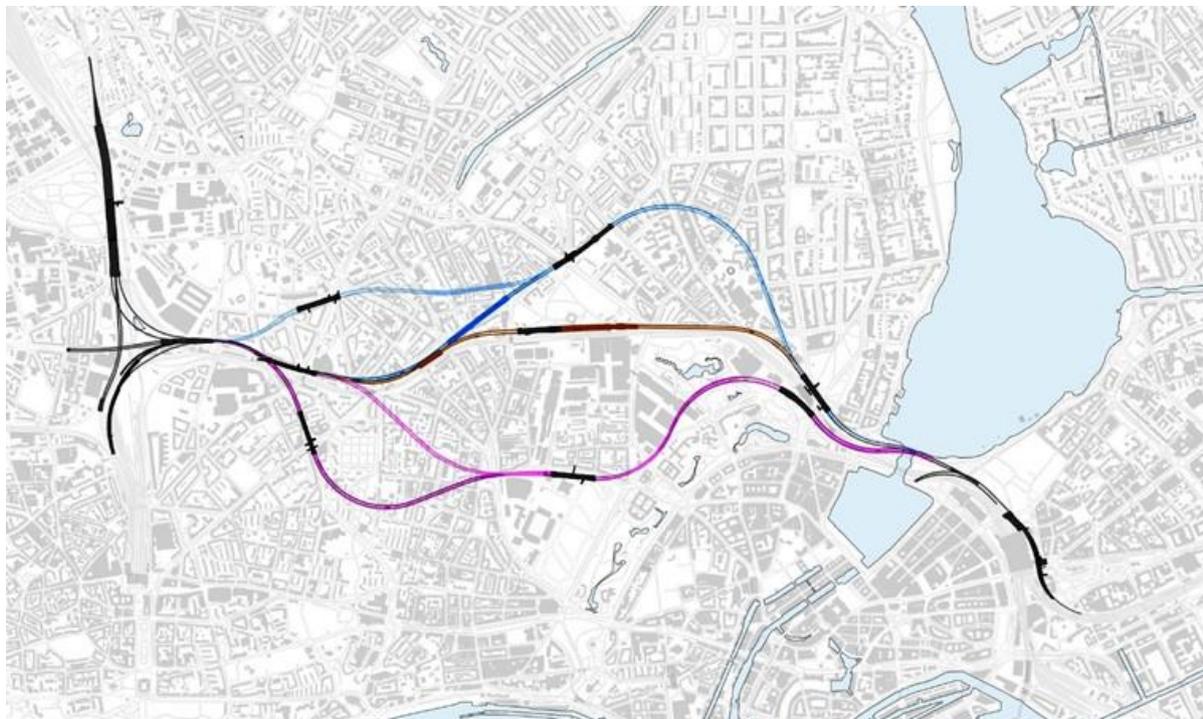


BIM Machbarkeitsstudie

Verbindungsbahn-Entlastungstunnel (VET) Hamburg



Anlage 09 Kollisionsuntersuchung Leitungen

Stand: 24.04.2023
erstellt im Auftrag der DB Netz AG

Vorhabenträger:



DB Netz AG
Hamburg Hbf und VET, I.NI-N-E-V
Infrastrukturprojekte Nord
Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg

Beteiligte Planer und Gutachter:

Ingenieurgemeinschaft VET Hamburg:

Dorsch Gruppe GRE – SSF Ingenieure AG – Amberg Engineering



Fachplanung Ingenieurbauwerke/ Gesamtprojektleitung:

SSF Ingenieure AG

Beratende Ingenieure im Bauwesen

Fachplanung Verkehrsanlage:

GRE German Rail Engineering GmbH

Niederlassung Dresden

Fachplanung Tunnelbau:

Amberg Engineering AG

Fachplaner, Gutachter:

Baugrund

Baugeologisches Büro Bauer GmbH

Umweltplanung

Prof. Schaller UmweltConsult GmbH

.....

Verkehrsprognose

Intraplan Consult GmbH

.....

Vermessung

Hanack und Partner mbB

.....

BIM-MBS VET Hamburg

Anlage 09 Kollisionsuntersuchung Leitungen

Revisionsdokumentation für Dokument:

Index	Datum	Erläuterung
-	24.04.2023	Erstfassung

Inhaltsverzeichnis

1	Kollisionsuntersuchung Medien Dritter	5
1.1	Hauptbahnhof Südost	5
1.2	Station Dammtor Nord	8
1.3	Station Dammtor Süd	9
1.4	Variante Nord (V1)	10
1.5	Variante Süd (V2)	12
1.6	Variante Mitte (V3)	15
1.7	Station Altona Mitte	18
1.8	Station Altona Diebsteich	18
1.9	Tunnelportal Langenfelde	19
1.10	Anschluss VET an S32 in der Stresemannstraße	19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bereich August-Bebel-Park	5
Abbildung 2:	SÜ Steintordamm und SÜ Altmannbrücke	6
Abbildung 3:	Leitungen Wärme Hamburg SÜ Altmannbrücke	6
Abbildung 4:	Zugangs- und Verbindungsbauwerk U1/U3	7
Abbildung 5:	Leitung Wärme Hamburg am Bieberhaus und Hbf Nord	7
Abbildung 6:	Medien Dritter am Bieberhaus	7
Abbildung 7:	Leitungen und Siele in der Straße Ferdinandstor	8
Abbildung 8:	Westseite der Station	9
Abbildung 9:	Aufgang Südwest	9
Abbildung 10:	Aufgang Südost	9
Abbildung 11:	<i>Straße Dammtordamm</i>	9
Abbildung 12:	Wärme Hamburg an der bestehenden Station Dammtor	10
Abbildung 13:	Schlump westlicher Stationsbereich, <i>Kreuzung Schäferkampsallee/Beim Schlump</i>	10
Abbildung 14:	<i>Weidenallee</i>	11
Abbildung 15:	<i>Alsenplatz</i> östlicher Stationsbereich	12
Abbildung 16:	westliches Ende <i>Heiligengeistfeld</i>	12
Abbildung 17:	<i>Glacischaussee</i>	13
Abbildung 18:	<i>Kreuzung Holstenglacis / vor dem Holstentor</i>	13
Abbildung 19:	<i>Kreuzung Neuer Kamp / Neuer Pferdemarkt</i>	14
Abbildung 20:	Kreuzung Holstenstraße/Max-Brauer-Allee	14
Abbildung 21:	Kreuzung Holstenstraße/Suttnerstraße/Zeiseweg	15
Abbildung 22:	Westliches Stationsende Sternschanze	16
Abbildung 23:	Kreuzung Schröderstiftstraße/Rentzelstraße	16
Abbildung 24:	<i>Kreuzung Stresemannstraße/Kieler Straße</i>	16
Abbildung 25:	<i>Kreuzung Stresemannstraße/Alsenstraße</i>	17
Abbildung 26:	<i>Max-Brauer-Allee</i> zwischen <i>Langenfelder Straße</i> und der <i>Straße Schulterblatt</i>	17
Abbildung 27:	Abzweigbauwerk <i>Kaltenkircher Platz</i> (Rückhaltebecken in grau)	18
Abbildung 28:	<i>Kreuzung Schleswiger Straße/Plöner Straße</i>	18
Abbildung 29:	<i>Straße Am Ziegelteich</i>	19
Abbildung 30:	<i>Stresemannstraße</i>	19

1 Kollisionsuntersuchung Medien Dritter

Im Folgenden werden Bereiche entlang der Varianten des VET aufgezeigt, an denen Medien Dritter und der VET kollidieren.

Die vollständigen Pläne sind in Anlage 12.3 abgelegt.

Für alle hier abgebildeten Planausschnitte, außer denen von Wärme Hamburg, gilt folgende Legende:

Legende:

Colt	
Dataport	
Gasnetz	
Hamburgwasser Wasserleitung	
Hamburgwasser Abwasserleitung	
Verizon	

Abbildung 1: Legende Medien Dritter

1.1 Hauptbahnhof Südost

Ein großer Düker kreuzt die Gleisanlagen, die in diesem Bereich oberirdisch verlaufen.



Abbildung 1: Bereich August-Bebel-Park

1.1.1 Hauptbahnhof Süd

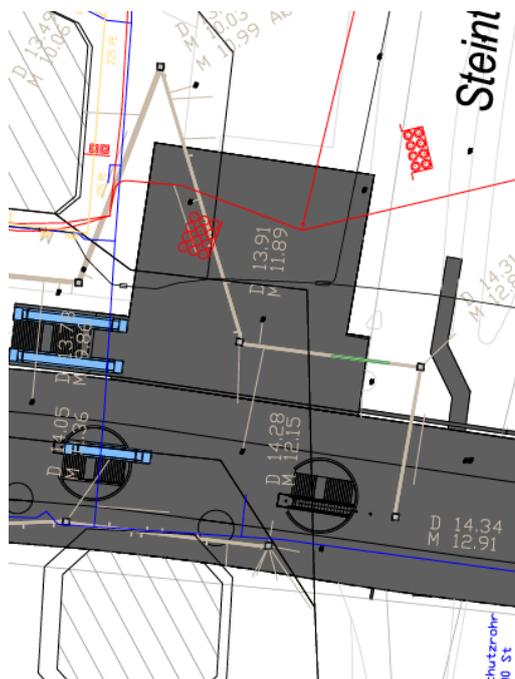
In diesem Bereich kreuzen Medien unterschiedlicher Medieneigentümer in der Achse der SÜ Steintordamm und der SÜ Altmannbrücke die Trasse des VET.



Abbildung 2: SÜ Steintordamm und SÜ Altmannbrücke



Abbildung 3: Leitungen Wärme Hamburg SÜ Altmannbrücke



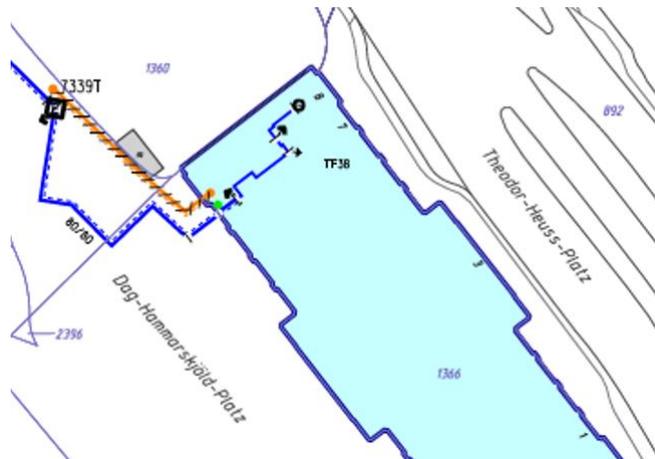


Abbildung 12: Wärme Hamburg an der bestehenden Station Dammtor

1.4 Variante Nord (V1)

1.4.1 Station Schlump

Diese Station und die dazugehörige Weichenplatte werden in offener Bauweise im Verlauf der Straße *Beim Schlump* und im Bereich der Kreuzung *Schäferkampsallee/Beim Schlump* errichtet. Dadurch sind Medien aller Medienträger betroffen (siehe Lageplan Anlage 12.3.7).

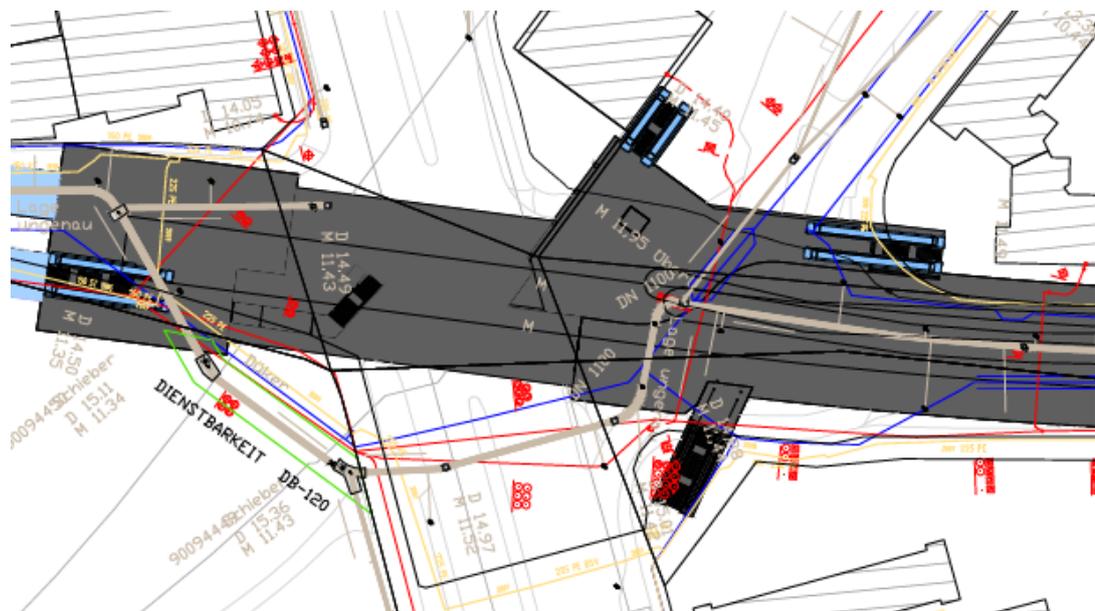


Abbildung 13: Schlump westlicher Stationsbereich, Kreuzung Schäferkampsallee/Beim Schlump

In der Weidenallee kreuzt der Tunnel des VET zwei tief liegende Siele und muss aufgrund des geringen Abstandes in offener Bauweise errichtet werden. Dafür müssen weitere Medien Dritter bauzeitlich umverlegt werden.

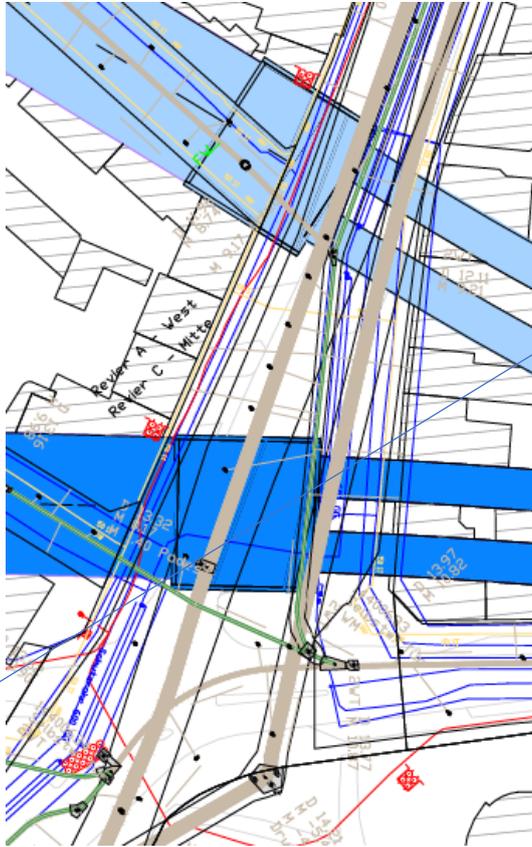


Abbildung 14: Weidenallee

1.4.2 Station Alsenplatz

Im Bereich der *Alsenstraße* kreuzen die Baugrube der Station und mehrere Aufgänge Medien verschiedener Eigentümer. Vor allem liegt hier eine große Anzahl an Abwasserleitungen. Diese und sonstige Medien Dritter müssen für den Bau der Station verlegt werden.

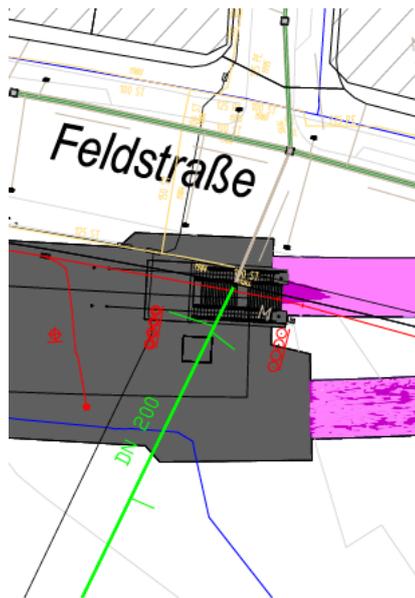


Abbildung 17: Glacischaussee

1.5.2 Station Feldstraße Weichenplatte

Östlich der Station Feldstraße liegen die zur Station gehörenden Weichenverbindungen. Diese Anlage wird in offener Bauweise errichtet. Dafür müssen mehrere Medien bauzeitlich umverlegt werden. In einer weiteren Planungsphase muss geprüft werden, ob das Siel im Osten der Weichenverbindung verlegt werden kann. Anderenfalls müssen Trassierung und Bauweise der Bahnanlage angepasst werden.



Abbildung 18: Kreuzung Holstenglacis / vor dem Holstentor

1.5.3 Station Feldstraße Abstellanlage

Die Abstellanlage der Station wird in offener Bauweise errichtet. Dafür werden Medien Dritter bauzeitlich verlegt. Die kreuzenden Siele in der Straße *Neuer Pferdemarkt* werden von der Anlage überfahren.

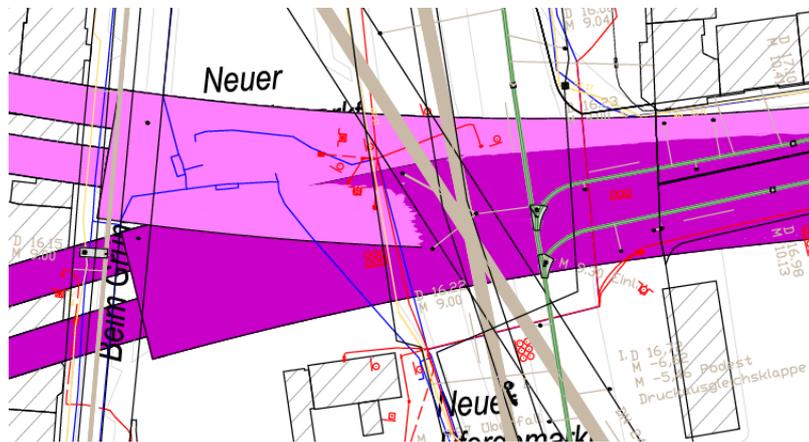


Abbildung 19: Kreuzung Neuer Kamp / Neuer Pferdemarkt

1.5.4 Station Max-Brauer-Allee

Diese Station wird in der *Holstenstraße* in offener Bauweise errichtet, dadurch sind Medien aller Medienträger bauzeitlich betroffen.

In der *Max-Brauer-Allee* sind Medien dauerhaft durch die Stationsausgänge betroffen. Im Bereich der Kreuzung *Holstenstraße/Suttnerstraße/Zeiseweg* sind Medien und Siele bauzeitlich zu verlegen.

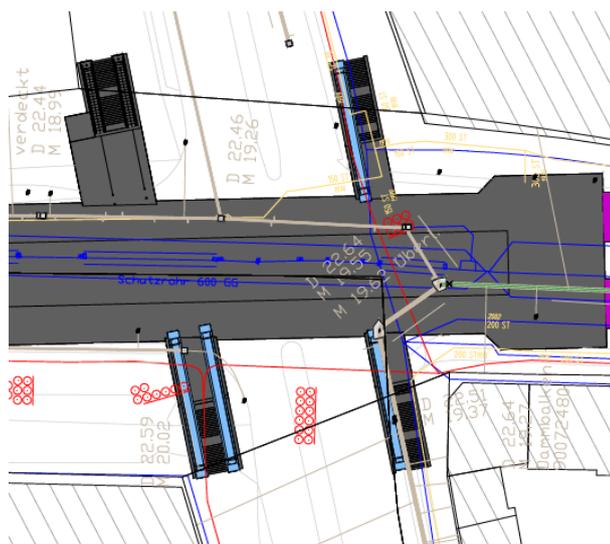


Abbildung 20: Kreuzung Holstenstraße/Max-Brauer-Allee

Abzweigbauwerkes verlegt werden. Als möglicher Standort wurde die *Plöner Straße* in direkter Nähe zum *Kaltenkircher Platz* vorgesehen.

Im Bereich der *Stresemannstraße* verläuft das Abzweigbauwerk mit einer Überdeckung von nur 2 m. Hier können dauerhaft Umverlegungen vor allem der Abwasserkanäle notwendig sein.

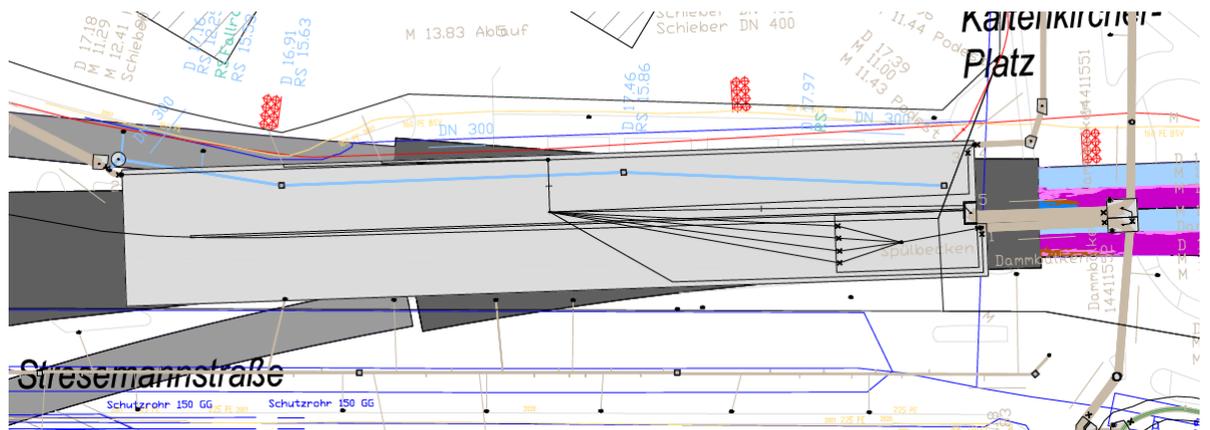


Abbildung 27: Abzweigbauwerk *Kaltenkircher Platz* (Rückhaltebecken in grau)

1.7 Station Altona Mitte

Nach heutigem Kenntnisstand ist in diesem Bereich durch den Bau der Station nur eine Leitung von Hamburg Wasser betroffen (siehe Lageplan Anlage 12.3.17).

1.8 Station Altona Diebsteich

Durch den Bau der Station, der größtenteils auf dem Gelände der DB stattfindet, werden Leitungen Dritter nur im Bereich der *Kreuzung Schleswiger Straße/Plöner Straße* betroffen sein. Diese müssen ggf. angepasst oder umverlegt werden.

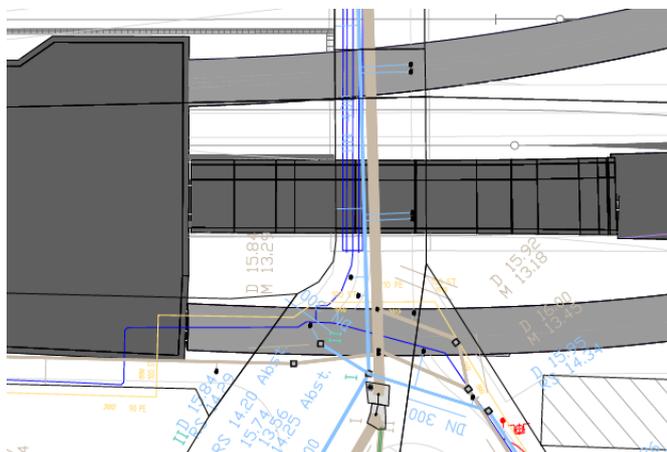


Abbildung 28: Kreuzung *Schleswiger Straße/Plöner Straße*

1.9 Tunnelportal Langenfelde

Im Bereich des Tunnelportals vor dem Haltepunkt Langenfelde müssen für den Bau die Medien Dritter in der Straße *Am Ziegelteich* gesichert und ggf. bauzeitlich umverlegt werden. Die Wasserleitung westlich des Bahndamms muss umverlegt werden.

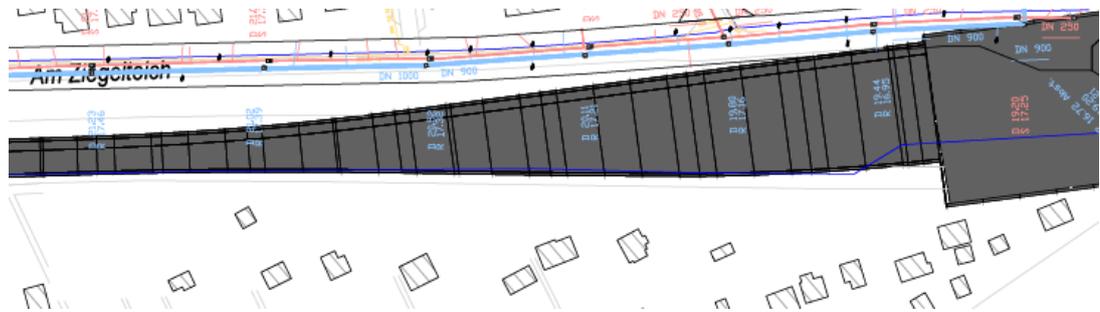


Abbildung 29: Straße Am Ziegelteich

1.10 Anschluss VET an S32 in der Stresemannstraße

Im Bereich der *Kreuzung Stresemannstraße / Ruhrstraße* schließt der VET an die Station der S32 an. Dazu müssen im Bereich der *Stresemannstraße* Siele umverlegt werden. Die übrigen Medien müssen im Bereich der Zielgruben gesichert bzw. umverlegt werden.

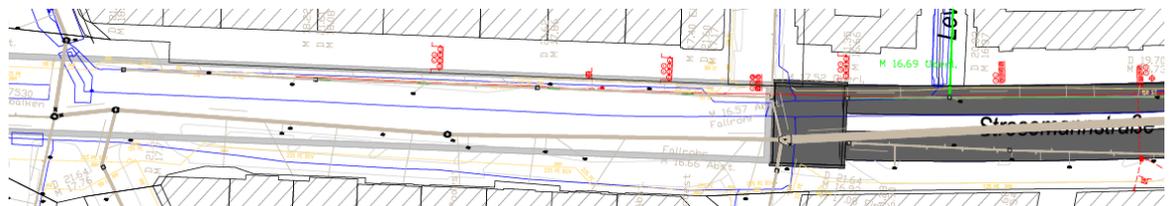


Abbildung 30: Stresemannstraße