



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Wandsbek

Bezirksamt Wandsbek, Postfach 70 21 41, 22021 Hamburg

Eisenbahn-Bundesamt Hamburg

Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

DEZERNAT FÜR
WIRTSCHAFT, BAUEN UND UMWELT
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

██████████
Straßenplanung

Am Alten Posthaus 2
22041 Hamburg
Telefon: 040 / ██████████
Telefax: 040 / ██████████

Mein Zeichen: ██████████
Zimmer ██████████
E-Mail: ██████████

13.01.2020

Entwurfsplanung der Deutschen Bahn für das Bauvorhaben der DB Netz AG „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“, Planfeststellungsabschnitt 1 (PA 1) – 2. Planänderung im Verfahren

Hier: Aufforderung zur Stellungnahme

Mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 04.12.2019 wurde der Bezirk Wandsbek um Abgabe einer Stellungnahme zum vorgelegten Planverfahren incl. Unterlagen aufgefordert. Die in diesem Schreiben genannte Abgabefrist wurde für die bezirkliche Stellungnahme auf den 18.12.2019 festgelegt. Eine Fristverlängerung bis Ende Januar 2010 wurde beantragt.

Der Bau der S-Bahnlinie S4 wird durch das Bezirksamt begrüßt und unterstützt. Um diesen erfolgreich und unter Berücksichtigung der vielfältigen betroffenen Belange umsetzen zu können, wird um Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte gebeten.

I. Stadtplanung, Städtebau- und Landschaftsplanung

Die Stadtplanungsabteilung verweist grundsätzlich auf die abgegebene Stellungnahme zum PFA I.

II. Straßen, Wasserwirtschaft und Stadtgrün

a. Straßenplanung/Neubau

Bei der Planung sowie der Umsetzung von Maßnahmen entsprechend der Regelvorgaben ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden. Bezüglich der sich aus der Entwurfsplanung ergebenden Zuständigkeit/Betroffenheit an Hauptverkehrsstraßen wird auf die hierzu zuständigen Dienststellen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI-LSBG) und der Behörde für Inneres (VD) verwiesen.



Vorschriften

Bei der Planung und Ausführung des Vorhabens sind folgende Vorschriften einzuhalten:

Die Vorschriften des **Hamburgischen Wegegesetzes** (HWG) in der Fassung vom 22. Januar 1974 zuletzt geändert am 28. November 2017

Die aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen

Die techn. Bedingungen und Richtlinien, ReStra sowie div. Empfehlungen der FGSV, RAST

ZTV/St-Hmb

Fachanweisung –Absperrelemente 02/2002

b. Straßenplanung/-unterhaltung

Vorab bittet das Fachamt Management des öffentlichen Raumes erneut um Beachtung der zur 1. Änderung abgegebenen Stellungnahme bezüglich der geplanten Veränderungen zur Claudiusstraße und der Straße Schloßgarten. Nachrichtlich soll bei der übermittelten Planzeichnung angemerkt werden, dass in der Claudiusstraße keine gesicherte bzw. barrierefreie Querung der Stichstraße dargestellt wurde.

Redaktionelles sowie Inhaltliches zu den übermittelten Unterlagen der Änderungsplanung vom 04.12.2019

Grundsätzlich soll angemerkt werden, dass seit Mai 2018 die ReStra nebst ergänzende Hinweisen/Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die planerischen Grundlagen sind. Dieses ist umfassend in den übermittelten Planunterlagen inhaltlich aufzunehmen, anzuwenden bzw. zu überarbeiten.

Auf Seite 61 des Erläuterungsberichtes wird auf die Ausgestaltung der Parkstände in der Claudiusstraße eingegangen. Diese sind gem. ReStra hart (mit Betonsteinpflaster) zu befestigen, um der LHO (§57) zu entsprechen.

Weiterhin ist für diesen Bereich festzustellen, dass keine gesicherte, separate Führung von Fußgänger abseits der Fahrbahn vorgesehen ist.

Für die mit der Parkstandherstellung zu erfolgende Flächeninanspruchnahme, geht das Fachamt davon aus, dass dieses kostenneutral erfolgt.

Für den Standort des Bauwerks 501 wird davon ausgegangen, dass dieses nicht auf öffentlicher Verkehrsfläche vorgenommen wird.

Auf Seite 87 des Erläuterungsberichtes gibt es keine Aussage zur Anbindung des Gleichrichterwerks der DB in der Bovestraße, so dass davon ausgegangen wird, dass es sich hier um eine private Zufahrt mit Wendeanlage der DB handeln wird. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Straßenquerschnitt und die Gestaltung der Wendeanlage gem. ReStra vorzunehmen. Eine bauliche Trennung der Nutzungen wäre dann vorzuhalten.

Mit den übermittelten Unterlagen wurden Aussagen zu Baustelleneinrichtungen im öffentlichen Grund getroffen, die vor Baubeginn der Abstimmung mit der Wegeaufsicht (Sondernutzungserlaubnisse, -verträge) und der zuständigen Polizeikommissariate bedürfen. Keine Angaben wurden jedoch für die erforderlichen Umleitungsstrecken und deren Ertüchtigung vor Baubeginn mit Beweissicherung bzw. Instandsetzung nach der Bauphase gemacht. Hierzu bedarf es einer belastbaren Aussage bzw. entsprechender Vereinbarungen.

Im Erläuterungsbericht unter Pkt. 5.3.2 wird auf die Wendeanlage in der Claudiusstraße (südl. der Bahnanlage) eingegangen. Hier ist die Rede von einer Wendeanlage für 2-achsige Müllfahrzeuge die es jedoch aktuell im Fuhrpark der Hamburger Stadtreinigung nicht mehr geben soll. Dieser

Sachverhalt wurde bereits im PFA1 kommuniziert und ist mit der Stadtreinigung zu klären, sofern keine Überplanung erfolgt.

Lageplan 3_5:

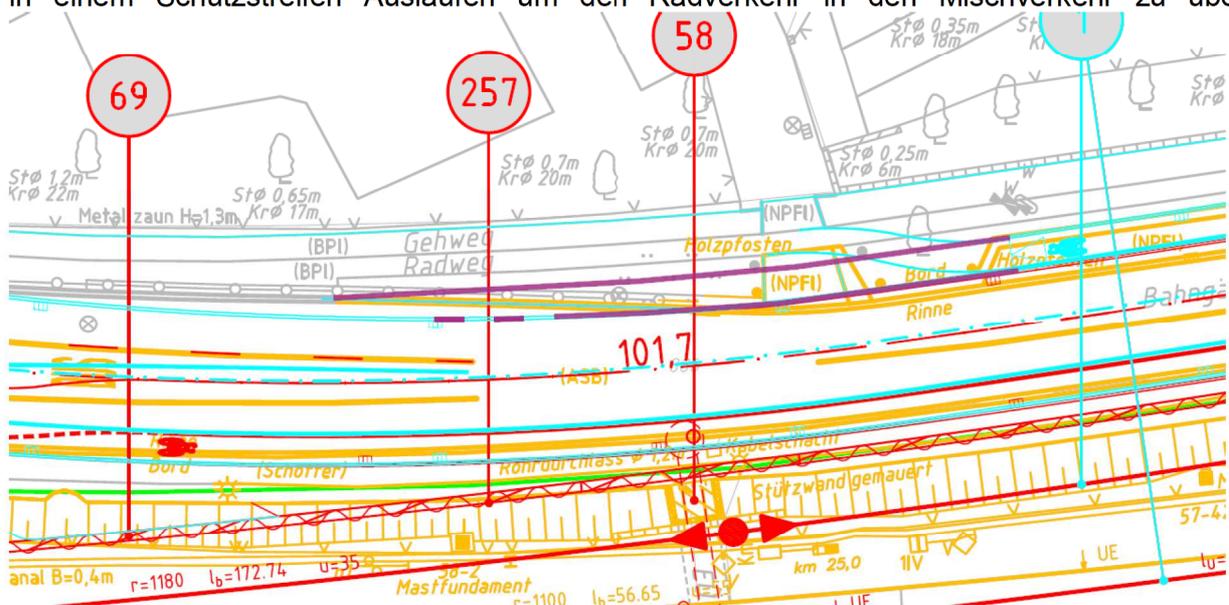
Die Baustellenverkehre sollten nach Möglichkeit über die Baustraße parallel zur Rantzaustraße und die Claudiusstraße abgewickelt werden, um Gefährdungen für den Radverkehr durch Baufahrzeuge auf der Veloroute 7 zu vermeiden.

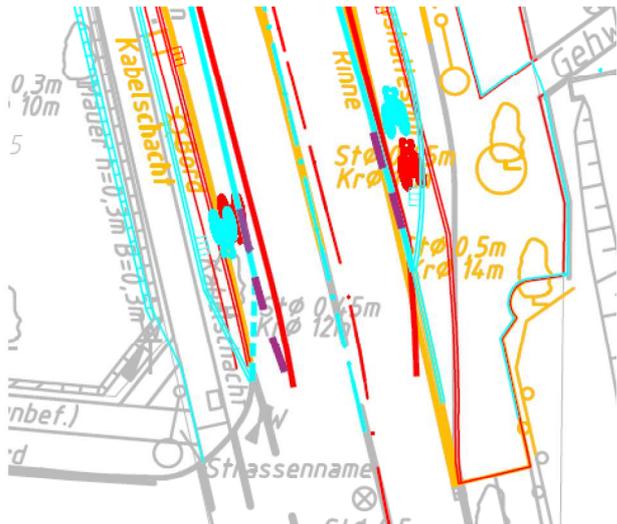
Lageplan 3_6:

Im Lageplan 3_6_LP wird u.a. die Anfahrsituation zum Gleichrichterwerk in der Bovestraße dargestellt. Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes geht davon aus, dass es sich um eine rein **private** Zufahrt incl. Wendeanlage handelt. Aufgrund der angezeigten Anbindung (spitzer Winkel) an die Bovestraße ist diese Zufahrt zum Gleichrichterwerk mit erforderlichen Sichtdreiecken auszubilden und nur aus Richtung Norden anzufahren bzw. wieder zu verlassen. Eine entsprechende Beschilderung ist vorzunehmen.

Für diesen Bereich ist im Baustelleneinrichtungsplan 10_6_BE keine umfängliche bzw. deckungsgleiche Baustelleneinrichtungsflächen zu erkennen.

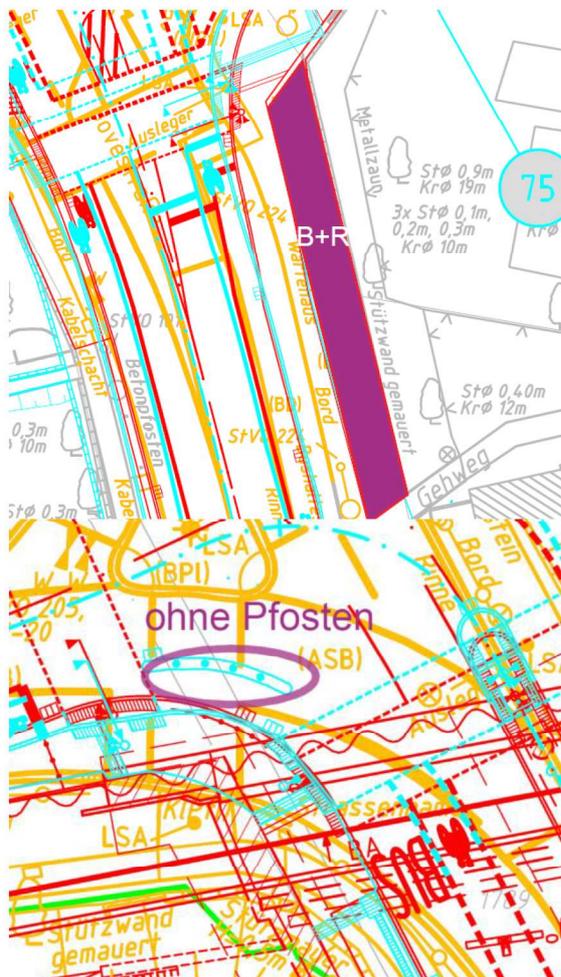
Der Radverkehr soll auf der Nordseite Bahngärten stadteinwärts von einem Radfahrstreifen auf den Bestandsradweg in den Nebenflächen aufgeleitet werden. Dieser ist jedoch nicht benutzungspflichtig und endet zudem nach wenigen Metern. Hier sollte deshalb nur eine Servicelösung vorgesehen werden, die dem Radverkehr die Wahl lässt auf der Fahrbahn weiterzufahren. Der Radfahrstreifen kann in einem Schutzstreifen Auslaufen um den Radverkehr in den Mischverkehr zu überführen.





Am Ende des Radfahrstreifens in der Bovestraße sollte der Radverkehr auf einer Länge von mindestens 10m in den Mischverkehr überführt werden.

Am Beginn des Radfahrstreifens sollte ein unterbrochener Breitstrich markiert werden, um den Radverkehr das Einfahren zu ermöglichen.



Durch den Wegfall des Haltepunktes Gustav-Adolf-Straße entstehen im Bereich der ehemaligen Bushaltestelle Flächenpotenziale für weitere Fahrradabstellanlagen.

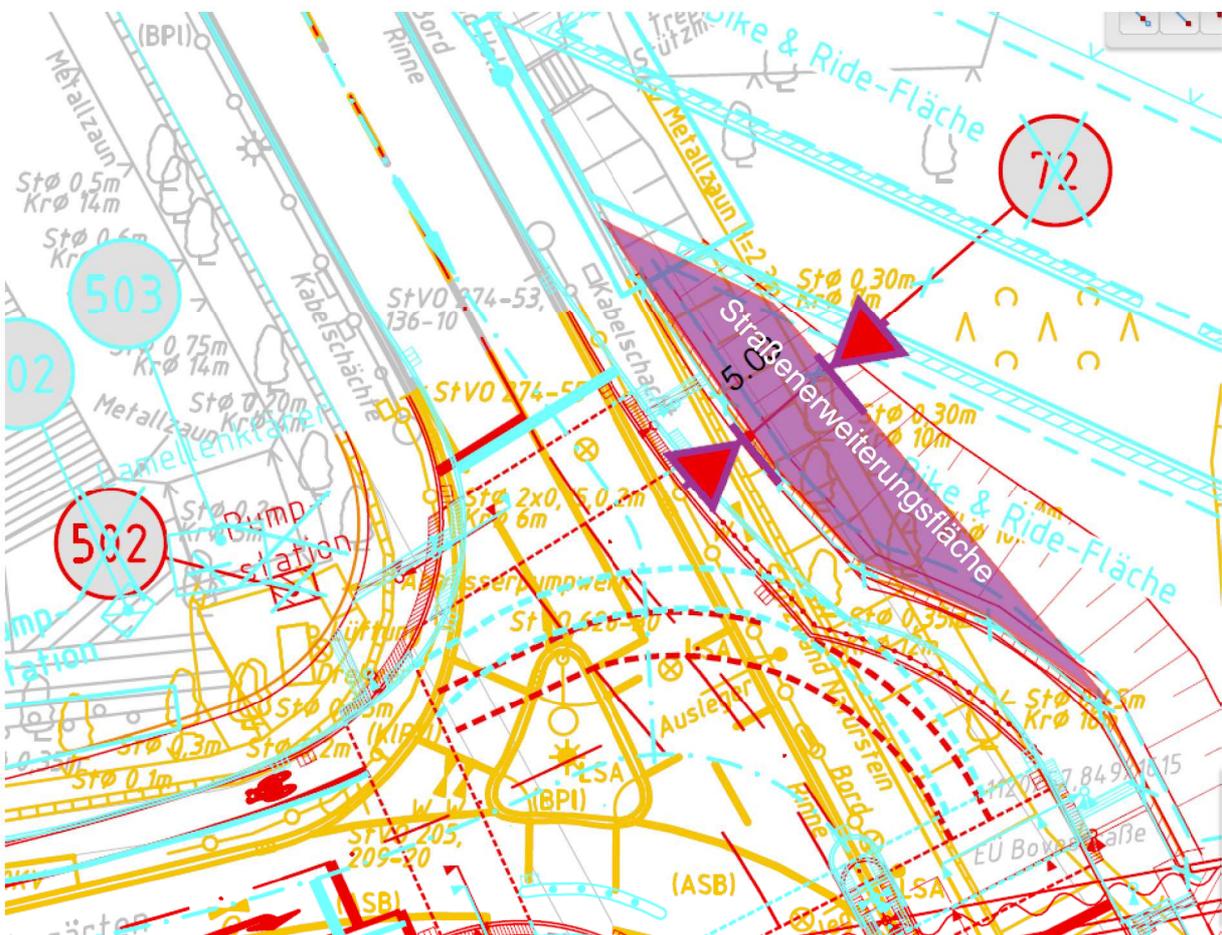
Im Bereich der Unterführung soll der Radverkehr mittels Hochbord und Pfosten von dem Abbiegenden KFZ-Verkehr gesichert werden. Da die nötigen Sicherheitsabstände zu den Einbauten nicht eingehalten werden, sollte auf die Pfosten verzichtet werden.

Insgesamt kann der Planung des Unterführungsbauwerkes nur zugestimmt werden, wenn sichergestellt ist, dass es zu keiner Überschneidung des Bus- und Radverkehrs beim Rechtsabbiegen aus den Bahngärten in die Bovestraße kommt.



Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass die Bovestraße nördlich Bahngärten als Einbahnstraße mit einer Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung eingerichtet werden soll. Sofern nicht auch eine Freigabe für den ÖPNV erwünscht ist, sollte die Einfahrt aus Richtung Süden in die Bovestraße baulich unterbunden werden. Zugleich sollte für den Radverkehr in Richtung Norden ein ca. 2m breiter Radfahrstreifen angelegt werden, um die Befahrbarkeit in Gegenrichtung zu verdeutlichen und zugleich die Fahrbahn einzuengen.

Eine Abstimmung zur B+R-Anlagen sollte mit dem BA-Wandsbek erfolgen. Das Taktile-Blindenleitsystem ist teilweise fehlerhaft.

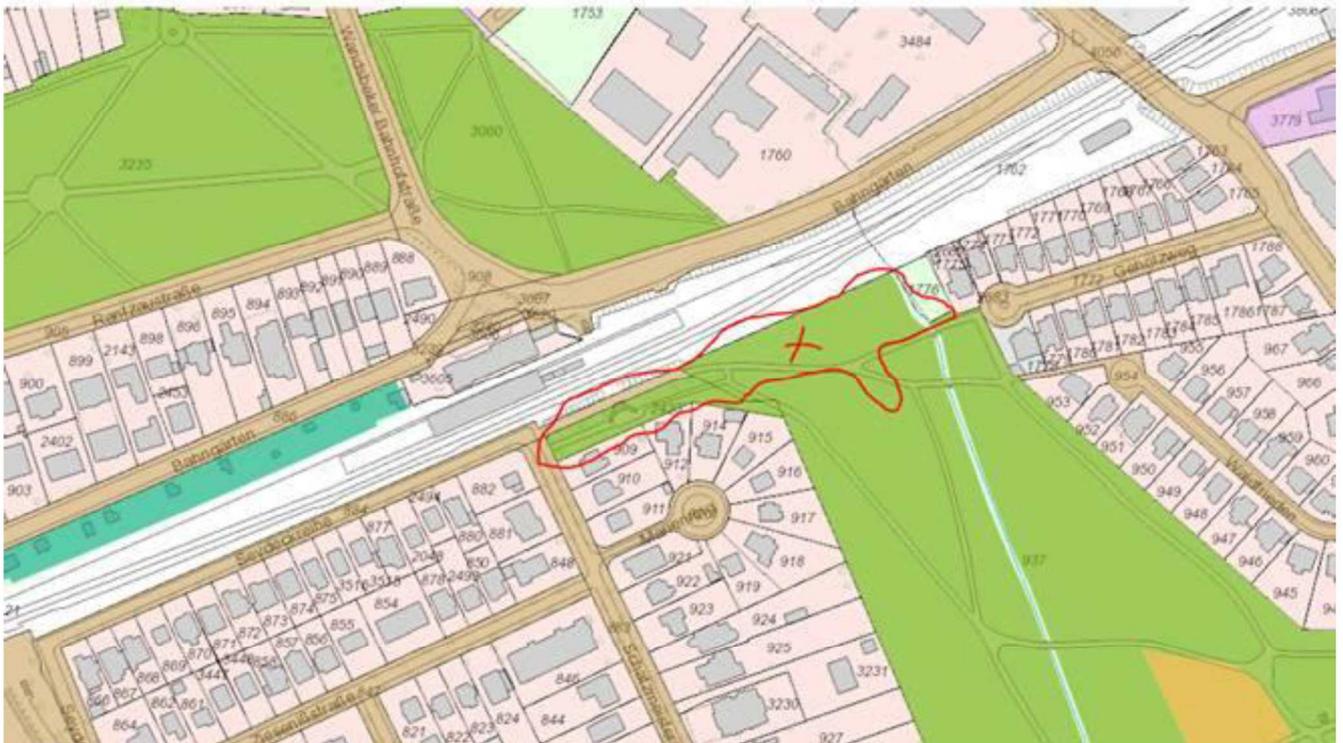


Zur besseren Anbindung der schulischen Einrichtungen in Bovestr., Neumann- Reichardt-Str. und Schlosstraße, bevorzugt MR eine Führung des Busverkehrs über die Bovestraße in beide Richtungen. Um eine Nutzung der Bovestraße in Richtung Norden für den Linienverkehr nicht auszuschließen, ist ein ca. 5m breiter Bereich der Bike & Ride-Fläche als Straßenerweiterungsfläche vorzuhalten. Betroffene B+R-Anlagen müssen entsprechend verlagert werden.

Die Verkehrsführung an der Bahnüberführung Bovestraße sollte noch einmal mit allen Betroffenen diskutiert werden.

c. Stadtgrün

Bezüglich der Baustelleneinrichtungsfläche nach dem Rückbau ist abweichend vom Erläuterungsbericht keine Anlage von Wiesenflächen zur Bahntrasse vorzusehen, sondern wieder eine Aufwaldung mit zahlreichen Baum- und Strauchpflanzungen vorzunehmen. Die Baumpflanzungen sind größtenteils in Richtung Süden an den bestehenden Baumbestand anzuordnen und in Richtung der Bahntrasse ist ein Waldmantel mit heimischen Kleinbäumen und Sträuchern auszubilden. Es wird von einer Breite von 10,0 m ausgegangen. Die Pflanzung hat aus standortgerechten, heimischen Laubgehölzen zu erfolgen.



Zum Thema Straßenbegleitgrün wurde keine Stellungnahme abgegeben.

d. Wasserwirtschaft

EÜ Gehölzgraben, Bau-km 101,702 der Strecke 1249 (km 58,006 der Strecke 1120):

Das neu herzustellende Schachtbauwerk ist in den Fahrradstreifen der Straße Bahngärten geplant und liegt somit im Fahrbahnbereich. Eine Unterhaltung / Inspektion des Schachtbauwerkes ist somit nicht mehr ohne Umlenkung des Fahrradverkehrs und Absperrung eines Fahrstreifens möglich. Dieser Mehraufwand ist für die regelmäßig stattfindende Bauwerksinspektion nicht leistbar. Es wird gefordert, die Verrohrung bis in den Fußwegbereich auf der Nordseite der Straße Bahngärten zu verlängern und dort einen neuen Revisionsschacht zu errichten.

EÜ Bovestraße, Bau-km 101,863 der Strecke 1249:

Die Verbreiterung des Kreuzungsbauwerkes ist gleichzusetzen mit einer Grundinstandsetzung bzw. eines Neubaus der Straße. Insofern ist gemäß Merkblatt DWA-M 153 zu prüfen, ob das anfallende Niederschlagswasser vor Ableitung in Richtung Vorfluter gereinigt werden muss.

Die Einleitmenge in den Gehölzgraben aus dem Kreuzungsbauwerk und sämtliche daran angeschlossene Flächen ist auf 17 l/s*ha begrenzt. Über diese Menge hinausgehendes Niederschlagswasser ist zwischen zu speichern und kann zeitverzögert an den Gehölzgraben abgegeben werden.

III. Politische Gremien / Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi)

Dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft wird am 13.02.2020 die Stellungnahme der Fachdienststellen des Bezirks zu Kenntnis übergeben. Diese Stellungnahme steht somit unter dem Vorbehalt der Kenntnisnahme des MoWi.

Mit freundlichen Grüßen

Verfasst bzw. zusammengetragen

