

S-Bahn-Linie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe

Anlage 1

Abstimmung am 28.07.2016 mit der Stadt Ahrensburg und den Straßenbaulastträgern zu den die Bahn kreuzenden Bauwerken im PfA 3

Teilnehmer(innen)
siehe Anwesenheitsliste

Verteiler:
Teilnehmer: lt. Anwesenheitsliste; Frau Gnielinski, Frau Secorsky, Herr Großmann, Herr Eisenburger, Herr Oestert

Ort:
Hamburg, Hammerbrookstr. 44
Datum: 28.07.2016
Beginn: 13:30 Uhr
Ende: 16:30 Uhr

Protokollumfang:
Seiten 5

Anlagen:
Anwesenheitsliste

mit **Änderungsanmerkungen Hr. Werner (NAH.SH GmbH)**

mit **Änderungsanmerkungen Hr. Schott (Stadt Ahrensburg)**

TOP Thema	Zuständig	Termin
<p>Vorbemerkung</p> <p>Die Planung des Planfeststellungsabschnittes 3 (Bereich Ahrensburg) hat im April 2016 begonnen. Die kreuzenden Bauwerke (EÜ, SÜ, PU, FÜ) wurden im Entwurf vorgelegt und mit den Zuwendungsgebern, der Stadt Ahrensburg und den Straßenbaulastträgern abgestimmt.</p> <p>1 Dazu wurden die betreffenden Bauwerke von den Planern vorgestellt, erläutert und im Anschluss daran diskutiert.</p> <p>Ausgangsposition für die derzeitige Planung waren die Vorentwurfsplanung sowie die entsprechenden Stellungnahmen dazu.</p> <p>Die Zustimmungen der Stadt Ahrensburg erfolgen vorbehaltlich und bedürfen der Vorstellung der Planung im Ausschuss der Stadt.</p>	<p>Stadt</p>	<p>zeitnah</p>
<p>FÜ Kremerberg im km 39,740</p> <p>Lt. VEP war ein Stahltrug mit einer lichten Breite des kombinierten Fuß- und Radweges auf der Brücke von 3,00 m vorgesehen.</p> <p>Vorgeschlagen wird ein Fachwerkbau mit einer lichten Breite von 4,00 m.</p> <p>Ergebnis der Besprechung: Die Form der Fachwerk-Brücke soll verändert werden und im leichten Bogen verlaufen, damit anfallendes Wasser zu beiden Überbauenden gleichmäßig ablaufen kann. Eine separate Entwässerungsleitung ist folglich nicht nötig, was dem Wunsch der Stadt Ahrensburg (Verringerung des Instandhaltungsaufwands) entspricht. Hinter den Widerlagern sind 50 cm breite Entwässerungsrinnen vorzusehen, über die das Wasser zu Fallrohren und schließlich zum Böschungsfuß abgeleitet wird.</p> <p>Der in die Konstruktion integrierte Berührungsschutz wird akzeptiert. Die vorgesehene integrierte Beleuchtung kann wie geplant bleiben. Die Widerlager sind in Sichtbeton herzustellen. Die gewählte Lösung ist kostenneutral gegenüber der Vorzugslösung aus der VEP.</p> <p>Die Erreichbarkeit per Kran (Bauphase) wird von der Stadt als schwierig bewertet, u.a. wegen eines angrenzenden Orchideenfeldes. Planunterlagen von letzterem werden der DB Netz AG und der DB E&C übergeben.</p> <p>Die Farbgebung wird über den Ausschuss der Stadt entschieden.</p> <p>2</p>	<p>DB E&C</p> <p>Stadt</p> <p>Stadt</p> <p>Stadt</p>	<p>zeitnah</p>
<p>EÜ Ostring im km 41,201_L82</p> <p>Lt. VEP - Ersatzneubau - WIB mit lichter Breite von 17,50 m. Es handelt sich um die L 82 (ehemals B75).</p> <p>Forderung der Stadt: Aufweitung auf eine lichte Breite von 22,50 m; Lichte Höhe von 4,75 m</p> <p>3 Vorgeschlagen wird ein Ersatzneubau als WIB mit einer lichten Weite von 18,00 m und einer lichten Höhe von 4,75 m.</p> <p>Ergebnis der Besprechung: Die Brücke befindet sich im Ortseingang mit Blick auf das Schloss. Die gewählte Baukonstruktion mit einer lichten Weite von 18,00 m wird anerkannt.</p>		

TOP	Thema	Zuständig	Termin
3	<p>Es soll eine Verkleidung der Sichtflächen mit Klinkern und Granit passend zur Brückenfamilie der Stadt Ahrensburg vorgesehen werden. Das führt zu Kostenerhöhungen. Die Finanzierung der Verkleidung muss geklärt werden.</p> <p>Die verkehrlichen Belange während der Bauzeit werden rechtzeitig mit der Stadt abgestimmt. Herr Sommerburg (Leiter des Landesbetriebes Lübeck) wird mit einbezogen.</p>	<p>DB E&C</p> <p>Stadt, MWAVT</p> <p>DB Netz</p>	August 2016
4	<p>EÜ Die Aue im km 41,242</p> <p>Lt. VEP - Errichtung eines Brückenteilbauwerkes und Anpassung an die vorh. Konstruktion; Vollrahmen</p> <p>Die Stadt möchte einen Ersatzneubau. Dieses ist aus betrieblicher Sicht nicht ausführbar. Der Rückbau des bestehenden Bauwerkes ist unwirtschaftlich. Es ist ein Halbrahmen vorgesehen.</p> <p>Ergebnis der Besprechung:</p> <p>Die gewählte Baukonstruktion wird so anerkannt. Das alte Bauwerk wird nicht berührt.</p> <p>Der Fachdienst Umwelt möchte die Durchlässigkeit erhöht und eine Otterberme angelegt haben. Diese Maßnahmen könnten dann als Ausgleichsmaßnahmen angerechnet werden. Der Vorschlag wird geprüft und mit den Planern und den Umweltbehörden abgestimmt. Der im Bestandsbauwerk befindliche Gehsteg ist zurückzubauen. Der Fußweg ist anzupassen.</p>	<p>DB E&C</p> <p>DB Netz</p> <p>DB E&C</p>	Sept. 2016
5	<p>EÜ Bahntrasse im km 41,330</p> <p>Lt. VEP ist ein als Halbrahmen ausgebildetes Brückenteilbauwerk mit Anpassung an die vorh. Konstruktion vorgesehen.</p> <p>Die Stadt fordert eine lichte Höhe von 4,75m.</p> <p>Ergebnis der Besprechung:</p> <p>Die Straße wurde erst vor 1,5 Jahren saniert. Die Aktualität der, der Planung zu Grunde liegenden Vermessung ist zu überprüfen.</p> <p>Aufgrund der Ausbildung des neuen Teilbauwerkes in Anlehnung an den Bestand (bündige KUK und Widerlager-VK) ist eine lichte Höhe von 4,55m (LH 4,50m zzgl. 5cm Setzungsreserve) vorzusehen.</p> <p>Die perspektivische Ausbildung einer lichten Höhe von 4,75 m ist mit der Konstruktion realisierbar.</p> <p>Die Gestaltung der neuen Stützmauer ist dem Bestand anzugleichen.</p> <p>Die Randkappe inklusive der Pfeiler auf dem neuen Teilbauwerk ist in ihrer Form der Bestandskappe anzupassen.</p> <p>Die genaue Lage und Höhe der Lärmschutzwand in diesem Bereich steht noch nicht fest. Es erfolgt eine Abstimmung mit dem Lärmschutzgutachter nach Vorlage der Konstruktion.</p>	<p>DB E&C, Stadt</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C mit NAH.SH</p>	zeitnah
6	<p>EÜ U-Bahn U1 im km 43,491</p> <p>Lt. VEP - Rückbau des vorhandenen Bauwerkes und Errichtung 2 neuer Überbauten als Trägerrost; Tragende Bauteile ragen in das Lichtraumprofil; Die Bauhöhe ist zu gering.</p> <p>Eine Abstimmung mit der Hochbahn Hamburg erfolgte am 07.07.2016</p> <p>4 neue eingleisige Trogbauwerke sind nun geplant.</p> <p>Die erforderlichen Parameter zur Planung wurden von der Hochbahn geliefert.</p>		

TOP	Thema	Zuständig	Termin
6	<p>Ergebnis der Besprechung: Die Parameter der Hochbahn wurden beachtet. Darstellung der Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn/Verbindung. Planunterlagen – Haltepunkt Ahrensburg West an Stadt liefern.</p>	Stadt/DB E&C NAH.SH	zeitnah
7	<p>PU Moorwanderweg im km 43,589 (Hp Ahrensburg West) Lt. VEP als Vollrahmen mit einer Lichten Breite von 2,60 m vorgesehen. Die Stadt fordert 4,55 m gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen und hat diese Breite begründet. Lichte Breite von 2,60 m nicht zulässig; 4,00 m sind erforderlich lt. Ril für die Anlage von Stadtstraßen. Die Herleitung der lichten Breite von 4,00 m ist der Stadt zu erläutern.</p> <p>Ergebnis der Besprechung: Die Lage der PU bleibt wie geplant. Ein Bewegungs-/Sicherheitsraum von 25 cm wird von der Stadt gefordert. Eine Lichte Breite von 4,00 m ist das untere Limit. Der Wegfall des BÜ „Kuhlenmoorweg“ rechtfertigt eventuell einen größeren Querschnitt. Prüfung und Nachweis. Die Unterführung ist ca. 30m lang. Nördlich soll die Rampe auslaufend in gerader Linie zum Bauwerk verlaufen, damit eine direkte Verbindung in Richtung U-Bahn-Hp (Ahrensburg West) gewährt ist. Das Entwässerungskonzept ist zu überdenken. Die Gestaltung der Ausgänge soll überarbeitet werden. Die Stadt wünscht eine ansprechende Gestaltung im Tunnel. Die LH soll ausreichend für den Einsatz von Kehrmaschinen sein. Die Forderungen werden geprüft. Anpassung des vorhandenen Parkplatzes Nordseite. Planunterlagen der U-Bahn-Haltestelle Ahrensburg-West werden der Stadt zur Verfügung gestellt. Ein überarbeiteter Lageplan wird vorgelegt, die Vorschläge der Stadt werden beachtet. Der Plan wird dem Land und der Stadt Ahrensburg vorgelegt und erneut abgestimmt. Für die Klärung der Details ist ein gemeinsamer Ortsbegang durchzuführen Die Erforderlichkeit einer zusätzlichen Vermessung wird überprüft. Die Stadt ist der Meinung, dass die Unterführung der Bahn gehört. Die Bahn vertritt die Auffassung, dass es sich hier um eine PU handelt, die die Stadt übernimmt, da es sich um einen öffentlichen Weg handelt. Nur der Zugang zum Bahnsteig und der Aufzug bleiben im Bestand der Bahn. Der Sachverhalt wird geklärt.</p>	<p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB E&C</p> <p>DB Netz</p> <p>DB E&C Stadt</p> <p>DB E&C DB Netz Stadt</p>	<p>zeitnah</p> <p>Aug.16</p> <p>zeitnah</p> <p>Sept.16</p> <p>Aug.16</p> <p>zeitnah</p>
8	<p>SÜ G5/K3 im km 44,020 Die in der VEP angedachte Lösung als Spannbeton-Überbau sollte nun als Verbundquerschnitt erstellt werden um die Einschränkungen im Bahnbetrieb während der Bauzeit zu verringern.</p> <p>Ergebnis der Besprechung: (Unter Vorbehalt der Erfordernis!) Die Stadt fordert aus Instandhaltungsgründen die in der Vorplanung angedachte Bauart (Spannbeton). Das hat eine mehrwöchige Totalsperrung der Strecke 1120 zur Folge. Ein Hohlkasten würde auch infrage kommen. Dieser wird von der Stadt ebenfalls abgelehnt. Die Stadt hat auf das Bauwerk Dessauweg hingewiesen, welches nicht unter mehrwöchiger Totalsperrung der Bahnstrecke hergestellt wurde</p>		

TOP	Thema	Zuständig	Termin
8	<p>Die Flügelwände sind in die Landschaft zu integrieren. Die erforderliche Stützwand ist ca. 11,00 m hoch.</p> <p>Von der Stadt wurde im Zuge der VEP eine andere Lage für diese Brücke vorgeschlagen. Warum dieser Vorschlag nicht umgesetzt wurde ist zu klären.</p> <p>Die Überarbeitung der Planung dieser Brücke wird vorerst zurück gestellt. Es wird nach einer anderen Lösung gesucht. Eventuell kommt eine Wegeverlängerung in Stadtrichtung infrage.</p>	<p>DB Netz/ NAH.SH</p> <p>DB Netz NAH.SH MWAVT Stadtplanung Umwelt</p>	<p>Anfang September 16</p>
9	<p>SÜ Brauner Hirsch im km 46,126</p> <p>Lt. Vorplanung ist eine Spannbetonbrücke gefordert mit Anrampung auf Dämmen.</p> <p>Vorgeschlagen wurde eine Verbundbauweise in Anlehnung an die Brücke G5/K3.</p> <p>Ergebnis der Besprechung: Widerholt betont die Stadt, dass die Vorzugsvariante der VEP abgelehnt wird. Auch die Lösung in Verbundbauweise wird von der Stadt Ahrensburg abgelehnt. Die Stadt fordert eine andere Bauart in direkter Lage des jetzigen BÜ. Eine Vollsperrung der Straße während der Bauzeit wird von der Stadt in Aussicht gestellt.</p> <p>In der VEP fehlt die Untersuchung weiterer Varianten. Es wird versucht diese Untersuchungen vom Ersteller der VEP einzufordern.</p> <p>Sobald grobe Mehrkosten für eine andere Brückenlösung vorliegen, sind diese der Stadt mitzuteilen, damit sie ggf. Mittel im Haushalt zur Verfügung stellen kann.</p> <p>Die weitere Verfahrensweise kann nur auf politischem Wege festgelegt werden. Die Entscheidung wird kurzfristig erwartet.</p>	<p>Stadt</p> <p>NAH.SH</p>	<p>zeitnah</p>