



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Wandsbek

Bezirksamt Wandsbek, Postfach 70 21 41, 22021 Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt
Planfeststellungsbehörde RP 24

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

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

██████████
Straßenplanung

Am Alten Posthaus 2
22041 Hamburg
Telefon: 040 / 428 81 - ██████████
Telefax: 040 / 427 905 ██████████

Mein Zeichen: W/MR ██████████
Zimmer ██████████
E-Mail: a ██████████

22.11.2019

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

Hier: Aufforderung zur Stellungnahme

Mit Schreiben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 17.09.2019 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 07.11.2019 festgelegt. Eine beantragte Fristverlängerung wurde bis zur 48 KW 2019 gewährt.

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

1. Vorgesehene bauliche Gestaltung der Haltestellen/Bahnhöfe

Durch den Entfall des Verbindungsweges und der Erweiterung der Wendekehrenanlagen für z.B. Abfallfahrzeuge, hat sich dieses auf die Flächen der gestalteten Vorzonen bzw. „Vorplätze“ nicht ausgewirkt. Da die neuen Haltepunkte sich im Kernbereich von Wandsbek befinden, wird weiterhin eine entsprechende städtebauliche Größe und Freiraumqualität gefordert (vgl. hierzu auch Stellungnahme zum PFA 1 des Bezirks und des Amtes LP BSW/ FHH).

2. Geplante Lärmschutzmaßnahmen

Die benötigten Lärmschutzanlagen / Lärmschutzwänden (LSW), von bis zu 6 m Höhe über Gleisbett, sind wie die Haltestellen/ Bahnhöfe gestalterisch zu qualifizieren und architektonisch zu begleiten. Es wird nochmals gebeten, vor allem in Bereichen von unmittelbar angrenzenden Privatgärten und in der Flucht von den durch die LSW- Maßnahmen geschlossenen Sichtbeziehungen in den Straßenräumen begrünende und transparente Teile vorzusehen. Vor allem in Bezug auf die 37 festgestellten Gebäude,



die durch eine erhöhte Verschattung beeinträchtigt werden. Dabei sollen hier in einer gewissen Höhe des Bauwerks der Lärmschutzwand transparente Bereiche als Art „Fenster“ vorgesehen werden. Bei den angrenzenden Gärten sollte das 6 m hohe Bauwerk als gestaltetes, abwechslungsreiches Element in Richtung der Privatgärten wirken. Nebst farblichen Akzentuierungen sind dort Begrünungsmaßnahmen als auch Terrassenartige Bauformen wünschenswert.

3. Haltstelle/ Bahnhof „Claudiusstr.“ / Wandsbeker Rathaus

Mit dem Entfall des Verbindungsweges verschlechtert sich die Situation insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen noch weiter als in der ursprünglichen Planung. Eine Nachbesserung als barrierefreier Zugang von der Straße Schloßgarten ist nicht erfolgt. Der Bezug zum Haltepunkt „Rathaus Wandsbek“ (im Plan als Station Claudiusstraße benannt), über die Straße Schloßgarten, stellt nach wie vor keine Zuwegungsmöglichkeit für Personengruppen mit Mobilitätseinschränkungen zum Bahnsteig dar. Eine Erreichung eines barrierefreien Zugangs ist ohne Verbindungsweg nur mit sehr langen Umwegen bzw. erhöhten Wegebeziehungen möglich. Es bleibt weiterhin anzunehmen, dass neben den über 30.000 umsteigenden Fahrgästen am Bus- und U-Bahnhof Wandsbek Markt hier eine starke Frequentierung entsteht, die eine entsprechende Zugänglichkeit als auch Qualität und Größenordnung sicherstellen muss (vgl. 1. Vorzonen).

4. Landschaftsplanerische Hinweise und Anforderungen:

- Es gelten weiterhin alle Forderungen hinsichtlich der landschaftsplanerischen Aspekte. In Bezug auf die Begrünung, Bepflanzung der bis zu 6 m hohen Lärmschutzwände siehe unter 2.

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 27. Januar 2009

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

Mit der beabsichtigten Neuanlage der Haltestation Claudiusstraße sieht das Fachamt neben deren baulichen Errichtung auch den Bedarf angrenzende Flächen den Bedürfnissen entsprechend herzurichten. Die Haltestation Hasselbrook hat in diesem Zusammenhang verdeutlicht, dass in den Zugangsbereichen die Nebenflächen/-anlagen (hier: Abstellanlagen für Fahrräder) entsprechend frühzeitig zu betrachten sind, um Fehlentwicklungen entgegen zu wirken bzw. einzugrenzen.

Auf Grundlage der Planunterlagen ist mit der Verlegung und Neueinrichtung der angezeigten Haltestelle erkennbar, dass dem Anspruch aus der künftigen Nutzung für den öffentlichen Grund, sowie als Bahngelände, Rechnung zu tragen ist. Dieses ist für die Punkte Fahrradabstellmöglichkeiten, sowie

Erhalt und Schaffung von öffentlichem Parkraum (z.B. „Bike & Ride“ sowie „Kiss & Ride“) in den vorliegenden Planunterlagen noch nicht ausreichend umgesetzt worden. Diesbezüglich ist die Planung in der vorgesehenen Station zu überarbeiten und auch im Sinne der Steigerung der Kundenakzeptanz sowie Fahrgastförderung zu überarbeiten.

Wendeanlage Claudiusstraße

Hier ist eine Wendeanlage gem. ReStra/RAST 06 dargestellt, die von der Stadtreinigung Hamburg nicht durchgängig in Vorwärtsfahrt benutzt werden kann. Aufgrund des erforderlichen Rangierens ist es notwendig, dass die hierfür benötigten Überhänge auf öffentlichem Grund frei zur Verfügung stehen. Dieses und die Schaffung eines umlaufenden Gehweges sind beim Grunderwerb zu beachten. Auf der Ostseite (vor Haus Nr. 47) ist ein barrierefreier Gehweg gem. anzuwendendem Regelwerk herzustellen. Einer Breitenreduzierung kann nicht zugestimmt werden, da die vorgesehene Wendeanlage gemäß RaSt 06, im Gehwegbereich Flächen zum Überstreifen mit den Fahrzeugüberhängen bedingt. Um für Fußgänger die erforderlichen baulichen Voraussetzungen zu schaffen, ist der Gehweg zwingend in der Regelbreite von 2,65 m (Maß ohne Rasenkannte und Rückenstütze) herzustellen. Die Straßenverkehrsflächen sind daraufhin anzupassen.

Wendeanlage Schloßgarten

Hier ist eine Wendeanlage gem. ReStra/RAST 06 dargestellt, die von der Stadtreinigung Hamburg nicht durchgängig in Vorwärtsfahrt benutzt werden kann. Aufgrund des erforderlichen Rangierens ist es notwendig, dass die hierfür benötigten Überhänge auf öffentlichem Grund frei zur Verfügung stehen. Dieses und die Schaffung eines umlaufenden Gehweges sind beim Grunderwerb zu beachten. Im südwestlichen Bereich ist eine Grundstücksanbindung für das Grundstück Haus Nr. 34 eingezeichnet. Da diese als Überfahrt für Kfz vorgesehen ist, kann dieser Positionierung der Überfahrt nicht zugestimmt werden. Grundstücksüberfahrten sind nach dem Hamburger Wegegesetz und ergänzender Regelwerke senkrecht zur Fahrbahn herzustellen. Die Überfahrt ist in Richtung Norden (u.a. aus dem unmittelbaren Bereich der geplanten Treppenanlage) zu verschieben. Auf der Ostseite (vor Haus Nr. 34) ist ein barrierefreier Gehweg gem. anzuwendendem Regelwerk herzustellen. Einer Breitenreduzierung kann nicht zugestimmt werden, da die vorgesehene Wendeanlage gemäß RaSt 06, im Gehwegbereich Flächen zum Überstreifen mit den Fahrzeugüberhängen (u.a. beim Rangieren) bedingt. Um für Fußgänger die erforderlichen baulichen Voraussetzungen zu schaffen, ist der Gehweg zwingend in der Regelbreite von 2,65 m (Maß ohne Rasenkannte und Rückenstütze) herzustellen. Die Straßenverkehrsflächen sind daraufhin anzupassen.

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 Zuge der Maßnahme Veloroute 7 Abschnitt W11, wurde eingehend die Möglichkeit der Führung des Radverkehrs in Bezug auf Sicherheit und Wirtschaftlichkeit untersucht.

Im Zuge der hierzu erfolgten Planungen wurden daher alternative Routenverläufe untersucht, um die grundsätzlichen Probleme einer Führung über die Bärenallee zu umgehen. Unter eingehender Betrachtung aller Alternativen wurde folgender Streckenverlauf gewählt:

Stadteinwärts folgt die Veloroute 7 wie gehabt der Rantzaustraße, welche von Am Alten Posthaus bis Claudiusstraße als Fahrradstraße angeordnet wird. Um die Bärenallee zu umgehen, wird in der aktuellen Planung auch das westliche Teilstück der Rantzaustraße, zwischen Claudiusstraße und Hammerstraße als Fahrradstraße angeordnet. Am Ende der Rantzaustraße biegt sie nach Norden ab und folgt der Hammer Straße über den baulichen Radweg bis Bärenallee. Dort biegt die Veloroute schließlich nach links in die Pappelallee ab.

Stadauswärts überquert der Radverkehr die Hammerstraße und wird in der Bärenallee zunächst von einem Schutzstreifen aufgefangen und anschließend in den Mischverkehr überführt. Über die

Freesenstraße, welche ebenfalls eine Anordnung zur Fahrradstraße erhält, schließt die Veloroute wieder an die Rantzaustraße an.

In der Rantzaustraße beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6m. Es wird alternierend am Fahrbahnrand geparkt, sodass auch hier eine Restfahrbahn von ca. 4,0 m verbleibt. Eine bauliche Herstellung der Parkstände würde erforderlich werden, um die Voraussetzungen einer Fahrradstraße zu erfüllen. Aufgrund der beengten Verhältnisse in der Rantzaustraße (Gefährdung des Radverkehrs), ist daher eine Abwicklung des Baustellenverkehrs fraglich.

Redaktionelles sowie Inhaltliches zu den übermittelten Unterlagen der Änderungsplanung vom 15.08.2019

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.

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.

Nachrichtlich soll bei der übermittelten Planzeichnung angemerkt werden, dass in der Claudiusstraße keine gesicherte bzw. barrierefreie Querung der Stichstraße dargestellt wurde.

c. Wasserwirtschaft

Keine Bedenken

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

Dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft wird am 28.11.2019 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

