



Umsetzung B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg

Erläuterungsbericht

zur Entwurfsplanung B+R-Anlage Wellingsbüttel

Stand 12.05.2021

Auftragnehmer¹ der Planung:

IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder
Beratende Ingenieure für Bauwesen
Osterbekstraße 90b
22083 Hamburg

¹ In dem folgenden Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form verwendet. Sie bezieht sich auf Personen beiderlei Geschlechts.



1. Inhaltsverzeichnis

1.	Inhaltsverzeichnis.....	2
2.	Allgemeines.....	3
2.1.	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
2.2.	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Maßnahme.....	4
2.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag.....	5
2.4.	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	5
2.5.	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	6
3.	Planungsrechtliche Grundlagen.....	6
4.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante.....	6
4.1.	Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage.....	6
4.2.	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme.....	7
4.2.1.	Bereiche: Fahrradbügel auf öffentlichen Flächen.....	7
4.2.1.1.	Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite).....	7
4.2.1.2.	Teilbereich A2 - S-Bahn Aufgang Ostseite.....	7
4.2.2.	Übersicht Fahrradstellplätze.....	8
4.2.2.1.	Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite).....	8
4.2.2.2.	Teilbereich A2 - S-Bahn Aufgang Ostseite.....	8
4.3.	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen.....	8
4.3.1.	Denkmalschutz.....	8
4.4.	Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme.....	8
4.5.	Baugrund, Grundwasserverhältnisse, Kampfmittelfreiheit.....	8
4.5.1.	Baugrund- und Grundwasserverhältnisse.....	8
4.5.2.	Kampfmittelfreiheit.....	9
4.6.	Variantenuntersuchung.....	9
4.6.1.	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme.....	9
4.6.2.	Variantenuntersuchung.....	9
4.7.	Gewählte Ausführungsvariante, Begründung und Erläuterung der Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante.....	10
4.7.1.	Beschreibung der gewählten Variante.....	10
4.7.1.1.	Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite).....	10
4.7.2.	Wirtschaftlichkeit.....	11
4.8.	Wahl der Baustoffe und bautechnische Einzelheiten.....	11
4.8.1.	Allgemeines.....	11



4.8.2. Nebenflächen.....	11
4.9. Ausbau und Ausstattung	12
4.9.1. Anlehnbügel.....	12
4.10. Angaben zur Bauzeit und zur Durchführung der Baumaßnahme	12
4.10.1. Bauzeit.....	12
4.10.2. Verkehrsführung während der Bauzeit.....	12
4.10.3. Baustelleneinrichtung und Zuwegung zur Baustelle	12
4.11. Auswirkungen aus Immissionen.....	12
4.12. Voraus- und Folgemaßnahmen.....	12
4.13. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	13
4.14. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	13
4.15. Anlagevermögen	13
5. Grunderwerb	13
6. Anmerkungen zur Finanzierung	13
7. Sonstiges.....	13

2. Allgemeines

2.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die S-Bahn-Haltestelle Wellingsbüttel befindet sich in der Rolfinckstraße Höhe Rehmkoppelstieg im Bezirk Wandsbek, im Stadtteil Wellingsbüttel. Hier halten die S-Bahnlinien S1 und S11. Rund 6.000 Fahrgäste nutzen die Haltestelle täglich (Mo-Fr; Stand 2015). Die Haltestelle ist mit der vorbeiführenden Veloroute 5 direkt an das Veloroutennetz der Stadt Hamburg angebunden.



Abbildung 1: Übersichtsplan

(Quelle: Geoportal Hamburg)

2.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Maßnahme

Der Begriff „Bike+Ride“ (B+R) bezeichnet die Verknüpfung des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Bus und Fähre). Das Fahrrad wird dazu genutzt, eine Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anzufahren, dort abzustellen und die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fortzusetzen. Alternativ wird nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel wieder das Fahrrad genutzt.

Fahrrad und ÖPNV bieten als Bausteine des Umweltverbundes hervorragende Potentiale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität im Stadtgebiet von Hamburg. Damit diese Vorteile zum Tragen kommen, ist die Entwicklung, Umsetzung und dauerhafte Pflege attraktiver Verknüpfungspunkte zwischen Fahrrad und ÖPNV von zentraler Bedeutung. Attraktive B+R-Anlagen können potenzielle Nutzer überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern.



Die Ziele der Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind wie folgt definiert:

- Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Angeboten
- Ausgestaltung der Haltestellen einschließlich des Umfeldes als „Visitenkarte“ des ÖPNV
- Herstellen eines attraktiven Haltestellenumfeldes
- Einheitlicher Anlagenstandard und gesamtheitliche Instandhaltungsstrategie

Die Ermittlung gemäß Bike+Ride-Entwicklungskonzept aus 2015 sieht für die Haltestelle „Wellingsbüttel“ für das Jahr 2025 einen Bedarf von 264 Stellplätzen. Die Auslastungen an bereits ausgebauten B+R-Anlagen haben inzwischen gezeigt, dass eine stärkere Nachfrage besteht.

Aufgrund der hohen Auslastung der bereits neu errichteten Anlagen, hat sich gezeigt, dass die Ausbauziele des B+R-Entwicklungskonzepts von 2012 nicht den heutigen Bedarfen entsprechen. Daher wurde mit der BVM abgestimmt, dass die Werte, je nach Flächenpotential um 20 – 40 % erhöht werden. Dies entspricht auch den Zielwerten im Bündnis für den Radverkehr wo eine Steigerung des gewünschten Radverkehrsanteils von 18 % auf 25 % vereinbart wurde (Steigerung um 40 %).

Die Planung geht von folgendem Bedarf aus:

- | | |
|----------------------------------|---------|
| • Fahrradstellplätze offen | 160 FSP |
| • FSP überdacht | 160 FSP |
| • FSP in abschließbaren Anlagen: | 80 FSP |
| in Summe: | 400 FSP |

Bauzeit ist für den Zeitraum des 4. Quartals 2021 kalkuliert (Stand 05.2021). Die gesamte Maßnahme wird voraussichtlich zum 2. Quartal 2022 abgeschlossen sein. Der Ausbau der B+R-Anlage erfolgt in Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek.

2.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Zuständige Behörde: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Der Entwurf und die Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH.

2.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH soll auf Basis des in der Drucksache 20/14485 vom Senat am 27.01.2015 beschlossenen B+R-Entwicklungskonzeptes den Ausbau der B+R-Standorte an den S- und U-Bahn-Haltestellen in Hamburg umsetzen.



2.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Die neuen Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich zum Teil auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG. Mit Förderung des Bundesumweltministeriums (BMU) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative sollen bis Ende 2022 bundesweit 100.000 neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Die DB stellt hierfür mietfrei Flächen zur Verfügung. Derzeit erfolgt eine Prüfung der DB hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit.

3. Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtlichen Grundlagen sind die Bebauungspläne Wellingsbüttel 15 vom 01.02.2006 und Wellingsbüttel 4 vom 28.06.1968. Aus den Bebauungsplänen ergeben sich keine weiteren Maßgaben für diese Baumaßnahme.

Für die B+R-Nutzung der bezirklichen Verkehrsfläche ist gem. geltendem B+R-Rahmenvertrag eine (kostenlose) Sondernutzung von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH vor der Umsetzung beim Bezirk Wandsbek ~~Hamburg~~ zu beantragen. Die Sondernutzungserlaubnis wurde bereits beantragt und liegt derzeit noch nicht vor.

4. Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante

4.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten befinden sich hauptsächlich im Bereich der S-Bahn-Ein- und -Ausgänge (West- und Ostseite).

Auf der Ostseite befinden sich 54 Fahrradanhänger (27 Stück im Verbindungsweg Rolfinckstraße/Rabenhorst, 22 Stück in den südlichen Nebenflächen der Rolfinckstraße, 5 Stück in den nördlichen Nebenflächen der Rolfinckstraße) und bieten damit 108 Stellplätze.

Auf der Westseite befinden sich 49 Fahrradanhänger, von denen 22 überdacht sind, so dass dort weitere 98 Fahrräder abgestellt werden können.

Insgesamt sind im Bestand ca. 206 Stellplätze für Fahrräder vorhanden.

Der Zustand der Fahrradabstellanlagen, insbesondere am Aufgang Rehmkoppelstieg bedarf einer baulichen Erneuerung.

4.2. Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Eine Umsetzung der B+R-Stellplätze auf den öffentlichen Wegeflächen und Teilflächen der DB ist möglich.

Für die Haltestelle Wellingsbüttel sind nunmehr insgesamt 511 Fahrradstellplätze geplant.

Abstelltyp

- | | |
|---|---------|
| • Anlehnbügel offen | 285 FSP |
| • Doppelstockparker mit Überdachung | 176 FSP |
| • Doppelstockparker in abschließbaren Anlagen | 50 FSP |

4.2.1. Bereiche: Fahrradbügel auf öffentlichen Flächen

Die Maßnahme umfasst zwei Teilbereiche.

4.2.1.1. Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite)

- Herstellung einer Überdachung für Doppelstockparker
- Herstellung einer Fahrradsammelschließanlage
- Herstellung von Fahrradanhänger ohne Überdachung

4.2.1.2. Teilbereich A2 - S-Bahn Aufgang Ostseite

- Herstellung einer Überdachung für Doppelstockparker
- Herstellung einer Fahrradsammelschließanlage
- Herstellung von Fahrradanhänger ohne Überdachung



Abbildung 2: Lageplan

(Quelle: Geoportal Hamburg)



4.2.2. Übersicht Fahrradstellplätze

4.2.2.1. Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite)

- 96 Fahrradstellplätze überdacht
- 30 Fahrradstellplätze abschließbar
- 142 Fahrradstellplätze offen (beidseitig nutzbar)

268 Fahrradstellplätze insgesamt

4.2.2.2. Teilbereich A2 - S-Bahn Aufgang Ostseite

- 80 Fahrradstellplätze überdacht
- 20 Fahrradstellplätze abschließbar
- 112 Fahrradstellplätze offen (beidseitig nutzbar)
- 31 Fahrradstellplätze offen (einseitig nutzbar)

243 Fahrradstellplätze insgesamt

4.3. Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen

4.3.1. Denkmalschutz

- Entfällt -

4.4. Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme

Neben einer schnellen und komfortablen Erreichbarkeit der Fahrradstellplätze ist dabei auch das Ziel, im Sinne der Übersichtlichkeit und Orientierung die B+R-Flächen als klar abgrenzbare Funktionsräume zu beschreiben.

4.5. Baugrund, Grundwasserverhältnisse, Kampfmittelfreiheit

4.5.1. Baugrund- und Grundwasserverhältnisse

Eine Untersuchung der Bodenverhältnisse wird im Zuge der weiteren Planungen durchgeführt. Im Rahmen der verkehrstechnischen Planungen der Rolfinckstraße wurden diverse Untersuchungen durchgeführt. Demnach ist zum größten Teil mit Böden der Einbauklasse Z0 gemäß LAGA TR Boden zu rechnen.

Über die Höhe des anstehenden Grundwassers liegen keine Informationen vor. Gemäß dem Gleichenplan der mittleren Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2010 liegt der Grundwasserspiegel in der Rolfinckstraße bei 10 mNN. Dies entspricht einer Tiefe von ca. 15 m. Der überplante Bereich liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.



4.5.2. Kampfmittelfreiheit

Im Rahmen der verkehrstechnischen Planungen der Rolfinckstraße wurde die Fläche zwischen dem Wellingsbüttler Weg im Westen und der Saseler Chaussee im Osten auf Kampfmittelverdacht geprüft. Gemäß Auswertung der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht der Feuerwehr (GEVK) besteht kein Verdacht auf vorhandene Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel. Es sind keine Sondierungen erforderlich.

4.6. Variantenuntersuchung

4.6.1. Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Ziel der Maßnahme ist es, das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich zu erhöhen und die Forderungen und Vorgaben des B+R-Entwicklungskonzeptes umzusetzen. Der Planungsraum für die Realisierung einer B+R-Anlage umfasst einen Radius von max. 100 m rund um die Aufgänge der Haltestelle Wellingsbüttel. Ein größerer Abstand zur Haltestelle würde nicht mehr zu der gewünschten Akzeptanz durch die Nutzer führen.

Bei der Variantenuntersuchung wurden verschiedene zur Verfügung stehende Flächen in dem oben genannten Radius rund um die Aufgänge der Haltestelle Wellingsbüttel betrachtet.

Bei der Neugestaltung der Flächen sollen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen sowie ihre Nutzungsrate deutlich gesteigert werden.

4.6.2. Variantenuntersuchung

Gemäß des o.g. Zielkonzeptes gilt es, ein Maximum an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dabei sollen für die B+R-Anlagen folgende Ausstattungs- und Planungselemente vorgesehen werden:

- Fahrradanhängerbügel
- Doppelstockparker, überdacht
- Fahrradsammelschließanlagen

Um die Anforderungen entsprechend des Konzeptes und daraus folgenden Planungsvorgaben umzusetzen, gelten folgende Richtwerte:

- als Standard-Abstelltyp werden bei ausreichender Flächenverfügbarkeit Anlehnbügel mit 1,00 m Achsabstand empfohlen. Bei beengten Flächen ermöglichen Doppelstockabstellplätze und Fahrradparkhäuser höhere Stellplatzzahlen und damit eine bessere Flächenausnutzung.
- Als Zielwert wird ein Anteil von 50% überdachter Abstellplätze an allen öffentlichen B+R-Anlagen empfohlen; für Mietplätze sollen vorrangig Sammelschließanlagen eingesetzt werden.

Auf Basis von Abstimmungsgesprächen zu den entworfenen Varianten wurde für das Planungsgebiet eine Vorzugsvariante durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH festgelegt.



4.7. Gewählte Ausführungsvariante, Begründung und Erläuterung der Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante

4.7.1. Beschreibung der gewählten Variante

Die gewählte Entwurfslösung berücksichtigt den Ausbau der B+R-Anlage beidseitig der S-Bahn-Haltestelle Wellingsbüttel, d.h. das Angebot an Fahrradabstellanlagen wird sowohl westlich im Bereich des Aufganges, als auch östlich ausgebaut.

Nachfolgend werden die Bereiche gesondert beschrieben:

4.7.1.1. Teilbereich A1 - S-Bahn Aufgang Rehmkoppelstieg (Westseite)

Am Aufgang Rehmkoppelstieg werden die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten komplett zurückgebaut und durch neue Fahrradabstellmöglichkeiten gemäß des B+R-Entwicklungskonzeptes ersetzt. Im Böschungsbereich ist eine Sammelschließanlage (9,72 m) für das gesicherte Fahrradparken berücksichtigt. Des Weiteren sind drei 4,60 m lange doppelseitige Überdachungen für Doppelstockparker vorgesehen. Die mit einem Glasdach ausgestattete Überdachung gewährt durch ihre Transparenz weitestgehend freien Blick und bewahrt folglich den offenen Raum im Bestand. In unmittelbarer Nähe zum Haltestelleneingang werden Fahrradanhänger eingebaut.

Für die bauliche Umsetzung ist das Fällen von zwei Bäumen auf Flächen der DB erforderlich.

Teilbereich A2 - S-Bahn Aufgang Ostseite Am östlichen Aufgang bleiben die vorhandenen Anlehnbügel in den südlichen Nebenflächen der Rolfinckstraße bestehen (44 Fahrradstellplätze).

Die Anlehnbügel im Verbindungsweg zwischen der Rolfinckstraße und der Wendeanlage Rabenhorst werden entfernt. Der Verbindungsweg wird in ausreichender Breite erneuert und es werden Fahrradanhänger längs eingebaut (einseitig, nutzbar). Dadurch wird zukünftig eine Breite des Verbindungsweges von 2,5 m gewährleistet.

Im Bereich der Wendeanlage Rabenhorst werden drei 4,60 m lange doppelseitige und eine 4,60 m lange einseitige Überdachung für Doppelstockparker sowie eine Sammelschließanlage (6,50 m) aufgestellt. Des Weiteren sind 31 weitere Fahrradanhänger für je zwei Fahrräder vorgesehen. Um die vorgesehenen Fahrradabstellanlagen im Bereich der Wendeanlage anordnen zu können, wird die Wendeanlage mit einem zukünftigen Radius von 8 m verkleinert. Die Anpassungen der Fahrbahn der Wendeanlage werden analog dem vorhandenen Zustand in Kleinpflaster ausgeführt.

Durch die gewählte Anordnung der Fahrradabstellanlagen ist die Neupflanzung von zwei Bäumen in diesem Bereich möglich.



4.7.2. Wirtschaftlichkeit

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzeptes. Der konkrete monetäre Nutzen dieser Maßnahme lässt sich nicht darstellen. Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung und entspricht in allen Belangen dem aktuellen Stand der zu beachtenden Richtlinien (ReStra).

4.8. Wahl der Baustoffe und bautechnische Einzelheiten

4.8.1. Allgemeines

Die gewählten Materialien und deren Einbau sind grundsätzlich in Einklang mit der ReStra und werden im Detail mit dem Bezirksamts Hamburg-Wandsbek, Fachbereich MR, abgestimmt.

4.8.2. Nebenflächen

Gehweg gem. ReStra, Tafel 6 für neu herzustellende Gehwegflächen

Platten aus Beton 25; 50; 75/ 50/ 7 cm, grau	=	7,0 cm
Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5	=	3,0 cm
Schottertragschicht 0/32 aus natürlichen Gesteinskörnungen	=	<u>20 cm</u>
Gesamt:	=	<u>30,0 cm</u>

Fahrradabstellplätze/ Fahrgasse gem. ReStra, Tafel 6 für neu herzust. Flächen

Pflastersteine aus Beton 12,5; 25; 37,5/ 25/ 7 cm, grau	=	7,0 cm
Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5	=	3,0 cm
Schottertragschicht 0/32 aus natürlichen Gesteinskörnungen	=	20 cm
Gesamt:	=	<u>30,0 cm</u>

Fahrradabstellplätze/ Fahrgasse analog ReStra, Tafel 6 auf vorh. Gehwegflächen

Pflastersteine aus Beton 12,5; 25; 37,5/ 25/ 7 cm, grau	=	7,0 cm
Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5	=	3,0 cm
Gesamt:	=	<u>10,0 cm</u>

Bodenindikatoren analog ReStra / RStO 12, Tafel 6, Zeile 2:

Pflaster (Noppen-/Rippensteine 250 / 250 aus Beton, weiß)	=	7,0 cm
Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5	=	3,0 cm
Schottertragschicht 0/32 aus natürlichen Gesteinskörnungen	=	20,0 cm
Gesamt:	=	<u>30,0 cm</u>



4.9. Ausbau und Ausstattung

4.9.1. Anlehnbügel

Hauptaufgabe des geplanten Bauvorhabens ist die Aufstellung von Fahrradanelehnbügel. Vorgesehen sind Flachstahlbügel aus feuerverzinktem und pulverbeschichtetem Stahl, mit einer Höhe von 80 cm über Flur und einer Länge von 100 cm. Die Bügel werden vom AG gestellt und sind laut Planunterlagen aufzustellen. Der Einbau erfolgt mit Betonfundament. Das Pflaster bzw. die Platten sind nach dem Aufstellen passgenau an die Bügel anzupflastern. Dafür erforderliche Schnitarbeiten sind in die entsprechenden Positionen einzurechnen.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) hat eine Vorgabe zum Bügeltypen getroffen (Oberbaudirektor, Franz-Josef Höing, 25.04.2019). Demnach soll als Standardbügel der Flachstahlbügel verwendet werden, daher sind Fahrradanelehnbügel zum Einbetonieren aus Flachstahl und mit einer Pulverbeschichtung DB 703 vorgesehen.

4.10. Angaben zur Bauzeit und zur Durchführung der Baumaßnahme

4.10.1. Bauzeit

Die Ausführung der Bauarbeiten soll voraussichtlich im Herbst 2021 beginnen. Es ist von einer reinen Bauzeit von insgesamt 6 Monaten auszugehen.

4.10.2. Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Kosten für die notwendigen Änderungen der Verkehrsführung während der Bauzeit (Straßenbau und ggf. Baustelleneinrichtung) müssen in der Kostenberechnung berücksichtigt werden.

4.10.3. Baustelleneinrichtung und Zuwegung zur Baustelle

Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich i.d.R. auf dem eigentlichen Baufeld. In geringem Umfang müssen öffentliche Gehwegflächen mitbenutzt werden. Die Zufahrt der Baustelle ist von öffentlichen Verkehrsflächen möglich. Beläge sind entsprechend zu schützen. Anschlussmöglichkeiten für Strom und Wasser sind nicht vorhanden.

4.11. Auswirkungen aus Immissionen

- Entfällt -

4.12. Voraus- und Folgemaßnahmen

- Entfällt -



4.13. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Schaffung neuer Fahrradabstellmöglichkeiten
- Gesteigerte Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Haltestelle

4.14. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Die derzeitige Planung sieht das Fällen von zwei Bäumen westlich der S-Bahntrasse vor. Die derzeitige Planung sieht zwei Bäume als Ausgleichspflanzungen im Bereich der Wendeanlage Rabenhorst vor. Eine Ausgleichsbilanzierung wird im Zuge der weiteren Planungen durchgeführt.

Im Bereich der Altbäume in unversiegelten Flächen ohne Fahrradstellplätze sind Bodenbelüftungen vorgesehen. Diese werden mittels Saugbagger bis mindestens 2m Tiefe hergestellt und mit Naturschotter >63mm verfüllt und leicht verdichtet. Der Abstand von Bohrung zu Bohrung soll bei 2 Metern liegen.

4.15. Anlagevermögen

- Entfällt –

5. Grunderwerb

- Entfällt –

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch Mittel, die die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zur Verfügung stellt.

Die Baumaßnahme ist Teil der Umsetzung des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts der freien- und Hansestadt Hamburg (Senatsdrucksache 20/14485).

7. Sonstiges



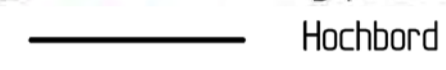
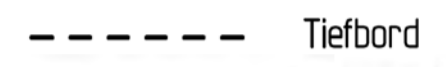

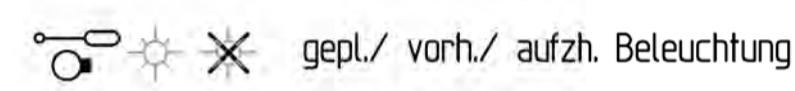

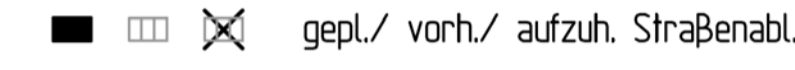





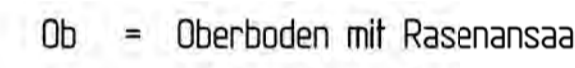

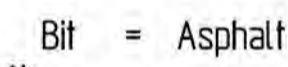
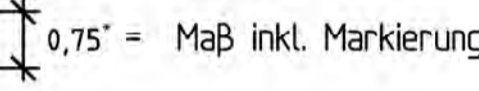
- Entfällt –

Anlagen:

-
- Anlage A Lageplan



Legende

-  50 m - Radius um S-Bahn-Zugang
-  gepl./ vorh./ aufzuh. Baum (gepl. Baumstandorte vorbehalten Ltg.splanung)
-  Hochbord
-  Tiefbord
-  abgesenkter Hochbord
-  gepl./ vorh./ aufzuh. Beleuchtung
-  gepl. Eichenspaltpfähle
-  gepl./ vorh./ aufzuh. Straßenabl.
-  gepl./ vorh./ aufzuh. LSA
-  RVZ 222-20 265 gepl./ vorh. Verkehrszeichen mit Nr.
-  Bf = Betonsteinpflaster
-  Pl = Betongehwegplatten
-  6KA = Betonwabensteinpflaster
-  Ob = Oberboden mit Rasenansaat
-  Beton = frühhochfester Straßenbeton
-  Bit = Asphalt
-  0,75' = Maß inkl. Markierung

Anzahl retisierbare Fahrradstellplätze (FSP):

Westseite:	Westseite:	Ostseite:
FSP, überdacht:	96 St	80 St
FSP, abschließbar:	30 St	20 St
FSP (Bügel, beidseitig nutzbar):	142 St	112 St
FSP (Bügel, einseitig nutzbar):	0 St	31 St
Summe:	268 St	243 St
	= 511 St	

(Ausbaubedarf: 400 FSP)

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Facht.gepr.	Datum
-------	----------------------------	------------	-------------	-------



Projekt Umsetzung B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg B+R-Haltestelle S-Bahn Wellingsbüttel	Projekt-Nr. 1174A02 Plan-Nr. 1 Maßstab 1 : 250
Planart Lageplan	
Verfasser Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder Beratende Ingenieure für Bauwesen <small>Osterbekstraße 90b 22083 Hamburg Tel 040/65 79 62-90 Fax 040/65 79 62-96 info@ids-hh.de</small>	

