

Neubau einer U-Bahn-Haltestelle im Bestandsnetz



1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

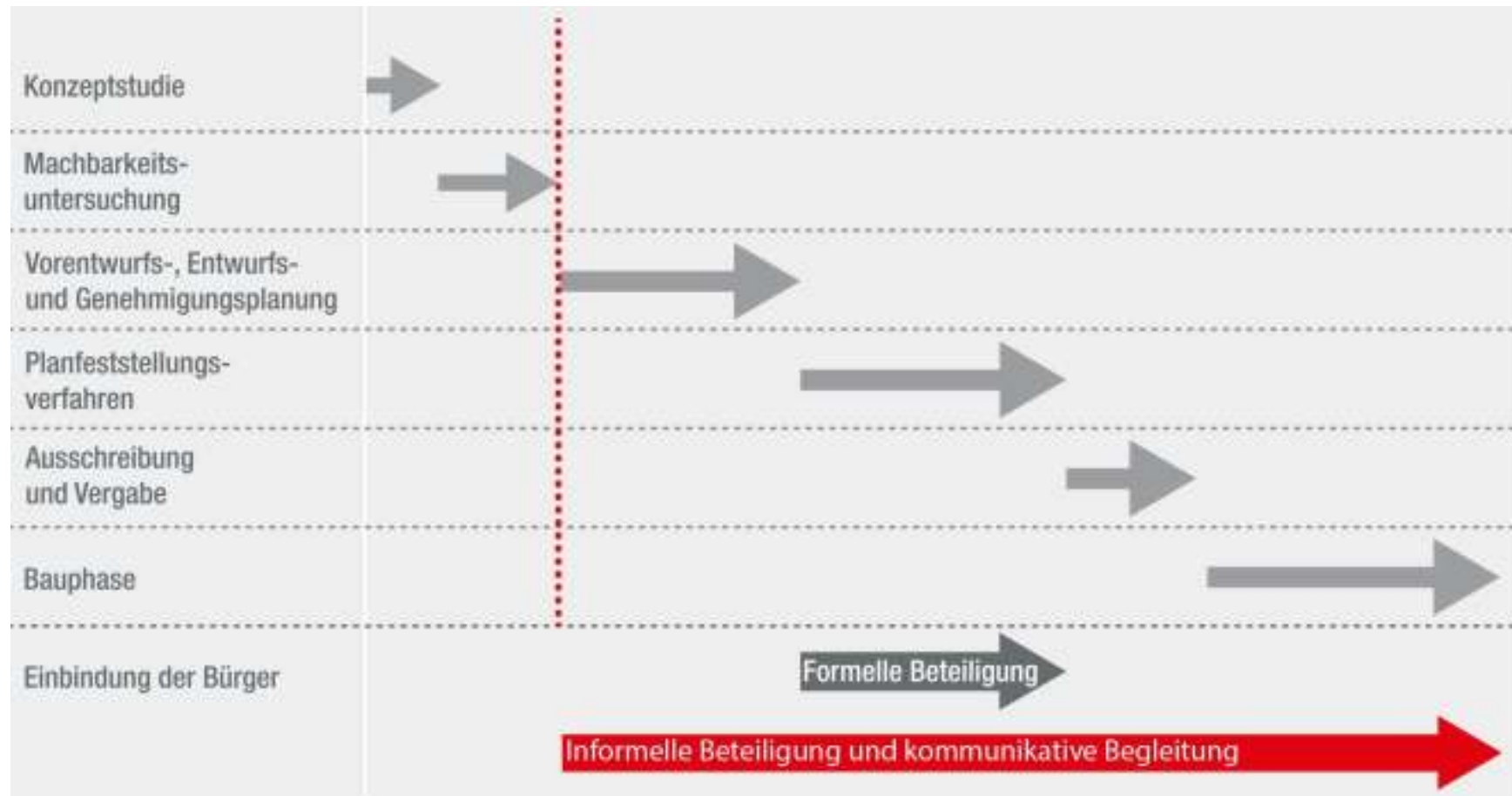
2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Beginn der Bürgerbeteiligung 03/2015



Bürgerbeteiligung I



Beginn der Bürgerbeteiligung in Oldenfelde 03/2015

- Frühzeitige Einbindung der Anwohner in die Planungen bereits auf Basis der Machbarkeitsstudie
- Ziel: gemeinsam beste Lösungen für Bau der Haltestelle Oldenfelde finden

- **1. Termin: 15.03.2015**
Erich-Kästner-Schule
ca. 90 Teilnehmer

- Vorstellen der Machbarkeitsstudie seitens der HOCHBAHN

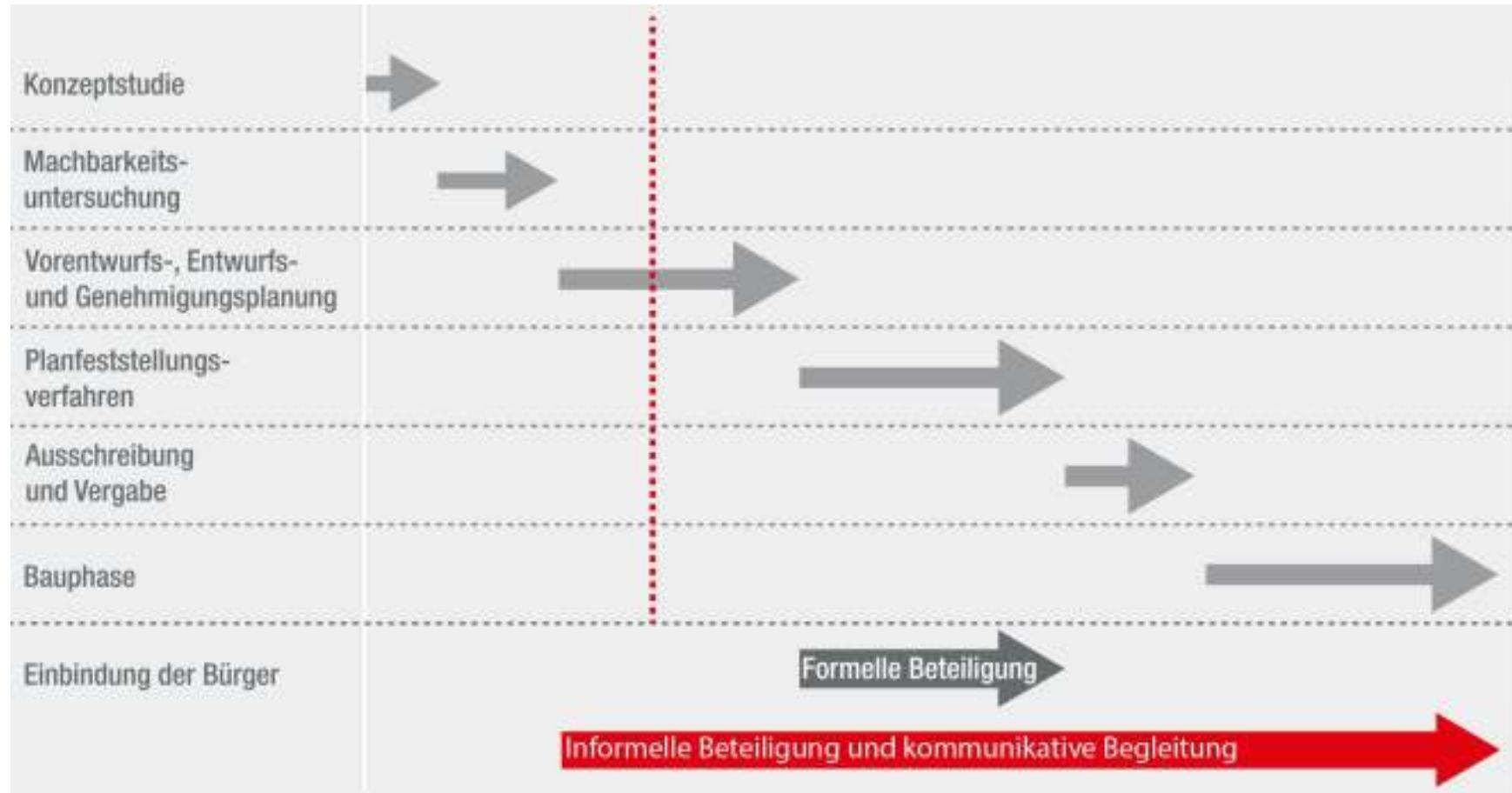
- Plenumsdiskussion: Ermitteln von Bedürfnissen und Erwartungen

Themen aus der ersten Veranstaltung

- ➔ Umfeld der Haltestelle
- ➔ Verkehr
- ➔ Lärmschutz
- ➔ Bau der Haltestelle



Workshop in Oldenfelde 07/2015



Bürgerbeteiligung Oldenfelde II



Workshop „Bau“ – Grundschule Bekassinenau

➤ 2. Termin: 09.07.2015

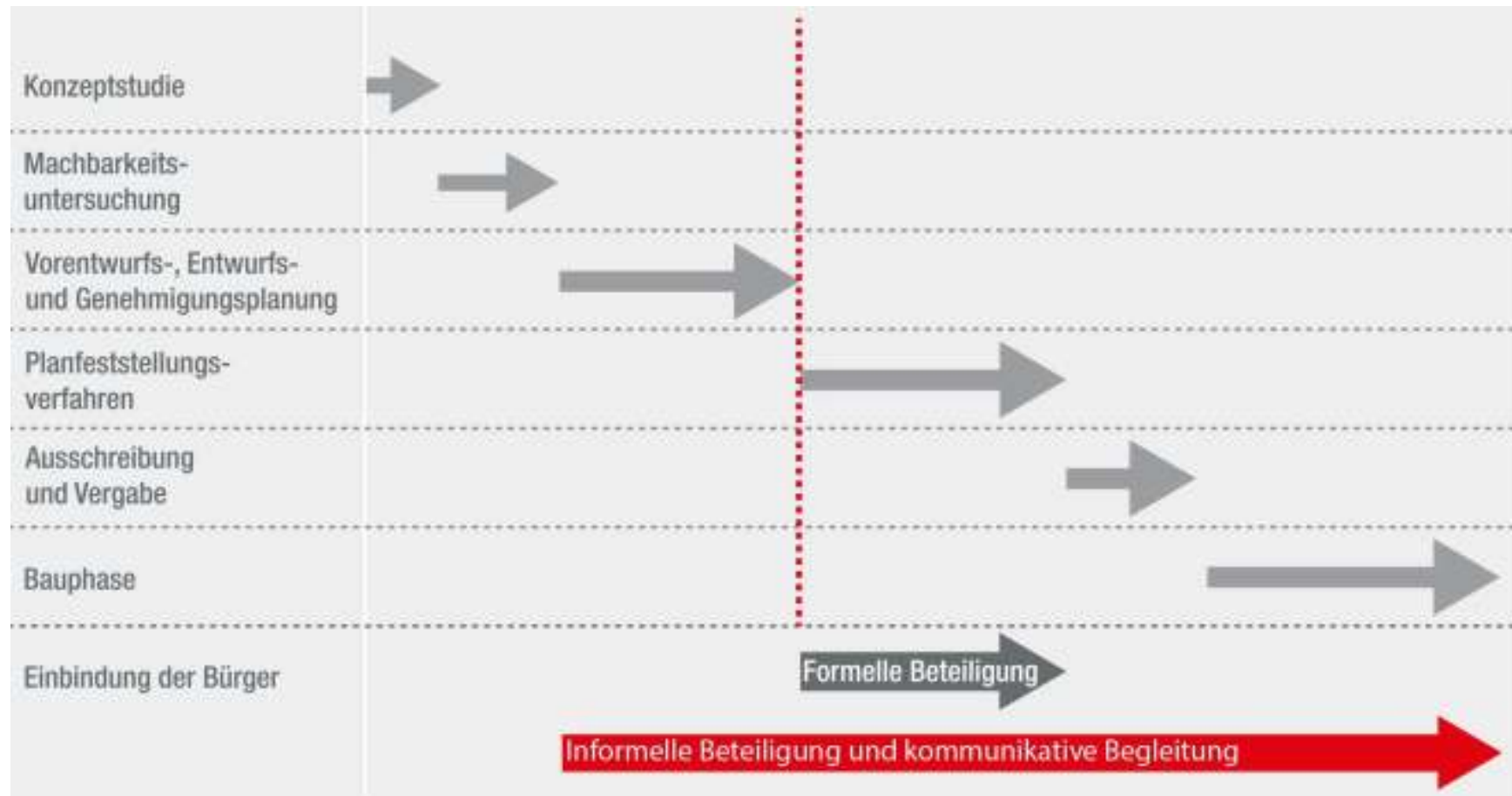
Grundschule Bekassinenau
ca. 90 Teilnehmer

- Vorstellung der Vorentwurfsplanung mit ersten Umsetzungen der Anregungen aus der ersten Veranstaltung
- Was konnte wie umgesetzt werden? Und was und warum nicht?
- vertiefte Bearbeitung der Themenfelder aus 1. Veranstaltung in vier Themenworkshops

2. Veranstaltung Oldenfelde | Workshops

1 •Workshop „Verkehr“ •Ort: Aula	1 •Workshop „Umfeld“ •Ort: Aula	1 •Workshop „Lärm“ •Ort: Cafeteria	1 •Workshop „Bau“ •Ort: Cafeteria
2 •Workshop „Umfeld“ •Ort: Aula	2 •Workshop „Verkehr“ •Ort: Aula	2 •Workshop „Bau“ •Ort: Cafeteria	2 •Workshop „Lärm“ •Ort: Cafeteria
3 •Workshop „Lärm“ •Ort: Cafeteria	3 •Workshop „Bau“ •Ort: Cafeteria	3 •Workshop „Verkehr“ •Ort: Aula	3 •Workshop „Umfeld“ •Ort: Aula
4 •Workshop „Bau“ •Ort: Cafeteria	4 •Workshop „Lärm“ •Ort: Cafeteria	4 •Workshop „Umfeld“ •Ort: Aula	4 •Workshop „Verkehr“ •Ort: Aula

Planungsstand heute 07/2016



Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bau/Haltestelle:

- ↻ Durchgang dauerhaft offen, gut beleuchtet, Vandalismus begrenzen (subjektive Sicherheit)
- ↻ Keinen Kiosk o. ä. einplanen
- ↻ Eventuell öffentliches WC vorsehen
- ↻ Haltestelle soweit wie möglich nach Süden legen
- ↻ Zweiter Zugang kontrovers diskutiert
- ↻ Ostseite: eventuell Bahndamm statt Stützwand
- ↻ Sichtschutz für Anlieger gewährleisten
- ↻ Bauzeiten kompakt halten, keine Nachtarbeit
- ↻ Ansprechpartner für Anwohner während der Bauphase

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Umfeld:

- ↻ Grünfläche Am Knill in Anlehnung an Bestand erhalten
- ↻ Bäume auf der Wiese schützen und erhalten
- ↻ Sichtschutz durch Bepflanzung (Häuser Am Knill und SAGA-Reihenhäuser)
- ↻ Knickbepflanzung entlang der Straße Am Knill erhalten
- ↻ ausreichend Beleuchtung auf Zuwegen einrichten, aber Belästigung durch Beleuchtung vermeiden
- ↻ Parkplätze des KGV erhalten
- ↻ Gute und ausreichende Fahrradabstellung (Bike & Ride)
- ↻ Fahrradboxen in Stützwand integrieren

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Lärm/Schallschutz:

- ↪ Baulärm minimieren
- ↪ Lärmintensive Arbeiten nicht abends/nachts und an Wochenenden
- ↪ Auswirkungen der Geräusentwicklung der Haltestelle für Anwohner minimieren
- ↪ Wunsch nach Bahndammbegrünung als Schallschutz, besser wären Schallschutzwände

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Verkehr:

- ↪ Fahrradgerechte Haltestelle
- ↪ keine PKW-Parkplätze für U-Bahn-Haltestelle anbieten
- ↪ Anfahrt für Anwohner auch in Bauphase sicherstellen
- ↪ Busanbindung weiter sichern
- ↪ Fremdparken in den Wohnstraßen unterbinden

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bau/Haltestelle:

- ↻ Durchgang dauerhaft offen, gut beleuchtet, Vandalismus begrenzen (subjektive Sicherheit)
- ↻ Keinen Kiosk o. ä. einplanen
- ↻ Eventuell öffentliches WC vorsehen
- ↻ Haltestelle soweit wie möglich nach Süden legen
- ↻ Zweiter Zugang kontrovers diskutiert
- ↻ Ostseite: eventuell Bahndamm statt Stützwand
- ↻ Sichtschutz für Anlieger gewährleisten
- ↻ Bauzeiten kompakt halten, keine Nachtarbeit
- ↻ Ansprechpartner für Anwohner während der Bauphase

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bau/Haltestelle:

- ↻ Durchgang dauerhaft offen, gut beleuchtet, Vandalismus begrenzen (subjektive Sicherheit)
- ↻ Keinen Kiosk o. ä. einplanen
- ↻ Eventuell öffentliches WC vorsehen
- ↻ Haltestelle soweit wie möglich nach Süden legen
- ↻ Zweiter Zugang kontrovers diskutiert → **wird nicht realisiert**
- ↻ Ostseite: eventuell Bahndamm statt Stützwand
- ↻ Sichtschutz für Anlieger gewährleisten
- ↻ Bauzeiten kompakt halten, keine Nachtarbeit
- ↻ Ansprechpartner für Anwohner während der Bauphase

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Umfeld:

- ↪ Grünfläche Am Knill in Anlehnung an Bestand erhalten
- ↪ Bäume auf der Wiese schützen und erhalten
- ↪ Sichtschutz durch Bepflanzung (Häuser Am Knill und SAGA-Reihenhäuser)
- ↪ Knickbepflanzung entlang der Straße Am Knill erhalten
- ↪ ausreichend Beleuchtung auf Zuwegen einrichten, aber Belästigung durch Beleuchtung vermeiden
- ↪ Parkplätze des KGV erhalten
- ↪ Gute und ausreichende Fahrradabstellung (Bike & Ride)
- ↪ Fahrradboxen in Stützwand integrieren

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Umfeld:

- ↻ Grünfläche Am Knill in Anlehnung an Bestand erhalten
- ↻ Bäume auf der Wiese schützen und erhalten
- ↻ Sichtschutz durch Bepflanzung (Häuser Am Knill und SAGA-Reihenhäuser)
- ↻ Knickbepflanzung entlang der Straße Am Knill erhalten
- ↻ ausreichend Beleuchtung auf Zuwegen einrichten, aber Belästigung durch Beleuchtung vermeiden
- ↻ Parkplätze des KGV erhalten
- ↻ Gute und ausreichende Fahrradabstellung (Bike & Ride)
- ↻ Fahrradboxen in Stützwand integrieren

→ stattdessen Verlegung auf die Westseite

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Lärm/Schallschutz:

- ↪ Baulärm minimieren
- ↪ Lärmintensive Arbeiten nicht abends/nachts und an Wochenenden
- ↪ Auswirkungen der Geräusentwicklung der Haltestelle für Anwohner minimieren
- ↪ Wunsch nach Bahndammbegrünung als Schallschutz , besser wären Schallschutzwände

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Lärm/Schallschutz:

- ↻ Baulärm minimieren
- ↻ Lärmintensive Arbeiten nicht abends/nachts und an Wochenenden ()
- ↻ Auswirkungen der Geräusentwicklung der Haltestelle für Anwohner minimieren
- ↻ Wunsch nach Bahndammbegrünung als Schallschutz , besser wären Schallschutzwände

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Verkehr:

- Fahrradgerechte Haltestelle
- keine PKW-Parkplätze für U-Bahn-Haltestelle anbieten
- Anfahrt für Anwohner auch in Bauphase sicherstellen
- Busanbindung weiter sichern
- Fremdparken in den Wohnstraßen unterbinden

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Verkehr:

- ↻ Fahrradgerechte Haltestelle
- ↻ keine PKW-Parkplätze für U-Bahn-Haltestelle anbieten
- ↻ Anfahrt für Anwohner auch in Bauphase sicherstellen
- ↻ Busanbindung weiter sichern ()
- ↻ Fremdparken in den Wohnstraßen unterbinden (→ Bezirkliche Frage)

Visualisierung Ostseite



1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Infostände I

Bau/Haltestelle:

- Volker Schmidt, Projektleiter Oldenfelde HOCHBAHN
- Peter Tommek, Hochbau HOCHBAHN

Umfeld der Haltestelle:

- Bertold Eckebrecht, Landschaftsarchitekt

Lärm:

- Oliver Rieck, Lärmkontor
- Alexander Berthold, Umweltmanagement HOCHBAHN

Infostände II

Verkehr:

- Arne Klein, Baudezernent Bezirk Wandsbek
- Roluf Hinrichsen, Systemplanung HOCHBAHN

Bürgerbeteiligung:

- Andreas Ernst, Stabsbereichsleiter Bürgerbeteiligung HOCHBAHN
- David Claus, Unternehmenssteuerung HOCHBAHN

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bau/Haltestelle:

- ↻ Durchgang dauerhaft offen, gut beleuchtet, Vandalismus begrenzen (subjektive Sicherheit)
- ↻ Keinen Kiosk o. ä. einplanen
- ↻ Eventuell öffentliches WC vorsehen
- ↻ Haltestelle soweit wie möglich nach Süden legen
- ↻ Zweiter Zugang kontrovers diskutiert → **wird nicht realisiert**
- ↻ Ostseite: eventuell Bahndamm statt Stützwand
- ↻ Sichtschutz für Anlieger gewährleisten
- ↻ Bauzeiten kompakt halten, keine Nachtarbeit
- ↻ Ansprechpartner für Anwohner während der Bauphase

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Umfeld:

- ↻ Grünfläche Am Knill in Anlehnung an Bestand erhalten
- ↻ Bäume auf der Wiese schützen und erhalten
- ↻ Sichtschutz durch Bepflanzung (Häuser Am Knill und SAGA-Reihenhäuser)
- ↻ Knickbepflanzung entlang der Straße Am Knill erhalten
- ↻ ausreichend Beleuchtung auf Zuwegen einrichten, aber Belästigung durch Beleuchtung vermeiden
- ↻ Parkplätze des KGV erhalten
- ↻ Gute und ausreichende Fahrradabstellung (Bike & Ride)
- ↻ Fahrradboxen in Stützwand integrieren

→ stattdessen Verlegung auf die Westseite

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Lärm/Schallschutz:

- ↻ Baulärm minimieren
- ↻ Lärmintensive Arbeiten nicht abends/nachts und an Wochenenden ()
- ↻ Auswirkungen der Geräusentwicklung der Haltestelle für Anwohner minimieren
- ↻ Wunsch nach Bahndammbegrünung als Schallschutz , besser wären Schallschutzwände

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Verkehr:

- ↻ Fahrradgerechte Haltestelle
- ↻ keine PKW-Parkplätze für U-Bahn-Haltestelle anbieten
- ↻ Anfahrt für Anwohner auch in Bauphase sicherstellen
- ↻ Busanbindung weiter sichern ()
- ↻ Fremdparken in den Wohnstraßen unterbinden (→ Bezirkliche Frage)

1 Rückblick

2 Was wurde in der Planung umgesetzt?

2.1 Bau der Haltestelle

2.2 Umfeld

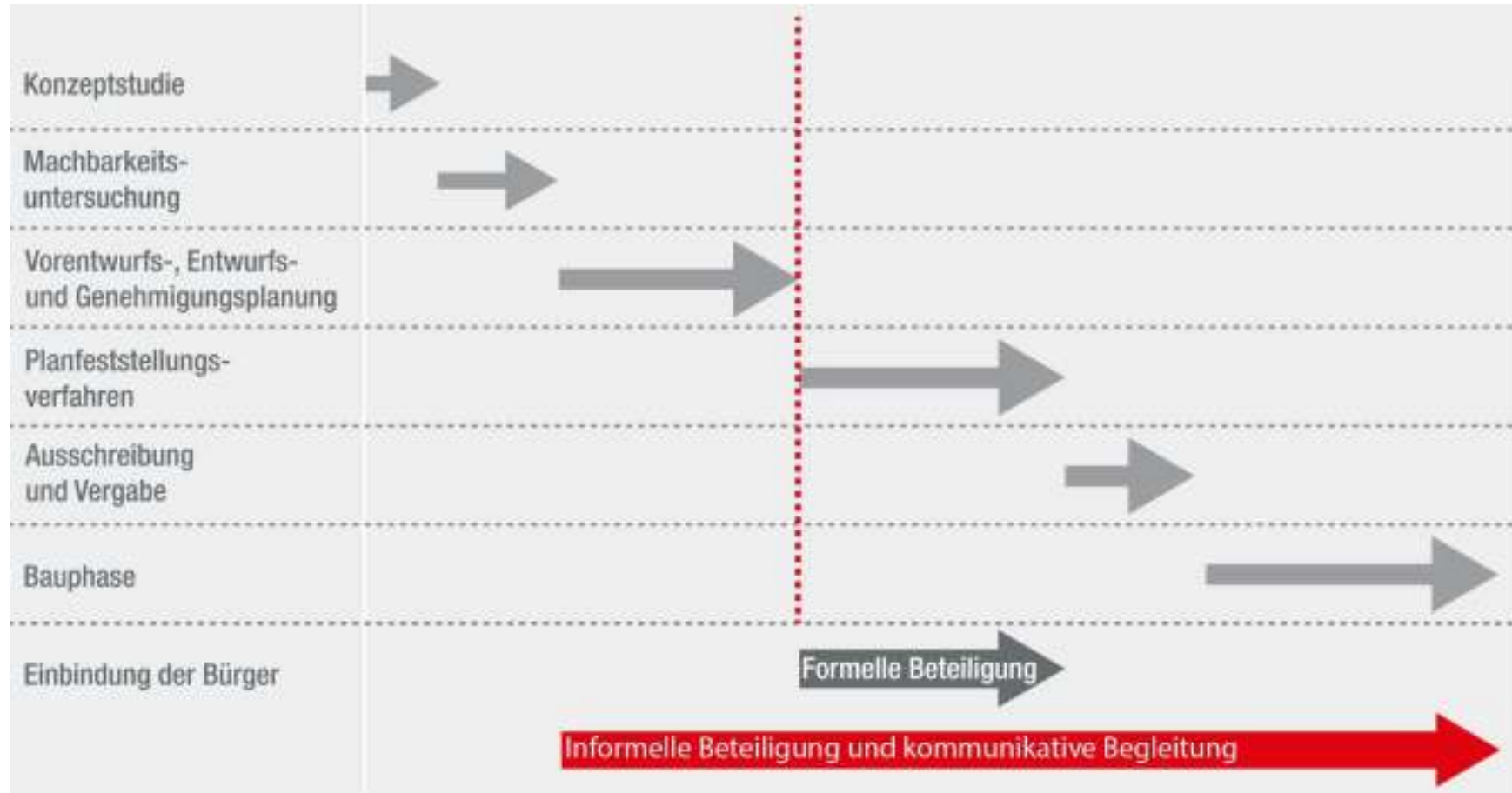
2.3 Lärm

2.4 Verkehr

3 Infostände

4 Ausblick

Wie geht's weiter?

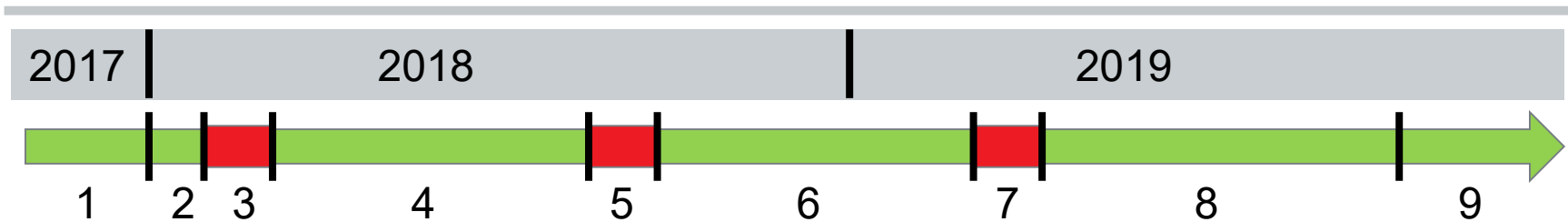


Neubau Haltestelle Oldenfelde

Nächste Schritte:

09/2016	Einreichung Antrag auf Planfeststellung
ab 10/2016	Ausführungsplanung
09/2017	Planfeststellungsbeschluss
ab 09/2017	Ausschreibung der Bauleistungen
02/2018	Baubeginn
Herbst 2019	Inbetriebnahme der Haltestelle

Bauablauf



Phase 1: Herbst 2017

Vorbereitende Arbeiten,
Verlegung von Streckenkabeln - Nachtarbeiten
Rodungsarbeiten Bahndamm Ostseite - Tagschichten

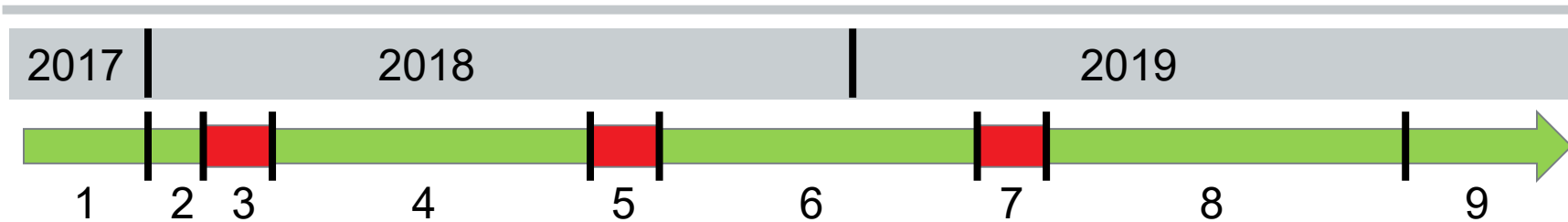
Phase 2: Februar 2018

Tagschichten
Baustelleneinrichtung

Phase 3: 03.03. – 18.03.2018 Betriebsunterbrechung U1

Doppelschichten 7.00 – 21.00 Uhr, auch an Wochenenden
Verbauarbeiten
Gleisbauarbeiten

Bauablauf



Phase 4: 19.03. – 28.09.2018

Tagschichten

Rohbauarbeiten, 1. Bauabschnitt

Bahndammerweiterung

Gleisbauarbeiten

Phase 5: 29.09. – 14.10.2018 Betriebsunterbrechung U1

Doppelschichten 7.00 – 21.00 Uhr, auch an Wochenenden

Erdarbeiten (Baugrube 2. Bauabschnitt)

Gleisbauarbeiten

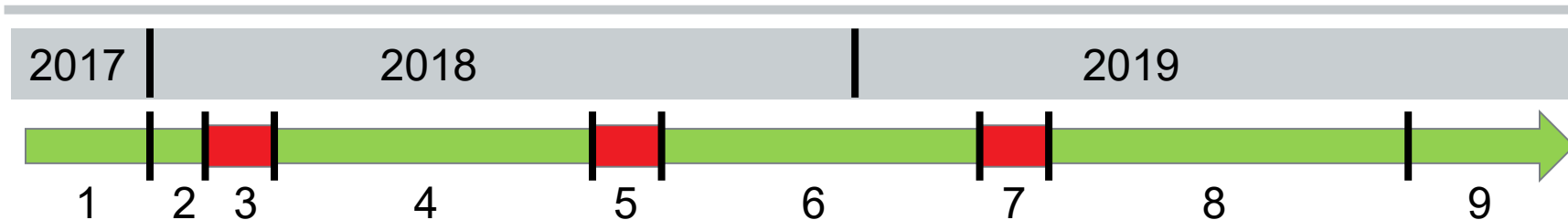
Rohbauarbeiten Technikräume

Phase 6: 15.10.2018 – 01.03.2019

Tagschichten

Rohbauarbeiten, 2. Bauabschnitt und Technikräume

Bauablauf



Phase 7: 02.03. – 17.03.2019 Betriebsunterbrechung U1
Doppelschichten 7.00 – 21.00 Uhr, auch an Wochenenden
Herstellung Bahnsteig
Einbau Bahnsteigdachstützen
Gleisbauarbeiten

Phase 8: 18.03. – Ende August 2019
Tagschichten
Ausbauarbeiten Haltestelle
Herstellung der Außenanlagen
Montage Bahnsteigdach (voraussichtlich eine weitere Betriebsunterbrechung)

Phase 9: Herbst 2019
Tagschichten
Restarbeiten, Testphase Betriebstechnik

Wir bleiben im Dialog!

blog: dialog.hochbahn.de

**E-Mail:
buergerbeteiligung-oldenfelde@hochbahn.de**

Telefon: 040/3288-2723

www.hochbahn.de

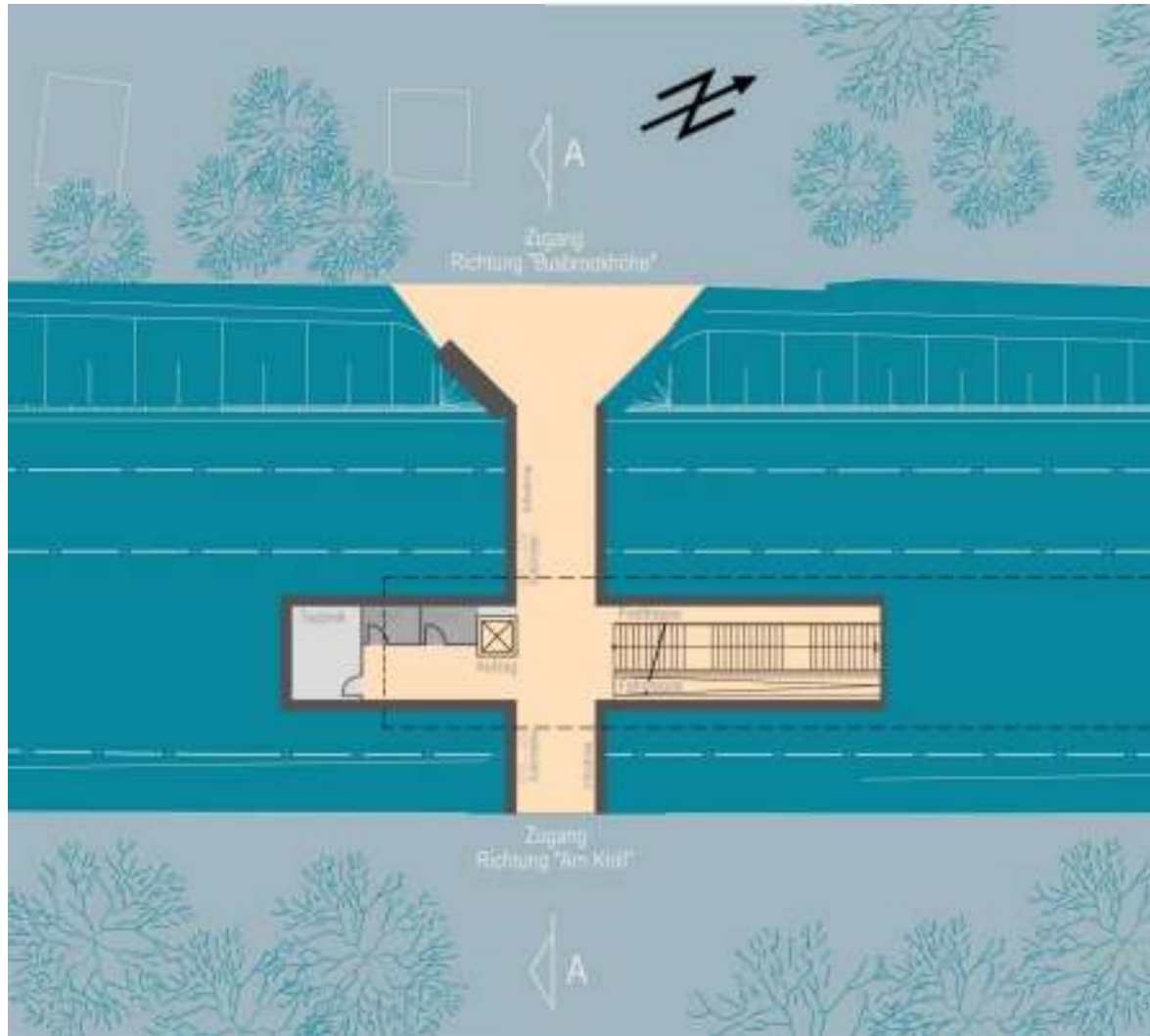


Wir bleiben im Dialog!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Machbarkeitsstudie – Grundriss Eingangsebene



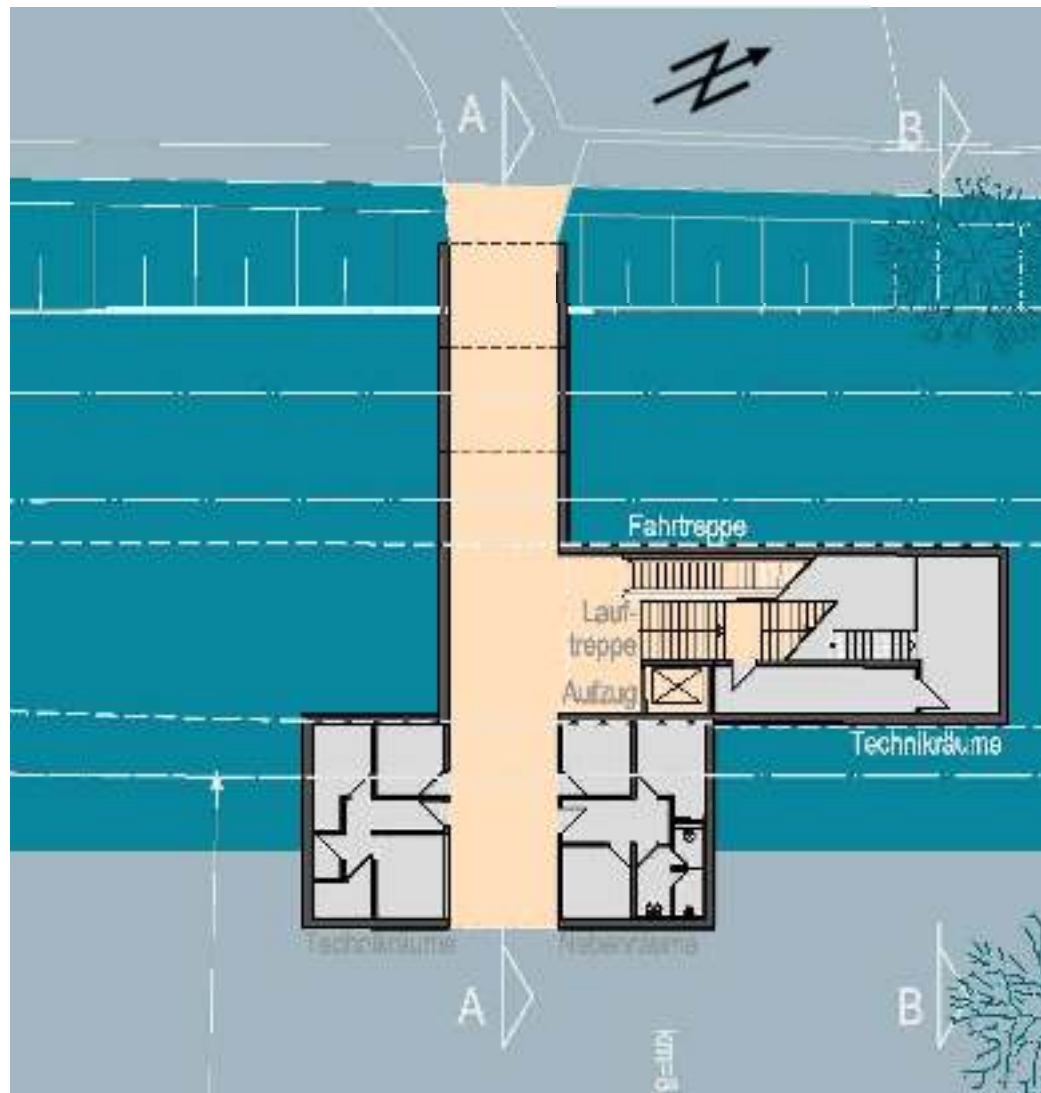
Hauptzugang mit:

- Festtreppe
- Rolltreppe
- Aufzug

Im Zugangsbereich:

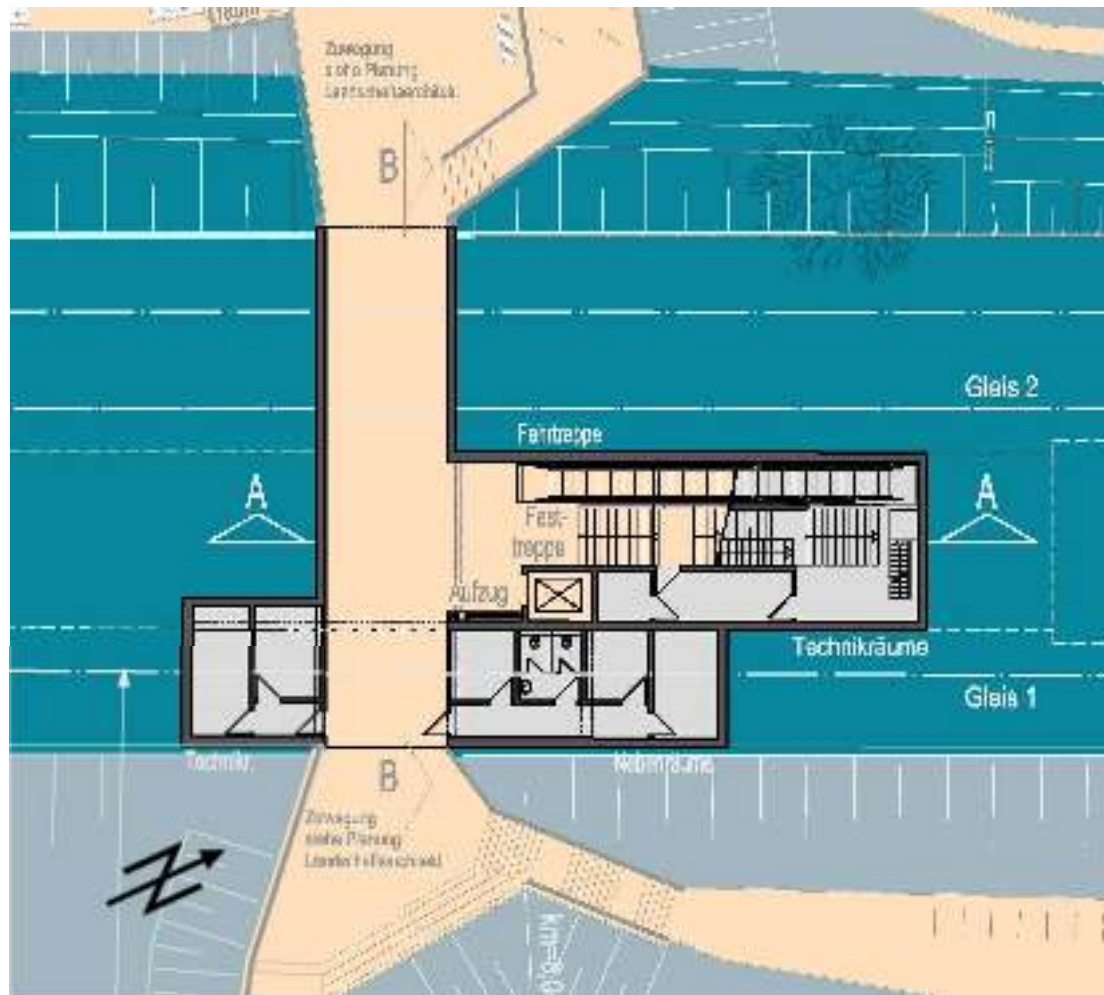
- Fahrkartenautomaten
- Informationsvittrinen
- Nebenräume

Vorentwurfsplanung – Grundriss Eingangsebene



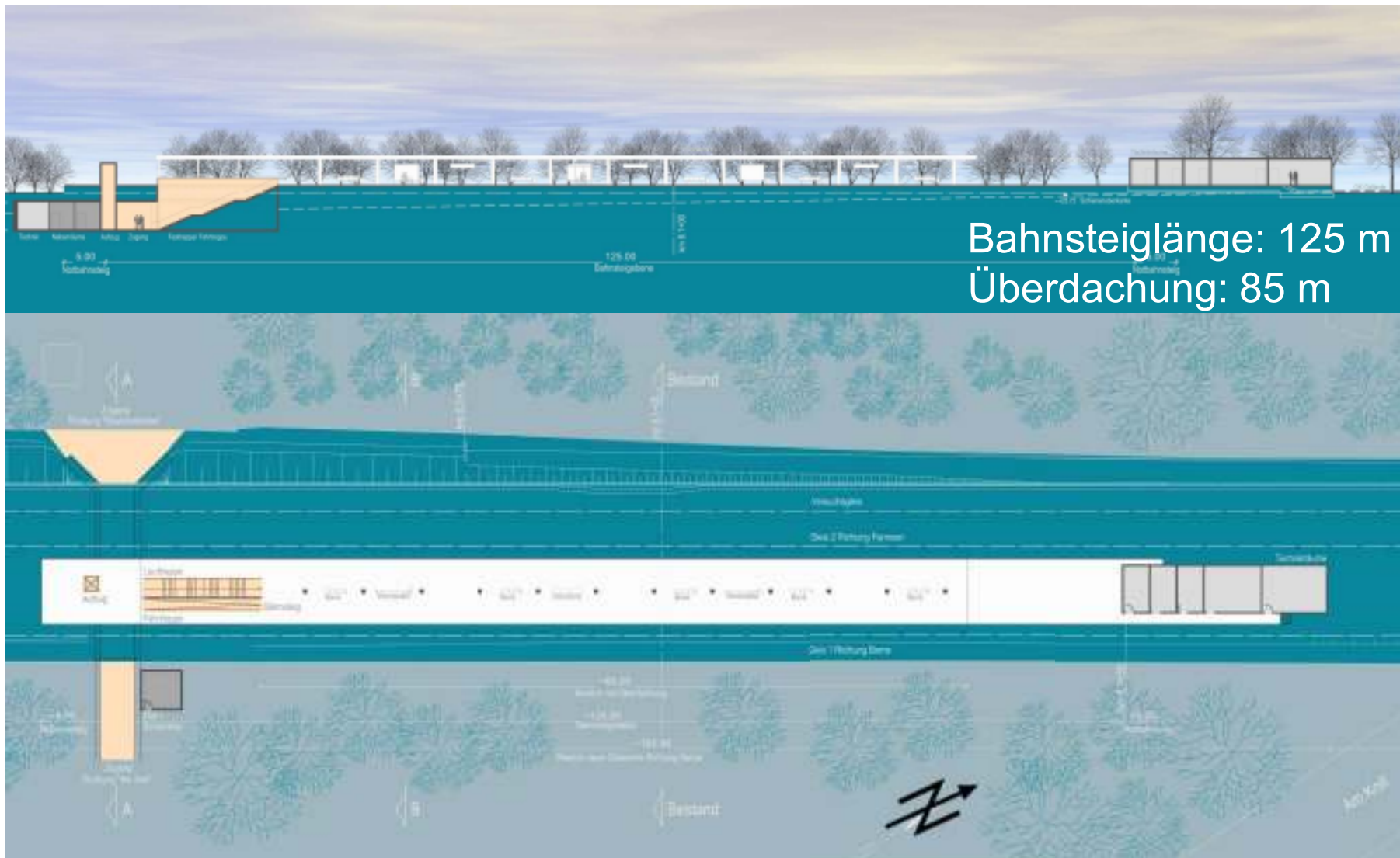
- Treppen und Aufzüge in einer Flucht
- Fahrkartenautomaten und Informationsvitrinen auf der Bahnsteigebene
- Kein Laden / Kiosk etc.
- Gerader Durchgang ohne Nischen

Entwurfsplanung – Grundriss Eingangsebene

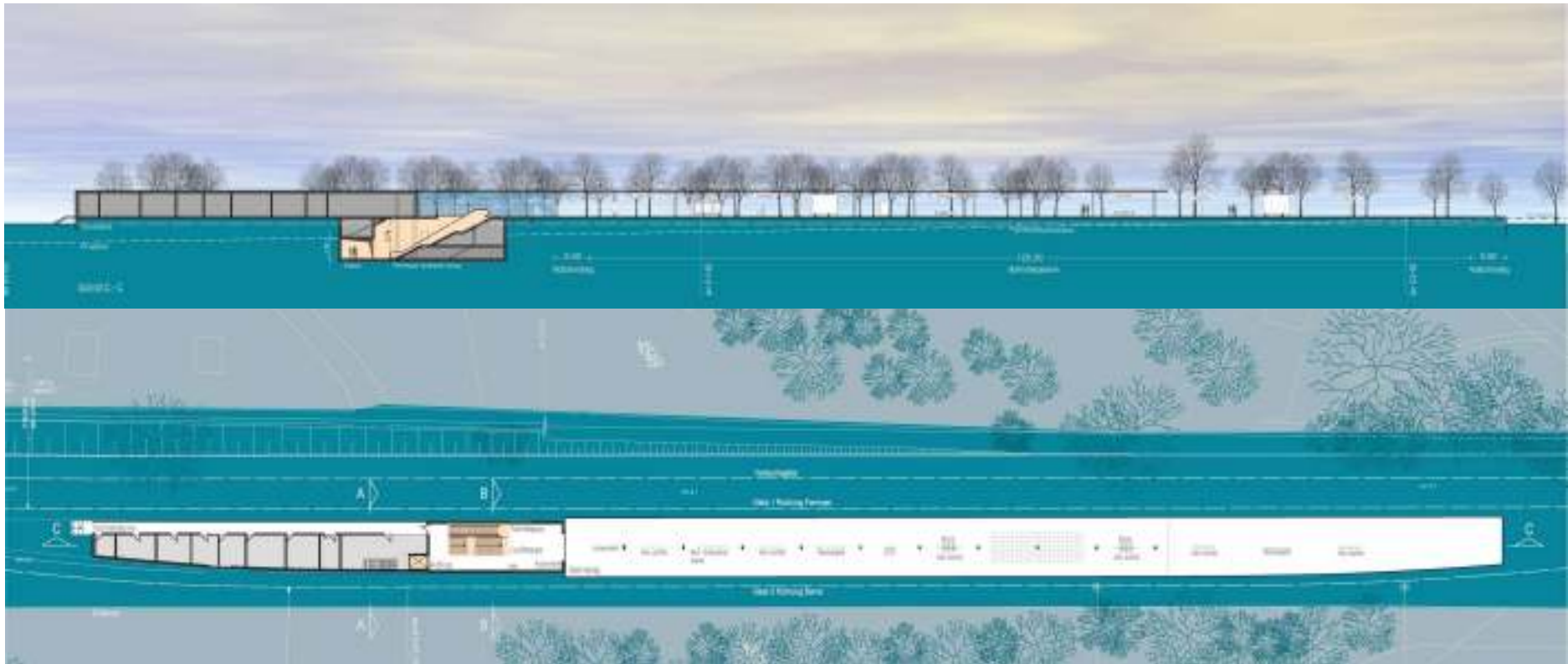


- Durchgang auf 5,00 m verbreitert – übersichtlicher und großzügiger
- Kein Laden / Kiosk etc.
- Kein öffentliches WC
- Anbindung an äußere Wegeführung

Machbarkeitsstudie – Bahnsteigebene und Schnitt

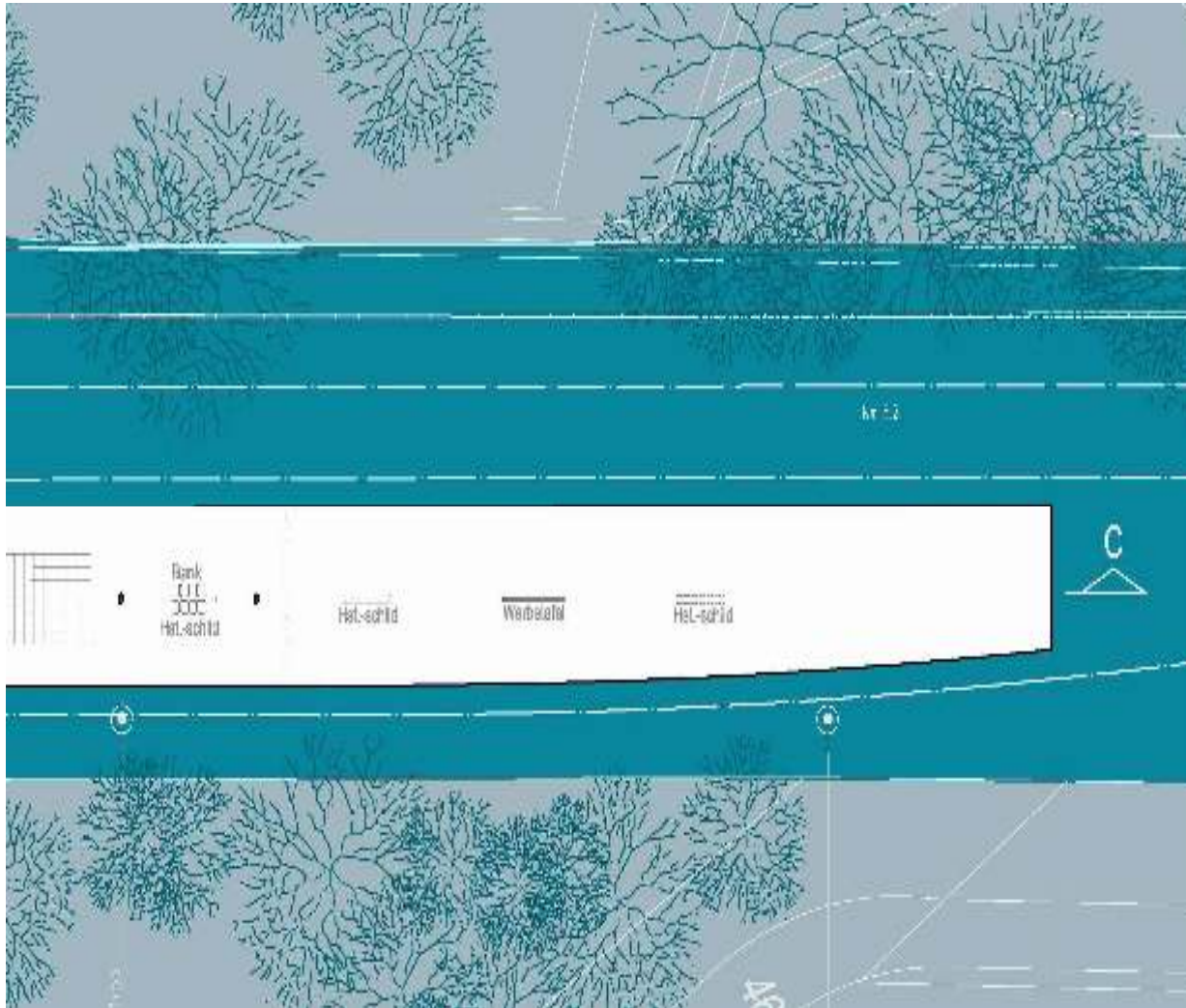


Vorentwurf – Bahnsteigebene und Schnitt



- **Verlegung der Technikräume an das südliche Bahnsteigende**
- **Schalterhalle auf der Bahnsteigebene**

Vorentwurf



Optimierung der Gleistrassierung:

➤ **Bahnsteigverjüngung am nördlichen Ende**

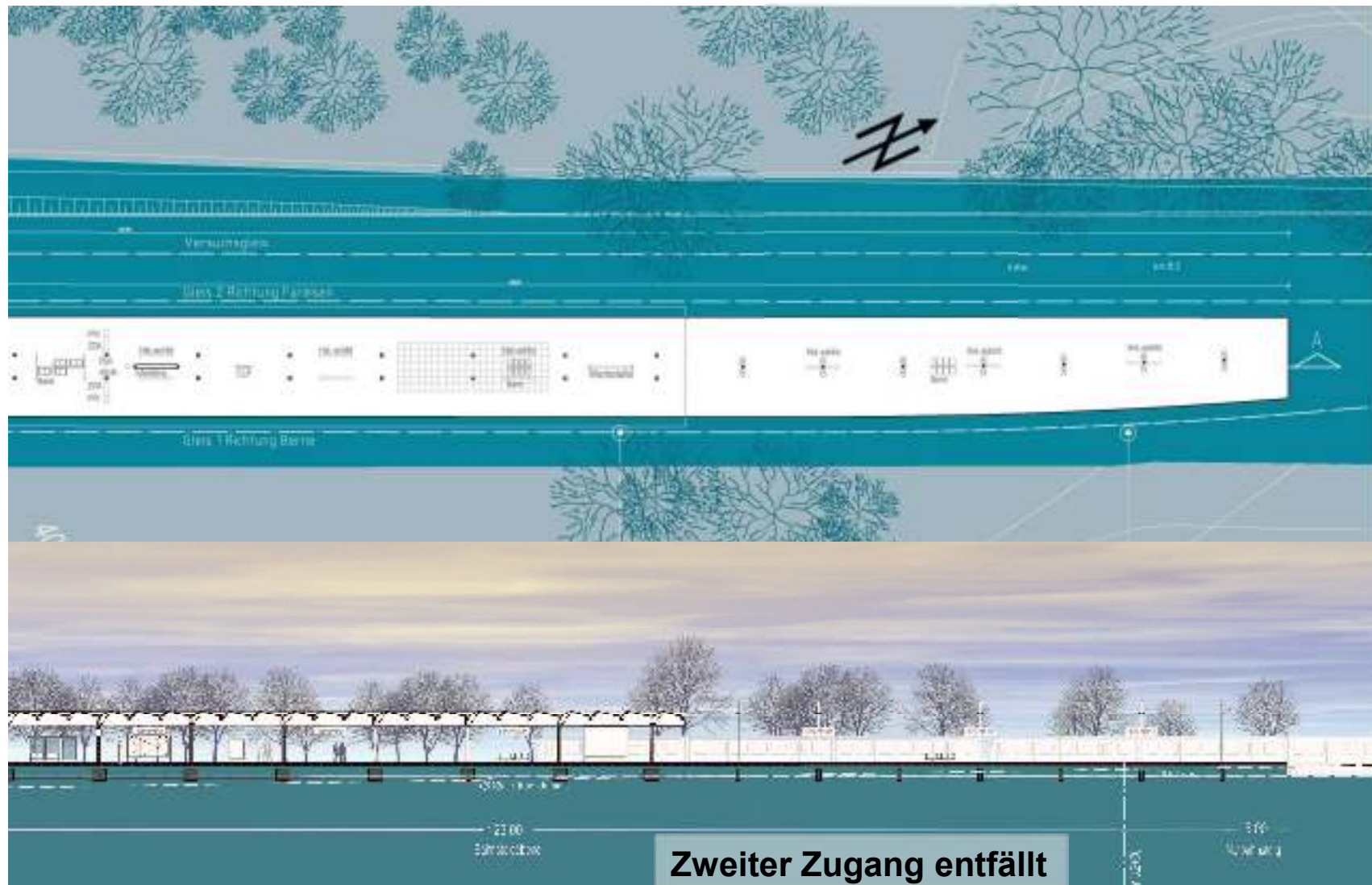
Folge:

➤ **Eingriff in den Bahndamm kann reduziert werden**

Entwurfsplanung Bahnsteige Ebene I | Schalterhallenbereich



Bahnsteigebene – Freier Bahnsteig

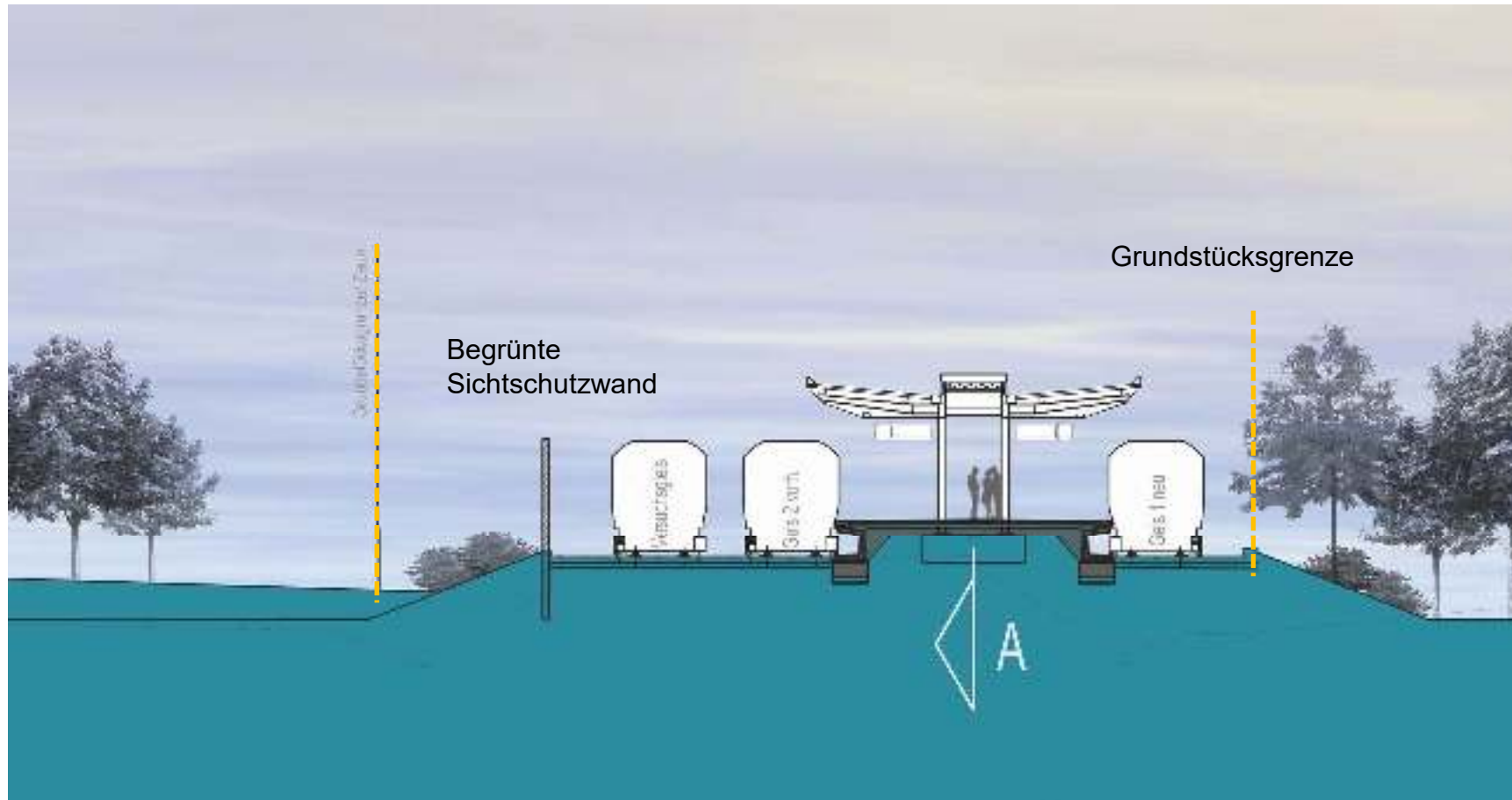


Zweiter Zugang entfällt

Machbarkeitsstudie – Systemschnitt Bahndamm mit Haltestelle

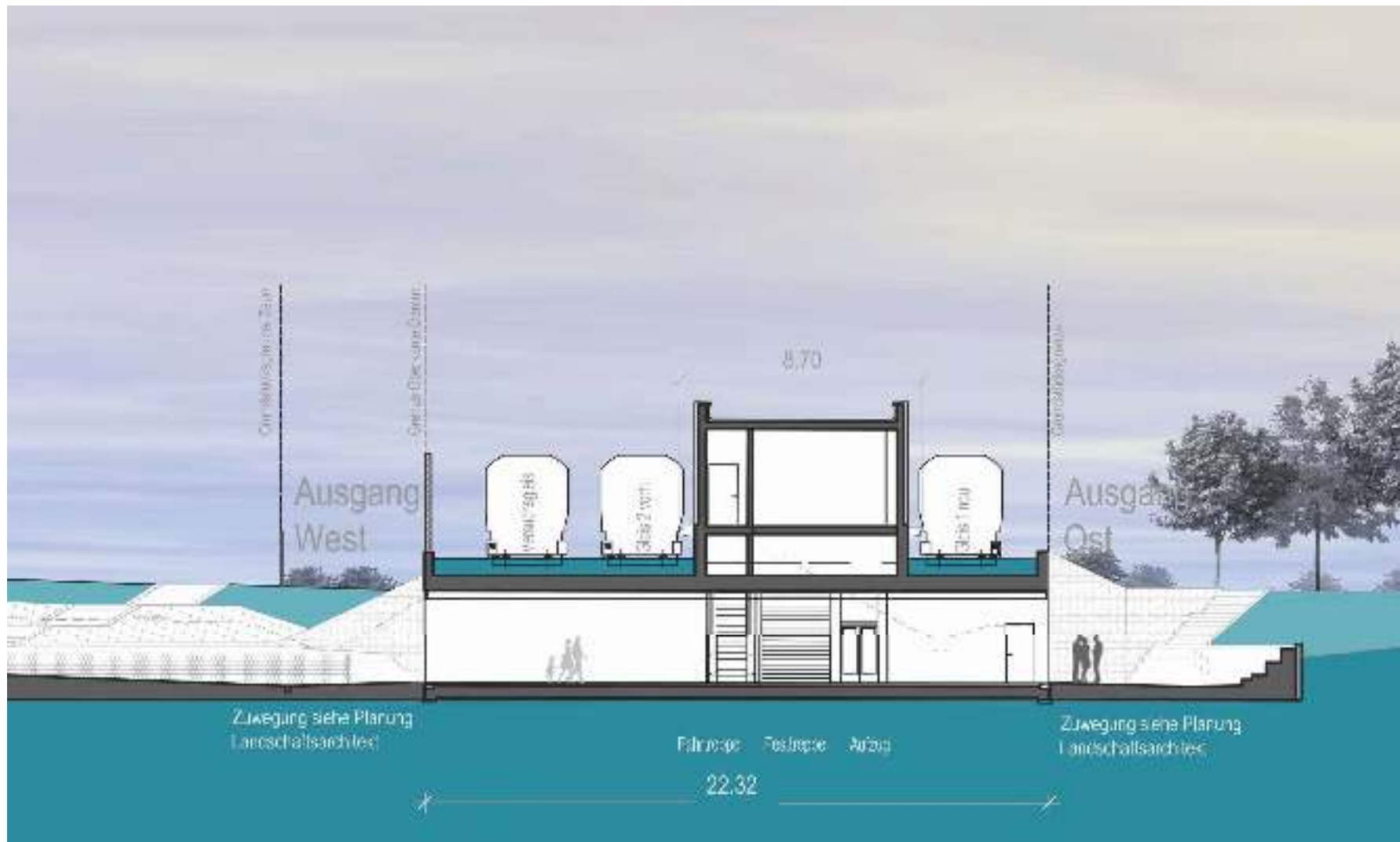


Entwurf – Schnitt Bahndamm



Ostseite: Bahndamm statt Stützwand

Entwurf – Schnitt Unterführung



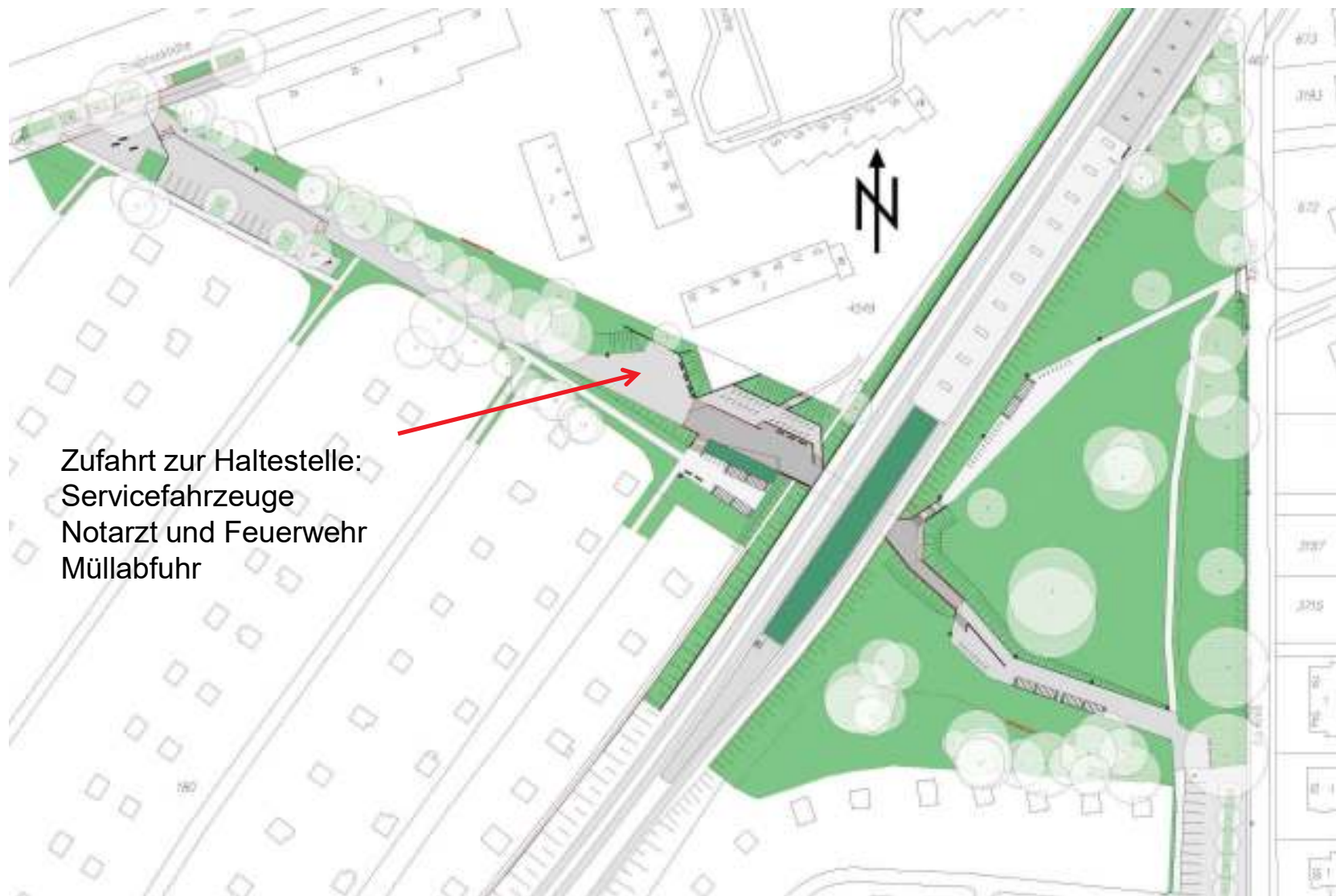
Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bau/Haltestelle:

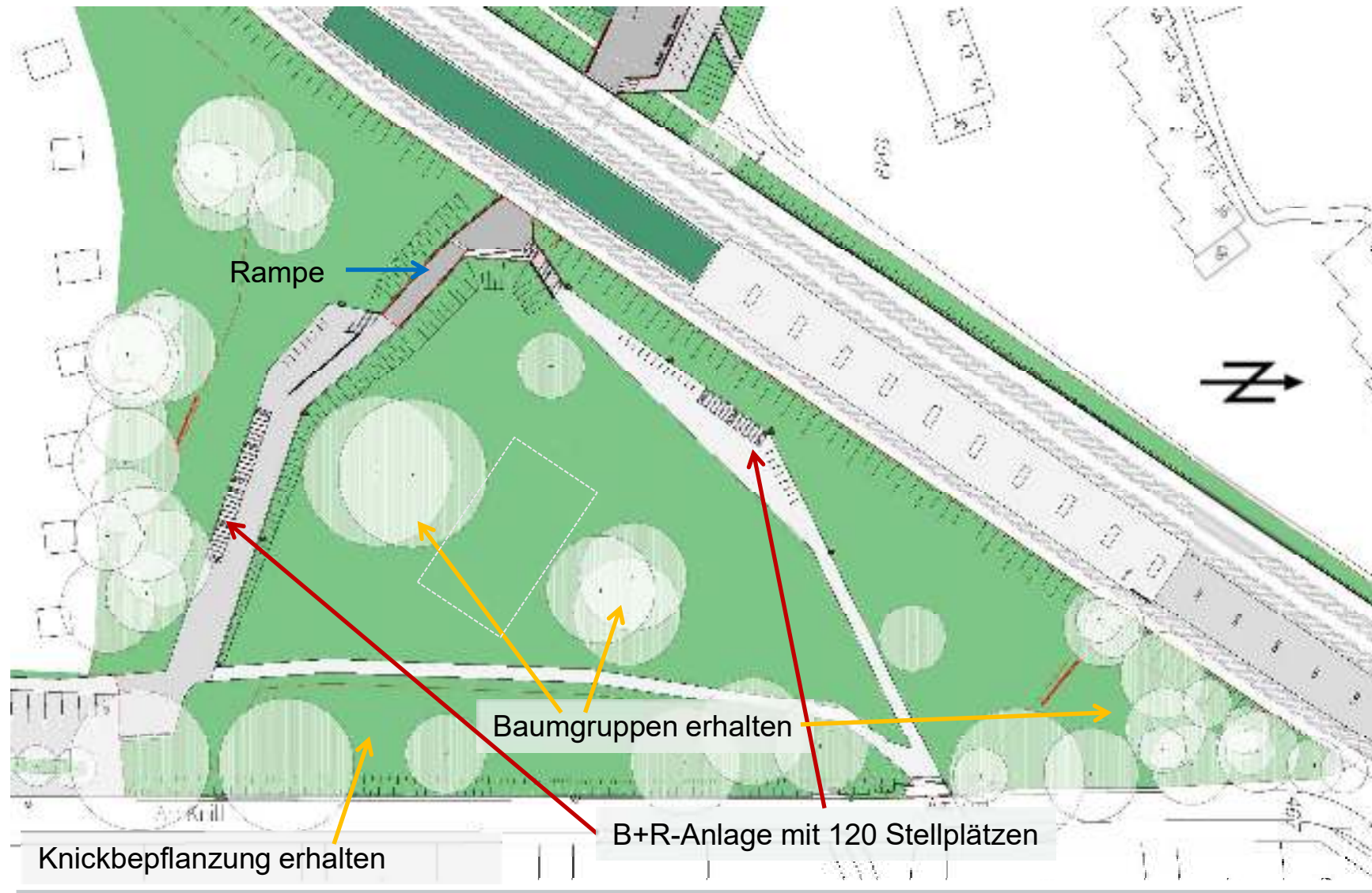
Der Bauablauf ist geprägt durch drei 16-tägige Betriebsunterbrechungen, dann auch Wochenendarbeiten, dazwischen und danach „normale“ Bauzeiten, Wochenend- und Nachtarbeiten sind dabei dann nicht vorgesehen.

Die HOCHBAHN benennt für die Dauer der Baumaßnahme einen Ansprechpartner für die Anwohner.

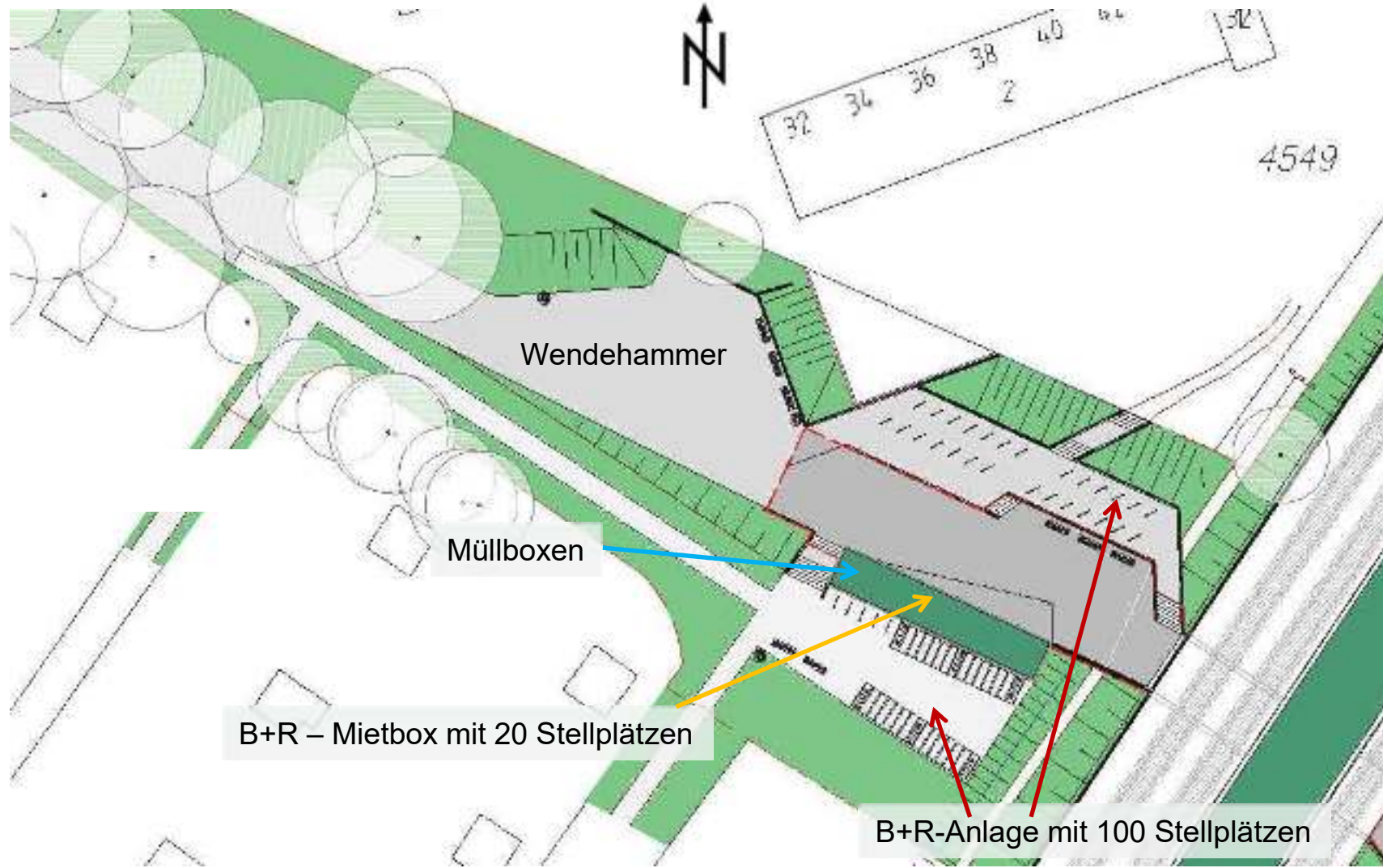
Äußere Erschließung



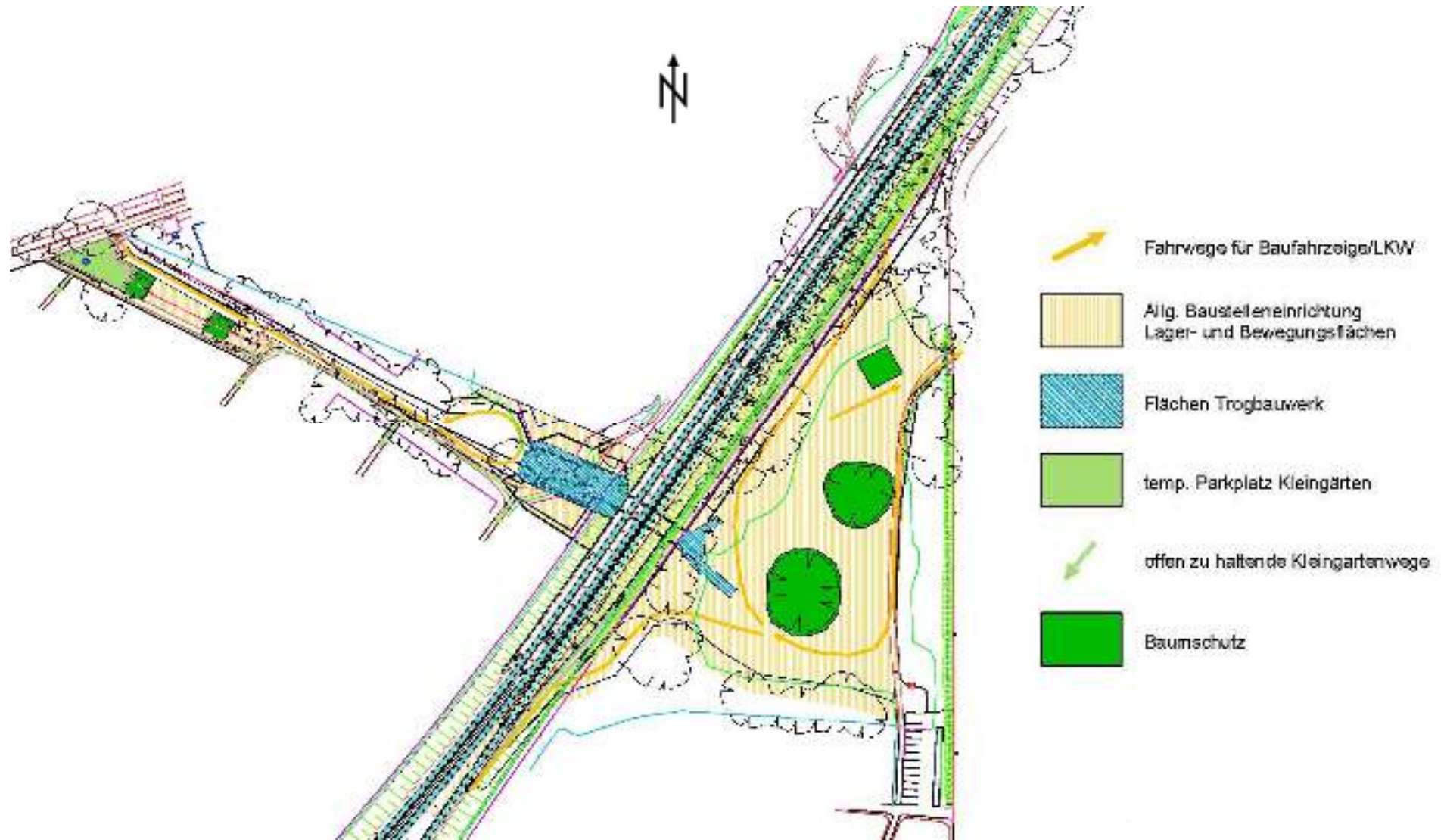
Äußere Erschließung - Ostseite



Äußere Erschließung – Westseite



Äußere Erschließung - Bauphase





► Grundlagen

- **Rechtsgrundlage** zur Beurteilung von Lärmschutzmaßnahmen **beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen** sind die **§ § 41 - 43 BImSchG** in Verbindung mit der **16. BImSchV**.
- In der 16. BImSchV sind lärmschutzauslösende Kriterien festgelegt, wie die **Definition der wesentlichen Änderung**, die zu beachtenden **Immissionsgrenzwerte** und die **Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie**.
- Anforderung ist es, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sichergestellt wird, dass durch Verkehrsgerausche **keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen** werden (§ 41 BImSchG)
- Prüfung ob ein Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ besteht



► 16. BImSchV - Wesentliche Änderung

- Voraussetzung für die wesentliche Änderung ist ein **erheblicher baulicher Eingriff** in die Substanz des Schienenwegs (**hier: Neubau der Haltestelle**) .
- Eine **wesentliche Änderung** ist dann gegeben, wenn
 - der Verkehrsweg um **ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert** wird oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende **Lärm um mindestens 3 dB steigt** oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird bzw. zusätzlich erhöht wird, auch wenn eine solche Erhöhung weniger als 3 dB ausmacht.



► 16. BImSchV - Grenzwerte

Nutzung	Grenzwert (16. BImSchV)	
	Tag (6 - 22 Uhr)	Nacht (22 - 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine u. allgemeine Wohngebiete (WR, WA)	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- u. Mischgebiete (MK, MD, MI) / <u>Kleingärten*</u>	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete (GE)	69 dB(A)	59 dB(A)

*Schutzanspruch besteht nur im Tagzeitraum, da in den Kleingärten nicht dauerhaft gewohnt werden darf

Neue Haltestelle Oldenfelde - Schall



► Berechnungsgrundlage

- Schalltechnische Berechnung des Beurteilungspegel ist jeweils für denselben **Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen (mit / ohne Haltestelle)**. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff.
- Berechnung nach **Schall 03**:
 - Schallkennwerte der Züge (**hier U-Bahnen in der Prognose 2026**)
 - Verkehrszahlen: Anzahl der Einheiten je Kategorie, Achszahl, Geschwindigkeit
 - Schallquellenarten: Rollgeräusche (Rad / Schiene), aerodynamische Geräusche, Aggregatgeräusche, Antriebsgeräusche
 - Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg

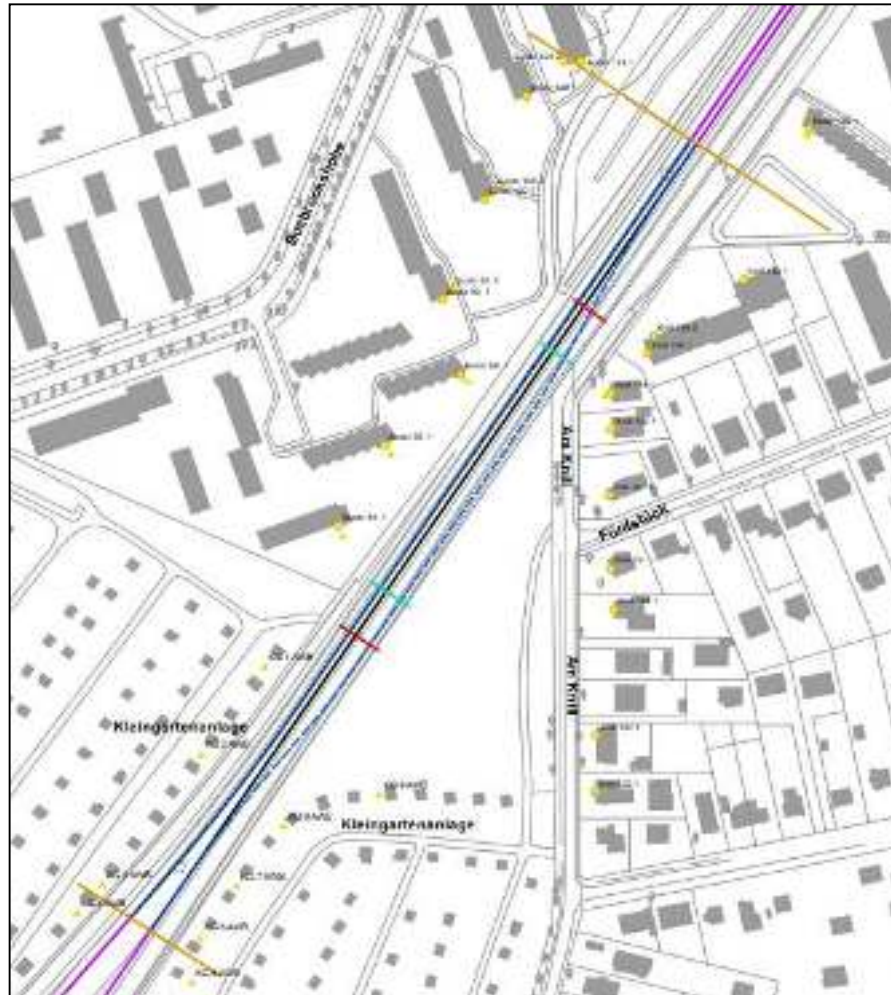
Fahrzeugart	Zugzahlen		V [km/h]	Fz	n _{Achs}	L _w [dB(A)/m]	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)				Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)
In Richtung Haltestelle Farmsen							
DT4 (8 Wagen)	219	25	80*	23	24	77	72
DT4 (4 Wagen)	-	27			12	-	68
In Richtung Haltestelle Berne							
DT4 (8 Wagen)	216	17	80*	23	24	77	67
DT4 (4 Wagen)	4	32			12	57	69
Gesamt (beide Richtungen):						80 / 75*	75 / 70*

*reduzierte Geschwindigkeit im Haltestellenbereich, 50 km/h

Neue Haltestelle Oldenfelde - Schall



► Untersuchungsgebiet



Legende

- Gebäude
- Scheinenachse (Bestand, außerhalb des Ausbauabschnitts)
- Schienenachse (Bestand)
- Schienenachse (Prognose)
- Grenzmarkierung 50 km/h (Planprognose)
- Grenzmarkierung Bahnsteig (Planprognose)
- Grenze schalltechnischer Ausbauabschnitt
- Hilfslinie

Immissionsorte - Fassade

Anspruch auf Lärmschutz "dem Grunde nach"

- ohne Überschreitung

Außenwohnbereich (AWB)

Anspruch auf Lärmschutz "dem Grunde nach"

- ohne Überschreitung

Neue Haltestelle Oldenfelde - Schall

► Ergebnisse

Immissionspunkt	Grenzwerte		Beurteilungspegel				Differenz		Grenzwert-überschreitung		Überschreitung in der		Anspruch auf Lärm-schutz
	16. BImSchV		Nullprognose		Planprognose		Planprognose minus Nullprognose		Planprognose		Planprognose über 70/60		
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
Busbr 124 2 EG (Busbrookshöhe)	59	49	45	41	45	40					-	-	- / -
Busbr 124 2 OG1 (Busbrookshöhe)	59	49	46	41	46	41					-	-	- / -
Busbr 124 2 OG2 (Busbrookshöhe)	59	49	47	42	46	41					-	-	- / -
Busbr 124 2 OG3 (Busbrookshöhe)	59	49	47	43	47	42					-	-	- / -
Busbr 108 1 EG (Busbrookshöhe)	59	49	48	44	48	43					-	-	- / -
Busbr 108 1 OG1 (Busbrookshöhe)	59	49	49	44	49	44					-	-	- / -
Busbr 108 1 OG2 (Busbrookshöhe)	59	49	50	45	50	45					-	-	- / -
Busbr 108 1 OG3 (Busbrookshöhe)	59	49	50	46	50	45					-	-	- / -

...

- In der Nullprognose (**Situation ohne Haltestelle**) werden im Nachtzeitraum die Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen Immissionsorten um bis zu 2 dB überschritten
- In der Planprognose (**Situation mit Haltestelle**) werden die Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten
- Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt nicht vor
- Ein Anspruch auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ besteht nicht

Eine Baustelle ganz ohne **Lärm?**

Gibt es nicht...

Aber **Lärm in den Nächten und am Wochenende?**

Lässt sich vermeiden!

Geplante Maßnahmen:

- Bündelung von Bauarbeiten in drei je 16-tägigen Betriebsunterbrechungen
– dann auch Wochenendarbeit

- Dazwischen und danach:
 - Normale Bauzeiten, keine Wochenend- und Nachtarbeiten geplant
 - Einsatz moderner Maschinen, so lärmarm wie technisch möglich
 - lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren, soweit technisch möglich

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Verkehr:

- Fahrradgerechte Haltestelle
Bike&Ride-Anlage mit ca. 240 Stellplätzen ist geplant
- keine PKW-Parkplätze für U-Bahn-Haltestelle anbieten
Es werden keine Stellplätze ausgewiesen.
- Anfahrt für Anwohner auch in Bauphase sicherstellen
Die Straßen werden lediglich für den Baustellenverkehr genutzt, aber nicht blockiert.
- Busanbindung weiter sichern
Es gibt derzeit keine Planungen, die Buslinien zu verändern.
- Fremdparken in den Wohnstraßen unterbinden
→ bezirkliche Frage

Visualisierung Bahnsteig



