
Von: [REDACTED]@hochbahn.de>
Gesendet: Mittwoch, 2. Oktober 2024 14:01
An: [REDACTED]r@bsw.hamburg.de>
Cc: [REDACTED]@hochbahn.de>; [REDACTED]
[REDACTED]@hochbahn.de>; [REDACTED]@Hochbahn.de>
Betreff: [EXTERN] TÖB-Beteiligung B-Plan Entwurf Kleiner Grasbrook 2_Stellungnahme HHA

Sehr geehrter Herr [REDACTED]
wir nehmen Bezug auf die Vershickung des Bebauungsplan-Entwurfes „Kleiner Grasbrook 2“ für das Moldauhafenquartier auf dem kleinen Grasbrook (Verordnungstext, Begründungstext, Planzeichnungen) sowie die dazugehörigen Anlagen/Gutachten.

Hierzu möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Der in der Planzeichnung Blatt 1 dargestellte „vorgesehene Bereich für Fuß- und Radverkehr (Ebene 0)“ über dem Moldauhafen enthält ebenfalls Zugänge/Aufzüge zur U-Bahn-Haltestelle (Ebene1) sowie Technikräume.

In § 2 Nr. 6 des Verordnungstextes ist geregelt, dass Schlafräume zu den vom Schienenverkehr abgewandten Gebäudeseiten zu orientieren sind. Im südlichsten MK-Baublock sind gemäß § 2 Nr.5 Wohnungen ausgeschlossen und Schlafräume an der lärmabgewandten Seite anzuordnen. Hier scheint es eine Dopplung zu geben.

Bezüglich § 2 Nr. 31 des Verordnungstextes sollte in der Begründung ergänzt werden, dass die geforderten Erschütterungsschutzmaßnahmen auch die nachrichtlich dargestellte U-Bahnlinie berücksichtigen müssen. Ähnlich verhält es sich bei den Ausführungen zur Verkehrslärmbelastung von den Elbbrücken und der Bahntrasse (S. 92); hier sollte die zukünftige U-Bahnlinie ebenfalls Erwähnung finden.

Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass die auf Seite 56 aufgeführte Errichtung eines Viaduktes bereits im Zuge des Vorhabens „Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook“ und nicht wie dargelegt „im Rahmen der Erweiterung der U-Bahn Linie 4 nach Wilhelmsburg“ erfolgt. Auch sollte – um Missverständnissen vorzubeugen - bei dem unter „5.2 Freiraumkonzept“ aufgeführten Bahnviadukt ergänzt werden, dass es sich hierbei um ein U-Bahn-Bauwerk handelt. Bezüglich des unter „5.9 Verkehr“ aufgeführten Geh- und Radweges an der zukünftigen U-Bahnbrücke möchten wir darauf hinweisen, dass nicht ein gemeinsamer, sondern ein getrennter Geh- und Radweg ausgebildet werden soll.

Alle weiteren Anmerkungen zu den vorliegenden Gutachten/Anlagen haben wir Ihnen tabellarisch zusammengefasst. Entsprechendes Dokument liegt Ihnen als Anlage bei.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

=====

Hamburger Hochbahn AG
Fachbereich U-Bahn-Neubau U4

TB52

Steinstraße 20

20095 Hamburg

Mobil: +49 170 458 [REDACTED]

Fax: +49 40 32 88 81 [REDACTED]

[REDACTED]f@hochbahn.de

=====
Registergericht Amtsgericht Hamburg HRB-Nr. 3072

Aufsichtsratsvorsitzender: Senator Dr. Anjes Tjarks

Vorstand: Robert Henrich (Vorsitzender), Merle Schmidt-Brunn,

Saskia Heidenberger, Jens-Günter Lang
=====

+++ Für unsere täglich 1,2 Millionen Fahrgäste bewegen wir viel. Rund 2 Milliarden Kilometer legen sie im Jahr mit unseren U-Bahnen und Bussen zurück. Steigen Sie ein: auch auf hochbahn.de. +++

2024-01_Erschuetterungsgutachten-KG2	
S.25	"Als Maßnahme zum Erschütterungsschutz ist im Rahmen der Auslobung der U4-Verlängerung durch die Hamburger Hochbahn AG der Ausbau mit einer Unterschottermatte vorgesehen." Im Zuge der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook werden Unterschottermatten als Schallschutzmaßnahme vorgesehen.
S.25	"Grundsätzlich weist aus erschütterungstechnischer Sicht ein steifes Viadukt aus Stahlbeton günstigere Eigenschaften auf und ist auch im Hinblick auf die Abstrahlung von primärem Luftschall vorteilhafter als eine Stahlkonstruktion." Das Viadukt der HHA ist in Verbundbauweise geplant.
S.25 + S.38	"Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Planung der U-Bahnstrecke die erforderlichen Maßnahmen zu Erschütterungsschutz berücksichtigt werden." Die HHA prüft im Rahmen der Planung, ob Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich werden. Ergänzend hierzu wird auf § 2 Nr. 31 der B-Plan-Verordnung verwiesen, wonach u.a. der Erschütterungsschutz der an die U-Bahn-Linie angrenzenden Gebäude durch bauliche und technische Maßnahmen sicherzustellen ist.
2024-05_Nautisches-Gutachten-KG2_geschwärzt	
S.24 + S.25	Die Abweisdalben der Abbildung 16 u. 18 überschneiden sich mit dem Pfeiler der U-Bahn Brücke, eine Verschiebung der Pfeiler ist ausgeschlossen.
S.40	Es wird die Empfehlung eines radartechnischen Gutachtens ausgesprochen. Die HOCHBAHN bittet ,dieses bereitzustellen.
2024-07_Verschattungsgutachten-KG2_geschwärzt	
	Wir weisen darauf hin, dass in dem Gutachten die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook keine Berücksichtigung erfahren hat.
2024-07_Windkomfortgutachten_inkl_Dachflächen_KG2pdf	
S.2	Bei der Darstellung der Ingenieurbauwerke wurde von der Verlängerung der U4 auf den Grasbrook lediglich die U-Bahn-Brücke über den Moldauhafen dargestellt. Der restliche Streckenabschnitt mit Abschlussbauwerk, Viadukt sowie Norderelbbrücke fehlen.
2024-08_Artenschutz-KG2_geschwärzt	
S.13	In der Darstellung der Festsetzungsbereiche und Landschaftseinheiten ist die U-Bahntrasse U4 zwischen Stadtteileingang und Elbe nicht dargestellt. Gleiches gilt für die Zeichnungs-Nr. 3 + 4.
2024-08_Landschaftspflege-KG2_geschwärzt	
S.7	In der Abbildung 1 ist die U-Bahntrasse U4 zwischen Stadtteileingang und Elbe nicht dargestellt. Gleiches gilt für die Zeichnungs-Nr. 3 + 4.
2024-08_Schalltechnische-Untersuchung_KG2_mit-Anlagen_geschwärzt	
Bericht S.5	"Sonderthema: Anlagenbezogene Schallquellen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Kleiner Grasbrook 2 durch abgestellte U-Bahnzüge, deren Aggregate zur Erwärmung oder Kühlung der Züge vor der täglichen Inbetriebnahme eingeschaltet werden." Es ist anzumerken, dass die Klimaanlage (Vorheizen) der abgestellten Fahrzeuge nur an kalten Wintertagen mit Temperaturen unter 10 °C in der ungünstigsten Nachtstunde (von 05:00 bis 06:00 Uhr) für ca. 20 Minuten in Betrieb sind, somit nicht täglich.
Bericht S.7	"Es wurden sowohl die vorhandenen und geplanten Baukörper, die abschirmend oder reflektierend wirken, als auch die relevanten Schallquellen (Straße und Schiene, Schiffsverkehr, Sportanlage sowie Anlagen und Gewerbe) in Lage und Höhe berücksichtigt." Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass bei der Verlängerung der U4 auf den Grasbrook ein Abschlussbauwerke sowie Technikgebäude -und Technikräume zu den U-Bahn-Verkehrsanlage zählen. Diese sind in den Darstellungen nicht enthalten.

Bericht S.28	<i>"In den Baufeldern BF-09, BF-10, BF-17 (Gewerbegebiete GE), BF-20 (Kerngebiet MK) und BF-21 (Gewerbegebiet GE) sollten Wohnungen ausgeschlossen werden." Wir weisen darauf hin, dass BF-17 im B-Plan Entwurf nur im nörliche Teil (BF-17.1) als Gewerbegebiet, im südliche Teil jedoch als Kerngebiet ausgewiesen ist.</i>
Bericht S.28	<i>"Für das Baufeld 15, östliche Wohninsel wurde untersucht, ob dieses im neuen Stadtteil Grasbrook als erstes entwickelt werden kann oder vor dieser Wohnbebauung zunächst andere, weniger empfindliche Gebäude zu errichten sind, um das Baufeld 15 zu schützen (vgl. Gebäudelärmkarte in Anlage 4ze)." Die Anlage 4ze ist im Gutachten nicht enthalten. Die Anlage 4 ist im Anlagenverzeichnis mit "leer" angegeben.</i>
Bericht S.29	<i>"Der Turm sowie das Gebäude G42 sind nicht für das Wohnen vorgehen, so dass hier – für gewerbliche Nutzungen – nachts keine Konflikte bestehen und am Tag - soweit der Immissionsrichtwert von tags 60 dB(A) im Kerngebiet überschritten ist - auf die Lärmsituation passiv, d. h. mit Schallschutzfenstern reagiert werden kann." Das Baufeld 15 ist im B-Plan-Entwurf als Urbanes Gebiet dargestellt.</i>
Anlage 1a	Bei der Darstellung der U-Bahn-Trasse U4 fehlt das Abschlußbauwerk sowie Technikgebäude. Dieses sollte dargestellt werden.
Anlage 1b	Bei der Darstellung der U-Bahn-Trasse U4 fehlt das Abschlußbauwerk sowie Technikgebäude. Dieses sollte dargestellt werden.
Anlage 1c	Der Text der Legende ist nicht korrekt, es sind die Züge in der Abstellanlage dargestellt.
Anlage 1c	Die Halteposition der Züge ist nicht richtig dargestellt.
Anlage 1c	Es fehlt die Darstellung des Abschlussbauwerkes der U-Bahn, der Technikgebäude/-einheiten der U-Bahn-Verkehrsanlage.
Anlage 2b	Das Baufeld 15 ist in Anlage 2c komplett als Kerngebiet ausgewiesen, im B-Plan-Entwurf als Urbanes Gebiet.
Anlage 2c	Das Baufeld 17 ist in Anlage 2c komplett als Gewerbegebiet ausgewiesen, im B-Plan Entwurf ist nur der nörliche Teil als Gewerbegebiet, der südliche Teil als Kerngebiet
Anlage 2c	Das Baufeld 15 ist in Anlage 2c komplett als Kerngebiet ausgewiesen, im B-Plan-Entwurf als Urbanes Gebiet.
Anlage 5a	Die Textbausteine "Ab hier Bahnsteig Moldauhafen " und "Ab hier gilt 50 km/h laut S03 für UBahn " sowie "Ab hier Höhe 11,21 Abs von U4 " sind nicht eindeutig und sollten aus der Anlagen entfernen werden.
Anlage 5b	Die Textbausteine "Ab hier Bahnsteig Moldauhafen " und "Ab hier gilt 50 km/h laut S03 für UBahn " sowie "Ab hier Höhe 11,21 Abs von U4 " sind nicht eindeutig und sollten aus der Anlagen entfernen werden.
Anlage 6a-g	Der Text der Legende ist nicht korrekt, es sind die Züge in der Abstellanlage dargestellt.
Anlage 6a-g	Die Halteposition der Züge ist nicht richtig dargestellt.
Anlage 6a-g	Es fehlt die Darstellung des Abschlussbauwerkes der U-Bahn, der Technikgebäude/-einheiten der U-Bahn-Verkehrsanlage.
Anlage 6a-g	Es fehlt die Darstellung der Ergebnisse an den Schall zugewandten Fassaden von Baufeld 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21 und 22
Anlage 6i	Laut Legende sind die abgestellten U-Bahnen dargestellt. In der Darstellung ist nur Zug dargestellt, in der Abstellanlage sind jedoch 3 Haltepositionen für Züge vorgesehen.
Anlage 6i/j	Laut Legende sind die abgestellten U-Bahnen als Linienschallquellen dargestellt. Es ist nur eine Linienschallquelle abgebildet, in der Abstellanlage sind jedoch 3 Haltepositionen (Schallquellen) für Züge vorgesehen.
Anlage 8a-c	In der Legende ist der Immissionsort mit der falschen Farbe angegeben.
Anlage 8a-f	In der Plananlage sind die Baufelder 15, 18.2, 19, 20, als MI ausgewiesen, dies entspricht nicht der Angabe im B-Plan-Entwurf.

Anlage 9a-d	Es fehlt die Darstellung des Abschlussbauwerkes der U-Bahn, der Technikgebäude/-einheiten der U-Bahn-Verkehrsanlage.
Anlage 10	Seite 7 ist nicht lesbar.
2024-08_Wasserwirtschaftlicher-Funktionsplan-KG2	
S.49	Die auf Seite 49 dargestellten Stützen des U-Bahn-Viaduktes sowie die Freiraumplanung entsprechen nicht dem aktuellen Planungsstand. Dies betrifft auch die beigefügten Plananlagen. Die im Text beschriebenen Sinkkästen dürfen ein Befahren der Flächen westlich der U-Bahn-Trasse nicht verhindern. In den Plananlagen sind hier derzeit Muldenversickerungen dargestellt. Östlich des Baufeldes 19 ist eine Muldenversickerung dargestellt. In diesem Bereich befinden sich 2 Treppenbauwerke des U-Bahn-Viaduktes. Die Ausgänge müssen frei zugänglich sein.
S.51	Der in Abbildung 35 genannte "Zugang Veddeler Brücke" weist auf den Zugang der U-Bahn-Brücke über den Mpldauhafen.
2024-08_Windkomfortgutachten-KG2	
S.3	Bei der Darstellung der Ingenieurbauwerke wurde von der Verlängerung der U4 auf den Grasbrook lediglich die U-Bahn-Brücke über den Moldauhafen dargestellt. Der restliche Streckenabschnitt mit Abschlussbauwerk, Viadukt sowie Norderelbbrücke fehlen.
B1_B-Plan_KG2_Planzeichnung_Blatt1+2	
Blatt 1	Der dargestellte vorgesehene Bereich für Fuß- und Radverkehr (Ebene 0) enthält ebenfalls Zugänge zur U-Bahn-Haltestelle (Ebene1) sowie Technikräume.
B2_B-Plan-KG2_Verordnung	
S.4	In § 2 Nr. 6 ist geregelt, dass Schlafräume vom Schienenverkehr abgewandt sein müssen. Im südlichsten MK-Baublock sind gemäß § 2 Nr.5 Wohnungen ausgeschlossen <u>und</u> Schlafräume an der lärmabgewandten Seite anzuordnen. Hier scheint es eine Dopplung zu
B3_B-PlanKG2_Begründung	
S.22	<i>"Das Plangebiet grenzt im Osten unmittelbar an die Trassen der Fern- und Güterbahn, sowie der S-Bahn. Insgesamt verlaufen derzeit sechs Gleise in Nord-Süd-Richtung an der Grenze des Plangebiets, welche Erschütterungen und Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall im Plangebiet verursachen können."</i> Zu ergänzen ist hier ebenfalls die Beeinträchtigung durch die zukünftige Trasse der U-Bahn-Linie U4. Die Erschütterungsschutzmaßnahmen müssen ebenfalls die nachrichtlich dargestellte U-Bahnlinie berücksichtigen.
S.95	<i>"Da die Belastungen durch den Lärm von den Elbbrücken und der Bahntrasse im Osten des Plangebiets als zu hoch eingestuft werden, sind auf den mit „(D)“ bezeichneten Flächen Wohnungen unzulässig; ebenso werden Ausnahmen ausgeschlossen. An den Standorten sollen vorrangig Büro- und Dienstleistungsnutzung entwickelt werden."</i> Zu ergänzen ist hier ebenfalls der zukünftige Verlauf der U-Bahn-Linie U4.
S.56	<i>"Im Rahmen der Erweiterung der U-Bahn Linie 4 nach Wilhelmsburg erfolgt die Errichtung eines Viaduktes mit zwei Stützen im Gewässerbereich."</i> Es handelt sich um das Vorhaben der Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook.
S.81	<i>"...das teilweise unterhalb des Bahnviaduktes verläuft..."</i> Es handelt sich hierbei um ein U-Bahn Viadukt.
S.121	<i>"Für die Verknüpfung in Richtung HafenCity und Hamburger Innenstadt ist im Westen quartiersintern die Moldauhafenbrücke und perspektivisch eine neue Fuß und Radwegebrücke über die Norderelbe geplant. Im Osten kann die Freihafenelbbrücke sowie ein geplanter gemeinsamer Geh- und Radweg an der zukünftigen U-Bahnbrücke über die Norderelbe genutzt werden."</i> Es wird ein getrennter Geh- und Radweg ausgebildet.

F3_F-Plan-Grasbrook-Veddel_Begründung	
S.1	"Die Verlängerung der U-Bahntrasse wird im Rahmen der Fachplanungen erfolgen." Für die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 auf den Grasbrook wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren erfolgen.