



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

**ERLÄUTERUNGSBERICHT
B+R-Kellinghusenstraße
zur Projektvorstellung am 16.04.2018**

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Datum: 09.04.2018





Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Anlass und Notwendigkeit der Planung	3
1.2	Hinweise auf Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft, Regierungserklärungen	4
1.3	Auszubauende Haltestelle	4
1.4	Vermessung	4
1.5	Genehmigungsverfahren	4
1.6	Zusätzliche Maßnahmen	4
1.7	Lage der Baumaßnahme, Einordnung in die örtliche Situation	5
1.8	Städtebauliche Einordnung der Baumaßnahme und Funktionalität	6
1.9	Variantenuntersuchung	6
2	Beschreibung der Baumaßnahmen	7
2.1	Allgemeine Anforderungen	7
2.2	Planung	7
2.2.1	Kurzbeschreibung der Verkehrsanlage	7
2.2.2	Ersatzstandort für Taxistände	9
2.3	Kurzbeschreibung der Hochbaumaßnahme	10
2.3.1	Gebäude	10
2.3.2	Stützwände	12
2.3.3	Oberflächen	13
2.3.4	Möblierung	13
2.3.5	Überdachungen für öffentliche Fahrradstellplätze	13
2.3.6	Überdachung für vermietbare Fahrradstellplätze	13
2.3.7	Schließfächer	13
2.3.8	Elektrotechnische Anlagen	13
2.3.9	Anschluss an vorhandene Straßenverkehrsflächen	14
3	Baudurchführung	14
3.1	Baustelleneinrichtungsflächen	14
3.5	Kampfmittel	14
3.6	Baugrund, Schadstoffe, Altlasten, Grundwasser	14
3.8	Abhängigkeiten zu Baumaßnahmen Dritter	14
3.9	Beweissicherungsverfahren	14
4	Finanzierung	14





1 Allgemeines

1.1 Anlass und Notwendigkeit der Planung

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. Im Nachtransport wird das Fahrrad nach der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel genutzt. Fahrrad und ÖPNV als Bausteine des Umweltverbundes bieten hervorragende Potenziale 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, denn nur attraktive B+R-Anlagen werden auch potenzielle Nutzer überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern.

Die vorhandenen Defizite beim B+R-Angebot an den Schnellbahn-Haltestellen sind Ausdruck der derzeitigen Organisationsstrukturen beim Thema B+R mit mehreren beteiligten Akteuren und mit unterschiedlichen Interessenlagen.

Vorteile:

Haltestellenumfelder im Fokus

- Steigende Nachfrage nach umweltfreundlicher Mobilität
- Verknüpfung des ÖPNV mit ergänzenden Angeboten (u.a. Fahrrad)
- Haltestellen einschließlich Umfeld als „Visitenkarte“ des ÖPNV
- Zustand B+R prägt das Erscheinungsbild des Haltestellenumfeldes

Attraktivität und Funktionalität

- Ziel ist ein attraktives Haltestellenumfeld
- Funktionale Erfüllung der steigenden Nachfrage nach ergänzenden Mobilitätsangeboten (insbesondere B+R)

Gesamthafte Betrachtung

- Attraktivierung, Neubau und Betrieb von B+R-Anlagen
- Einbettung in die einzelnen Haltestellenumfelder erforderlich
- Einheitlicher Anlagenstandard und die Entwicklung einer gesamtheitlichen Instandhaltungsstrategie
- Kompetenzbündelung in Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz gegenüber Dritten (ein Ansprechpartner)

Die P + R-Betriebsgesellschaft mbH soll auf Basis des B+R-Entwicklungskonzeptes den Ausbau der Bike-und-Ride-Standorte an den S- und U-Bahn-Haltestellen umsetzen.



Im Rahmen des B+R-Entwicklungskonzeptes wurde ein Gesamtbedarf von 757 Fahrradstellplätzen an der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße festgestellt. Aufgrund der seither gestiegenen Anforderungen ist von einem Bedarf von mehr als 800 Plätzen auszugehen.

Die Nachfrage an Stellplätzen ist auf der Seite Goernestraße/Kellinghusenpark (ca. 450 Plätze) deutlich stärker als auf der Seite Loogeplatz (ca. 350 Plätze).

Lage des Plangebietes: U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße, Bezirk Hamburg-Nord. Fahrgäste der zwei U-Bahnlinien U1 und U3: rd. 74.000 pro Tag, zudem Anschluss über 3 Buslinien.

1.2 Hinweise auf Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft, Regierungserklärungen

In der Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015 wurde das B+R-Entwicklungskonzept beschlossen.

1.3 Auszubauende Haltestelle

Mit den vorliegenden Planunterlagen soll die im Jahr 2017 begonnene Abstimmung zur Findung von Eignungsflächen und deren grundsätzlicher Gestaltungs- und Nutzungsanforderungen abgeschlossen werden.

Die Abstimmung der Materialien und Farben ist in den Unterlagen als Vorschlag zur Abstimmung zu verstehen.

1.4 Vermessung

Die Bestandspläne der Haltestelle liegen aktualisiert im System ETRS 89-320 vor.

1.5 Genehmigungsverfahren

Für die Umsetzung sind die durchzuführenden Genehmigungsverfahren noch abzustimmen.

Es wird davon ausgegangen, dass für den Umbau der Straßen und Parkanlage in der Goernestraße eine Planverschickung stattfindet.

Für die Genehmigung des Fahrradparkhauses ist das Genehmigungsverfahren noch abzustimmen. Da das Gebäude aus konstruktiven Gründen in den Bahndamm der U-Bahn einbindet, wird eine Genehmigung als BOStrab-Anlage erforderlich.

Die Nutzung der Flächen erfolgt im Zuge der von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH zu beantragenden Sondernutzung.

1.6 Zusätzliche Maßnahmen

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der B+R-Anlage erfolgen keine zusätzlichen Maßnahmen.

1.7 Lage der Baumaßnahme, Einordnung in die örtliche Situation

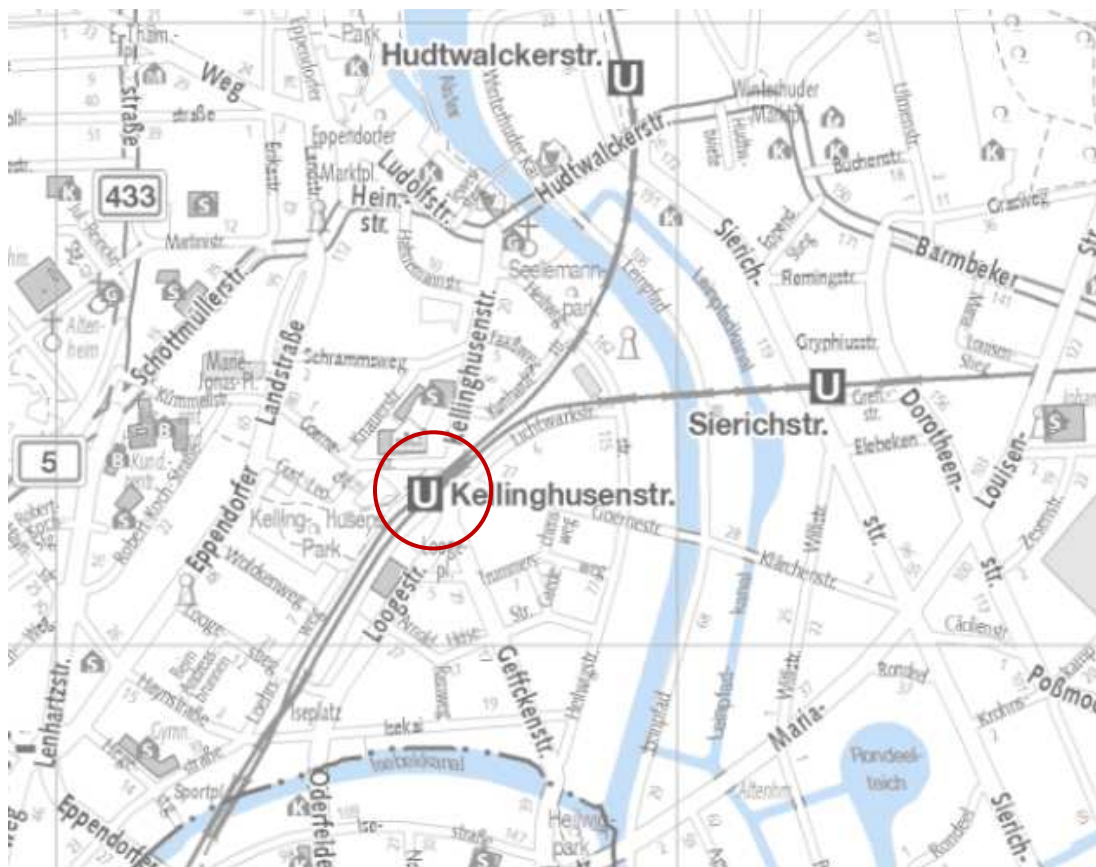
Die U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße gehört zu der Linie U1 und U3 im Bezirk Hamburg-Nord und liegt im Straßenverlauf der Kellinghusenstraße, bzw. Goernestraße.

Die Haltestelle wird täglich von durchschnittlich ca. 74.000 Fahrgästen genutzt.

Eigentümer Grundstück: FHH, Bezirk Hamburg-Nord

Typ Haltestelle: U-Bahn-Haltestelle

Kartenausschnitt / Übersichtslageplan (Plan genodet):



 Planungsbereich

Luftbild mit Planungsraum für B+R-Anlagen im Umkreis von max. 100 m zur Haltestelle Kellinghusenstraße:

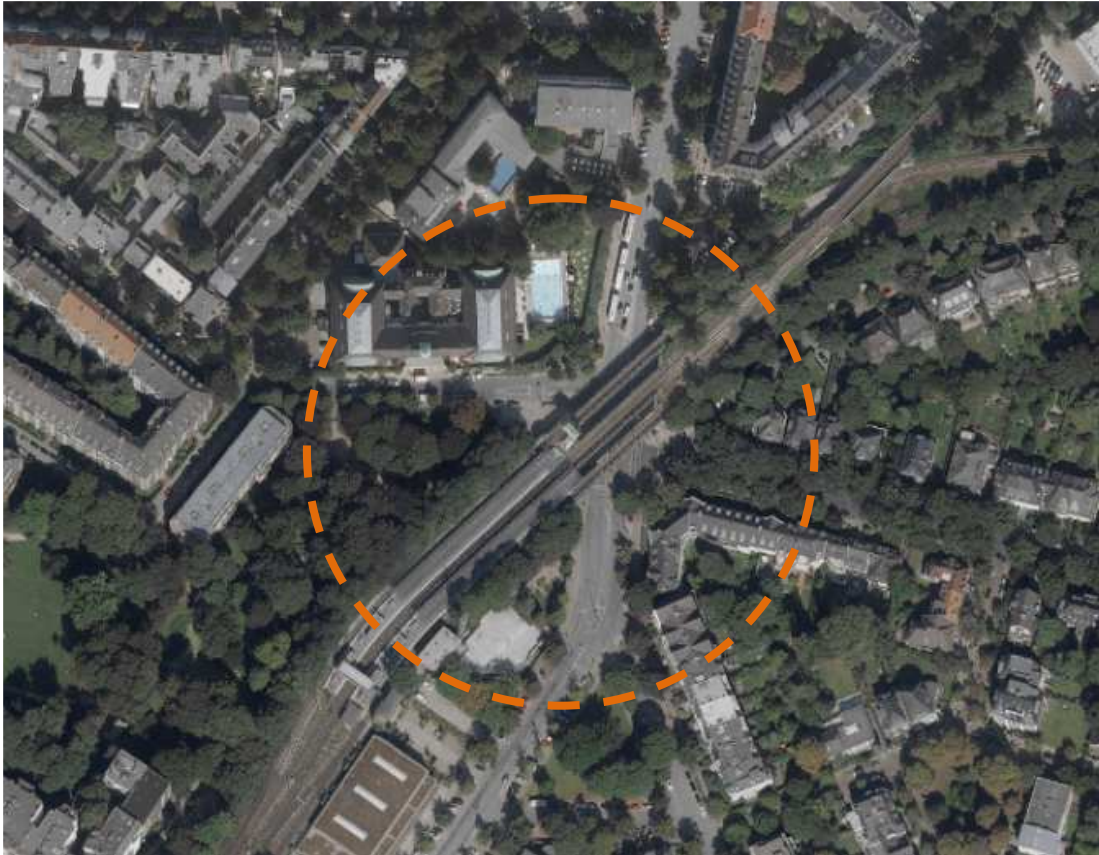


Abb.: Hintergrundkarte: Luftbild DOP 20 | GeoPortal Geo-Online Hamburg, März 2018

1.8 Städtebauliche Einordnung der Baumaßnahme und Funktionalität

Ein Teil der zu überplanenden Flächen wird bereits heute als Fahrradabstellfläche verwendet. Zusätzlich werden an 4 Standorten neue Flächen für B+R-Anlagen hergestellt.

Drei davon befinden sich in der Goernestraße: Im Bereich der Einmündung der Gustav-Leo-Straße auf derzeitigen Pkw-Parkständen, gegenüber des Eingangs zum Holthusenbad auf aktuell vom Mobilitätsdienst Switchh genutzten Flächen und in Kellinghusens Park nahe dem Stationszugang auf aktuell unversiegelter Grünfläche.

Sämtliche Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigzugängen in einem maximalen Umkreis von jeweils 100 m.

1.9 Variantenuntersuchung

Im Zuge der im Jahr 2017 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung sind mehrere Varianten unterschiedlicher Anordnungen im Haltestellenumfeld untersucht worden.

Die Varianten wurden in mehreren Abstimmungsterminen mit dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Hamburg-Nord und der Behörde für Kultur und Medien, dem Denkmalschutzamt und dem Gartendenkmalamt erörtert. Weiterhin haben Abstimmungen mit der Hamburger Hochbahn AG zum Eingriff in den Bahndamm und der baulichen Umsetzung als auch Abstimmungen zum



switchh Punkt stattgefunden. Darüber hinaus gab es einen Ortstermin mit der Verkehrsaufsicht und dem PK.

2 Beschreibung der Baumaßnahmen

2.1 Allgemeine Anforderungen

Um die Anforderungen entsprechend Konzept und folgenden Planungsvorgaben umzusetzen:

- Als Standard-Abstelltyp werden bei ausreichender Flächenverfügbarkeit Anlehnhalter mit 1,0m 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.
- Für die Haltestelle Kellinghusenstraße können mit der beigefügten Planung derzeit potentiell insgesamt 1008 Fahrradstellplätze geplant werden, wobei bereits heute ein Bestand von 224 Stellplätzen vorhanden ist. Von dem Bestand können nach jetziger Einschätzung 40 Fahrradstellplätze so in den Betrieb von der P+R-Betriebsgesellschaft übernommen werden.
- Im angestrebten Ausbauzustand bestehen insgesamt 408 frei zugängliche Stellplätze an Anlehnbügeln im öffentlichen Raum (davon 106 unterhalb des Hochbahnviadukts, ähnlich einer Überdachung). Im Fahrradparkhaus am Loogepplatz entstehen 450 öffentlich zugängliche und 150 gesicherte Mietstellplätze. Alle Stellplätze im Fahrradparkhaus sind überdacht.

2.2 Planung

2.2.1 Kurzbeschreibung der Verkehrsanlage

Die vorhandenen B+R-Anlagen im Umfeld der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße entsprechen zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr den Anforderungen, die an moderne, sichere und zukunftsfähige Fahrradstellplatzanlagen gestellt werden. Bei einigen vorhandenen B+R-Anlagen ist ein schlechter baulicher Zustand sowie in einigen Bereichen ein unzureichender Reinigungszustand festzustellen.

Bei den B+R-Anlagen findet sich zudem kein einheitlicher, wiedererkennbarer Standard wieder. Die Vielzahl an unterschiedlichen Überdachungen und die Heterogenität des verwendeten Mobiliars und der Materialien verhindern ein homogenes Erscheinungsbild.

Flächen mit vorhandenen B+R-Anlagen:

- Bereich Ecke Kellinghusenstraße / Goernestraße West, Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B2:



- Der Bereich weist derzeit 30 Fahrradstellplätze an Anlehnbügel auf.
- Durch einen Ausbau sollen hier künftig 56 Fahrradstellplätze an Anlehnbügel Platz finden.
- Bereich Eingang Kellinghusenstraße, Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B5:
 - Der Bereich weist derzeit 40 Fahrradstellplätze an Anlehnbügel auf.
 - Die vorhandenen Flächen entsprechen dem B+R-Qualitätsstandard und können als Bestand übernommen werden. Ein Ausbau ist nicht vorgesehen.
- Bereich Vorplatz Loogeplatz U-Bahnhof Kellinghusenstraße, Stadtteil Eppendorf:
 - Der Vorplatz Loogeplatz weist neben einem Bestand von 162 Stellplätzen an Anlehnbügel (davon 84 überdacht) und 4 Mietstellplätzen in Fahrradboxen eine StadtRAD-Station mit 16 Säulen mit Einzelanschluss für insgesamt 16 Fahrräder auf.
 - Hier entsteht ein Gebäude mit Platz für insgesamt 600 überdachte Stellplätze: 450 öffentlich zugängliche und 150 Mietplätze. Zusätzlich werden Schließfächer angeboten. Die Neuordnung der Stadtradstation ermöglicht die Anwendung von 10 Säulen zum Doppelanschluss und somit den Ausbau auf 20 Stellplätze.
 - Bedingt durch den Neubau und aus Gründen der Betriebssicherheit der Hochbahn entfallen im Bereich der Böschung 9 Bäume und im Bereich der bestehenden Fahrradabstellanlage 5 Bäume. Eine Ersatzpflanzung von zwei Bäumen ist im selben Bereich möglich, die restlichen müssen monetär abgegolten werden.

Flächen ohne B+R-Anlagen:

- Bereich Vorplatz U-Bahnhof Kellinghusenstraße, Stadtteil Eppendorf:
 - Der Vorplatz Goernestraße wurde im Jahr 2016 vom Bezirk Hamburg-Nord umgestaltet. Derzeit weist er keine Fahrradstellplätze auf.
 - Aus Gründen der Denkmalpflege soll dieser Zustand auch künftig bestehen bleiben. Von hier aus sollen künftig Fahrradstellplätze im Bereich Kellinghusens Park erreicht werden.

Flächen für Erweiterung von B+R-Anlagen:

Zusätzlich zu den oben genannten bereits in Anspruch genommenen Flächen sind folgende Erweiterungsflächen für B+R-Anlagen geplant:

- Bereich Goernestraße – Einmündung Gustav-Leo Straße, Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B4:
 - Der Bereich weist derzeit keine Fahrradstellplätze auf und wird derzeit für 8 Pkw-Parkstände genutzt.
 - Künftig sollen hier an 31 Anlehnbügel 62 Fahrräder Platz finden. Das vorhandene Kleinpflaster soll wiederverwendet werden. Sitzwürfel, wie sie im östlichen



- Teil der Goernestraße platziert sind, sollen an die vorhandene Gestaltung anknüpfen.
- Das Verhältnis der Anzahl aufzugebender Pkw-Parkstände zum Potential neu zu schaffender Fahrradstellplätze beträgt $(8:62) = 1 : 7,75$.
 - Bereich Goernestraße gegenüber dem Eingang Holthusenbad Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B3:
 - Der Bereich weist derzeit keine Fahrradstellplätze auf und wird derzeit für 4 Pkw-Parkstände des Mobilitätsangebots switchh sowie einen Taxistand genutzt.
 - Künftig sollen hier an 38 Anlehnbügel 76 Fahrräder Platz finden.
 - Bereich Kellinghusenpark, Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B1:
 - Der Bereich weist derzeit keine Fahrradstellplätze auf, die Nutzung entspricht der einer nicht versiegelten Grünfläche.
 - Künftig sollen hier an 44 Anlehnbügel 88 Fahrräder Platz finden. Sie werden über den im Jahr 2016 neu gestalteten Vorplatz des Haltestellenausgangs Goernestraße zugänglich gemacht.
 - Die Erschließungsgasse wird in sandfarbenen Asphalt ausgeführt um dem Erscheinungsbild der Parkwege nahe zu kommen. Im Bereich der Stellplätze werden die Anlehnbügel in Kleinsteinpflaster gesetzt. Durch eine wurzelschonende Überhöhung der Anlage wird der Erhalt der an der Böschung bestehenden Bäume angestrebt. Die vorhandene Hecke muss neu gepflanzt werden.
 - Bereich Ecke Kellinghusenstraße / Goernestraße Ost / Lichtwarkstraße, Stadtteil Eppendorf, vgl. Lageplan Standort B6:
 - Der Bereich weist derzeit keine Fahrradstellplätze auf.
 - Künftig sollen hier an 39 Anlehnbügel 78 Fahrräder Platz finden.

2.2.2 Ersatzstandort für Taxistände

Um die Möglichkeit der Verfügbarkeit von Taxen weiter zu berücksichtigen, könnte am Loogepplatz, gegenüber dem Fahrradparkhaus ein neuer Taxistand eingerichtet werden. Dieser Standort ist durch die vorhandene Lichtsignalanlage leicht zu erreichen. Dadurch bleiben auch Taxen an Standort verfügbar und ergänzen das Mobilitätsangebot im Haltestellenumfeld.



2.3 Kurzbeschreibung der Hochbaumaßnahme

2.3.1 Gebäude

Aufgabenstellung - örtliche Gegebenheiten

Das Angebot für Fahrradstellplätze soll dem Bedarf im gesamten Umfeld der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße angepasst werden. Im Zuge der dafür insgesamt vorgesehenen Maßnahmen werden die auf der dreieckförmigen Freifläche am Looageplatz vorhandenen Fahrradunterstände abgebrochen und durch eine Abstellanlage für 600 Fahrräder ersetzt.

Das Grundstück liegt unmittelbar neben dem östlichen Zugang zur U-Bahnhaltestelle, hinter der Bushaltestelle an der Kellinghusenstraße und wird nach Nord-Westen durch den Bahndamm, nach Süd-Westen durch die über einem Bunker errichtete Skateparkanlage begrenzt.

Kapazität - Verkehrsplanung - Erschließung

Die Anzahl von 600 Fahrrad-Stellplätzen kann auf zwei Abstellebenen mit jeweils 150 Doppelparkständern in 2-reihiger Anordnung mit Mittelgasse untergebracht werden. Damit wird eine Kapazität von 300 überdachten Fahrrad-Stellplätzen pro Ebene erreicht.

Radfahrer aus Richtung Goernestraße werden auf einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der Kellinghusenstraße an der Bushaltestelle vorbei bis zur LSA Looageplatz geführt und können hier über die Bordabsenkung auf die Seitenflächen am Looageplatz gelangen. An dieser Stelle ist der Zugang zur Anlage für Nutzer, die ihr Fahrrad in der Anlage abstellen wollen, vorgesehen.

Die infolge der 2-geschossig angeordneten Stellplatzebenen erforderlichen auf- und abwärts führenden Rampenanlagen münden dementsprechend am südlichen Kopf der Anlage, unmittelbar gegenüber der LSA mit Fußgänger-/Fahrradfurt am Looageplatz. Nach Abstellen des Fahrrades können Fahrgäste der U-Bahn die Anlage über Treppenanlagen am nördlichen Kopf der Anlage, in unmittelbarer Nähe zum Haltestellenzugang wieder verlassen.

Baukörper – Städtebaulicher Aspekt

Durch den 2-flügeligen, winkelförmigen Baukörper wird die städtebauliche Situation zwischen Bushaltestelle, Skatepark, Bahndamm und Haltestellenzugang neu formuliert. Die bisher vorhandene Freifläche erhält eine 2-seitige Fassung. Die Fläche hinter dem vorhandenen Fahrgastunterstand der Bushaltestelle wird befestigt. Es entsteht eine platzartige Aufweitung des vorhandenen Gehwegbereichs. In diese Fläche werden die am südlichen Gebäudeflügel anliegende abwärts führende Rampe mit begrenzender Stufenanlage sowie die Stellplätze für Leihräder (StadtRAD) integriert.

Durch die Einsenkung der unteren Stellplatzebene in die Platzfläche wird die Länge der aufwärts führenden Rampenanlage auf das erforderliche Maß begrenzt und die Höhe des flach gedeckten Baukörpers gemindert. Die Oberkante der Attika liegt nur geringfügig über der Bahnsteighöhe der U-Bahnhaltestelle auf dem Bahndamm.

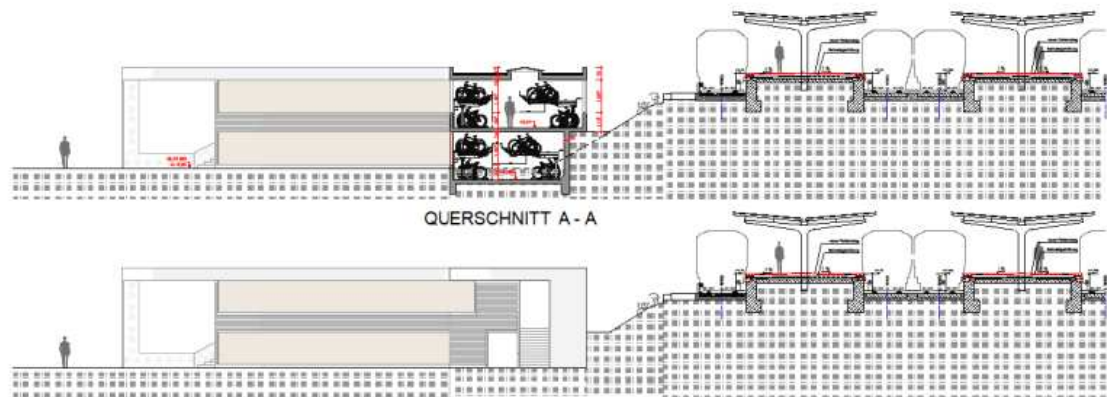


Abb.: Querschnitt und Ansicht des Gebäudes und der Haltestelle

Bruttogeschossfläche (BGF)

BGF	EG	rd. 410,00 m ²
	OG	rd. 455,00 m ²
	gesamt	rd. 865,00 m ²

Bruttorauminhalt (BRI)

BRI	EG	rd. 1.350,00 m ³
	OG	rd. 1.600,00 m ³
	gesamt	rd. 2.950,00 m ³

Architektur – Materialwahl

Die Grundrissfigur stellt sich als plastisch geformter Baukörper dar. Die rechtwinklig zueinander gestellten Wandflächen zum Bahndamm und zur Skateanlage bilden den „Rücken“ der Anlage. Die zum Skatepark gelegene Außenwand wird großflächig geöffnet und bildet einen Rahmen für die aufwärts führende Rampenanlage. Durch die Rahmenöffnung am Rampenfuß bleibt die Blickbeziehung zwischen Loogepplatz und Brückenbauwerk über der Kellinghusenstraße erhalten. Gleichzeitig wird ein schachtartiger Eindruck der Rampenanlage vermieden.

Die zur Kellinghusenstraße und zur vorgelagerten Platzfläche orientierten Fassaden werden analog zur Nutzung in horizontaler Gliederung mit Fassadenbändern im Wechsel zwischen sandfarbenem Verblendmauerwerk, Sichtbetonflächen und gerastertem Streckmetallgitter gestaltet. Im Gegensatz zum „harten“ Rücken der Anlage sind die Konturen der Gebäudeansicht zur Kellinghusenstraße in Anlehnung an das historische Haltestellenbauwerk in fließenden Rundungen geformt.

Das Mauerwerk der geschlossenen Flächen nimmt das Farbspiel des Kalksteins am Haltestellenbauwerk und an den Brückenwiderlagern auf. Das Streckmetallgitter mit seiner netzartigen Textur ermöglicht einerseits den Ausblick aus der Anlage ins Freie, andererseits werden die abgestellten Fahrräder optisch vom öffentlichen Raum abgeschirmt. Zusätzlich wird eine gleichmäßige Belichtung und Durchlüftung der Anlage erreicht. Die vom Bahnsteig sichtbare Flachdachfläche wird begrünt und für die zusätzliche Belichtung der oberen Stellplatzebene mit Oberlichtkuppeln ausgestattet.



2.3.2 Stützwände

An der Ecke zwischen Böschungsmauer und Kellinghusenpark, Bereich Goernestraße, vgl. Lageplan Standort B1 ist eine Winkelstützmauer/Traversen $h = \text{ca. } 0,35 \text{ m bis } 0,50 \text{ m}$ zur Abfangung des Bahnböschungsbereiches notwendig. Die Winkelstützmauer schließt an die bestehenden Böschungsmauer, siehe Foto zur Abfangung an.



Um das Parkhaus am Loogeplatz errichten zu können ist eine Bohrpfahlwand $d=0,80$ m entlang der Gebäudewand erforderlich. Die Bestandsböschung wird um ca. 2,30m eingeschnitten, so dass die spätere Gebäuderückwand den Bahndamm zukünftig abstützt.

2.3.3 Oberflächen

2.3.4 Möblierung

Als Fahrradanhänger werden Rundrohrbügel aus Stahl rd. 50 (oder 60) mm, verzinkt, pulverbeschichtet, DB 703, Länge 100 cm, Höhe über Belag 80 cm, mit 1,0 m Regelachsabstand eingebaut.

Sonstige Möblierung ist nicht vorgesehen, bzw. befindet sich im Gebäude.

Im Gebäude werden verzinkte Doppelstockparker aufgestellt.

2.3.5 Überdachungen für öffentliche Fahrradstellplätze

Siehe: 2.1.1 Gebäude.

2.3.6 Überdachung für vermietbare Fahrradstellplätze

Siehe: 2.1.1 Gebäude.

2.3.7 Schließfächer

Schließfachanlagen werden im Gebäude Loogeplatz aufgestellt. Je Geschoss ist eine Schließfachanlage mit Schließfächern mit Steckdosen zur Ladung von Fahrradakkus vorgesehen.

2.3.8 Elektrotechnische Anlagen

Das Gebäude sowie die Schließfachanlagen werden an das Stromnetz angeschlossen.



2.3.9 Anschluss an vorhandene Straßenverkehrsflächen

Es sind neue Anschlüsse an Straßenverkehrsflächen herzustellen.

3 Baudurchführung

3.1 Baustelleneinrichtungsflächen

Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich i. d. R. auf dem eigentlichen Baufeld. In noch abzustimmendem Umfang müssen öffentliche Gehwegflächen mitbenutzt werden. Die Zufahrt der Baustellen ist von öffentlichen Verkehrsflächen möglich. Beläge sind entsprechend zu schützen.

3.5 Kampfmittel

Die Prüfung auf Kampfmittelverdacht müssen noch durchgeführt werden.

3.6 Baugrund, Schadstoffe, Altlasten, Grundwasser

Eine Baugrunduntersuchung liegt für die betreffende Bahnböschung und Anschlussflächen in der Parkanlage vor.

Für die befestigten Straßen- und Nebenflächen besteht aus derzeitiger Sicht nicht das Erfordernis zusätzlicher Baugrundaufschlüsse. Schadstoffanalysen der bestehenden Oberflächenbefestigungen (Asphalt) werden noch durchgeführt.

3.8 Abhängigkeiten zu Baumaßnahmen Dritter

Baumaßnahmen Dritter sind nicht bekannt.

3.9 Beweissicherungsverfahren

Für die betreffenden Flächenteile und anschließende Bauwerke werden zur Feststellung des bestehenden Zustandes vor einer baulichen Umsetzung Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

4 Finanzierung

Die Haltestelle Kellinghusenstraße ist Bestandteil des B+R-Entwicklungskonzeptes, die Finanzierung ist über die Senatsdrucksache 20/14485 im Grundsatz gesichert. Zur baulichen Umsetzung ist noch ein gesonderter Finanzierungsantrag bei der BWVI zu stellen.

Hamburg, den 09.04.2016

[REDACTED]

[REDACTED]





Anlagen

- Anlage A Lagepläne
Lageplan Gesamt
Lageplan Gebäude
- Anlage B Pläne Entwurfsplanung Pläne Entwurfsplanung
Querschnitt A-A, Ansicht von Nord-Osten
Ansichten von Süd-Westen und Nord-Westen
Querschnitt B-B, Ansicht von Süd-Osten
Dachaufsicht
Entwurfsplanung Erdgeschoss
Entwurfsplanung Obere Ebene
Visualisierung
- Anlage C Protokoll der Begehung mit PK 23, VD 51 und VD 52

