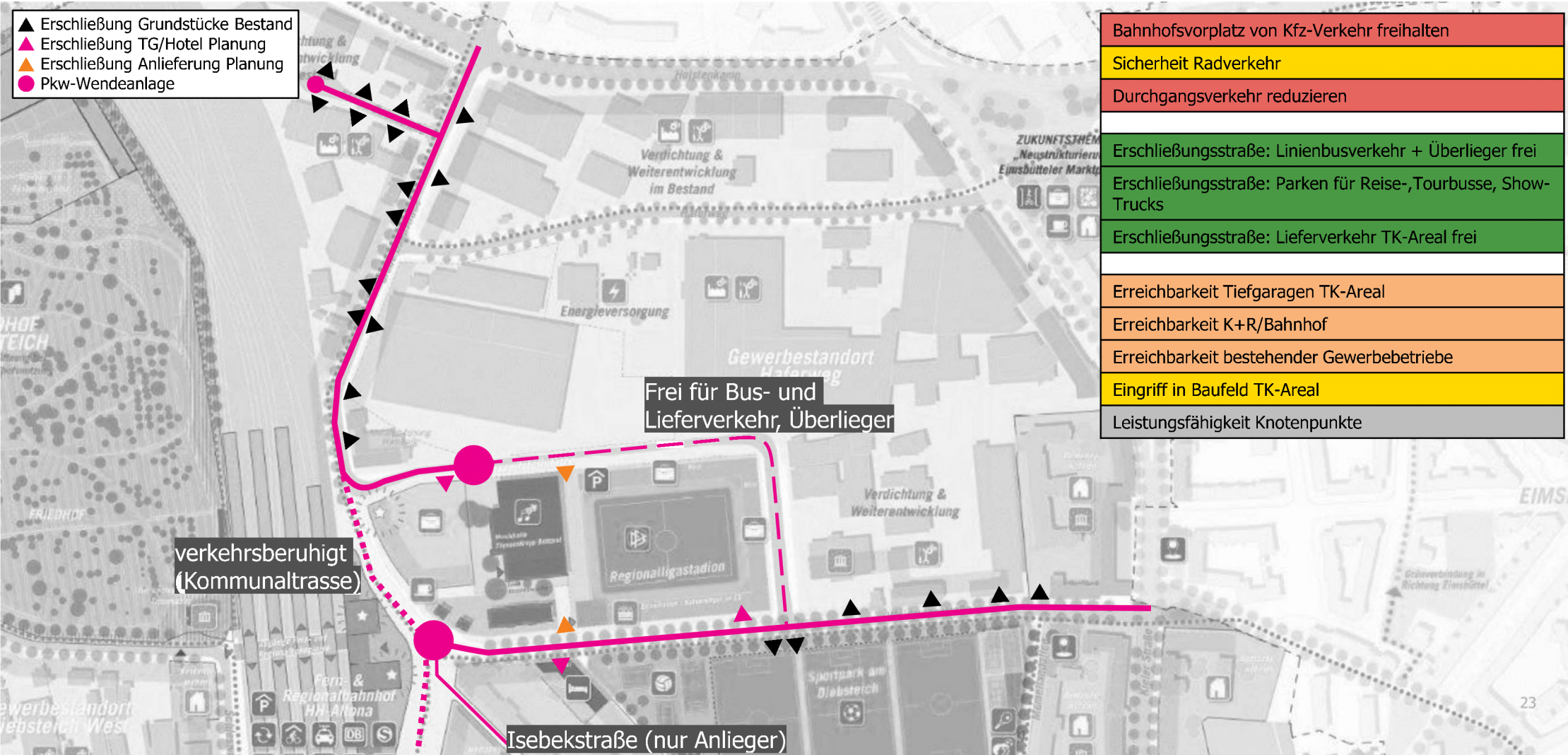
verkehrsberuhigt  
(Fahrradstraße)

Isebekstraße (nur Anlieger)

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante B.1

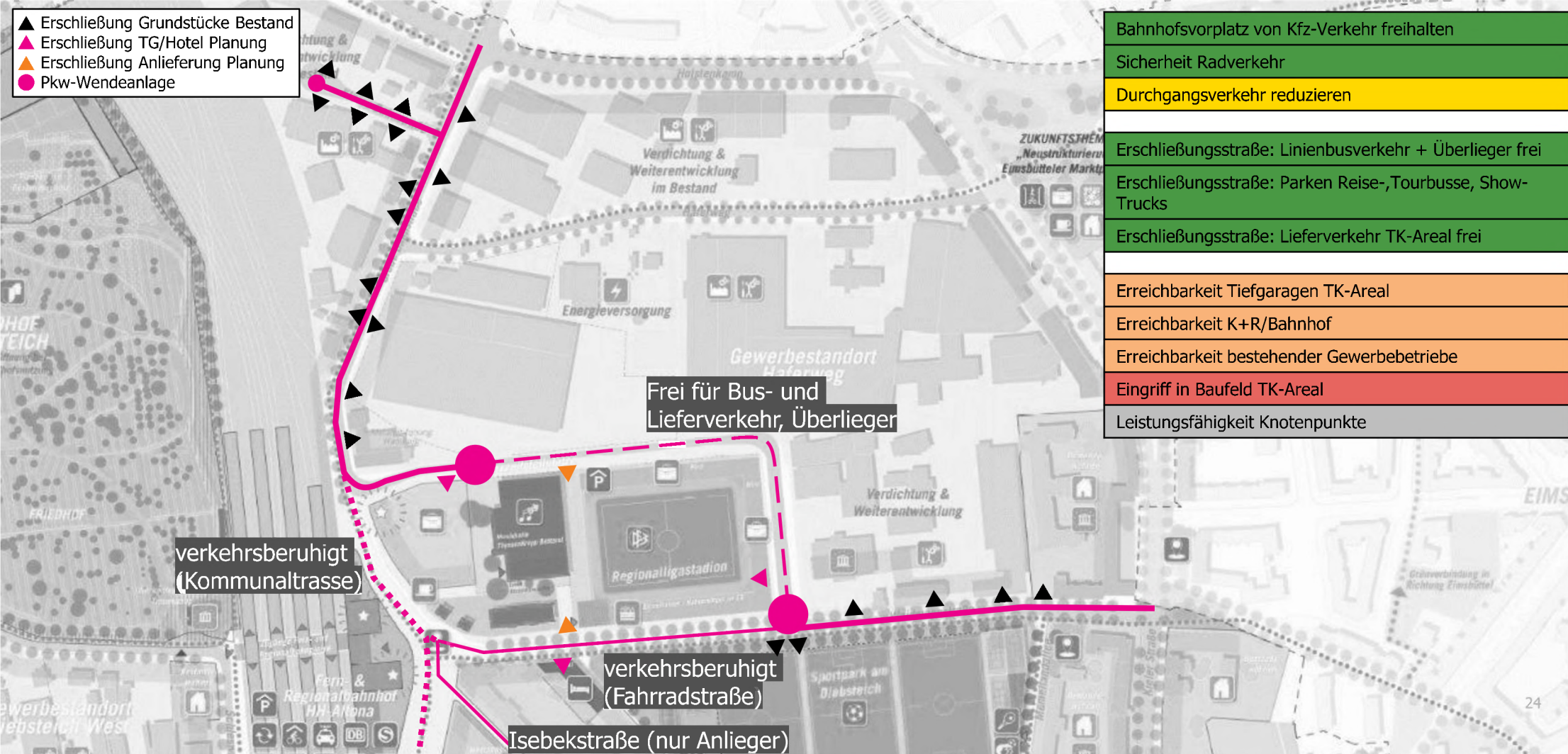
- ▲ Erschließung Grundstücke Bestand
- ▲ Erschließung TG/Hotel Planung
- ▲ Erschließung Anlieferung Planung
- Pkw-Wendeanlage



Bahnhofsvorplatz von Kfz-Verkehr freihalten
Sicherheit Radverkehr
Durchgangsverkehr reduzieren
Erschließungsstraße: Linienbusverkehr + Überlieger frei
Erschließungsstraße: Parken für Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
Erschließungsstraße: Lieferverkehr TK-Areal frei
Erreichbarkeit Tiefgaragen TK-Areal
Erreichbarkeit K+R/Bahnhof
Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
Eingriff in Baufeld TK-Areal
Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante B.2

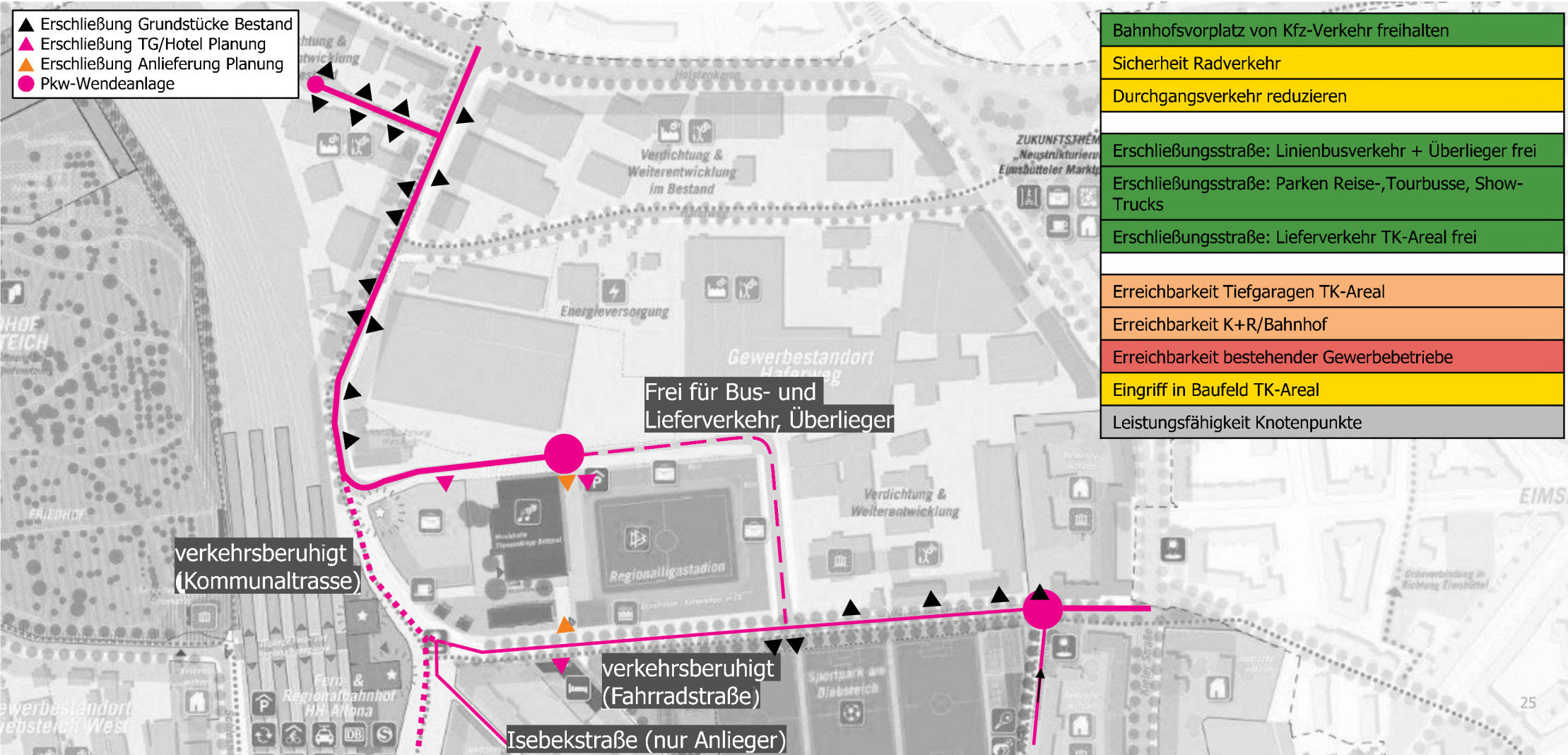


Bahnhofsvorplatz von Kfz-Verkehr freihalten
Sicherheit Radverkehr
Durchgangsverkehr reduzieren
Erschließungsstraße: Linienbusverkehr + Überlieger frei
Erschließungsstraße: Parken Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
Erschließungsstraße: Lieferverkehr TK-Areal frei
Erreichbarkeit Tiefgaragen TK-Areal
Erreichbarkeit K+R/Bahnhof
Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
Eingriff in Baufeld TK-Areal
Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante B.3

- ▲ Erschließung Grundstücke Bestand
- ▲ Erschließung TG/Hotel Planung
- ▲ Erschließung Anlieferung Planung
- Pkw-Wendeanlage

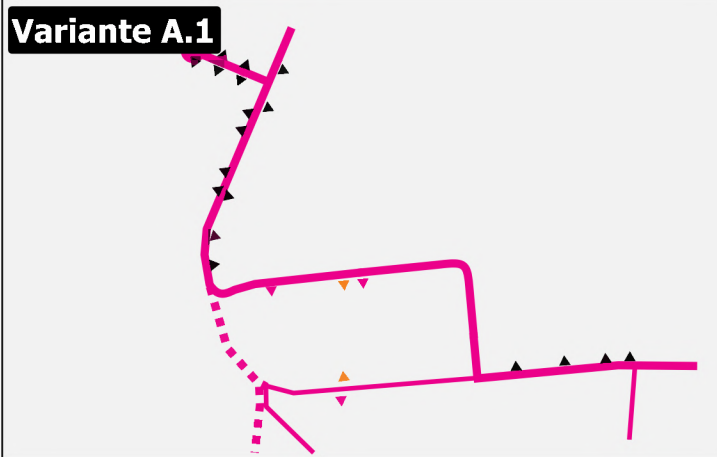


# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Übersicht der zu prüfenden Varianten

### Kriterien

- Bahnhofsvorplatz: Kfz-Verkehr vermeiden
- Sicherheit des Radverkehrs
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Erschließungsstr.: Linienbusverkehr + Überlieger frei
- Erschließungsstr.: Parken Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
- Erschließungsstr.: Lieferverkehr TK-Areal frei
- Erreichbarkeit Tiefgaragen
- Erreichbarkeit K+R / Bahnhof
- Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
- Eingriff in Baufeld TK-Areal
- Leistungsfähigkeit Knotenpunkte



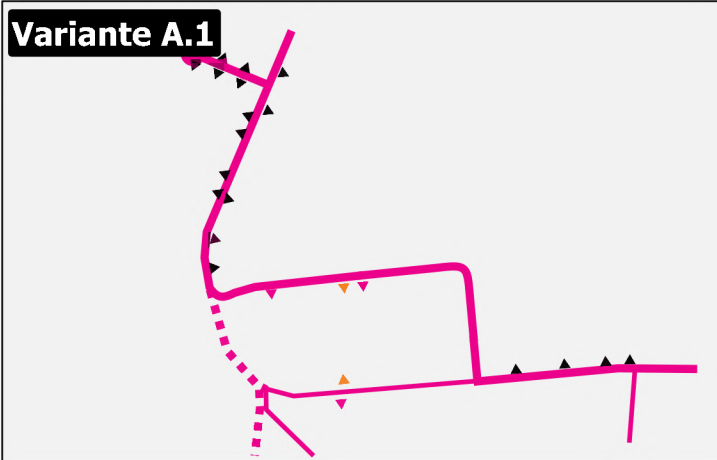
# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Übersicht der zu prüfenden Varianten

### Kriterien

- Bahnhofsvorplatz: Kfz-Verkehr vermeiden
- Sicherheit des Radverkehrs
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Erschließungsstr.: Linienbusverkehr + Überlieger frei
- Erschließungsstr.: Parken Reise-, Tourbusse, Show-Trucks
- Erschließungsstr.: Lieferverkehr TK-Areal frei
- Erreichbarkeit Tiefgaragen
- Erreichbarkeit K+R / Bahnhof
- Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe
- Eingriff in Baufeld TK-Areal
- Leistungsfähigkeit Knotenpunkte

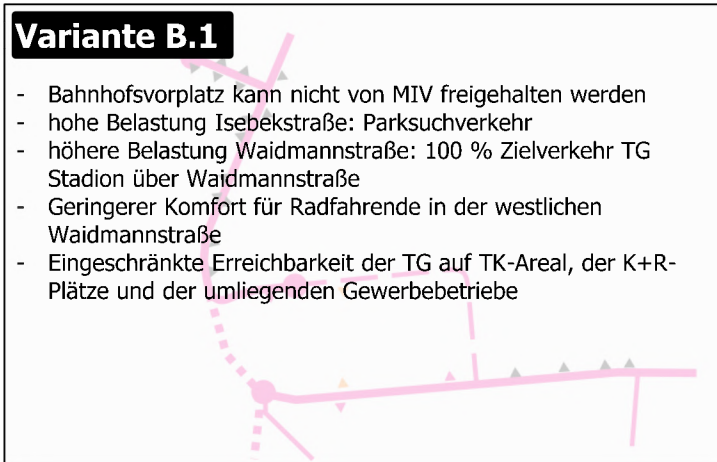
### Variante A.1



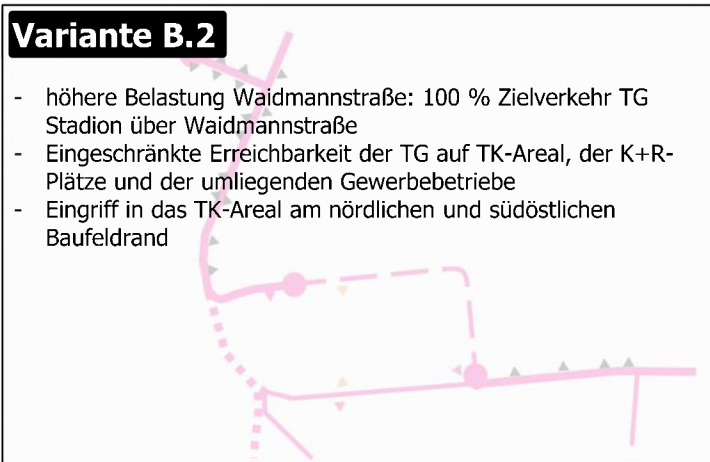
### Variante A.2



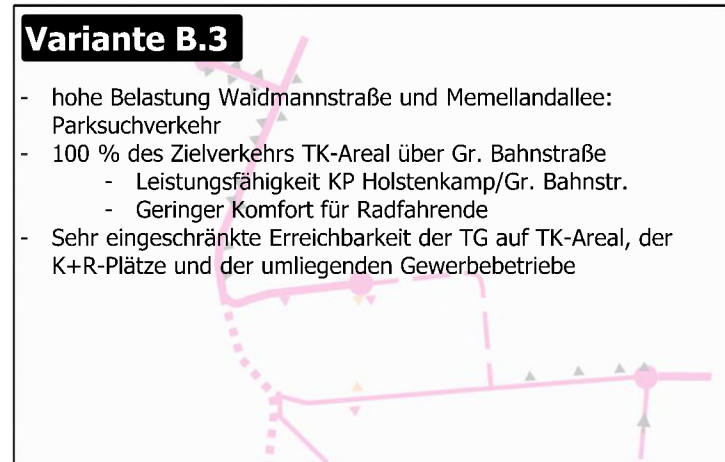
### Variante B.1



### Variante B.2



### Variante B.3



# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Prognose Verkehrsaufkommen Gr. Bahnstraße (Haferweg – Erschließungsstraße)

### Variante A.1 (Erschließungsstraße mit Zweirichtungsfahrbahn)

#### Grobschätzung Verkehrsaufkommen

Fern- und Regionalbahnhof	700 Kfz/Tag	(1 % SV-Anteil) <sup>1</sup>
Nutzungen Thyssen-Krupp-Areal	+ 3.700 Kfz/Tag	(4,5 % SV-Anteil) <sup>2</sup>
Bestandsverkehr Gr. Bahnstraße	+ 3.600 Kfz/Tag	(8 % SV-Anteil) <sup>4</sup>
<b>Gesamtverkehrsaufkommen, ca.</b>	<b>8.000 Kfz/Tag</b>	<b>(5 % SV-Anteil)</b>

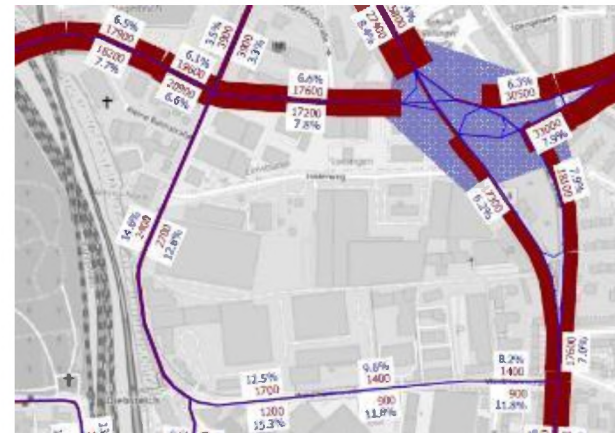
### Variante A.2 (Erschließungsstraße mit Einrichtungsverkehr zwischen TG-Zufahrten)

#### Grobschätzung Verkehrsaufkommen

Fern- und Regionalbahnhof	700 Kfz/Tag	(1 % SV-Anteil) <sup>1</sup>
Nutzungen Thyssen-Krupp-Areal	+ 3.800 Kfz/Tag	(4,5 % SV-Anteil) <sup>3</sup>
Bestandsverkehr Gr. Bahnstraße	+ 2.500 Kfz/Tag	(8 % SV-Anteil) <sup>4,5</sup>
<b>Gesamtverkehrsaufkommen, ca.</b>	<b>7.000 Kfz/Tag</b>	<b>(5 % SV-Anteil)</b>

### Im Vergleich: VU Östliches Altona, Entwicklungsstufe 2 (SBI, 2019)

- Gr. Bahnstraße: 5.100 Kfz/Tag (ca. 14 % SV)



© VU Östliches Altona (SBI Ingenieure 2019)

<sup>1</sup> 3.300 Kfz/Tag (VU Östliches Altona + 50 % Vereinbarung VCD), davon ca. 20 % auf Erschließungsstraße

<sup>2</sup> Neuverkehr TK-Areal: 6.100 Kfz/Tag, Richtungsverteilung: 60 % über Gr. Bahnstraße, 40 % über Waidmannstraße (VU Diebsteich, 20 % MIV-Anteil)

<sup>3</sup> Neuverkehr TK-Areal: 6.100 Kfz/Tag, Richtungsverteilung TG Baufeld West: Quellverkehr 100 % + Zielverkehr 60 % über Gr. Bahnstraße; Richtungsverteilung TG Stadion: Quell- und Zielverkehr 60 % über Gr. Bahnstraße (ARGUS)

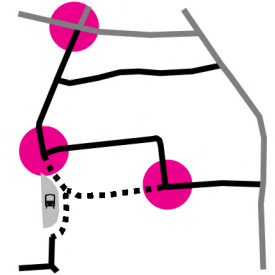
<sup>4</sup> Bestandsverkehr: Verkehrszählung Holstenkamp/Gr. Bahnstraße (3.800 Kfz/Tag, 22.06.2017, BVM), abzüglich Verkehrsaufkommen Thyssen-Krupp-Areal (ca. 400 Kfz/Tag (davon 60 %), 04.03.2010, BVM)

<sup>5</sup> abzüglich weiterer Durchgangsverkehr Gr. Bahnstraße Richtung Isebekstraße + Waidmannstraße (ca. 1.100 Kfz/Tag, 04.03.2010, BVM)

## #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

### Varianten A.1 & A.2 | Abschätzung der Leistungsfähigkeit umliegender Knotenpunkte | Datengrundlage

Verkehrsaufkommen	Quelle
Bestandsverkehr Knotenpunkt Holstenkamp/Gr. Bahnstraße - abzgl. Verkehre TK-Areal - abzgl. Verkehre Isebekstraße	Zählung BVM, 22.06.2017 - Zählung BVM, 04.03.2010 - Zählung BVM, 04.03.2010
Bestandsverkehr Waidmannstraße - abzgl. Verkehre TK-Areal - zzgl. Verkehre Isebekstraße	Zählung BVM, 02.03.2010 - Zählung BVM, 04.03.2010 - Zählung BVM, 04.03.2010
Neuverkehr Thyssen-Krupp-Areal, inkl. Bedarf Taxen & K+R - TK-Areal: Stadion + Musikhalle inkl. Mantel - TK-Areal: Baufeld West (Büro)	Prognose ARGUS/ARGE Diebsteich, 2020
Neuverkehr Fern- und Regionalbahnhof, inkl. Bedarf Taxen & K+R - zzgl. ÖV & hvv switch	VU Östliches Altona, SBI Abstimmung Verkehrsträger 15.07.2020
Neuverkehr Isebekstraße	Prognose ARGUS/ARGE Diebsteich, 2020
Neuverkehr Hotel Waidmannstraße	Grobschätzung ARGUS
Radverkehr	Grobschätzung ARGUS, Pauschalwert nach Bedeutung der Radverkehrsverbindung



→ Abbildung der maximalen Spitzenstunde (Abendspitzenstunde, „Worst Case“):  
Bestandsverkehr + Prognoseverkehr (beinhaltet Abreiseverkehr Nutzung Stadion, 5.000 Besucher)

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

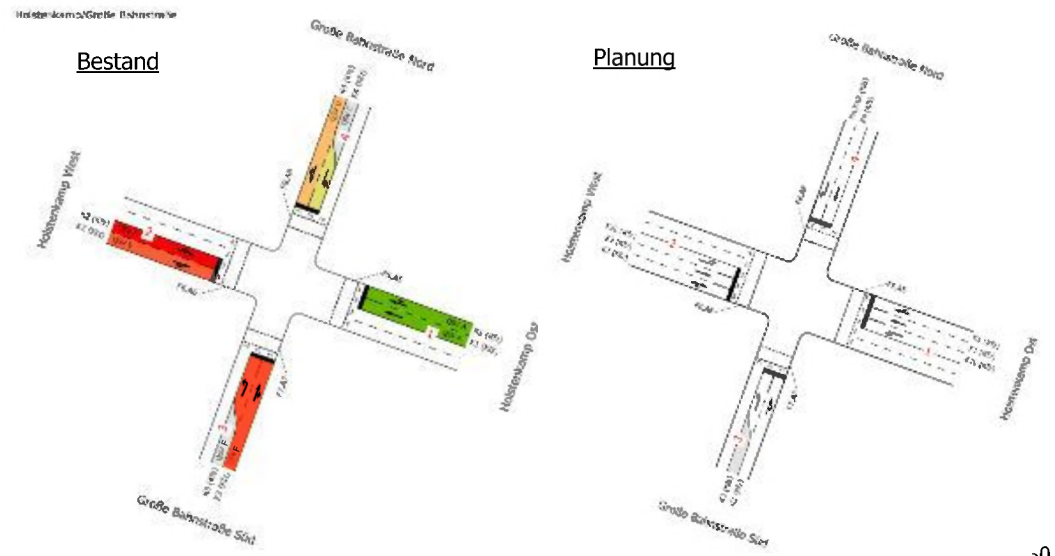
## Varianten A.1 & A.2 | Abschätzung Leistungsfähigkeit Holstenkamp / Gr. Bahnstraße

### Variante A.1

- Bei vorhandener Knotenpunktgeometrie und Signalschaltung keine Leistungsfähigkeit in der max. Spitzenstunde (Abendspitze): QSV F
- Bauliche und signaltechnische Maßnahmen: QSV D
  - Zusätzlicher Linksabbiegestreifen Holstenkamp West in eigener Phase
  - Zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen Gr. Bahnstraße Nord
  - Entfall Linksabbiegestreifen Gr. Bahnstraße Nord
  - Verkehrsabhängige Steuerung

### Variante A.2

- Bei vorhandener Knotenpunktgeometrie und Signalschaltung keine Leistungsfähigkeit in der max. Spitzenstunde (Abendspitze): QSV F
- Auch mit baulichen und signaltechnischen Maßnahmen keine ausreichende Leistungsfähigkeit: QSV F
- maßgebend ist der Linksabbieger aus der Zufahrt Gr. Bahnstr. Süd mit der hohen Anzahl ausfahrender Kfz (insb. Abreiseverkehr Stadionnutzung, 5.000 Besucher).
- Reduzierung der Verkehrsmengen in der Zufahrt Große Bahnstraße Süd erforderlich, um QSV D zu erreichen
- Verkehrsabhängige Steuerung empfehlenswert



# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

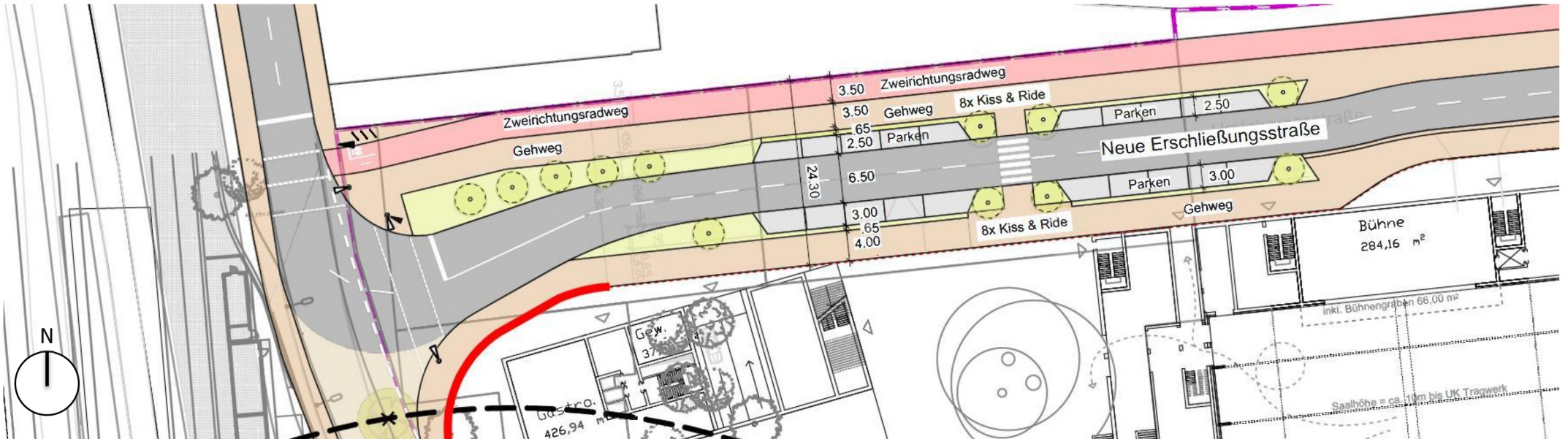
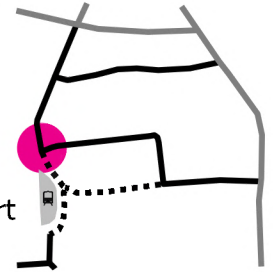
## Varianten A.1 & A.2 | Abschätzung Leistungsfähigkeit Gr. Bahnstraße / Erschließungsstraße

### Variante A.1

- Eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre wird mit unsignalisiertem Knotenpunkt voraussichtlich erreicht (Haupttrichtung Gr. Bahnstraße)
- Für die Radverkehrssicherheit ist eine Signalisierung empfehlenswert

### Variante A.2

- Eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre wird mit unsignalisiertem Knotenpunkt voraussichtlich erreicht (Haupttrichtung Gr. Bahnstraße)
- Für die Radverkehrssicherheit ist eine Signalisierung empfehlenswert

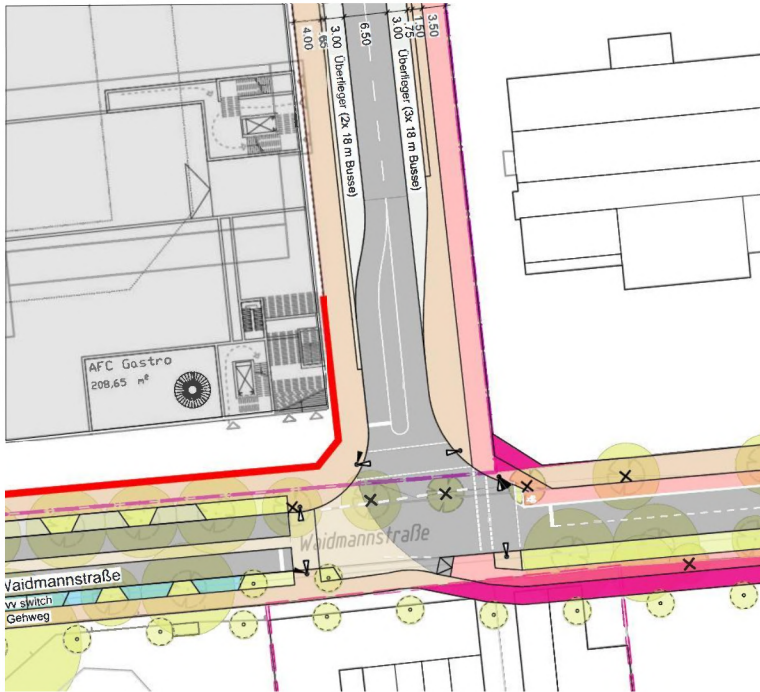


# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Varianten A.1 & A.2 | Abschätzung Leistungsfähigkeit Waidmannstraße / Erschließungsstraße

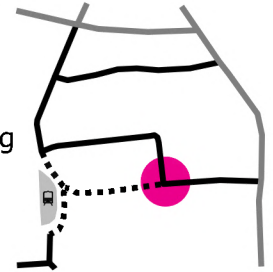
### Variante A.1

- Eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre wird mit unsignalisiertem Knotenpunkt voraussichtlich erreicht (Haupttrichtung Waidmannstraße)
- Für die Radverkehrssicherheit ist eine Signalisierung dringend zu empfehlen
- Knotenpunktgeometrie ist nach Verlagerung von Bruns & Möllendorff möglich



### Variante A.2

- Eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre wird mit unsignalisiertem Knotenpunkt voraussichtlich erreicht (Haupttrichtung Waidmannstraße)
- Für die Radverkehrssicherheit ist eine Signalisierung dringend zu empfehlen
- Knotenpunktgeometrie ist nach Verlagerung von Bruns & Möllendorff möglich

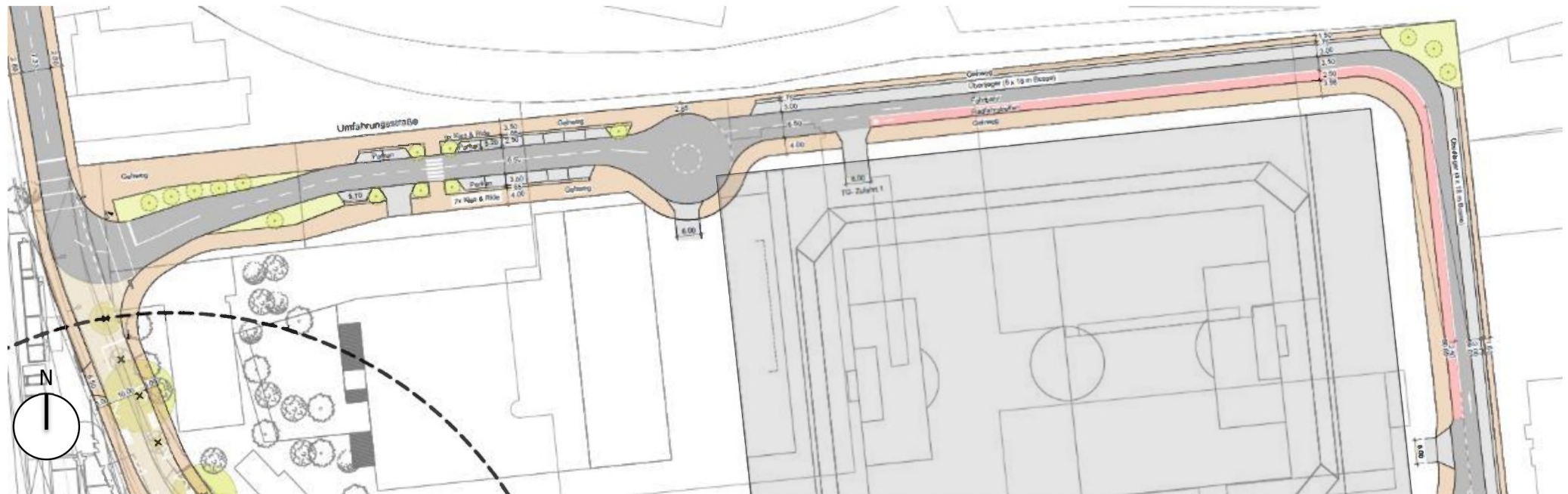
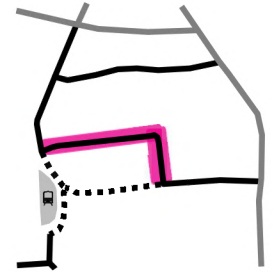


# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Variante A.2 | Dimensionierung der Wendeanlage

### Wendeanlage Erschließungsstraße Nord

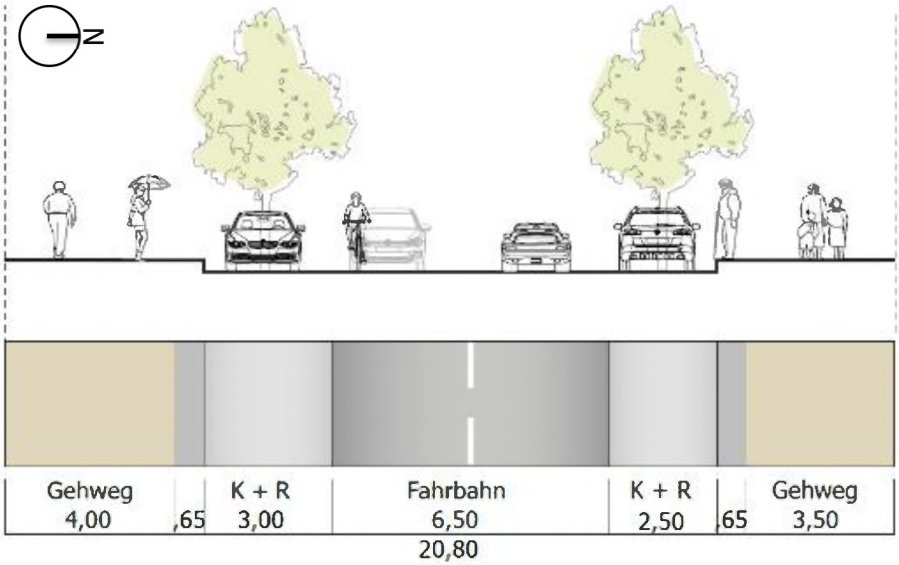
- für große Lkw + Müllfahrzeuge, 3-achsig
- äußerer Wendekreisradius: 10,25 m zzgl. 1,0 m für Fahrzeugüberhang (RASt 06)
- Optional: Wendeanlage für Pkw und Lieferwagen mit kleinerem Wendekreisradius: 7,35 m zzgl. 1,0 m für Fahrzeugüberhang (RASt 06). Als Folge ist davon auszugehen, dass Ausweichfahrten mit größeren Fahrzeugen über die Kommunaltrasse, den Bahnhofsvorplatz und die verkehrsberuhigte Waidmannstraße stattfinden.



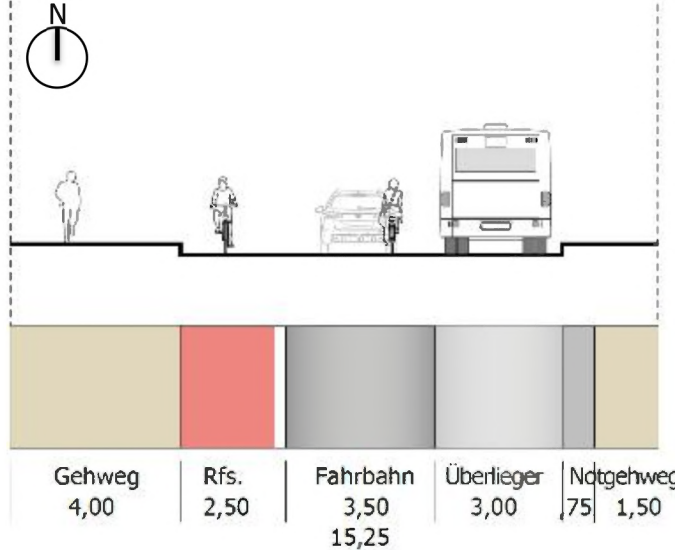
#1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung  
**Variante A.2 | Dimensionierung der Erschließungsstraße**

**Abschnitt Zweirichtungsverkehr**  
**(Nördliche Erschließungsstraße, westlicher Abschnitt)**

- ggf. weitere Prüfungen zum Schutz des Radverkehrs



**Abschnitt Einbahnstraße**  
**(Nördliche Erschließungsstraße, östlicher Abschnitt)**



## #1 Erschließungsstraße und Anbindung Ansätze zur Ausgestaltung von Beschilderungen

→ frühzeitige Abstimmung zur Anordnung mit VD und PK erforderlich

### Einbahnstraße Erschließungsstraße

- Beschilderung der Einbahnstraße bzw. Sackgasse (westliche Erschließungsstraße) beginnt jeweils hinter den TG-Zufahrten zum Stadion
- Radverkehr in beide Richtungen frei
- Beschilderung der Überliegerplätze zur Verhinderung von Fremdnutzungen



### Einmündung Gr. Bahnstraße/Erschließungsstraße

- Auch bei Dimensionierung der Wendeanlage für Lkw (Erschließungsstraße) ist ein Einfahrtverbot für Lkw, die kein Ziel auf dem Thyssen-Krupp-Areal haben, sinnvoll.

### Kommunaltrassen in Gr. Bahnstraße (südlich Erschließungsstraße) und Plöner Stieg (nördlich TG-Zufahrt)

- Auf der Kommunaltrasse sind lediglich ÖV, Lieferverkehr, Taxen und Radfahrende zulässig. Für private Pkw ist die Durchfahrt nicht freigegeben.
- vgl. Beschilderung Mönckebergstraße, Große Bergstraße

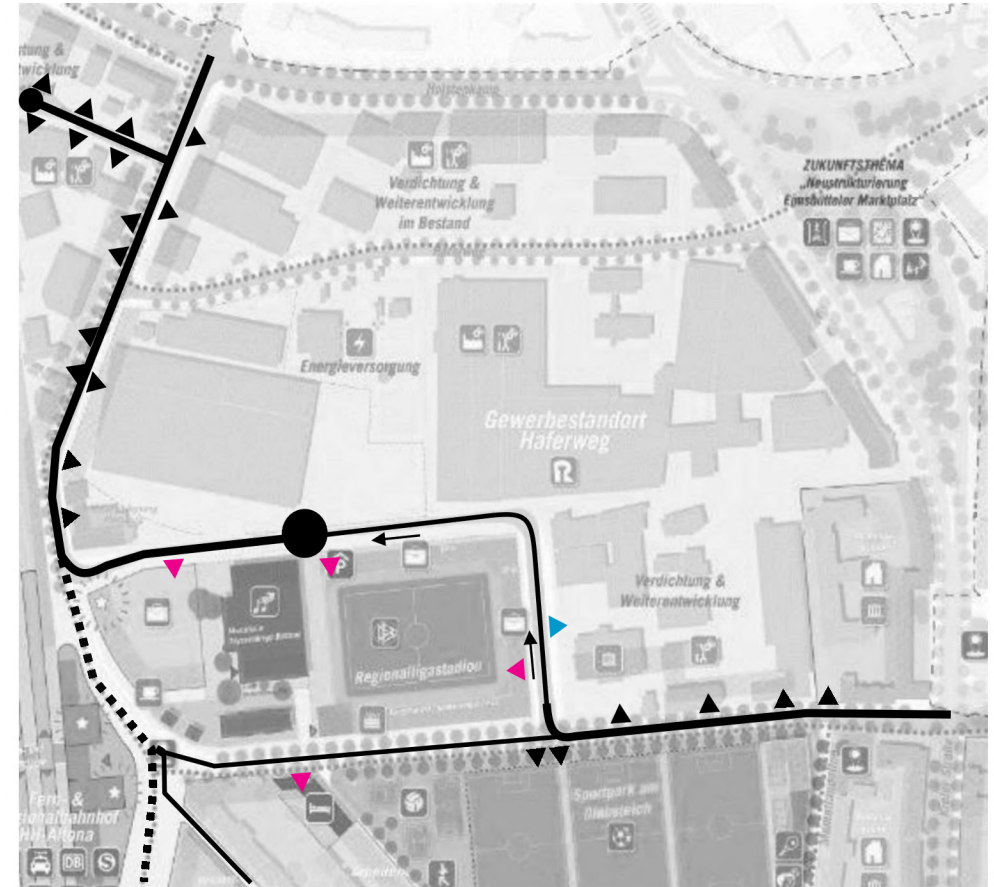
### Fahrradstraße Waidmannstraße West

- Die Ausweisung einer Fahrradstraße dient der Verkehrsberuhigung. Es gilt Tempo 30. Anliegerverkehr ist zu gestatten, da die Isebekstraße sowie das Hotel in der Waidmannstraße und auch die Parkstände für hvv switch zu erschließen sind. Parksuchverkehr soll unterbunden werden.
- Gr. Bahnstraße (Haferweg bis Erschließungsstraße): Anordnung einer Fahrradstraße im weiteren Prozess zu prüfen



## #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung Variante A.2 | Erschließung umliegender Gewerbebetriebe

- Betriebe Waidmannstraße
  - Anfahrt über Waidmannstraße, Abfahrt über Waidmannstraße und Gr. Bahnstraße (kein Wenden erforderlich)
  - Herausforderung: möglicherweise Nutzung der Kommunaltrasse Gr. Bahnstraße (direkte Anfahrt aus Richtung Holstenkamp)
- Betriebe Gr. Bahnstraße & Kl. Bahnstraße
  - Anfahrt über Waidmannstraße und Gr. Bahnstraße, Abfahrt über Gr. Bahnstraße (ggf. Wenden erforderlich)
  - Herausforderung: möglicherweise Nutzung der Kommunaltrasse Gr. Bahnstraße (direkte Abfahrt in Richtung Kieler Straße)
  - Wenden auf Privatgrund der Betriebe nicht immer möglich
  - Lösungsansatz: Dimensionierung der Wendeanlage Erschließungsstraße für Lkw
- Durch Umgestaltung der Waidmannstraße entfallen Parkstände, die durch Beschäftigte anliegender Betriebe (insb. Melosch) genutzt werden
- Lösungsansatz: Anmietung von Stellplätzen für Beschäftigte in der Quartiersgarage
- Verbesserung der Erschließungssituation für Melosch: Herstellung einer zusätzlichen Zufahrt ausgehend von der Erschließungsstraße Ost (Einbahnstraßenführung: Anfahrt aus Richtung Waidmannstraße, Abfahrt in Richtung Gr. Bahnstraße), Vereinbarkeit mit Überliegerplätzen ist zu prüfen



## #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

### Zwischenfazit



**Variante A.1**, eine vollständige Umfahrung des Thyssen-Krupp-Areals (TK-Areal) stellt eine **verkehrsplanerisch sinnvolle** Lösung für die Erschließung und Abwicklung der Verkehre dar.

Die **Tiefgaragen (TG) auf dem TK-Areal** sowie die **Kurzzeitstellplätze** an der Erschließungsstraße sind für den MIV **optimal zu erreichen**, d.h. sowohl aus Richtung Holstenkamp als auch aus Richtung Kieler Straße. **Rückstauflächen** für pulkartig auftretenden Anreiseverkehr sind in Abhängigkeit von der gewählten TG-Größe **vorzuhalten**. Dabei sind **Beeinträchtigungen** des fließenden Verkehrs (ÖV) zu **vermeiden**.

Die **Taxenplätze** und **hvv-switch-Plätze** in der westlichen Waidmannstraße sind für Taxen **uneingeschränkt** aus allen Richtungen erreichbar, Carsharing-Nutzer können die Plätze aus Richtung Holstenkamp und aus Richtung Kieler Straße an- und abfahren. Die Verkehrsführung ist für unregelmäßige Nutzer\*innen, Kund\*innen, Besucher\*innen und Reisende, eindeutig lesbar.

Ebenso ist die Erschließung des TK-Areals sowie des Fernbahnhofs für **Lieferverkehr** sowohl aus Richtung Holstenkamp sowie Kieler Straße **uneingeschränkt** möglich. Zudem ist die Befahrung der Kommunaltrassen für Lieferverkehr frei. Die **umliegenden Gewerbebetriebe** erfahren durch die Kommunaltrassen kaum Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit.

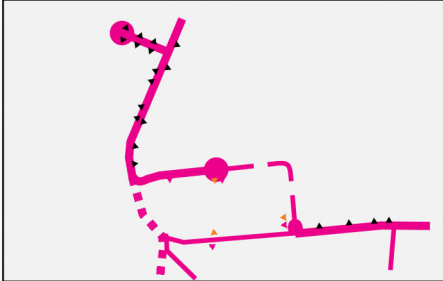
Eine **leistungsgerechte Abwicklung** der zusätzlichen Kfz-Verkehre am Knotenpunkt (KP) Holstenkamp/Gr. Bahnstraße in der Tagesspitzenstunde (Abend) ist **mit baulichen und signaltechnischen Maßnahmen möglich**.

Für die **Sicherheit des Radverkehrs** sind am KP Erschließungsstraße/Waidmannstraße sowie KP Erschließungsstraße/Gr. Bahnstraße **Signalisierungen** empfehlenswert. Ein **Zweirichtungsradweg** in der Erschließungsstraße kann unter Berücksichtigung der zukünftigen Radverkehrsbeziehungen ein **zusätzliches Angebot** sein.

Vor dem Hintergrund neuer Zielsetzungen wird Variante A.1 **kritisch** hinsichtlich **möglicher Durchgangs- oder Schleichverkehre** hinterfragt. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende stuft den Umfang dieses Verkehrsaufkommens als geringfügig ein.

## #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

### Zwischenfazit



In **Variante A.2** wird mittels **Einrichtungsverkehr** in die Fahrtrichtung Nordwest in der Erschließungsstraße zwischen den Stadion-TG-Zufahrten **Durchgangsverkehr** **größtenteils unterbunden**.

Die **Zufahrten** zu den unabhängig voneinander funktionierenden **TG** befinden sich in der **Erschließungsstraße**. Die Erschließung wird durch den Einrichtungsverkehr unerheblich eingeschränkt. Die TG unter dem Stadion benötigt zwei Zufahrten, um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Holstenkamp/Gr. Bahnstraße zu erhalten. In der östlichen Anbindung ist die Einfahrt lediglich über die Waidmannstraße möglich. In der nördlichen Anbindung ist die Ausfahrt lediglich über die Gr. Bahnstraße möglich. Auch die TG unter Baufeld West kann lediglich über die Große Bahnstraße verlassen werden. **Rückstauflächen** für pulkartig auftretenden Anreiseverkehr sind in Abhängigkeit von der gewählten TG-Größe **vorzuhalten**. Dabei sind **Beeinträchtigungen** des fließenden Verkehrs (ÖV) zu **vermeiden**.

Die **Erreichbarkeit des Fern- und Regionalbahnhofs** ist aufgrund der entfallenen Abfahrtsmöglichkeit der K+R-Plätze (Erschließungsstraße) in Richtung Waidmannstraße durch die Einbahnstraße unerheblich eingeschränkt. Durch das Angebot von K+R und Kurzzeitstellplätzen in der TG am Plöner Stieg ist die Erreichbarkeit weiterhin **gewährleistet**.

Die vorgesehenen **Parkstände für hvv switch** (westl. Waidmannstr.) können über die **Waidmannstraße Ost** erreicht werden. Die Abfahrt ist auch über die Erschließungsstraße möglich. Ebenfalls dort verortete Taxenplätze können aus allen Richtungen an- und abgefahren werden.

Für **Lieferverkehre für das TK-Areal** bestehen aus der Großen Bahnstraße sowie der Waidmannstraße kommend **Zufahrtsmöglichkeiten** auf das Areal. Zudem ist die Befahrung der Kommunaltrassen für Lieferverkehr frei. Das Thema Anlieferung wird in der architektonischen Machbarkeitsstudie weiter ausgeführt.

Für **Lieferverkehre ohne Anliegen** im Bahnhofsumfeld sollte ein **Einfahrtverbot** für die Kommunaltrassen und Fahrradstraße angeordnet werden.

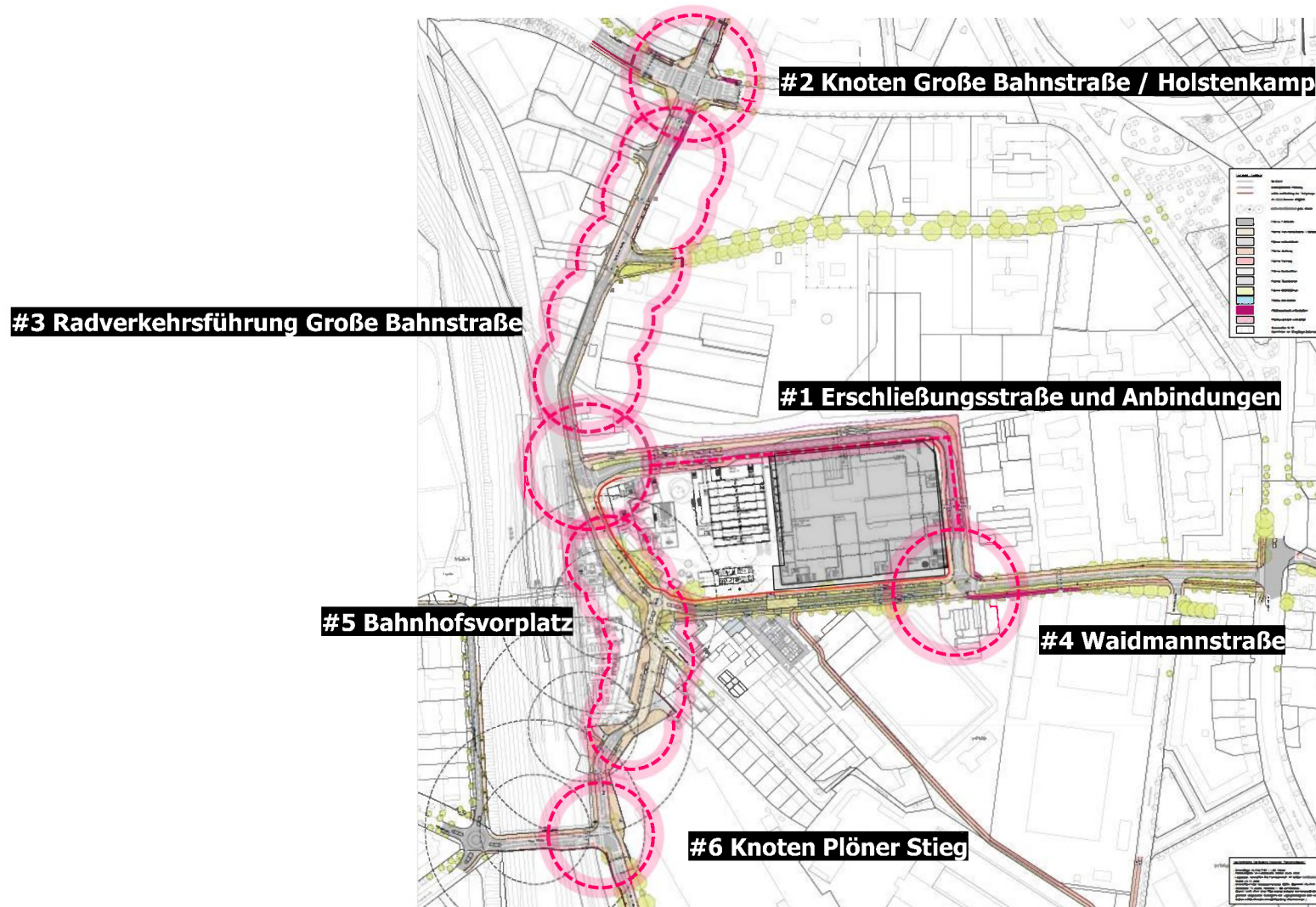
Die **Überliegerplätze** für Linien-, Reisebussen und Show-Trucks in der Erschließungsstraße können von der Waidmannstraße Ost angefahren werden.

Eine **leistungsgerechte Abwicklung** der zusätzlichen Kfz-Verkehre am **KP Holstenkamp/Gr. Bahnstraße** in der Abendspitzenstunde ist auch mit baulichen und signaltechnischen Maßnahmen **nicht möglich**. Verantwortlich ist die hohe Anzahl ein- und ausfahrender Kfz in Gr. Bahnstraße Süd (insb. Abreiseverkehr Stadionnutzung, 5.000 Besucher). Allgemein empfehlenswert ist eine verkehrsabhängige Steuerung der LSA wg. veranstaltungsbedingt sehr hohen Verkehrsaufkommen.

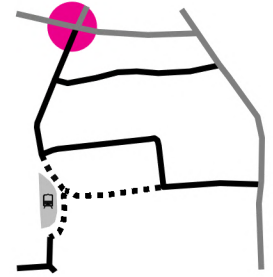
An den **Einmündungen** Gr. Bahnstraße/Erschließungsstraße sowie Waidmannstraße/Erschließungsstraße ist eine **leistungsgerechte Abwicklung** der Verkehrsmengen **ohne** den Aufbau einer **Signalisierung** zwar möglich, eine Signalisierung zum Schutz der Radfahrenden dennoch empfehlenswert.

Der **Radverkehr** wird in der Gr. Bahnstraße (südlich Haferweg) sowie in der westlichen Waidmannstraße (Kommunaltrasse) im Mischverkehr geführt (optional: Radfahrstreifen). In der westlichen Waidmannstraße ist die Anordnung einer Fahrradstraße zu prüfen. Die **Erschließungsstraße** ist für Radverkehr in **beide Richtungen freigegeben** (Tempo 30, Mischverkehr in Fahrtrichtung, Radfahrstreifen in Gegenrichtung).

Die Verkehrsführung ist insbesondere für unregelmäßige Nutzer\*innen weniger eindeutig als in Variante A.1. Eine Beschilderung ist zudem ggf. schwierig herzustellen.



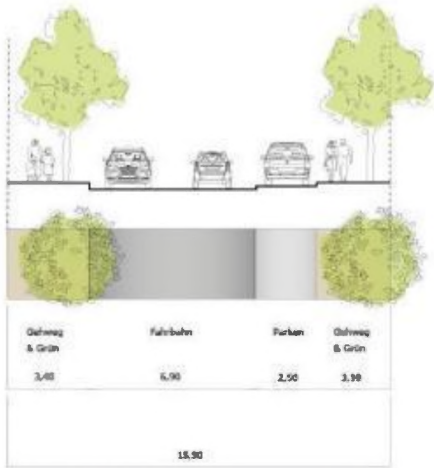
## #2 Knoten Große Bahnstraße / Holstenkamp → Klärung Flächenbedarfe | Sicherheit Radverkehr



- Signaltechnische und bauliche Anpassungen zur Bewältigung der Kfz-Verkehrsmengen erforderlich
- der Ausbau des Knotenpunkts erfordert Flächenerwerb
- Radverkehrsführung: „Berliner Lösung“
  - Holstenkamp Ost/West: Ableitung des Radverkehrs vom Radweg auf Radfahrstreifen für bessere Sichtbarkeit
  - Erneute Kapazitätsprüfung und Anpassung des Signalzeitenplans aufgrund verlängerter Fußgänger-Phasen erforderlich.

### #3 Radverkehrsführung Große Bahnstraße / Holstenkamp – Haferweg → Radverkehrsführung | Flächenerwerb bei Radfahrstreifen

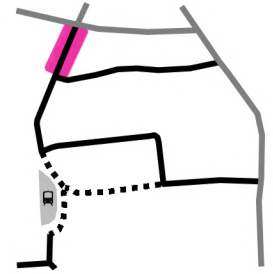
Bestand



Planung



- In diesem Abschnitt der Gr. Bahnstraße sind aufgrund des Gewerbeverkehrs beidseitig Radverkehrsanlagen sinnvoll
- Radfahrstreifen: bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr prüfen, z.B. als Kopenhagener Radweg; Aufweitung auf 2,50 m prüfen
- Flächenerwerb ist erforderlich



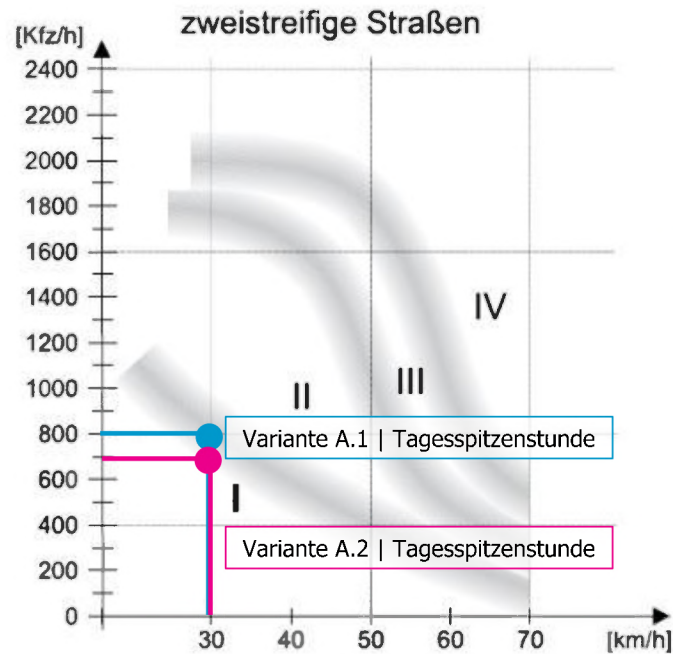
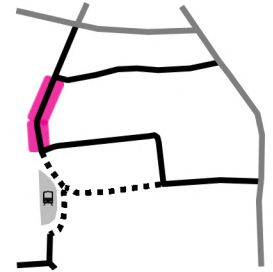
### #3 Radverkehrsführung Große Bahnstraße / Haferweg – Erschließungsstraße → Abstimmung Radverkehrsführung

#### Variante A.1

- ca. 800 Kfz/Tagesspitzenstunde in der Gr. Bahnstraße  
(10 % d. Tagesverkehrs)

#### Variante A.2

- ca. 700 Kfz/Tagesspitzenstunde in der Gr. Bahnstraße  
(10 % des Tagesverkehrs)



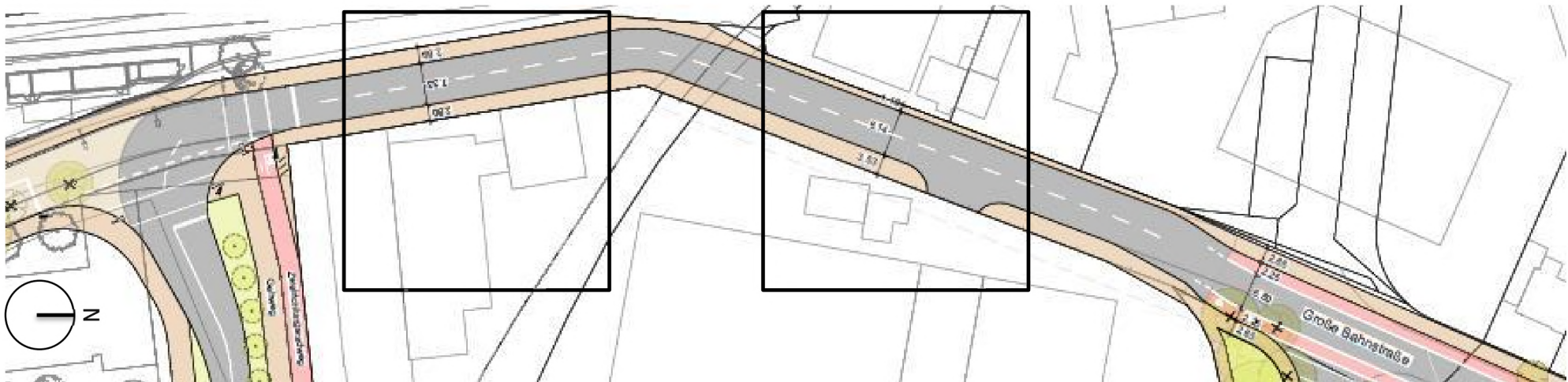
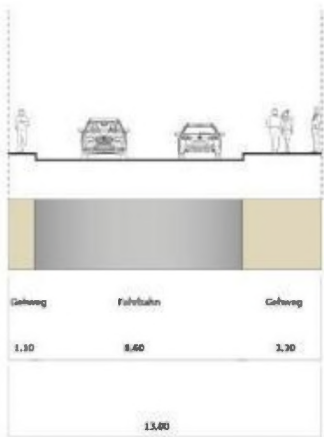
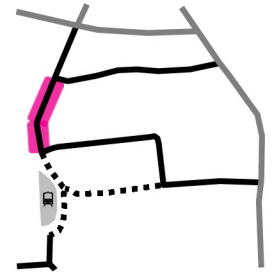
Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzstreifen</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen</li> <li>- Radweg</li> <li>- gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>

© RAS 06, FGSV

### #3 Radverkehrsführung Große Bahnstraße / Haferweg – Erschließungsstraße → Abstimmung Radverkehrsführung

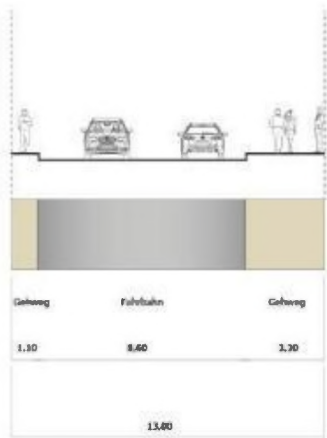
Bestand

- Tempo 30
- Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn

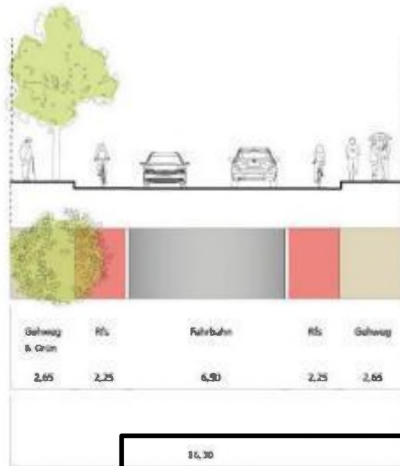


### #3 Radverkehrsführung Große Bahnstraße / Haferweg – Erschließungsstraße → Abstimmung Radverkehrsführung / Flächenerwerb bei Radfahrstreifen

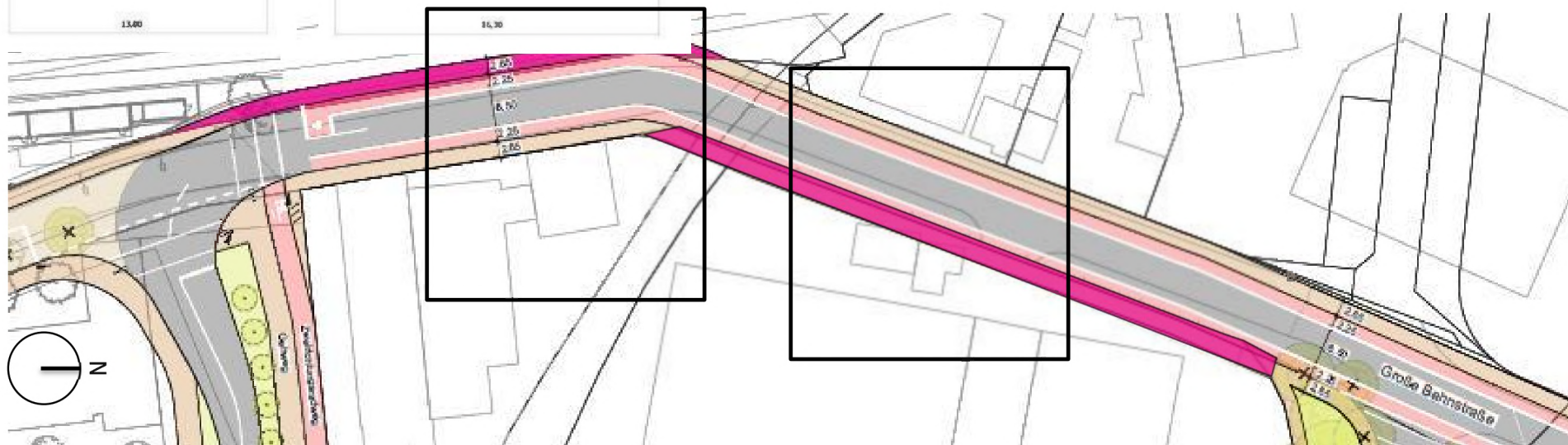
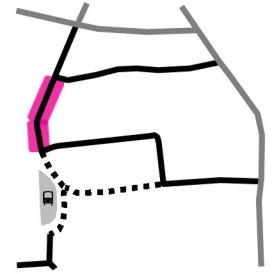
Bestand



Planung | Variante



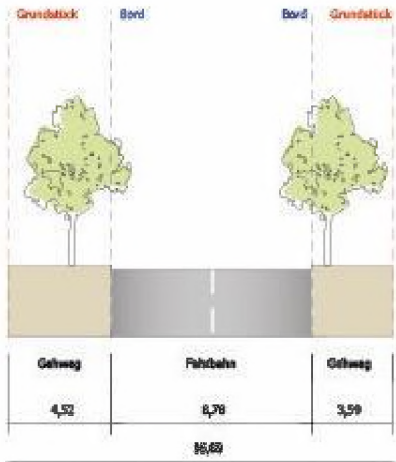
- bei Radverkehrsanlagen ist Flächenerwerb erforderlich
- Radfahrstreifen: bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr prüfen, z.B. als Kopenhagener Radweg; Aufweitung auf 2,50 m prüfen



# #4 Waidmannstraße | Fokus Ost

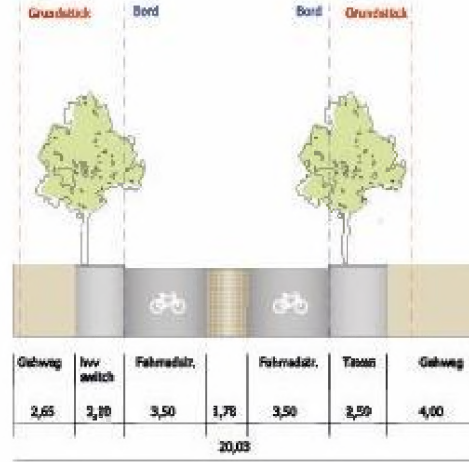
## → **Zusätzlicher Flächenbedarf in beide Richtungen / Konfliktpunkt Radweg und Hotelzufahrt / Baumbestand**

Bestand

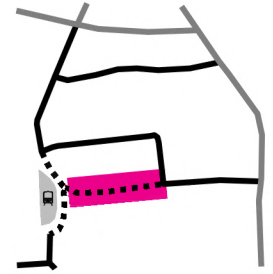


+ 0,22

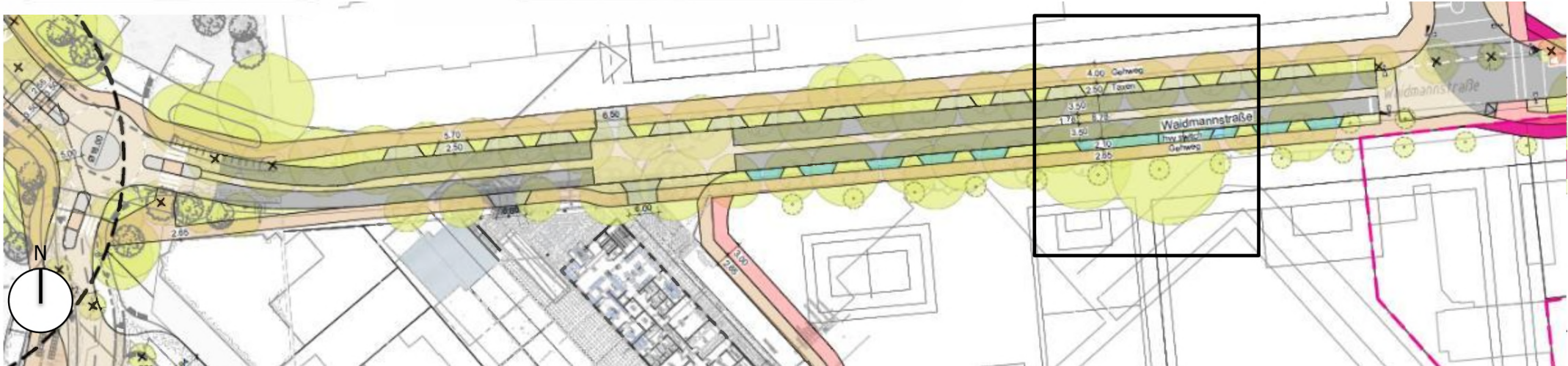
Planung | Vorzugsvariante



+ 2,91



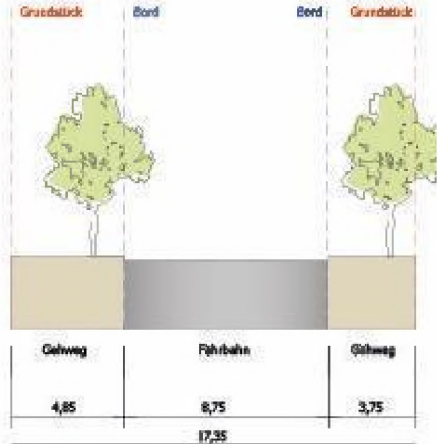
- Zusätzlicher Flächenbedarf in beide Richtungen
- Schutz des Baumbestands / Baumpartnerschaften prüfen



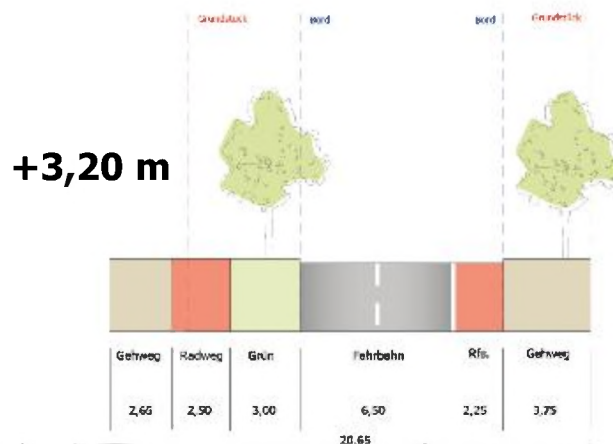
# #4 Waidmannstraße | Fokus West

## → Zusätzlicher Flächenbedarf in Richtung Süden / Baumbestand

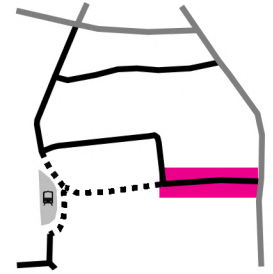
Bestand



Planung | Vorzugsvariante

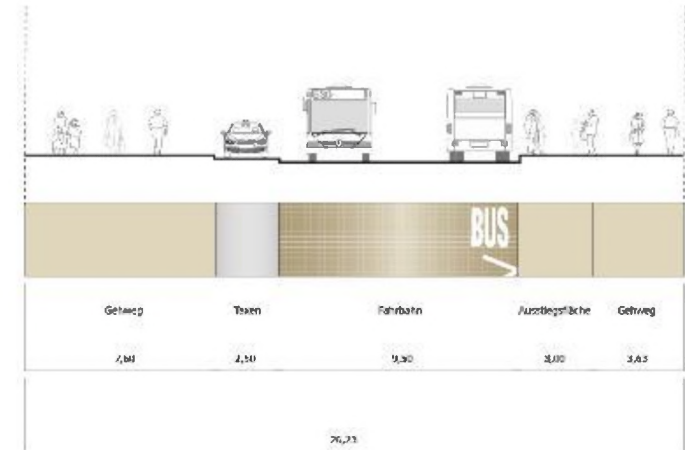
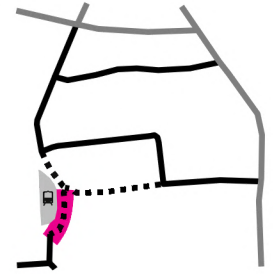
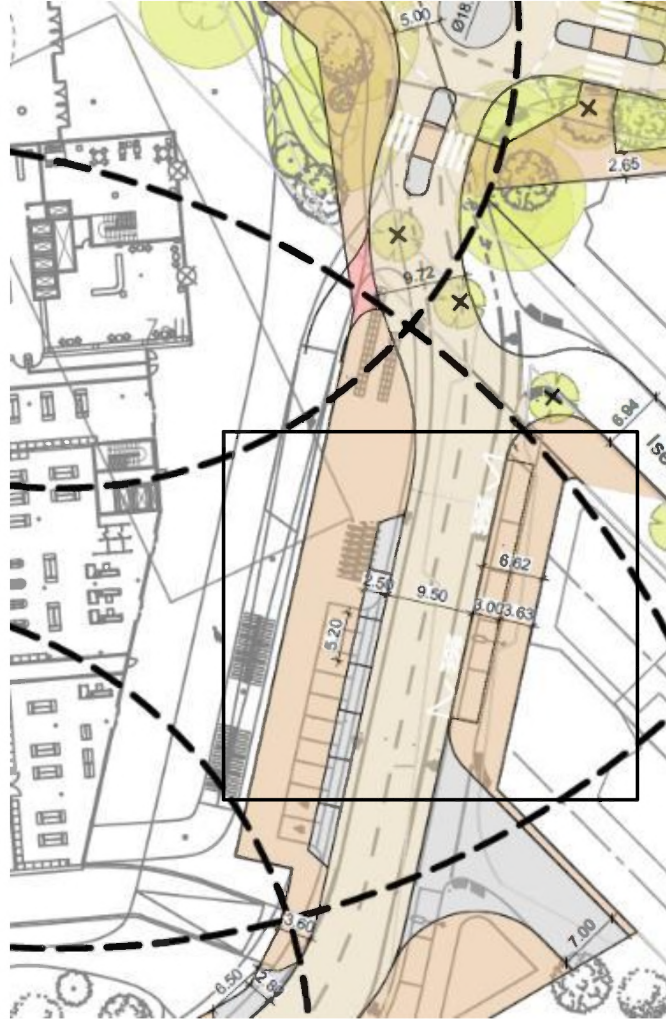


- Bei Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen ist Flächenerwerb erforderlich
- Radfahrstreifen: bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr prüfen, z.B. als Kopenhagener Radweg
- Umsetzung erst nach Verlagerung Bruns & Möllendorf möglich

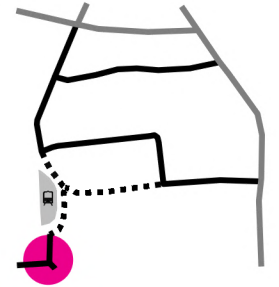
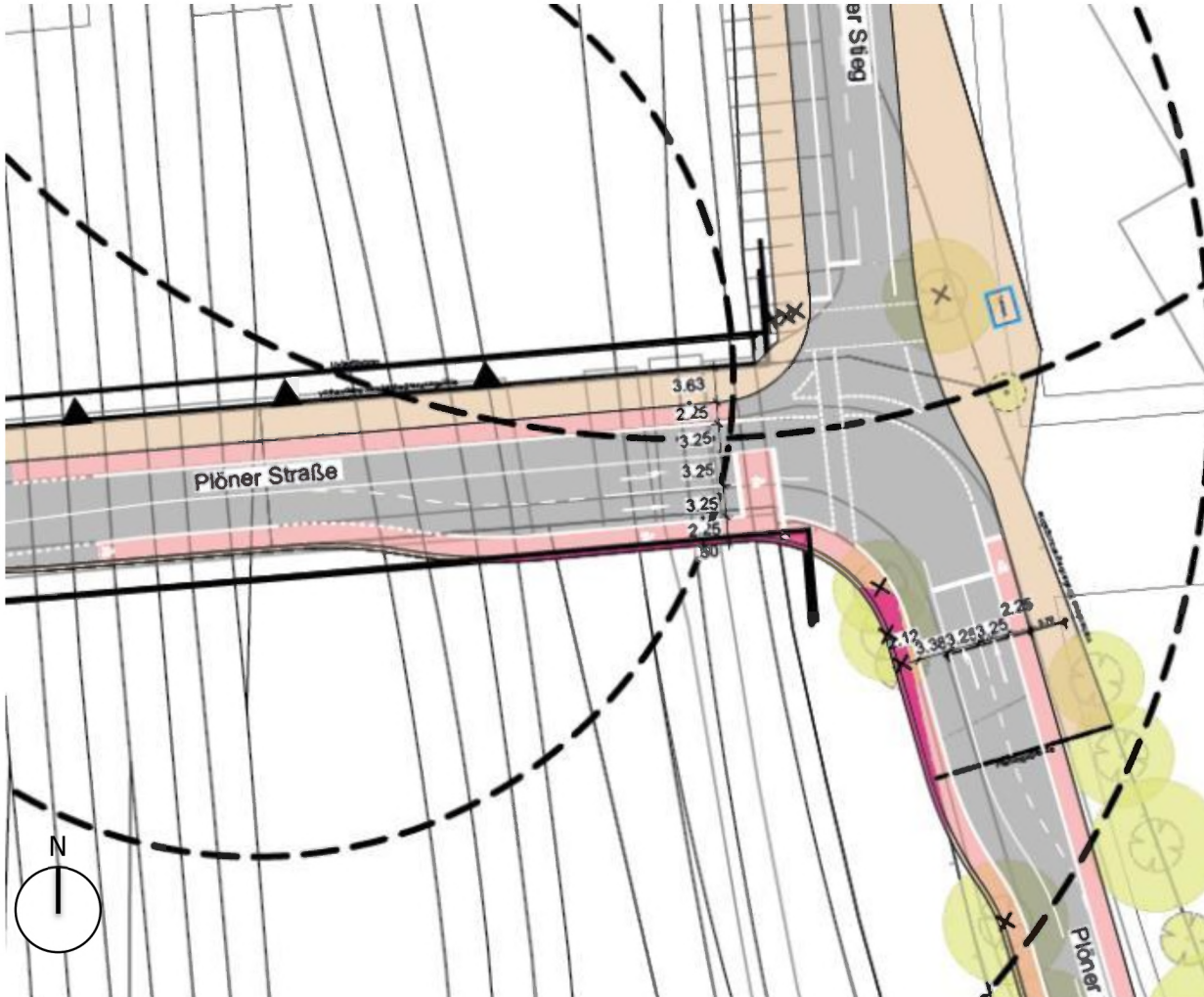


# #5 Bahnhofsvorplatz

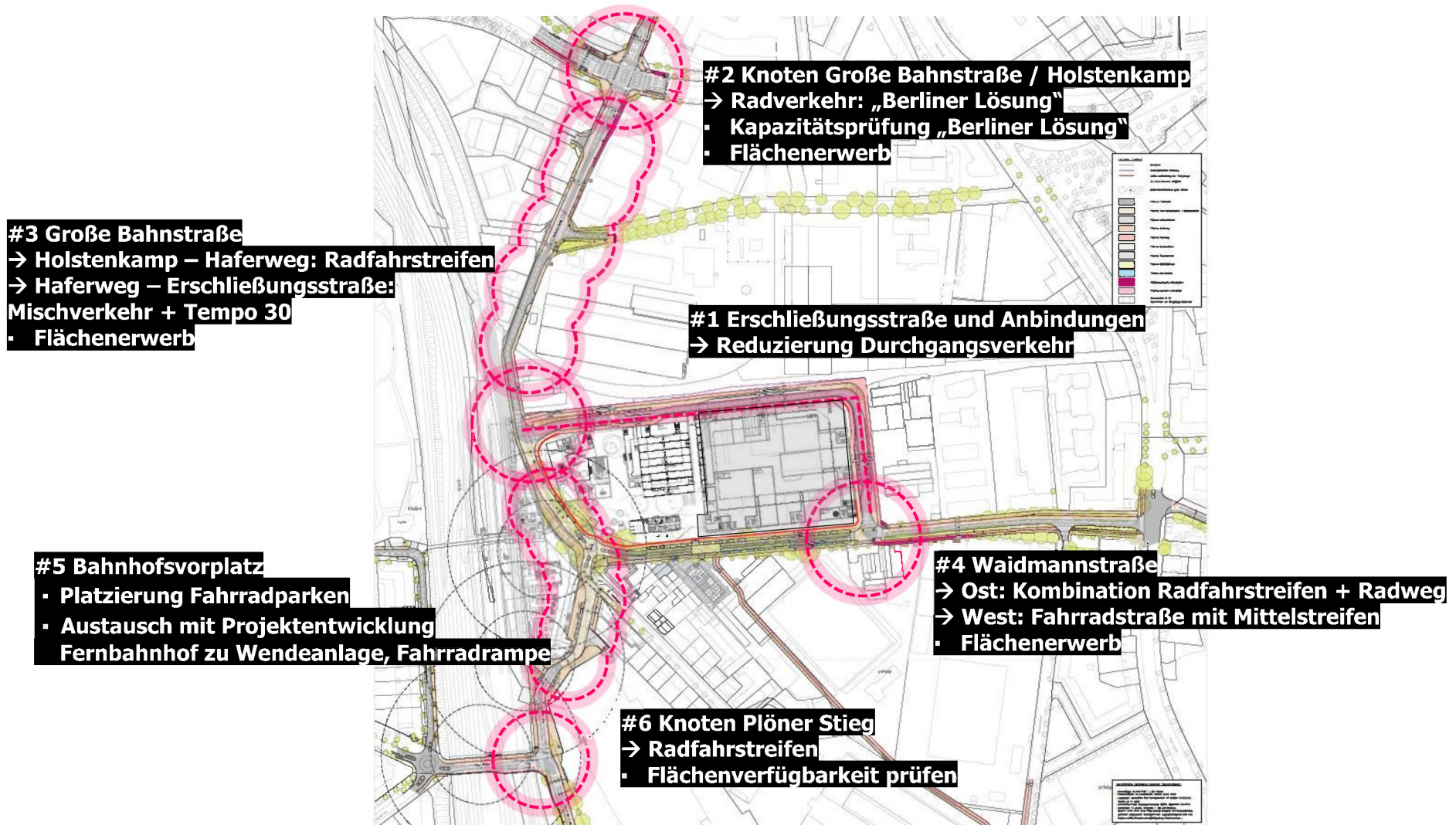
→ **Fahrradparken im Freiraum/ Synchronisierung Rampe zum Fahrradparkhaus / Wendeanlage**



#6 Knoten Plöner Stieg  
→ Klärung der südlichen Anbindung in erster Phase (2027)



- Flächenverfügbarkeit für den Ausbau ist zu prüfen
- Verzicht auf südlichen Gehweg im Plöner Tunnel und westlichen Gehweg in der Plöner Straße aufgrund nicht vorhandener Ziele in diesen Bereichen und fehlender Flächenverfügbarkeit



## Fazit 1/2

Im Bahnhofsumfeld wird dem **Umweltverbund** Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr gegeben. Das Umfeld des Bahnhofs wird großräumig **verkehrsberuhigt** ausgestaltet – als Kommunaltrassen (Gr. Bahnstraße südlich Erschließungsstraße, Plöner Stieg nördlich der TG-Zufahrt) bzw. Fahrradstraße (Waidmannstraße West).

Quell- und Zielverkehr der Nutzungen auf dem Thyssen-Krupp-Areal werden über die neue **Erschließungsstraße** am Bahnhof vorbeigeleitet. Zur **Reduzierung des Durchgangsverkehrs** mittels einer Pkw-Durchfahrtssperre bzw. Einbahnstraßenlösung würde eine Verkehrsberuhigung des Bahnhofsumfeldes noch weiträumiger ermöglicht werden. Der Umfang des Durchgangsverkehrsaufkommen ist laut Behörde für Verkehr und Mobilitätswende jedoch als geringfügig einzuschätzen.

Bei Neuaufteilung der Straßenräume steht die **Verkehrssicherheit** insbesondere des Fuß- und Radverkehrs sowie der **Baumerhalt** im Rahmen der **Flächenverfügbarkeiten** im Vordergrund. Insbesondere in der Waidmannstraße sind mögliche Baumpartnerschaften zu prüfen. Flächenverfügbarkeiten für Umbaumaßnahmen sind an diversen, genannten Stellen zu prüfen.

Die **Überlagerungen der Nutzungsbausteine** auf dem Thyssen-Krupp-Areal und dem Fern- und Regionalbahnhof sind sehr **intensiv**. Die Flächen zur **Unterbringung des ruhenden Verkehrs** auf dem Thyssen-Krupp-Areal und im Bahnhofsumfeld sind begrenzt. Zur Bedienung aller Mobilitätsbedarfe gilt es daher, eine **Mobilitätsstrategie** zu entwickeln.

### Fußverkehr

- Für Reisende und Nutzer\*innen der Bausteine auf dem TK-Areal schafft der verkehrsberuhigte Bahnhofsvorplatz eine **Aufenthaltsqualität**.
- **Fußgängerströmen** zu Hauptverkehrs- & Veranstaltungszeiten werden **direkte und sichere Wege** zu Zielen im Bahnhofsumfeld ermöglicht.

### Radverkehr

- Radfahrende werden **im direkten Bahnhofsumfeld im Mischverkehr** geführt. **Sicherheit** für den Radverkehr ist in ausreichendem Maße **gegeben** (RASt 06). Eine **Radverkehrsanlage** in der Erschließungsstraße kann Radfahrenden als zusätzliches Angebot dienen.
- Auf dem TK-Areal, dem Bahnhofsvorplatz sowie im Bahnhofsgebäude stehen **Abstellanlagen überwiegend im EG** und mit kurzen Laufentfernungen zur Verfügung.
- Für Nutzende ohne eigenes Fahrrad sind **StadtRAD-Stationen am westlichen und östlichen Bahnhofszugang** vorgesehen.

### ÖPNV

- **Bushaltestellen** befinden sich unmittelbar auf dem **Bahnhofsvorplatz** bzw. am Bahnhofseingang West. Die Anzahl entspricht dem Bedarf gemäß **Hamburg-Takt**.
- Entlang der **Erschließungsstraße** sind **Busüberliegeplätze** berücksichtigt.

## Fazit 2/2

### Carsharing & Taxen

- Für Reisende und Veranstaltungsbesucher\*innen steht das **Taxen-Angebot** in der **Waidmannstraße** und **Plöner Stieg** sowie das **Carsharing-Angebot** von hvv switch in der **Waidmannstraße** in direkter Bahnhofsnähe zur Verfügung.
- Taxen dürfen die Kommunaltrassen befahren.

### MIV

- Bahnhofs- und veranstaltungsbezogener **Bring- und Holverkehr** wird über die **K+R-Plätze** (Erschließungsstraße, Plöner Stieg) in ausreichender Anzahl sowie **Kurzzeitstellplätze** in der bahnhofseigenen Tiefgarage (Erschließung über Plöner Stieg) abgewickelt.
- Für Besucher\*innen, Kundschaft und Beschäftigte der Nutzungsbausteine auf dem **TK-Areal** stehen **Tiefgaragen** zur Verfügung.
- Anlieger der **Isebekstraße** sowie **Hotelgäste (Waidmannstraße)** nutzen die westliche Waidmannstraße (Fahrradstraße), um an ihr Ziel zu gelangen.
- Regulär ist das Befahren der Kommunaltrasse für MIV nicht möglich.
- Das prognostizierte Verkehrsaufkommen in der Tagesspitzenstunde (Abendspitzenstunde) am **KP Holstenkamp/Gr. Bahnstraße** liegt in den Vorzugsvarianten auch mit signaltechnischen und baulichen Maßnahmen am Rande (Variante A.1) bzw. außerhalb der **Grenzen der Leistungsfähigkeit** (Variante A.2). Es wird empfohlen, An- und Abreiseverkehr zu Veranstaltungen in der Musikhalle und dem Stadion nicht in die Abendspitzenstunden (ca. 16:00 – 18:00 Uhr) zu legen sowie grundsätzlich eine **verkehrsabhängige Steuerung** zu installieren.
- Ein Umbau der östlichen Waidmannstraße ist erst nach **Verlagerung von Bruns und Möllendorff** möglich.

### Lieferverkehr

- Lieferverkehre dürfen regulär die **Kommunaltrassen** befahren.
- Anlieferung und Versorgung der Nutzungsbausteine auf dem TK-Areal wird über die **Erschließungsstraße bzw. Durchbindung Erschließungsstraße-Waidmannstraße** (Machbarkeitsstudie Architektur) abgewickelt. Eine Nutzung der Kommunaltrasse ist nicht zwingend notwendig.

### Weitere Vertiefungen

- **Austausch mit Projektentwicklung** Fernbahnhofsgebäude
  - Ausgestaltung der **Wendeanlage** am Plöner Stieg
  - Positionierung der **Fahrradrampe**
  - Organisation der **Lieferverkehre** Bahnhofsgebäude



## Verkehrliche Komponenten im Umfeld Neuer Fern- und Regionalbahnhof

Herausforderungen und Konflikte bei Planung der Verkehrsanlagen

Stand: 04.08.2021, Hamburg

Projektnummer: 2020275

Projektteam: [REDACTED]

# #1 Erschließungsstraße und Anbindung | Variantenprüfung

## Zusammenfassung der Variantenprüfung

	Variante A.1	Variante A.2	Variante B.1	Variante B.2	Variante B.3
<b>Bahnhofsvorplatz von Kfz-Verkehr freihalten</b>	ja	ja	nein	ja	ja
<b>Sicherheit Radverkehr</b> - Gr. Bahnstraße - Waidmannstraße West - Umfahrung / Waidmannstraße	- KP Umfahrung/ Waidmannstr.: mit eigener LSA-Phase für Radverkehr gegeben - Gr. Bahnstraße: im Mischverkehr bedingt komfortabel - hoher Komfort für Radfahrende durch zusätzliches Angebot in Umfahrungsstraße	- KP Umfahrung/ Waidmannstr.: mit eigener LSA-Phase für Radverkehr gegeben - Gr. Bahnstraße: im Mischverkehr bedingt komfortabel - höherer Komfort für Radfahrende, durch zusätzliches Angebot in Umfahrungsstraße	- Radverkehrssicherheit auf allen Abschnitten gegeben - geringerer Komfort für Radfahrende in Waidmannstraße Ost	- Radverkehrssicherheit auf allen Abschnitten gegeben	- Radverkehrssicherheit auf allen Abschnitten gegeben - größerer Komfort für Radfahrende auf Waidmannstraße - eingeschränkter Komfort für Radfahrende auf Gr. Bahnstraße (Radfahrstreifen erforderlich)
<b>Durchgangsverkehr reduzieren</b>	- Waidmannstr.: etwas höheres Kfz-Verkehrsaufkommen - Schleichverkehre möglich	- Waidmannstr.: etwas geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen - kaum Möglichkeit von Schleichverkehren	- Isebeckstr.: Parlsuchverkehr zu erwarten - Waidmannstr.: höheres Kfz-Verkehrsaufkommen, da Zielverkehr TG Stadion 100 % über Kieler Str.	- Waidmannstr.: höheres Kfz-Verkehrsaufkommen, da Zielverkehr TG Stadion 100 % über Kieler Str.	- östl. Waidmannstr. + Memellandallee: Parksuchverkehr zu erwarten --> Einbahnstr. Memellandallee
<b>Umfahrungsstraße: Linienbusverkehr frei (Wenden + Überliegen)</b>	ja	ja, im Einrichtungsverkehr	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich
<b>Umfahrungsstraße: Parken für Reise- und Tourbusse, Show-Trucks (Veranstaltungen)</b>	ja	ja, im Einrichtungsverkehr	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich
<b>Umfahrungsstraße: Lieferverkehr TK-Areal frei</b>	ja	ja, im Einrichtungsverkehr	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich	ja, Organisation erforderlich
<b>Erreichbarkeit Tiefgaragen</b> - Stadion (TK-Areal) - Baufeld West (TK-Areal) - Fern- und Regionalbahnhof	- TG Stadion + TG Baufeld West: über Holstenkamp und Kieler Straße - TG Bahnhof: über Plöner Straße	- TG Stadion: - Zufahrt Ost: An- und Abfahrt über Kieler Straße - Zufahrt Nord: Anfahrt über Kieler Str. + Holstenkamp, Abfahrt über Holstenkamp - TG Baufeld West: Anfahrt über Kieler Str. + Holstenkamp, Abfahrt über Holstenkamp - TG Bahnhof: über Plöner Straße	- TG Stadion (Zufahrt Ost): über Kieler Straße - TG Baufeld West: über Holstenkamp - TG Bahnhof: über Plöner Straße	- TG Stadion (Zufahrt Ost): über Kieler Straße - TG Baufeld West: über Holstenkamp - TG Bahnhof: über Plöner Straße	- TG Stadion (Zufahrt Nord): über Holstenkamp - TG Baufeld West: über Holstenkamp - TG Bahnhof: über Plöner Straße
<b>Erreichbarkeit K+R / Bahnhof</b> - K+R Nord - K+R Süd, Kurzzeitstpl. In TG Bahnhof	- K+R Nord: über Holstenkamp und Kieler Straße - K+R Süd und TG Bahnhof: über Plöner Straße	- K+R Nord: Anfahrt über über Kieler Str. + Holstenkamp, Abfahrt über Holstenkamp - K+R Süd und TG Bahnhof: über Plöner Straße	- K+R Nord: über Holstenkamp - K+R Süd und TG Bahnhof: über Plöner Straße	- K+R Nord: über Holstenkamp - K+R Süd und TG Bahnhof: über Plöner Straße	- K+R Nord: über Holstenkamp - K+R Süd und TG Bahnhof: über Plöner Straße
<b>Erreichbarkeit bestehender Gewerbebetriebe</b> - Gr. + Kl. Bahnstraße - Waidmannstraße	- alle Betriebe sind direkt über Holstenkamp und Kieler Straße erreichbar	- Betriebe in Gr. + Kl. Bahnstr.: Anfahrt über Kieler Str. + Holstenkamp, Abfahrt über Kieler Straße - Betriebe in Waidmannstr.: Anfahrt über Kieler Str., Abfahrt über Kieler Str. + Holstenkamp	- Betriebe in Gr. + Kl. Bahnstr.: An- und Abfahrt über Holstenkamp, von Kieler Straße mit Umwegfahrt - Betriebe in Waidmannstr.: An- und Abfahrt über Kieler Str., von Holstenkamp mit Umwegfahrt	- Betriebe in Gr. + Kl. Bahnstr.: An- und Abfahrt über Holstenkamp, von Kieler Straße mit Umwegfahrt - Betriebe in Waidmannstr.: An- und Abfahrt über Kieler Str., von Holstenkamp mit Umwegfahrt	- Betriebe in Gr. + Kl. Bahnstr.: An- und Abfahrt über Holstenkamp, von Kieler Straße mit Umwegfahrt - Betriebe in Waidmannstr.: An- und Abfahrt über Kieler Str., von Holstenkamp mit Umwegfahrt - Waidmannstr. Nr. 10-16 zusätzlich eingeschränkt erreichbar wg. Verkehrsberuhigung
<b>Eingriff in Baufeld Thyssen-Krupp-Areal</b>	kein Eingriff	Punktuelle Eingriff am nördlichen Baufeldrand	Punktuelle Eingriff am nördlichen Baufeldrand	Punktuelle Eingriff am nördlichen sowie südöstlichen Baufeldrand	Punktuelle Eingriff am nördlichen Baufeldrand
<b>Abschätzung der Leistungsfähigkeit</b> - Gr. Bahnstraße / Holstenkamp - Gr. Bahnstraße / Umfahrung - Kieler Straße / Waidmannstraße - Umfahrung / Waidmannstraße	Der Zielverkehr TK-Areal wird zu 60 % über die Gr. Bahnstraße, zu 40 % über Waidmannstraße abgewickelt.  - Gr. Bahnstr./Holstenkamp: Umbau, Umschaltung erforderlich, Signalisierung - Gr. Bahnstr./Umfahrung: gegeben, Signalisierung - Kieler Str./Waidmannstr.: gegeben, Signalisierung - Umfahrung/Waidmannstr.: gegeben, Signalisierung	Der Zielverkehr TG Baufeld West wird zu 100 % über Gr. Bahnstraße, der Zielverkehr TG Stadion zu 60 % über die Gr. Bahnstraße abgewickelt. Schleichverkehre werden größtenteils unterbunden.  - Gr. Bahnstr./Holstenkamp: Umbau, Umschaltung erforderlich, in Tagesspitzenstunde keine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre, Signalisierung - Gr. Bahnstr./Umfahrung: gegeben, unsignalisiert - Kieler Str./Waidmannstr.: gegeben, Signalisierung - Umfahrung/Waidmannstr.: gegeben, Signalisierung	Der Zielverkehr TG Baufeld West wird über Gr. Bahnstraße, der Zielverkehr TG Stadion über Waidmannstraße abgewickelt.  - Gr. Bahnstr./Holstenkamp: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich, Signalisierung - Gr. Bahnstr./Umfahrung: gegeben, unsignalisiert - Kieler Str./Waidmannstr.: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich - Privatstraße/Waidmannstr.: Grundstückszufahrt	Der Zielverkehr TG Baufeld West wird über Gr. Bahnstraße, der Zielverkehr TG Stadion über Waidmannstraße abgewickelt.  - Gr. Bahnstr./Holstenkamp: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich, Signalisierung - Gr. Bahnstr./Umfahrung: gegeben, unsignalisiert - Kieler Str./Waidmannstr.: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich - Privatstraße/Waidmannstr.: Berechnung erforderlich	Der Zielverkehr TK-Areal wird zu 100 % über die Gr. Bahnstraße abgewickelt.  - Gr. Bahnstr./Holstenkamp: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich, Signalisierung - Gr. Bahnstr./Umfahrung: Berechnung erforderlich, Maßnahmen wahrscheinlich - Kieler Str./Waidmannstr.: gegeben, Signalisierung - Privatstraße/Waidmannstr.: Grundstückszufahrt