

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Geschäftsbereich B - Betriebe

Baumaßnahme: Instandsetzung von Hauptverkehrsstraßen 18

Teilbaumaßnahmen: Saseler Chaussee von Rolfinckstraße bis Stadtbahnstraße  
hier: Bushaltepunkt Frahmredder

## **Erläuterungsbericht zur Kenntnissnahmeschlussverschickung**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
1 Anlass der Planung .....	3
2 Vorhandener Zustand .....	3
2.1 Allgemeines.....	3
2.2 Verkehrsbelastung .....	4
2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung .....	4
2.4 Fußgängerführung .....	4
2.5 Radverkehrsführung .....	4
2.6 Öffentlicher Personennahverkehr.....	4
2.7 Ruhender Verkehr.....	4
2.8 Straßenentwässerung.....	4
2.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	4
2.10 Straßenbegleitgrün.....	5
2.11 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	5
3 Geplanter Zustand.....	5
3.1 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	5
3.2 Lichtsignalanlagen .....	5
3.3 Fußgängerführung .....	5
3.4 Radverkehrsführung.....	5
3.5 Öffentlicher Personennahverkehr.....	5
3.6 Ruhender Verkehr.....	6
3.7 Höhenanpassung und Straßenentwässerung.....	6
3.8 Barrierefreiheit .....	6
3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung .....	6
3.10 Grün- und Baumpflanzungen.....	6
3.11 Straßenmöblierung.....	6
3.12 Ver- und Entsorgungsleitungen .....	6
3.13 Anliegerbetroffenheiten.....	6
3.14 Lärmschutz.....	7
4 Planungsrechtliche Grundlagen .....	7
5 Umweltverträglichkeitsprüfung .....	7

6	Umsetzung der Planung.....	7
6.1	Grunderwerb .....	7
6.2	Kampfmittelräumdienst .....	7
6.3	Wirtschaftlichkeit .....	7
6.4	Finanzierung.....	8
6.5	Entwurfs- und Baudienststelle .....	8
6.6	Realisierungstermin.....	8

## 1 Anlass der Planung

Die Nebenflächen der Saseler Chaussee zwischen Rolfinckstraße und Stadtbahnstraße weisen beidseitig starke Schäden auf und sind daher kurzfristig instandzusetzen. In dem betrachteten Abschnitt der Saseler Chaussee liegt der Bushaltepunkt Frahmredder (Fahrtrichtung stadteinwärts), der aufgrund der umfangreichen Schäden nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Der Bushaltepunkt soll im Zuge der Instandsetzungsmaßnahme erneuert werden. Durch den Umbau soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer angehoben werden.

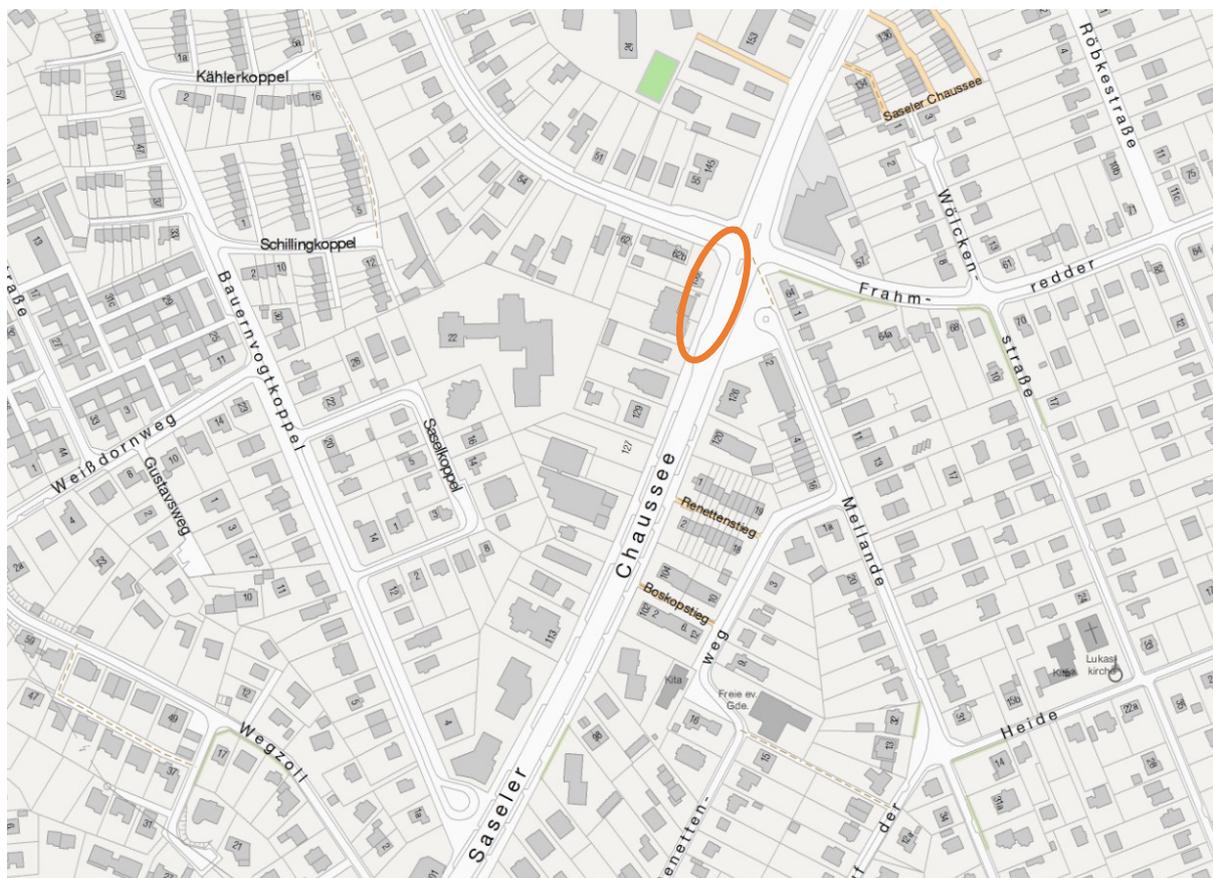
Diese Kenntnisnahmeschlussverschickung beinhaltet die Planung des Bushaltespunktes Frahmredder in der Saseler Chaussee. Die Instandsetzungsmaßnahme selbst wird nicht verschickt.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

Der Bushaltepunkt Frahmredder (in Fahrtrichtung Süden) liegt im Stadtteil Sasel im Bezirksamtsbereich Wandsbek. Die Saseler Chaussee ist eine Hauptverkehrsstraße und ist damit für die Abwicklung des Verkehrs in der Stadt Hamburg von übergeordneter Bedeutung. Sie verläuft von Südwesten nach Nordosten und verbindet die Innenstadt mit den nordöstlichen Randgebieten der Stadt und dem daran grenzenden Schleswig-Holsteiner Umland. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der 50 km/h.

Direkt nördliche des betrachteten Haltepunktes liegt der lichtsignalgeregelte Knoten Saseler Chaussee/ Frahmredder (LSA 643). Der Frahmredder ist eine Verbindungsstraße, die in westöstlicher Richtung verläuft. Der Knotenpunkt soll im Zuge der anstehenden Veloroutenplanung der Veloroute 3 durch das Bezirksamt Wandsbek umgestaltet werden und ist nicht Bestandteil dieser Planung.



Der Bushaltepunkt wird durch die Metrobuslinie 8 angefahren, die zur Hauptzeit im 5-Minuten-Takt, in den Nebenzeiten alle 10 Minuten zwischen den Stationen U Wandsbek Markt und S Poppenbüttel (Stormarnplatz) verkehrt.

## **2.2 Verkehrsbelastung**

Gemäß dem Kurzpegel der FHH von 2018 liegt der DVTw in diesem Abschnitt der Saseler Chaussee bei 26.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 2 %.

Da sich die Verkehrsstärke im betrachteten Abschnitt in den letzten Jahren nicht signifikant verändert hat, wird davon ausgegangen, dass die der Planung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen den heutigen Zustand widerspiegeln.

## **2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Die Fahrbahn der Saseler Chaussee ist vor der Aufweitung für den angrenzenden Knoten in einer Breite von ca. 13,00 m bituminös befestigt und mit Granithochborden eingefasst. In jede Richtung führen zwei etwa 3,25 m breite Fahrstreifen. Im Aufweitungsbereich des Knotens befinden sich ein baulicher Fahrbahnteiler sowie ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr in den westlichen Knotenarm des Frahmredders. An dieser Stelle ist die Fahrbahn rund 19,00 m breit.

Der Bushaltepunkt Frahmredder liegt am westlichen Fahrbahnrand der Saseler Chaussee und beginnt in Fahrtrichtung Süden etwa 40 m hinter dem Knoten. Er ist als 3,00 m breite Busbucht ausgebaut und überwiegend mit Wabenpflaster befestigt. Über die Jahre wurden die Schäden kleinteilig mit Asphalt instandgesetzt, sodass die Pflasterfläche von Asphaltflicken durchzogen ist. Nördlich und südlich grenzen an die Busbucht Grünwälle mit Baumbestand.

Jeweils nördlich und südlich des Haltepunktes liegen die Grundstückzufahrten zu den angrenzenden Flurstücken 6296 und 6597. Die Zufahrt zum Flurstück 6269 (Saseler Chaussee 133) liegt innerhalb der Busbucht. Die Überfahrten sind mit Betonwabenpflaster befestigt.

Die westliche angrenzende Nebenfläche besteht von Ost nach West aus einem 1,20 m breiten Sicherheitsstreifen aus Betonplatten, einem 1,00 m breiten Asphaltweg mit gepflasterten Teilabschnitten und einem 2,00 m breiten Plattengehweg bis an die Flurstücksgrenze. Die vorhandenen Breiten sind deutlich unterdimensioniert und die Oberflächen befinden sich in einem schlechten Zustand. Zudem sind im keine taktilen Leitelemente zum Auffinden des Einstiegsbereiches oder zwischen den Rad- und Gehwegen vorhanden.

Vor allem in Bezug auf die Notwendigkeit einer barrierefreien Nutzung des Haltepunktes und einer sicheren Führung von Fußgängern und Radfahrern besteht dringender Handlungsbedarf.

## **2.4 Fußgängerführung**

Die Fußgänger werden auf einem unterdimensionierten Gehweg in der westlichen Nebenfläche der Saseler Chaussee geführt. Eine Wartefläche ist nicht vorhanden.

## **2.5 Radverkehrsführung**

Der Radverkehr findet auf dem zu schmalen Radweg statt. Dieser ist mit dem Verkehrszeichen 237 der StVO als benutzungspflichtig angeordnet. Im Haltestellenbereich entstehen regelmäßig Konflikte mit den wartenden Fahrgästen.

## **2.6 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Saseler Chaussee wird von Bussen der Metrobuslinie 8, die im Planungsbereich zwischen den Knotenarmen Saseler Chaussee Süd und Frahmredder West abbiegt.

## **2.7 Ruhender Verkehr**

Im Planungsabschnitt sind weder für Kfz noch für Fahrräder Abstellmöglichkeiten vorhanden.

## **2.8 Straßenentwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in die vorhandenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen im betrachteten Straßenabschnitt in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

## **2.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die Beleuchtung in der Saseler Chaussee erfolgt über Kofferleuchten an Auslegermasten. Im Planungsbereich sind zwei Maste vorhanden, die beidseitig der Busbucht im Grünstreifen stehen.

Inner- und überörtliche Wegweiser sind in dem zu überplanendem Gebiet nicht vorhanden.

## **2.10 Straßenbegleitgrün**

Im Grundsatz ist die Saseler Chaussee so gestaltet, dass die Nebenflächen durch Grünflächen von der Fahrbahn abgetrennt sind. Im Planungsbereich bilden knapp 3,00 m breite und Grünstreifen diese Trennung, die als Wall mittig bis zu 1,00 m hoch sind.

Die Busbucht liegt im Verlauf dieses Walls, sodass er für den Bushaltepunkt unterbrochen ist. Jeweils am nördlichen und südlichen Ende des Walls stehen erhaltenswerte Bestandsbäume. An den Bäumen sind stark ausgebreitete Wurzeln vorhanden.

## **2.11 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Die Bebauung in der Saseler Chaussee besteht zum größten Teil aus mehrgeschossigen Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern sowie gewerblich genutzten Gebäuden. Entlang der Bushaltestelle auf der Westseite der Straße befinden sich dreigeschossige Wohnblöcke.

## **3 Geplanter Zustand**

Um die Anfahrbarkeit für die Busse zu verbessern und ausreichend Raum in den Nebenflächen für eine sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer zu generieren, soll der Bushaltepunkt Frahmredder zukünftig als Haltepunkt am Fahrbahnrand hergestellt werden.

Die Bushaltefläche wird mit Beton hergestellt und erhält Bussonderbordsteine als Einfassung. In den Nebenflächen entstehen Gehweg, Radweg und eine Wartefläche für die Busfahrgäste. Der Standort des Fahrgastunterstands wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

### **3.1 Abmessungen d. Fahrbahn u. Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Die Fahrbahn der Saseler Chaussee bleibt in ihrem Querschnitt mit ca. 13,00 m Breite erhalten. Im rechten Fahrstreifen entsteht eine 3,00 m breite und 47,00 m lange Busbetonfläche für die gleichzeitige Aufstellung von einem Gelenkbus und einem Standardbus.

Die neue Wartefläche wird 3,20 m breit mit Betonplatten befestigt. Daran grenzen der auf 1,625 m verbreiterte Radweg in rotem Betonpflaster sowie ein 2,00 m breiter Plattengehweg. Taktile erfassbare Elemente (Auffindestreifen, Leitstreifen, Begrenzungsstreifen) werden ergänzt.

Die Überfahrten zu den angrenzenden Flurstücken werden an die Umplanung angepasst.

Die Grünflächen werden unter Berücksichtigung der Bestandswurzeln so gekürzt, dass komfortable Ein- und Ausstiegsbereiche für die Fahrgäste entstehen.

Busbetonfläche und Nebenflächen werden im Vollausbau gemäß den Vorgaben des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) hergestellt. Die Anschlussbereiche werden oberflächlich an die neuen Höhen angepasst.

### **3.2 Lichtsignalanlagen**

Die vorhandene Lichtsignalanlage an der Kreuzung Saseler Chaussee/ Frahmredder (LSA 643) wird nicht verändert.

### **3.3 Fußgängerführung**

Der Gehweg im Planungsbereich wird ausgebessert und mit Betongehwegplatten befestigt. Zur Vermeidung von Konflikten erhält er eine taktile erfassbare Begrenzung zum Radweg.

Durch die Verlegung der Bushaltefläche an den Fahrbahnrand entsteht eine Wartefläche mit Bussonderbordstein mit einer Auftrittshöhe von 18 cm, sodass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden kann.

### **3.4 Radverkehrsführung**

Die Radfahrer werden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der Saseler Chaussee und einer gleichförmigen Führung auf der gesamten Strecke wie bisher in den Nebenflächen geführt. Der bauliche Radweg wird auf 1,625 m verbreitert und mit rotem Betonsteinpflaster befestigt.

### **3.5 Öffentlicher Personennahverkehr**

Durch den Umbau der bisher gepflasterten Busbucht zu einer Betonfläche am Fahrbahnrand mit Bussonderbord wird das Anfahren der Busse deutlich verbessert. Das Einfädeln in den fließenden

Verkehr entfällt. Dadurch wird der Zeitaufwand für das Halten am Bushaltepunkt verbessert. Der Fahrgastunterstand wird gemäß den aktuellen Vorgaben der Hochbahn an den Auffindestreifen in der Wartefläche gestellt.

### **3.6 Ruhender Verkehr**

Abstellmöglichkeiten für Kfz oder Fahrräder sind auch zukünftig nicht vorgesehen. Flächen für Fahrradbügel könnten lediglich in dem vorhandenen Grünstreifen generiert werden, was das Fällen des Baumbestands zur Folge hätte. Daher wird darauf verzichtet.

### **3.7 Höhenanpassung und Straßenentwässerung**

Die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn und der Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn. Im Bereich der Bussonderborde werden zwei vorhandene Trummen durch Sonderbordtrummen ersetzt und an die vorhandenen Anschlussleitungen angeschlossen. Die Trummen leiten das Wasser in das vorhandene Siegel.

### **3.8 Barrierefreiheit**

Die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen werden berücksichtigt. Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege werden möglichst den Wert von 3 % nicht überschreiten.

Zwischen Radweg und Gehweg bzw. Radweg und Wartefläche werden taktil erfassbare Begrenzungstreifen aus Noppenpflaster ergänzt. Zum Auffinden des Einstiegsbereiches werden zwei Reihen Rippenpflastersteine zwischen Straßenbegrenzungslinie und Einstiegsfeld am Bussonderbord vorgesehen.

Der Fahrgastunterstand wird so platziert, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet und die Wegebeziehungen für Blinde aufrechterhält.

### **3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung wird nicht verändert.

Auch zukünftig ist im überplanten Bereich keine wegweisende Beschilderung geplant.

### **3.10 Grün- und Baumpflanzungen**

Der Baumbestand sowie die vorhandenen Grünflächen sind zu schützen. Die beiden Bäume, die in den direkt angrenzenden Grünflächen stehen und mit ihrer Kronentraufe und damit auch ihrem Wurzelwerk in umzubauende Fläche hineinragen, können im Zuge der Bauausführung betroffen sein. Durch den erforderlichen Abtrag des heutigen Straßenaufbaus sind Beeinträchtigungen des Wurzelraums stellenweise nicht ausgeschlossen. Die Arbeiten im Kronen- bzw. Wurzelbereich werden von einem Baumgutachter begleitet.

Baumfällungen oder -pflanzungen sind nicht vorgesehen.

Die versiegelte Fläche wird durch die Verkürzung des Grünstreifens auf beiden Seiten der Wartefläche leicht erhöht.

### **3.11 Straßenmöblierung**

Der vorhandene Fahrgastunterstand erhält einen neuen an die Planung angepassten Standort.

### **3.12 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Eine Leitungsanfrage wird kurzfristig gestellt. Mit aus der Planung resultierenden Leitungsumlegungen wird nicht gerechnet, da sich der Bordkantenverlauf entlang der Saseler Chaussee nicht verändert.

Zwei Trummenanschlussleitungen werden umgebaut und den neuen Gegebenheiten angepasst.

### **3.13 Anliegerbetroffenheiten**

Durch die verbesserte Situation für die Busfahrgäste als auch für den allgemeinen Fuß- und Radverkehr sind negative Auswirkungen für die Anlieger außerhalb der Bauzeit nicht zu erwarten.

### **3.14 Lärmschutz**

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BlmschV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BlmschV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BlmschV erhöht.

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Bereich der Baumaßnahme gilt der Bebauungsplan Sasel 1 vom 21.01.1969.

Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne, Teilbebauungspläne und Baustufenpläne werden eingehalten. Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

## **5 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

## **6 Umsetzung der Planung**

### **6.1 Grunderwerb**

Da der Umbau innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien erfolgt, ist Grunderwerb nicht erforderlich.

### **6.2 Kampfmittelräumdienst**

Eine Anfrage an den Kampfmittelräumdienst wurde gestellt. Die Auswertung wird Ende August 2020 erwartet.

### **6.3 Wirtschaftlichkeit**

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern sowie den Busverkehr zu beschleunigen. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge, Fahrkomfort und Service (z. B. betrieblicher Ablauf, Vermeidung von Schäden an Bussen, die Verkehrssicherheit der Fahrgäste) verbessert werden. Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen (z. B. auch durch zusätzliche Fahrgäste) lässt sich nicht darstellen.

Durch die Neugestaltung des Haltepunktes kann die Attraktivität aus Sicht des Kunden gesteigert werden. Hierdurch werden zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen und die Fahrgeldeinnahmen gesteigert.

Die Bordkante des Haltepunktes wird mit 18 cm hohen Sonderborden ausgeführt, die ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges ermöglichen. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich mindernd sowohl auf die absolute Dauer als auch auf die Streuung der an diesen Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Somit trägt die Maßnahme zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue bei.

Darüber hinaus werden taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste eingebaut. Gemeinsam mit den oben beschriebenen Vorteilen des Einsatzes von Sonderborden wird der Haltepunkt sowohl funktionell als auch visuell deutlich aufgewertet. Dies trägt erfahrungsgemäß zu einer höheren Kundenakzeptanz und Nutzung des bestehenden ÖPNV-Angebots bei, was sich wiederum positiv auf die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen auswirkt.

Die Maßnahme wurde entsprechend den gültigen Richtlinien unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Die zu erwartenden Kosten stehen in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

#### **6.4 Finanzierung**

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem laufenden Instandsetzungsprogramm des Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Betriebe.

#### **6.5 Entwurfs- und Baudienststelle**

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Betriebe.

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf und Bauvorbereitung:

Fachbereich Betriebe – B 1 –

Baudurchführung:

Fachbereich Betriebe – B 1 –

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

#### **6.6 Realisierungstermin**

Der Beginn der Durchführung der Instandsetzungsmaßnahme der Nebenflächen in der Saseler Chaussee ist für den Herbst 2020 geplant. Es wird mit einer Bauzeit von 30 Wochen gerechnet. Innerhalb dieses Zeitraums wird der hier verschickte Bushaltepunkt Frahmredder hergestellt. Teilsperungen der Saseler Chaussee während der Bauzeit sind voraussichtlich nicht zu umgehen.

Verfasst:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Hamburg, den **20.08.2020**

Aufgestellt:

[REDACTED]  
[REDACTED]

Hamburg, den **14/10/2020**