



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 / ██████████
Telefax: 040 / ██████████

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

13.01.2020

Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben der DB Netz AG „Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe“, Planfeststellungsabschnitt 2

Hier: Auslegung der Planunterlagen und Aufforderung zur Stellungnahme

Mit Schreiben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vom 06.11.2019 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 23.12.2019 festgelegt. Eine beantragte Fristverlängerung wurde bis zum 20.01.2020 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

Für die bauliche Gestaltung aller Haltestellen, die zusätzlich entstehen oder durch Umbau/ Abriss (teilweise) neu errichtet werden, besteht weiterhin die Forderung, seitens der Bahn jeweils eine architektonische Begleitung in Form einer künstlerischen Oberleitung oder einen begrenzten hochbaulichen Wettbewerb vorzusehen. Die BSW – Oberbaudirektor und das Bezirksamt sind weiterhin frühzeitig einzubinden.

Durch die geplanten Unter- und Überführungen entstehen in vielen Bereichen Wendeanlagen, die keinerlei Flächen für „Kiss + Ride“ oder andere Stellplatzoptionen (B+R) vorsehen. In Bereichen, in denen entsprechende Flächen zur Verfügung stehen, sollten daher gestaltete Vorzonen bzw. „Vorplätze“ errichtet werden, die eine entsprechende städtebauliche und Freiraumqualität besitzen und der zu erwartenden Frequenz dieses neuen Haltepunkte entspricht.

Weitere Anmerkungen und Hinweise unter Punkt 7 und 8 (siehe unten).



2. Bezeichnung von Haltestellen/Bahnhöfen

Die Benennung der neuen Haltpunkte „Marienthal West“ statt „Bovestr.“ oder „Wandsbek“, den Namen „Marienthal Ost“ statt „Holstenhofweg“ und „Tonndorf Ost“ statt „Am Pulverhof“, wie es nun vorgesehen wird kritisch gesehen. Aus Gründen der Orientierung für die Fahrgäste sollten geographischen Doppelbenennungen, hier für Marienthal und Tonndorf vermieden werden.

Für die Benennung „Holstenhofweg“ spricht, dass die Bundeswehr Universität (Helmut-Schmidt-Universität / HSU) sich an der Straßenkreuzung des Holstenhofweges mit der Adresse Holstenhofweg 85 befindet. Auch der Ort „Pulverhof“ stellt eine historische Bewandnis für Wandsbek dar und wird der Benennung „Tonndorf Ost“ vorgezogen. Die genaue Abgrenzung des Stadtteils Tonndorf ist für die meisten Bürger nicht mehr nachvollziehbar, die Lage der Straße Am Pulverhof jedoch wohl.

Weitere Ausführungen zum Aspekt Haltestellen/Bahnhöfe befinden sich im Verlauf der Stellungnahme zu den einzelnen Haltestellen/Bahnhöfen.

3. Geplante Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen)

Mit der Nutzung einiger Flächen entlang der Bahntrasse verzögern sich zahlreiche städtebauliche Projekte, die seit Jahren über z.B. das bezirkliche Wohnungsbauprogramm verfolgt werden. Zudem werden anderen Entwicklungsmaßnahmen erschwert bzw. weiter verzögert. Auch die Nutzung einiger Flächen zum Wohle der Allgemeinheit (z.B. Sportflächen, Festplatz Rahlstedt) werden in ihrer Nutzung eingeschränkt und dafür keine Kompensationen vorgeschlagen.

Der Bezirk stellt somit alle geplanten BE-Flächen in Maß und Dauer in Frage und bittet die Bahn um Herausnahme aus dem Planfeststellungsverfahren und um Abstimmung mit dem Bezirksamt. Derzeit laufende Bebauungsplanverfahren sind von BE-Flächen soweit nicht betroffen.

Hinsichtlich der BE-Flächen im Bereich des Wandseredders wird zu Bedenken gegeben, dass die Brücke Wandseredder abgängig ist und zzt. nicht mit schweren LKW befahren werden darf. Zudem stellt die Inanspruchnahme der dortigen (nördlich gelegenen) naturnahen Flächen – es handelt sich um geschützte Biotop – einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der vermeidbar ist. Zur Vermeidung ist die BE-Fläche auf das Gelände der ehemaligen Lackfabrik Arostal zu verorten. Hier ist zwar eine Wohnbebauung geplant. Wegen der bestehenden Altlastsituation und Sanierungserfordernis könnte eine zwischenzeitlich Inanspruchnahme für BE durchaus im Sinne der Eigentümer sein.

4. Geplante Lärmschutzmaßnahmen

Die benötigten hohen äußeren Lärmschutzanlagen / Lärmschutzwände (LSW) von bis zu 6 m Höhe über Gleisbett sind ein Eingriff in Natur und Landschaft, da sie die Erlebbarkeit der Stadtlandschaft in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigen oder unterbinden (§ 14 (1) BNatSchG). So geht für die Bürger in diesen Bereichen die Sichtbeziehung zur Nachbarschaft und damit die topologische Bedeutung ihres Wohnortes bzw. ihrer Erholungslandschaft verloren.

Dies gilt eingeschränkt auch für mobile Verkehrsteilnehmer, denen wesentliche Orientierungsmerkmale fehlen werden.

Damit wird das Stadtbild, unabhängig von seiner subjektiven Schönheit, erheblich beeinträchtigt. Andererseits sind die Wände selbst keine ästhetische Bereicherung der Stadt. Diesen Beeinträchtigungen ist gemäß § 15 (2) BauNVO planerisch zu begegnen.

Die LSW, inkl. der mittleren zu den Güterverkehrsgleisen, sind einerseits besonders in den Haltestellen/Bahnhöfe gestalterisch zu qualifizieren und architektonisch zu begleiten, andererseits zumindest in besonders empfindlichen Bereichen transparent herzustellen oder in wiederum anderen Abschnitten dauerhaft zu begrünen. Eine Standardausführung ist hier nicht ausreichend.

Eine transparente Gestaltung soll insbesondere vorgesehen werden in den Stationen entlang der Bahnsteige, sowie zum topologischen Verständnis in allen Bereichen von Straßen- oder Wegeunterführungen.

Eine dauerhafte Begrünung soll regelmäßig vorgesehen werden in Bereichen von angrenzenden Wohngebieten, Gärten und Grünanlagen.

Grundsätzlich sind die Versprünge wegen Notfalltüren, Masten, Bodengegebenheiten u.v.a.m. in einen symmetrischen Kontext zu setzen und nicht rein funktional-technisch abzuleiten, was zu einer fortwährend verspringenden 6 m hohen Metallpanelwand führt die aus städtebaulicher Sicht gänzlich abzulehnen ist.

Die mittige 4 m hohe LSW zu den Güterbahngleisen sollte in den Bereichen der Haltestellen nicht dem Standard entsprechen, sondern gerade dort farbliche Akzentuierungen o.glw. (vgl. LSW auf der Strecke der S3 im Bereich Wilhelmsburg) vorsehen.

5. Geplante Bahnunterführungen

Da alle Unterführungen nur eine lichte Höhe von ca. 2,50 m aufweisen, ist eine architektonische Begleitung und Gestaltung samt Beleuchtungskonzept zwingend notwendig.

Bei den Rampen ist weiterhin eine Ausweitung (nicht nur 180 Grad Wendepunkte) vorzunehmen, um nebst den Stützwänden auch Flächen z.B. für Zwischenbeete zu Begrünung oder Baumpflanzungen zu ermöglichen und eine Gestaltung vorzunehmen. Ggf. ist die Rampenanlage als solche als ein eigenes technisches Bauwerk zu betrachten, welches eine architektonische Begleitung und Gestaltung erfordert (vgl. Planfeststellungsbeschluss (Aufhebung der Bahnübergänge) Az.: 57162 Pap 555/05.1120 vom 14.04.2010 / Unterlage 5.1. (Unterführung) und 5.2. (Fußgängerbrücke) Planung vom 14.11.2003).

6. Geplante Bahnüberführungen

Eine der geplanten Aufzugsanlagen, vornehmlich die mittlere mit dem Bahnsteigbezug, sollte in ihrer Ausformung und Gestaltung eine Verknüpfung zum Haltepunkt vornehmen (z.B. Beleuchtung, DB Station Zeichen (beleuchtet) o.ä.). Das Wetterschutzdach im Bahnsteigbereich vor dem Aufzug sollte eine Kabinenlänge betragen um ggf. Fahrradfahrer als auch mehreren Personen mit Kinderwagen oder Gehhilfen gleichzeitig einen Wetterschutz anzubieten. Idealerweise umfasst die Bahnsteigüberdachung (siehe unten Nr. 7 und 8.) diesen als auch die Treppenaufgangsbereich vollständig, dann könnte auf diese Maßnahme verzichtet werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss (Aufhebung der Bahnübergänge) siehe 4.)

7. Geplante Stellwerke, Betriebsgebäude, Nebenanlagen

Im Rahmen einer nachhaltigen Umweltwahrnehmung ist zu prüfen, welche dieser oberirdischen baulichen Maßnahmen mit einem ein- oder mehrseitigen Rankgerüst für eine Fassadenbegrünung bzw. mit einem zumindest extensiven Gründach ausgestattet werden können (vgl. Stellungnahme (Stgn) zur ESTW Pulverhof vom 22.08.2019).

8. Haltestelle/ Bahnhof „Marienthal Ost“ / Holstenhofweg

In Bezug auf die Bedeutung und Frequenz dieses Haltepunktes (Nähe zur Helmut- Schmidt Universität), sollte die Bahnsteigüberdachung eine Länge von den geplanten 28 m überschreiten und 6 Waggonlängen (Vollzug) bzw. die Strecke wie an den Haltepunkten Hasselbrook, Landwehr u.ä. von ca. 120 m umfassen.

Auch hier sind innerhalb der LSW Sichtfelder mit Bezug zum Grünsaum bzw. Trog-Hang vorzusehen.

9. Haltestelle Tonndorf

Der südliche Zugang und die dazugehörige Wendekehre stellt derzeit keine adäquate Zuwegung zum Haltepunkt dar. Vielmehr ist hier bei der Planung zu beachten, dass eine Zugangsgestaltung städtebaulicher Art über die Flurstücke 3310 (Garagenhof) und 3325 (Gewerbeflachbau) erfolgen soll. Für den Busbahnhof im Norden und der geplanten P+R Anlage gibt es zusammen mit dem Hamburger Verkehrsverbund weitreichendere Planungen.

10. Haltestelle/Bahnhof „Tonndorf Ost“/ Am Pulverhof

Die Bahnsteigüberdachung sollte eine Länge von den geplanten 28 m überschreiten und zumindest 3 Waggonlängen umfassen.

Für den überdachten Bereich sind innerhalb der LSW Sichtfelder mit Bezug zur Am Pulverhof vorzusehen.

Die Lage der Rampe und Treppenanlage wird grundsätzlich kritisch gesehen, da sie sich nicht innerhalb der ehem. Straßenverbindung befindet. Zumindest der Zugang zum Bahnsteig mit der Treppenanlage sollte diesen Bereich einnehmen. Seitens der BSW / LP wird dieser Bereich für weiteren Bahnhofsbedarf (Kiosk etc.) angedacht (vgl. Stgn zum ESTW Am Pulverhof, s.o.).

Ein zusätzliches Platzangebot für einen östlichen Bahnsteigausgang in Richtung Tonndorfer Weg hat mit weiteren Planungen für eine verbesserte grüne Wegeverbindung (LAPRO) zwischen der Rahlstedter Straße zum Wandselauf /Pulverhofteich (Namensgeber der Straße und Station)) zu tun.

11. Haltestelle Rahlstedt

Durch die Verfüllung des östlichen Zugangstunnels mit dem Ersatz einer Fußgängerbrücke entfällt gerade im Zentralbereich des Rahlstedter Kerns, der Ausgang zur zentralen Fußgängerzone Schweriner Str. / Rahlstedter Bahnhofstr. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig wäre hier weiterhin wünschenswert bzw. die Fläche für eine nachträgliche Ertüchtigung in diesem Sinne. Die Fassadengestaltung ist auf der Ostseite ist nach Verfüllung des bisherigen Tunnels und bei Schaffung eines neuen Tunnels zu harmonisieren.

Zudem grenzt diese Hochbrücke im Westen unmittelbar an einen Bereich mit einem festgesetzten, städtebaulichen Erhaltungsbereich (Grubesallee / Doberaner Weg), der die kleinteilige Villenbebauung aus der Jahrhundertwende (19. Jhr.) bewahrt. Der historische Bezug zum Schrankenweg wird vollkommen negiert.

Der westliche Zugang vom Helmut- Steidl-Platz wird unzureichend in den Bereich der nördlichen ZOB Nebenfläche verlagert und somit orientierungsfern von der zu erhaltenden Rampeanlage positioniert. Dabei wird der Gehwegsbereich maßgeblich eingeeengt.

Grundsätzlich ist die Planung für die kommende Umgestaltung des ZOB´s seitens des HVV (10 min Takt) mit einzubeziehen. Dies betrifft vor allem die Lage des Zugangs mit der entsprechenden Barrierefreiheit in Bezug zum ZOB als auch zum Helmut-Steidl-Platz (Fußgängerzone). Es wird daher vorgeschlagen den Zugangsbereich zum ZOB komplett aus der Planfeststellung herauszunehmen. Die Zugänglichkeit ist parallel mit den Planungen der Hochbahn für den Busbahnhof zu harmonisieren und anzupassen. Gestalterisch soll hier ein Gesamtbild entstehen. Finanzielle Mittel für die Zugänge und die Fassadengestaltung sind vorzuhalten auch wenn dieser Bereich vom Planfeststellungsverfahren abgekoppelt werden sollte.

12. Landschaftsplanerische Anforderungen und Hinweise :

a. Zum Verfahren

- Soweit **Bäume auf Privatgrundstücken** von der Trassenführung betroffen sind und gefällt werden müssen, sind frühzeitig, d.h. vor Planfeststellung bzw. Fällung durch den Antragsteller die erforderlichen, zivilrechtlichen Einigungen herbeizuführen.

b. Zum Inhalt

- Zur **Kompensation der Fällungen von Einzelbäumen** soll die erforderliche Ersatzpflanzung nicht nach dem gängigen Berechnungsmodell der BUE, bei dem regelhaft ein Ausgleich in einem Verhältnis von 1 gefälltter Baum zu 2 bis 3 Ersatzbäume ermittelt wird, erfolgen. Es stehen nämlich nicht ausreichend Flächen zur Verfügung. Vielmehr sollen die Ersatzbäume im Verhältnis von 1:1 in einer großen Qualität gepflanzt werden durch Verwendung von Bäumen mit einem Mindeststammumfang von 30 – 35 cm. Dadurch kann auch ein angemessener, zeitnaher Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erreicht werden.
- Zur Sicherung des „grünen“ Wegenetzes sind **betroffene Fuß- und Radwege** spätestens nach Abschluss baulicher Arbeiten wieder herzustellen und dabei möglichst funktional zu verbessern.

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

Analog der Auflistung der Stellungnahme der Stadtplanung, Städtebau- und Landschaftsplanung erfolgen Ergänzungen durch das Fachamt Straßenplanung /und –unterhaltung (MR).

Zu 1. Vorgesehene bauliche Gestaltung der Haltestellen/Bahnhöfe

Durch die geplanten Unter- und Überführungen entstehen in vielen Bereichen Haltestellen an Fahrbahnen und Wendeanlagen, die keinerlei Flächen für „Kiss + Ride“ oder andere Stellplatzoptionen (B+R) in ausreichender Anzahl bzw. angemessenem Umfang vorsehen. Für diese Bereiche sind unmittelbar oder im Nahbereich entsprechende Flächen auszuweisen bzw. zur Verfügung zu stellen und baulich umzusetzen. Für Haltestellen im Bereich von Wendeanlagen, sollten daher gestaltete Vorzonen bzw. „Vorplätze“ errichtet werden, die eine entsprechende städtebauliche und Freiraumqualität besitzen und der zu erwartenden Frequenz dieser neuen Haltepunkte entsprechen. Bauliche Maßnahmen erfordern in diesen Bereichen ebenso die barrierefreien öffentlichen Verkehrsflächen, die gem. ReStra vorgegeben werden.

Zu 3. Geplante Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen)

Der Bezirk stellt somit alle geplanten BE-Flächen in Maß und Dauer in Frage und kann den in den Unterlagen beschriebenen Vorhaben und Maßnahmen nicht vor einer abschließenden Abstimmung mit dem Bezirksamt befürworten.

Bezüglich der Baustellenabwicklung über das vorhandene Straßennetz bedarf es der grundsätzlichen Abstimmung, in der auch das Thema der Ertüchtigung der betroffenen Umleitungsstrecken, sowie das Thema der Wiederherstellung in Anspruch genommener öffentlicher Verkehrsflächen zu behandeln bzw. festzulegen ist.

Hinsichtlich der BE-Flächen im Bereich des Wandseredders wird zu Bedenken gegeben, dass die Brücke Wandseredder abgängig ist und bis zum Neubau nicht mit Fahrzeugen schwerer als 3,5 befahren werden darf. Aktuell wird beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer eine Planung zum Neubau der Brücke betrieben. Da angrenzende Flächen als altlastverdächtige Flächen eingestuft wurden und entsprechende Untersuchungsergebnisse dies belegen, sollten zustandsstörende Veränderungen unterbleiben. Sollte eine Anpassung nicht möglich sein, sind die Kosten der Sanierung zu berücksichtigen.

Eine Inanspruchnahme des Betriebsplatzes des Bau- u. Betriebshofes in der Straße Rahlau kann nicht zugestimmt werden. Aufgrund der nur begrenzten zur Verfügung stehenden Lagerflächen ist eine weitere Reduzierung nicht möglich. Auch die in diesem Zusammenhang stehende Zufahrtsmöglichkeit über die elektronisch abgesicherte Zufahrt ist aufgrund der angespannten Überwachungssituation nicht gegeben.

Auch für die Anwohnerstraßen Küperstieg und Küperkoppel sieht das Fachamt aufgrund der dortigen angespannten Situation im öffentlichen Raum (sehr hoher Parkdruck sowie Kita-Nutzung) keine Möglichkeit deren Nutzung. Eine beabsichtigte Nutzung würde zu einer Verlagerung in den unmittelbaren Kern von Tonndorf führen und damit den Verkehrsfluss nachhaltig verschlechtern. Hier

sollte versucht werden eine direkte Anbindung über das Sportplatzgelände zu erreichen. Die Sportplatznutzung soll in Kürze zur Disposition stehen.

Zu 5. Geplante Bahnunterführungen

Da alle Unterführungen nur eine lichte Höhe von ca. 2,50 m aufweisen, ist dort erforderliche Beleuchtung so vorzunehmen, dass die lichte Höhe von 2,50 m nicht unterschritten wird.

Zu 9. Haltestelle Tonndorf

Auch wenn mit der vorliegenden Planung einer Mischverkehrsfläche zum Erhalt von möglichst vielen Parkständen angezeigt werden soll, so ist für Umsetzung dieser Planung erforderlich, dass die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Erschließungsfunktion überwiegt. Dieses ist im vorliegenden Fall nicht gegeben, da die angrenzende Bebauung und der Zugang zur/die Erreichbarkeit der Haltestation diesem widersprechen. Gem. ReStra ist hier deshalb eine Straßenplanung im Separationsprinzip in Anwendung zu bringen.

Zu 10. Haltestelle/Bahnhof „Tonndorf Ost“/ Am Pulverhof

Die Lage der nördlichen Rampen und Treppenanlagen wird nicht zustimmungsfähig gesehen, da für den angezeigten öffentlichen Grund keine Barrierefreiheit gegeben ist. Der umlaufende öffentliche Gehweg ist hier unmittelbar an der Fahrbahn anzuordnen, so dass die im Lageplan dargestellte Mulde zu verlegen ist. Die Anbindung des Stellwerks ist als Überfahrt herzustellen.

Zu 11 Haltestelle Rahlstedt

Siehe hierzu ergänzend die Anmerkungen zu S. 123, Pkt. 5.4.4 des Erläuterungsberichtes.

Redaktionelles sowie Inhaltliches zu den jeweils übermittelten Unterlagen vom 06.11.2019

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 (u.a. im Bauwerksverzeichnis) inhaltlich aufzunehmen, anzuwenden bzw. zu überarbeiten.

Zum Erläuterungsbericht erfolgen folgende Anmerkungen:

S. 58, Abb18: Hier handelt es sich um die Buslinien 11 u. 261 im Holstenhofweg

S. 61, Bei der Beschreibung des Glindkamp wird nur die begeh-/ bzw. befahrbare Breite beschrieben. Der Querschnitt der Wegeparzelle beläuft sich zwischen 5,0 bis ca. 7,0 m

S. 65, 66, Bei den Zwangspunkten ist Scharbeutzer Straße /Zufahrt zur Sportplatzanlage/Sportplatz zu ergänzen.

S. 67 Bei dem Entwässerungskonzept geht das Fachamt Management des öffentlichen Raumes davon aus, dass die baulichen Anlagen ausschließlich auf DB-Gelände liegen werden. Mulden und Rigolen auf öffentlichem Grund werden grundsätzlich nicht zugestimmt.

S. 84, Pkt. 5.2.2.4, Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes geht davon aus, dass es sich bei den Zugängen zur Treppen-/Rampenanlage um barrierefreie Bereiche gem. ReStra handelt.

S. 88, Pkt. 5.2.2.8 Die Zugänge/Unterführungen zur Bahnanlage haben in enger Abstimmung mit der Planung zur Umgestaltung des Busbahnhofes und seiner Verkehrsflächen, sowie angrenzender Gebäude und Verkehrsflächen, zu erfolgen.

S. 96, Pkt. 5.2.3.2 Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes geht davon aus, dass die neu herzustellende Zufahrt den Sportplatz während der Bauphase und darüber hinaus nicht

beeinträchtigt. Eine permanente Baustelleneinrichtung bedarf der vorherigen Abstimmung mit dem Sportplatzbetrieb bzw. deren Zufahrts-/Nutzungsmöglichkeit.

S. 104, Pkt. 5.2.5.1 Für die verbleibenden Erdanker im öffentlichen Grund sind Sondernutzungserlaubnisse einzuholen, um die Lage dauerhaft nachvollziehbar zu dokumentieren.

S. 115, Pkt. 5.3.3 Die Wendeanlagen sind gem. ReStra bzw. RaSt 06 für das Wenden von 3-achsiger Müllfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr in Vorwärtsfahrt auszubilden und umlaufend mit einem barrierefreien Gehweg zu versehen.

S. 116, Pkt. 5.3.5 Auch wenn mit der vorliegenden Planung einer Mischverkehrsfläche zum Erhalt von möglichst vielen Parkständen angezeigt werden soll, so ist für Umsetzung dieser Planung erforderlich, dass die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Erschließungsfunktion überwiegt. Dieses ist im vorliegenden Fall nicht gegeben, da die angrenzende Bebauung (Geschosswohnungsbau / Gewerbe o.ä.) und der Zugang zur/die Erreichbarkeit der Haltestation (mit nicht unerheblichem Verkehrsaufkommen) diesem widersprechen. Gem. ReStra ist hier deshalb eine Straßenplanung im Separationsprinzip in Anwendung zu bringen. Bezüglich der Anmerkung zu notwendigen, wesentlichen Änderungen am Gebäude Nr. 59 wird nicht ersichtlich, ob diese nicht auch durch Planungsänderungen incl. Grunderwerb (z.B. vom Flur. 677) zu umgehen wären.

S. 117, Pkt. 5.3.6 Aufgrund der Aufhebung der Durchgängigkeit der Straße und den zur erwartenden Verkehren (Hol- und Bringeverkehr) zur neuen Station, sind jeweils Wendeanlage gem. RASt 06/ReStra vorzusehen, die ein Wenden in Vorwärtsfahrt ermöglichen. Fahrbahnumlaufend sind barrierefreie Gehwege vorzusehen. Aufgrund der erforderlichen Freihaltung der Wendeanlagen (Müll- und Rettungsfahrzeuge) sind in der Wendeanlage bauliche Parkstände vorzusehen die ein verkehrswidriges abstellen von Kfz. unterbinden.

Ein mehrzügiges Wenden wird von hier ausgeschlossen, da hierdurch der Überhang der Fahrzeuge eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf den Nebenflächen darstellt.

Aus den Planungsunterlagen geht die erforderliche Barrierefreiheit für die künftigen öffentlichen Nebenflächen, der notwendige Nachweis von Fahrradabstellmöglichkeiten (incl. Bike+Ride) und der störungsfreie „Kiss + Drop“ Einsatz nicht hervor.

S. 118, Pkt. 5.3.8 Mit dem alleinigen, direkten Anschluss an die Scharbeutzer Straße und der zu erwartenden intensiven Sport-/Stellplatznutzung, sowie der Inanspruchnahme dieser Flächen für die Nutzung des Flurstückes 346 für öffentliche Veranstaltungen, überwiegt bei der künftig öffentlichen Zufahrt nicht die Aufenthaltsfunktion, so dass diese Straße durchgängig im Separationsprinzip, mit mindestens einem baulich abgesetzten barrierefreien Gehweg, herzustellen ist. Die Möglichkeit für Begegnungsverkehr Pkw/Lkw ist vorzuhalten. Ebenso ist eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger im Bereich des Treppenabganges vorzusehen.

Es wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Sportplatz- bzw. die notwendigen Stellplatzflächen für die umfangreiche Nutzung nachgewiesen bzw. erhalten bleiben.

Mit der angezeigten Unterschreitung der Mindestkurvenradien ist sicherzustellen, dass die künftigen Sichtverhältnisse einen umfassenden Einblick (Rückschnitt von Baum-/Strauchbestand) in den Einmündungsbereich geben. Ein Rückstau in die Hauptverkehrsstraße ist auszuschließen. Darüber hinaus ist baulich zu sichern, dass keine Kfz auf der Fahrbahn abgestellt werden können, um den Einmündungsbereich dauerhaft freizuhalten.

Für den Heestweg (Flur. 4431) ist der westliche Gehweg, als Fortführung des Parkstiegs, gem. ReStra auszubauen, da eine fußläufige Inanspruchnahme durch die verkehrlichen Veränderungen zunehmen wird.

S. 119, Pkt. 5.3.9 Es wird davon ausgegangen, dass auch nach Verschiebung der Wendeanlage diese der ReStra entspricht und von 3-achsigen Müllfahrzeugen in vorwärtsfahrt genutzt werden kann.

S. 119, Pkt. 5.3.10 Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten zu 100 % ersetzt werden.

S. 120, Pkt. 5.3.12 Für den Glindkamp (Bauwerke 384, 388, 389) wird davon ausgegangen, dass diese Wegeflächen den künftigen Nutzungserfordernissen entsprechend ausgebaut werden. Grundlage ist, wie hier ausgeführt, die Richtlinie für den ländl. Wegebau (RLW). Ausgehend von einem „Feldweg“ für die durchgängige Nutzung der Unterhaltung angrenzender baulicher Anlagen, als Rettungsweg, als Zufahrt für die landwirtschaftliche Nutzung und als Geh-/Radweg, ist somit eine mind. 3,5 m breite befestigte Wegefläche zuzüglich beidseitigem 0,5 m breitem befahrbarem Seitenstreifen (möglichst Rasengittersteine) herzustellen. Daran anschließend ist die Entwässerung der Wegefläche vorzuhalten. Aufgrund der Wegelänge sind in ausreichendem Abstand (je nach Sichtweiten) Ausweichpositionen vorzusehen, um den Begegnungsfall zu ermöglichen. An den jeweiligen Enden der Wegeflächen ist eine Wendeanlage entsprechend den zu erwartenden Nutzfahrzeugen auszubilden.

S. 120, Pkt. 5.3.13 Für den Nornenweg ist Fahrbahnbegrenzung mit Tiefbord vorzunehmen, um den Wasserablauf in der Dammlage gezielt zu steuern und dem Vorfluter zuzuführen. Eine Erosion durch ablaufendes Oberflächenwasser in Dammlage ist auszuschließen. Im Anschlussbereich sind befestigte Aufweitungen für den Begegnungsfall vorzusehen und die erforderlichen Sichtfelder zu schaffen bzw. von Bewuchs freizuhalten.

S. 123, Pkt. 5.4.4

Mit der dargestellten Planung finden massive Baueingriffe in die Anlagen/dem Haltestellenbetrieb der HHA und deren Zuwegungen statt. Dies ist u.a. bei den beiden Treppen seitlich der neu geplanten Unterführung im Bereich unmittelbar angrenzend östlich an der Bahntrasse der Fall. Hier ist eine Abstimmung mit der HHA mit der anstehenden Planung hinsichtlich der Busanlage erforderlich. Die betrieblichen Belange des Busbetriebes müssen berücksichtigt werden. Veränderungen an vorhandene Anlagen und deren direkten Zugänge bedürfen der gegenseitigen planerischen Abstimmung im Rahmen der Neu-/Umbaumaßnahmen.

Trotz der sich verändernden Zugangssituationen zum ZOB Rahlstedt geht das Fachamt Management des öffentlichen Raumes davon aus, dass der Fortbestand und die Erreichbarkeit der Toiletten a) in der Bauzeit, b) im Endzustand für die öffentliche Nutzung gegeben sind.

S. 129, Pkt. 6.2 unter diesem Punkt sind die Planungen zur Neugestaltung des Busbahnhofes Rahlstedt und der P+R bzw. B+R Anlagen der P+R –Betriebsgesellschaft mbH aufzuführen. Wohnungsbau ist für die Straßen Küperstieg/Küperkoppel sowie Ahrensburger Straße/Holstenhofweg anzumerken.

S. 170, Pkt. 10.8.1 Hierzu soll angemerkt werden, dass zum Thema Wendeanlagen Mindestanforderungen für Fahrzeuglängen von bis 9,0m angenommen werden. Es ist festzuhalten das Müllfahrzeuge der Stadtreinigung HH Längen von > 9,0 m aufweisen. Von den Mindestanforderungen wäre somit abzuweichen, um den Abmessungen der vorhandenen Nutzfahrzeuge zu entsprechen.

Lageplananmerkungen

3_2_LP Das Flurstück 2600 (KlgV Ugleisee) wird derzeit über eine Überfahrt an den Holstenhofweg angebunden. Gem. Lageplan ist für diesen Bereich eine Ableitung des Radverkehrs vorgesehen, so dass die Überfahrt in der bestehenden Lage nicht mehr zu halten wäre. Hier hat eine Umplanung der Überfahrt oder der Radverkehrsableitung zu erfolgen.

3_3_LP Hier sind Wendeanlagen (Bauwerk 361, 362) für Vorwärtsfahrt von dreiachsigen Müllfahrzeugen und umlaufendem barrierefreien Gehweg vorzusehen. Ebenso wird davon ausgegangen, dass die am Ende der Stichstraßen geplanten Mulden zukünftig auf dem Gelände der DB liegen.

3_4_LP Für das Flurstück 3680 hat eine Flächenregulierung zu erfolgen.

3_5_LP Es wird davon ausgegangen, dass die Entwässerung des Bahnkörpers grundsätzlich auf Bahngelände erfolgt. Rückhalte-/Versickerungsanlagen, wie Mulden bzw. Rigolen, sind somit auf Bahngelände zu errichten.

Es wird davon ausgegangen, dass die geplanten Fahrradständer (Bauwerk 476) ohne Inanspruchnahme öffentl. Grundes erfolgt. Der Grunderwerbsplan ist hier nicht eindeutig. Das Bauwerk 365 ist im Separationsprinzip herzustellen. Der in der Straße vorhandene personenbezogene Behindertenstellplatz ist zu beachten. Entfallende Parkstände sind umfänglich aufgrund der „Kiss +Ride“ Situation zu ersetzen. Rechtlich besteht schon heute die Möglichkeit Straßenerweiterungsflächen in Anspruch zu nehmen, um einen erweiterten Straßenquerschnitt zu erlangen.

3_7_LP Hier sind Wendeanlagen für die Vorwärtsfahrt von dreiachsigen Müllfahrzeugen und umlaufendem barrierefreien Gehweg (unmittelbar an Fahrbahn) vorzusehen. Die Barrierefreiheit ist im Bereich des Zuganges zur Rampen-/Treppenanlage nicht erkennbar. Die Lage des Bauwerks 503 ist hinter den Gehweg zu verlegen. Die Zufahrt zum Stellwerk ist als Überfahrt auszubilden.

3_9_LP Siehe Anmerkung zu S. 118, Pkt. 5.3.8

3_10_LP Siehe Anmerkung zu S. 123, Pkt. 5.4.4

Sollte es sich bei dem Bauwerk 353 ausschließlich um den Zugang zum Keller des Anliegers handeln, könnte die Fläche verkauft werden. Mit Aufhebung des nördlichen Zugangs zum Bahnsteig sind diese Flächen analog der angrenzenden Flächen (Fahrradabstellmöglichkeiten) zu gestalten. Bezüglich der dargestellten Zugänge zum ZOB-Gelände sind die Anmerkungen zur S. 123, Pkt. 5.4.4 des Erläuterungsberichtes beachten. Anmerkungen zur Unterlage Bauwerk 7_1_15 EU Rahlst. West sind zu beachten, wenn diese Darstellung konform mit der Planung der HHA zur Neugestaltung des ZOB-Rahlstedt geht.

3_11_LP Mit der Herstellung des Bauwerks 59 geht das Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) davon aus, dass die angrenzenden öffentlichen Flächen barrierefrei gem. ReStra ausgebaut und baubedingt entfernte Fahrradabstellanlagen zu 100% ersetzt werden. Das Bauwerk 241 (Rigolen) ist ausschließlich auf Bahngelände zu errichten. Für das Bauwerk 383 im Güstrower Weg (im Grunderwerbsplan das Bauwerk 356) ist die vorhandene Grundstücksgrenze des öffentlichen Raumes zu beachten.

3_13_LP Siehe Anmerkungen zu S. 120, Pkt. 5.3.12 zum Bauwerk 384. Die erforderliche Wegebefestigung hat der vorgesehenen Nutzung zu entsprechen. Der Oberbau ist so herzustellen, dass die Flächen unterhaltungsextensiv sind.

3_14_LP Siehe Anmerkungen zu S. 120, Pkt. 5.3.12

3_15_LP Siehe Anmerkungen zu S. 120, Pkt. 5.3.12 bezüglich der Ausgestaltung der geplanten Wegefläche. Bei dieser geht MR davon aus, dass die Fläche nicht im Grundvermögen von MR liegen wird. Aufgrund der anliegenden Häuser Nr. 105 und 107, sowie diverser landwirtschaftlich genutzter Flächen, bedarf es somit einer wegerechtlichen Sicherung. Das Bauwerk 388 ist als Überfahrt an die Tunneltalbrücke anzuschließen.

3_16_LP Siehe Anmerkungen zu S. 120, Pkt. 5.3.13. Bei dem Bauwerk 395 wird davon ausgegangen, dass es sich um keine öffentliche Wegefläche handelt, da es sich hier um einen ausschließlichen Zugang zur Bahnanlage handelt. Das Bauwerksverzeichnis ist diesbezüglich zu korrigieren.

Bauwerksanmerkungen

7_1_7 EU Pulverhof_041 Barrierefreiheit gem. ReStra im Bereich Treppen- /Rampenzugang nicht vorhanden. Die Eintragungen „Flächen an Bestand anpassen“ ist hier nicht zutreffend, da die Gesamtflächen neu überplant werden.

7_1_15 EU Rahlst. West Siehe S. 123, Pkt. 5.4.4

Der Anschluss der an der östlichen Lärmschutzwand liegenden Treppe und dem Fahrstuhl an den vorhandenen Gehweg ist nicht ReStra konform dargestellt. Zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit sind die bestehenden Nebenflächen (Gehweg/Parkstände) umzubauen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass diese Darstellung konform mit der Planung der HHA zur Neugestaltung des ZOB-Rahlstedt geht. Sollte dies nicht der Fall sein, bedarf es einer entsprechenden Planänderung. Im Bereich des zu schließenden westlichen Zugangs vom Doberaner Weg sind Fahrradbügel bzw. /-abstellmöglichkeiten zu schaffen.

7_1_17 EUF Rahlstedt Ost Barrierefreiheit für Gehwege im Schrankenweg und Doberaner Weg im Bereich zw. Treppe und Fahrbahn herzustellen.

7_1_22 EUF Delingsdorfer Weg Laut den Beschreibungen ist hier eine Durchgangshöhe von 2,50 m angegeben. Im Rahmen einer öffentlichen Nutzung ist somit die Beleuchtung nicht an der Decke anzubringen, um die erforderliche lichte Höhe einzuhalten.

7_2_8_SU Nornenweg Siehe Anmerkungen zu S. 120, Pkt. 5.3.13. Bei dem Bauwerk 395 wird davon ausgegangen, dass es sich um **keine** öffentliche Wegefläche handelt, da hier von einem ausschließlichen Zugang zur Bahnanlage ausgegangen wird. Das Bauwerksverzeichnis ist diesbezüglich zu korrigieren.

Querschnittsanmerkungen

8_1_21_Q Glindkamp Siehe Anmerkung zu S. 120, Pkt. 5.3.12

Baustelleneinrichtungsanmerkungen

Bezüglich der Baustellenabwicklung über das vorhandene Straßennetz bedarf es der grundsätzlichen Abstimmung, in der auch das Thema der Ertüchtigung der betroffenen Umleitungsstrecken, sowie das Thema der Wiederherstellung in Anspruch genommener öffentlicher Verkehrsflächen zu behandeln bzw. festzulegen ist.

10_2_BE_Plan Aufgrund des beengten Straßenquerschnitts im Schweinfurtweg ist eine Wendemöglichkeit auf dem Flurstück 1732 vorzusehen. Hierdurch kann gewährleistet werden, dass die Verkehre im öffentlichen Grund in vorwärtsfahrt erfolgen. Gleiches gilt für die Baustellenabwicklung über das Bauwerk 976 / Ugleisee und der Bauwerke 902 und 905. Die geplante Straßenbehelfsbrücke im Holstenhofweg, die für Kfz lediglich bis 7,5t geplant werden soll, schließt den vorhandenen Busbetrieb (Buslinie 11) während der Bauphase aus.

Ausweichkonzepte sind nicht abgestimmt. Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen des Busverkehrs bedarf es konkreter Ersatzkonzepte und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Busbetriebes.

10_4_BE_Plan Bei der Dammwiesenstraße handelt es sich um eine noch nicht endgültig hergestellte öffentliche Wegefläche. Im Rahmen einer Nutzung als Baustellenzufahrt ist zu klären, ob der bestehende Straßenaufbau die anstehenden Belastungen ohne Schäden am Wegekörper, sowie der angrenzenden Bebauung, abwickeln lässt. Ggf. sind erforderliche Ertüchtigungen im Rahmen der DB-Maßnahme vorzunehmen. Die Durchführung einer Beweissicherung wird empfohlen.

10_5_BE_Plan **Eine Zustimmung** zur Flächennutzung des angezeigten Gelände des Bau-/Betriebshof Rahlau **kann nicht erfolgen.** Die bestehende Lagerfläche wird umfänglich genutzt/benötigt, um für bezirkliche Baumaßnahmen zur Verfügung zu stehen. Ausweichkapazitäten stehen nicht zur Verfügung. Darüber hinaus ist die Zufahrt zum Gelände elektronisch gegen Diebstahl und für einen geregelten Betriebsablauf gesichert. Eine Öffnung zur Baustellenabwicklung der DB steht dieser formal erforderlichen Sicherung entgegen. Gem. Anschlusskarte Rahlau i.M. 1:1000 sind die bestehenden Verwaltungsgebäude des Bauhofes nicht berücksichtigt worden. Nach der beigelegten Planunterlage ist ein Abriss des Verwaltungsgebäudes angezeigt.

Bezüglich des Baustellenverkehrs im Bereich der Busanlage Tonndorf (Buslinien 9, 27, 29, 167, 608) bedarf es der Abstimmung mit der HHA, um zu gewährleisten, dass der Busbetrieb umfangreich gesichert bleibt.

Hinsichtlich der Zufahrt zum Bauwerk 984 ist sicher zu stellen, dass das Flurstück 3336 durch Baustellenverkehr vorwärts angefahren und wieder verlassen werden kann.

10_6_BE_Plan + 10_7_BE_Plan Für die Anwohnerstraßen Küperstieg und Küperkoppel sieht das Fachamt aufgrund der dortigen angespannten Situation im öffentlichen Raum (sehr hoher Parkdruck sowie Kita-Nutzung) **keine** Möglichkeit der Nutzung als Zu-/Abfahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche **zuzustimmen**. Eine beabsichtigte Nutzung würde zu einer Verlagerung der Verkehre in den unmittelbaren Kern von Tonndorf führen und damit den Verkehrsfluss nachhaltig verschlechtern. Hier sollte versucht werden, als alleinige Anbindung, eine direkte Zufahrtsmöglichkeit über das Sportplatzgelände von der Tonndorfer Hauptstraße zu erreichen. Die Sportplatznutzung soll in Kürze zur Disposition stehen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Bauwerks 921 auf Flurstück 721 kann der geplanten Zufahrt im Bereich der FLSA zur Querung der HVS nicht zugestimmt werden. Unter Beachtung der erfolgten Umplanung der HVS durch den LSBG, ist die Überfahrt aus dem Bereich der FLSA in Richtung Westen zu verlegen.

10_8_BE_Plan Hinsichtlich der BE-Flächen im Bereich des Wandseredder (Bauwerk 987) wird zu Bedenken gegeben, dass die Brücke Wandseredder abgängig ist und bis zum Neubau (in Abhängigkeit vom Biotopschutz-UVS sowie wasserrechtl. Genehmigung für die Verlegung der Wandse Beginn nicht vor 2023, Bauzeit ca. 1 Jahr) nicht mit Fahrzeugen schwerer als 3,5 befahren werden darf. Aktuell wird beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer eine Planung zum Neubau der Brücke betrieben. Da angrenzende Flächen als altlastverdächtige Flächen eingestuft wurden und entsprechende Untersuchungsergebnisse dieses belegen, sollten zustandsstörende Veränderungen unterbleiben. Sollte eine Anpassung nicht möglich sein, sind die Kosten der Sanierung zu berücksichtigen.

10_9_BE_Plan Hinsichtlich der dargestellten Baustelleneinrichtungsfläche (Bauwerk 930) geht das Fachamt Management des öffentlichen Raumes davon aus, dass der Spielbetrieb auf den Sportplatzflächen und deren Erreichbarkeit ausreichend gegeben sein wird. In dieser Planunterlage wurde für das Bauwerk 1042 vergessen die geplanten Nutzungen darzustellen. Eine abschließende Beurteilung ist somit nicht möglich.

10_10_BE_Plan Für die Inanspruchnahme des beidseitig der Bahntrasse bestehenden ZOB-Rahlstedt-Geländes sind im Zusammenhang mit deren Inanspruchnahme und Nutzungsdauer keine Aussagen zur Verlagerung des bestehenden Fahrgast-/Überliegerbetriebes getroffen worden. Eine Zustimmung kann in Aussicht gestellt werden, wenn hierzu eine mit der Hochbahn und dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes einvernehmliche Lösung zur Aufrechterhaltung des Bus-/Fahrgastbetriebes während der Bauphase getroffen wurde.

10_12_BE_Plan Für das Bauwerk 1002 in der Birrenkovenallee ist eine Wendeanlage vorzusehen, damit die Baustellenfahrzeuge die Baustelle über die öffentliche Straße in Vorwärtsfahrt anfahren und verlassen können. Da es sich bei dieser Straße um einen Schulanmarschweg handelt sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu erbringen bzw. vorzuhalten.

10_13_BE_Plan Für die Bauwerk 1003 und 1006 sind Wendeanlagen vorzusehen, damit die Baustellenfahrzeuge die Baustelle über die öffentlichen Straßen in Vorwärtsfahrt anfahren und verlassen können. Da es sich bei dieser im Delingsdorfer Weg um einen Schulanmarschweg handelt sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu erbringen bzw. vorzuhalten.

10_14_BE_Plan Für das Bauwerk 1007 ist eine Schraffur verwendet worden, deren Bedeutung nicht aus der Legende hervorgeht. Eine abschließende Beurteilung setzt eine klare Erkennbarkeit der Zweckbestimmung voraus.

10_15_BE_Plan Im Plan wurde keine Baustraße eingezeichnet, so dass keine Beurteilung diesbezüglich erfolgen kann.

10_16_BE_Plan Für das Bauwerk 1010 und 1012 im Nornenweg ist jeweils eine Wendeanlage vorzusehen, damit die Baustellenfahrzeuge die Baustelle über die öffentlichen Straße in Vorwärtsfahrt anfahren und verlassen können. Für das Brückenbauwerk, sowie die südlich der Bahntrasse benötigten Baufelder, sind keine Angaben kenntlich gemacht worden, so das eine Beurteilung nicht möglich ist.

Wasserrechtliche Belange

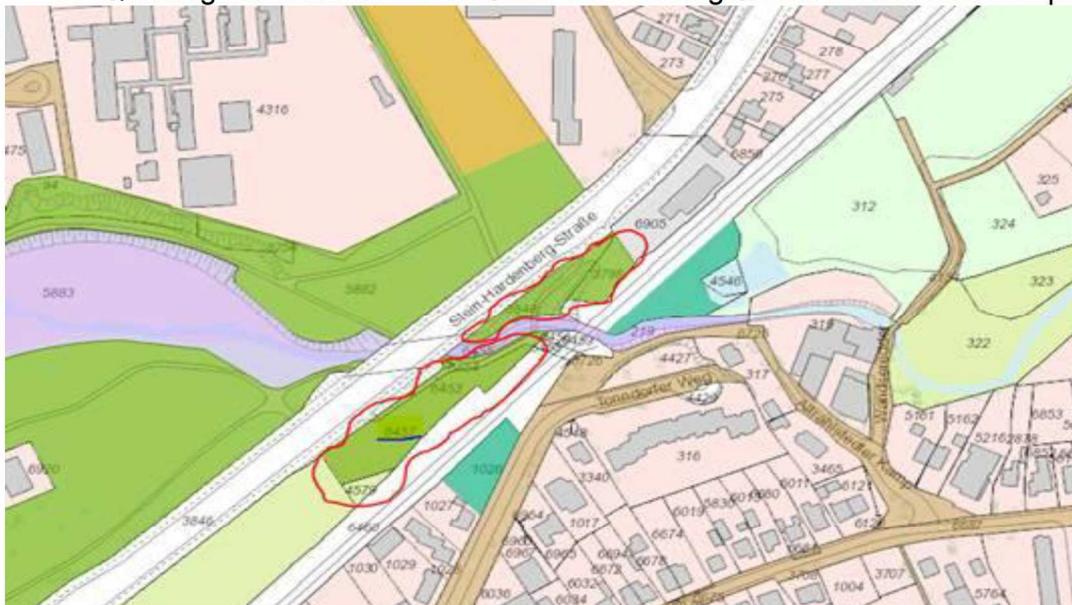
Hierzu soll grundsätzlich angemerkt werden, dass davon ausgegangen wird, dass Wasserrückhaltung (über Mulden und Rigole) ausschließlich auf Bahngelände erfolgt und nicht auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen.

c. Stadtgrün

Im 2. Abschnitt vom Holstenhofweg bis zur Landesgrenze nach Schleswig Holstein ist MR 312 – Unterhaltung Stadtgrün - nach eingehender Prüfung der Unterlagen an zwei Stellen unmittelbar im Rahmen des Neubaus der S4 mit öffentlichen Grünanlagen betroffen.

Im Einzelnen ist das:

1. Querung der Wandse an der Stein- Hardenberg Straße Höhe Pulverhofspark



und

2. südlich Delingsdorfer Weg (Flurstück 1977, Gem. 542),
Gemäß B-Plan Rahlstedt 127 Fläche als öffentliche Parkanlage ausgewiesen!



zu 1: Querung der Wandse an der Stein- Hardenberg Straße Höhe Pulverhofspark

Das waldartige Flurstück 6457 zwischen der Stein- Hardenberg Straße und der Bahntrasse soll komplett einschließlich den südlich-westlichen Flurstücken 5859 und 4579 (AGV- Grundstücke) als Baustelleneinrichtungsfäche genutzt werden. Der gesamte Bereich (ca. 1,1 ha) stellt aktuell einen waldartigen Charakter dar und bildet dadurch eine grüne Verbindung mit dem nördlich der Stein- Hardenberg liegendem Pulverhofspark. Die Flächen, insbesondere das Flurstück 6457, ist somit Bestandteil des Wandse Grünzugs, Wandsebs wichtigste Grünverbindung. Eine flächige Rodung des Baumbestands kann daher nicht zugestimmt werden, da dadurch ein großer Einschnitt in die Grünverbindung entlang der Wandse entstehen wird.

BE- Flächen werden sicherlich für den Bau der S 4 unabwendbar sein, daher sollte für den Teilbereich ein genaues Konzept der Flächennutzung erfolgen, mit dem Ziel, dass nur Teilflächen gerodet werden müssen und auf anderen Teilflächen die waldartigen Struktur erhalten bleibt. Vielleicht wäre denkbar den Baumbestand zur Bundesstraße hin weitestgehend zu erhalten und die BE nur entlang der Bahntrasse auszubilden. Diese Flächen könnten nach Fertigstellung der Bahntrasse dann mit einzelnen Bäumen, Strauchinseln und Langgrasfläche (Blühwiesen) strukturreich neu angelegt werden.

- zu 2: südlich Delingsdorfer Weg (Flurstück 1977, Gem. 542), gemäß B-Plan Rahlstedt 127 Fläche als öffentliche Parkanlage ausgewiesen!

Das Flurstück 1977 in der Gemarkung Rahlstedt ist eine Stadtgrünfläche, die im B- Plan als öffentliche Parkanlage ausgewiesen ist. Die Fläche ist waldartig und mit einem guten und gesunden Bestand an alten Eichen, Buchen und weiteren Laubbäumen und einigen Nadelbäumen bestanden. Wegeflächen sind in der abgelegenen Grünanlagen nicht vorhanden.

Auf der Stadtgrünfläche soll an der westlichen Flurstücksgrenze parallel zur Bahntrasse linear eine breite und langgezogene Versickerungsmulde hergestellt werden.

Dafür müsste auf gesamter Länge der entstandene Wald gerodet werden, es würden ca. 20-25% der Fläche als Parkanlage verloren gehen.

Die Bearbeitungsfläche ist in den DB- Grunderwerbspläne als Ankauffläche ausgewiesen.

MR 31 – Stadtgrün lehnt derzeit die Flächenabgabe ab und hält die Anordnung der breiten Versickerungsmulde für fraglich, denn sowohl nördlich, als auch südlich des Flurstücks sind weniger wertvolle Flächen vorhanden.

Nördlich liegt eine intensiv genutzte Pferdekoppel und südlich gibt es eine Fichtenschonung und Wiesenflächen.

Es wird vorgeschlagen hier eher einen schmalen langgezogenen Graben anzudenken, der dann je nach Gefällesituation nördlich, oder südlich der Waldfläche zu einer breitere Versickerungsmulde endet (ggf. auch Überlauf in die Wandse denkbar?).

In dem Zuge wird darauf hingewiesen, dass die Flächen zwischen der Wandse und der Bahntrasse südlich des Delingsdorfer Weges nicht erreichbar und somit auch nicht unterhaltbar sind. Eine Versickerungsmulde könnte dann nicht ohne weiteres gemäht, oder geräumt werden.

Ein Arbeits- und Schauweg ist in den vorliegenden Plänen nicht erkennbar, dass ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Eine Stellungnahme zum Straßenbegleitgrün wurde nicht abgegeben.

d. Wasserwirtschaft

Neurahlstedter Graben

Grunderwerbsplan 5_12: Eine Verlegung des Neurahlstedter Grabens darf erst erfolgen, wenn der komplette Grunderwerb erfolgt ist. Verrohrungen – auch Teilverrohrungen- sind nicht genehmigungsfähig.

Rahlau

Unterlage 3_Lagepläne_und_Karten 3_4_LP / Erläuterungsbericht 5.3.4: Es handelt sich bei dem Rahlauwanderweg um einen hochfrequentierten "Grünweg", der der Naherholung dient. Hier ist zu prüfen, ob auf die Lärmschutzwand parallel zum Rahlauwanderweg verzichtet werden kann. Auf der angrenzenden Fläche befinden sich Gewerbebetriebe. Es ist lediglich ein Wohnhaus betroffen, an dem auch passiver Lärmschutz eingesetzt werden kann.

Es ist zu prüfen, ob durch eine partielle Verlegung der Rahlau auf den Verbau mit Stützwänden verzichtet werden kann.

Wandse

LBP / Erläuterungsbericht 7.6.1: Auch wenn die in Anspruch genommene Fläche im Verhältnis zur Gesamtfläche des ÜSG der Wandse klein ist, werden 9.316m² beansprucht, die komplett auszugleichen sind.

Erläuterungsbericht 5.1.5.4 / km 52,314 (Strecke 1120): Das Wasser aus der TE wird gedrosselt und bei km 52,910 (Strecke 1120) in die Wandse eingeleitet. Hier ist der Nachweis der Unbedenklichkeit der einzuleitenden Wässer zu erbringen.

Bei den BE-Flächen und den Baustraßen sind die Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet der Wandse anhand der Pläne nicht abzuschätzen. Hierzu ist eine Volumenbilanzierung nachzureichen.

Uglei-See

5.3.1 Uglei-See: Durch die Verlegung des Weges wird eine Anpassung der Gewässerböschung erforderlich. Hier ist zu prüfen, wie weit der Eingriff in das Biotop auszugleichen ist.

Grenzgraben

Erläuterungsbericht 5.2.2.14: Bei praktisch gleichbleibendem Querschnitt findet ungefähr eine Verdreifachung der Durchlasslänge statt. Hier ist für die ökologische Durchgängigkeit ein größerer Durchlassquerschnitt zu wählen. Alternativ hierzu könnten Lichtschächte in den Durchlass integriert werden.

BE-Flächen und Baustraße

10_4_BE_Plan: Die östliche BE-Fläche und Baustraße, welche in die Rahlau ragen, sind mindestens bis an die Böschungsoberkante plus 1,0m Schutzstreifen zu reduzieren.

10_8_BE_Plan: BE-Fläche und Baustraße nördlich der Wandse sind auf östlich angrenzende Grünfläche zu verschieben, so dass der Eingriff in die Gewässer unterbleibt.

10_10_BE_Plan: Die BE-Fläche ist so zu legen / zu reduzieren, dass der Oldenfelder Graben nicht tangiert wird.

10_12_BE_Plan: Es sind der Wasserbehörde Detailpläne bezüglich der temporären Wandseverrohrung vorzulegen.

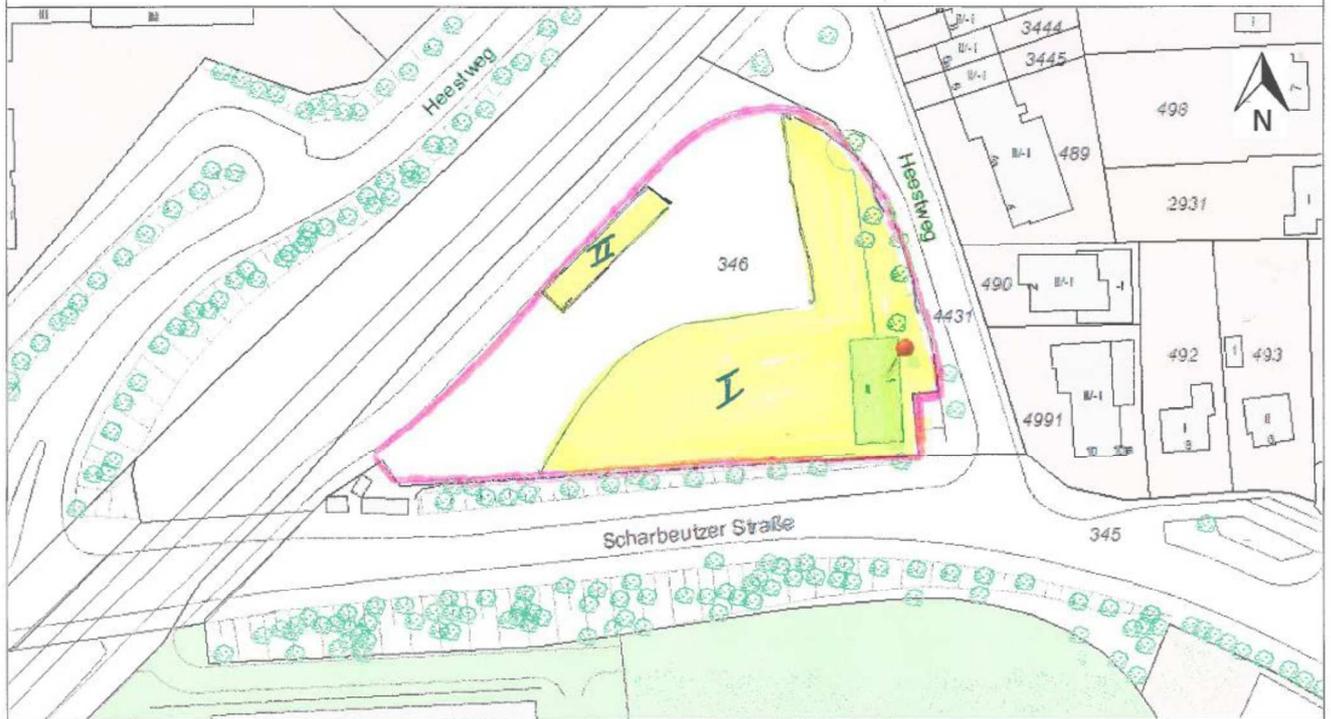
10_13_BE_Plan: Die Fläche nördlich der Straße Höltigbaum, die für BE und Baustraße (Wendehammer) vorgesehen ist, wird vom LSBG für eine Reinigungsanlage für Straßenabwasser überplant. Hier besteht kurzfristiger Abstimmungsbedarf.

10_16_BE_Plan: BE-Fläche hat vor dem Grenzgraben zu enden.

III. Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe u. Umwelt

Von hier ist Folgendes anzumerken:

- Die als Wochenmarkfläche für den Wochenmarkt Rahlstedt genutzten Teile der Straßen Schweriner Straße und Helmut-Steidl-Platz können auch während der Bauphase als Marktfläche genutzt werden. Die für Marktzwecke genutzte WC-Anlage steht ebenfalls durchgehend zur Verfügung.
- Die als Baustelleneinrichtungsfläche 932 eingeplante städtische Fläche am Heestweg ist derzeit unbefristet an einen gewerblichen Nutzer (Kinder-Verkehrsübungsplatz) vermietet. Dieser nutzt allerdings nicht die gesamte Fläche, hat aber die Verkehrssicherungspflicht für die Gesamtfläche (siehe Anlage). Für eine ggf. erforderliche Kündigung der Nutzungen sind die gesetzlichen bzw. vertraglich vereinbarten Kündigungsfristen einzuhalten. Ebenso bedarf es der Klärung zum Umgang mit der Inanspruchnahme der Rückbauverpflichtung für errichtete bauliche Anlagen.
Außerdem wird diese Fläche komplett für zwei Termine (05.-08.2020 und 11.09.-14.09.2020 zzgl Auf- und Abbautage) im Jahr für das bezirkliche Volksfest Rahlstedt (Veranstalter Bezirksamt Wandsbek) genutzt. Hierzu ist zu beachten, dass Terminvorgaben im Rahmen der Veröffentlichung entsprechender Veranstaltungen einzuhalten sind, um die Stadt von Regressansprüchen freizuhalten.



0 10 20 30 40m

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Landeskataster, Geoinformation und Vermessung

Anlage Kinder-Verkehrsübungsplatz

Fläche I + II $\hat{=}$ 2.719 m²

Erstellt am: 04.12.2014

IV. Fachamt Sozialraummanagement

- Schon im Zusammenhang mit der Planung des in der Scharbeutzer Straße neu errichteten Kunstrasenplatzes gab es Abstimmungen mit der DB bezüglich des umfänglichen Erhalts der Sportfläche für anstehende Planungen bzw. bauliche Maßnahmen der DB. Von hier wird daher ausgegangen, dass der uneingeschränkte Spielbetrieb gewährleistet werden kann und die erforderlichen Stellplätze weiterhin bereitgestellt werden können.

V. Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (hier: Bauprüfteilung)

Bauprüf nimmt zum PFA 2 wie folgt Stellung:

- 3_3_LP Bauwerk 561 „Alte Lagerhalle“: Abbruchartrag erforderlich
- 3_7_LP Bauwerk 597 Am Pulverhof 10: Widerrufliche Genehmigung für einen Kfz-Handel liegt vor. Der Widerruf könnte seitens Bauprüf ausgesprochen werden, wenn die Bahn offiziell Bedarf anmeldet.
Bauwerk 598: Abbruchartrag erforderlich, wenn es sich um ein *einzelnes* Gebäude mit einer Fläche >400 m² handelt. Liegenschaftskarte, Luftbild und Planung stimmen hier jedoch nicht ganz überein, ggf. ist der Abbruch auch verfahrensfrei zulässig.
Bauwerk 599: s. Bauwerk 598
- 3_8_LP Bauwerk 609: Scheint an ein Gebäude der Gebäudeklasse 3 angebaut zu sein, dann wäre auch hier ein Abbruchartrag erforderlich.
- 3_13_LP Hinweis: Der Neubau am Warnemünder Weg 31 hat noch nicht begonnen, hier gibt es u. a. Probleme mit der Bahn bezüglich der Baustelleneinrichtung. Wird für die S4 vermutlich keine Auswirkungen mehr haben.

Alle weiteren entfallenden Gebäude sind aufgrund der geringen Größe verfahrensfrei abzubrechen.
Falls Untersuchungen vor Ort ergeben, dass noch weitere Gebäude der Gebäudeklasse 3 oder höher angehören, sind entsprechende Abbrucharträge zu stellen.

Feuerwehraufstellflächen in betroffenen Bereichen sind augenscheinlich nicht vorhanden. Das Gebäude Tonndorfer Hauptstraße 59 (am Studioweg) hat gemäß Genehmigung zwei bauliche Rettungswege. Es ist während der Bauzeit grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die betroffenen Gebäude noch von der Feuerwehr etc. angefahren werden können.

V. 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

