

1. Anlass der Planung

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage für die Angebote des ÖPNV wurde die Linie 192 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 auf Gelenkbusse umgestellt. Im Zuge dessen wurde stadtauswärts in Richtung Glashütte bereits eine der Haltestellen Wattkorn provisorisch an die neuen Anforderungen angepasst und verlegt.

Ziel dieser Maßnahme ist die endgültige Herstellung der barrierefreien Haltestelle Wattkorn in der Tangstedter Landstraße in beiden Richtungen.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Tangstedter Landstraße gehört zum Stadtteil Langenhorn und eine Bezirksstraße besonderer Bedeutung. Sie gehört jedoch zum strategischen Straßennetz und kann als Verbindungsstraße eingestuft werden. Sie verbindet die Stadt Norderstedt (Ortsteil Glashütte) im Norden und den hamburgischen Stadtteil Langenhorn im Süden.

Nach Zählungen aus dem Jahr 2004 beträgt die Querschnittsbelastung auf der Tangstedter Landstraße südlich des Holitzbergs ca. 17.000 Kfz/24 Std mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4 %. Die DTV_w-Werte an der jährlichen Zählstelle Tangstedter Landstraße südlich Am Ochsenzoll lagen im Jahr 2014 bei ca. 15.000 Kfz/24 Std und ca. 5 % Schwerverkehrsanteil.

Auf die Tangstedter Landstraße führen im Planungsbereich diverse Zufahrten von Anliegern und einem Supermarkt. Die nebenliegende Bebauung ist des Weiteren durch Kleingewerbe wie eine Apotheke und Restaurants gekennzeichnet.

2.2 Verkehrssituation

Aufteilung und Abmessung Querschnitt

Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt 8,50 m.

Die Nebenanlagen setzen sich aus einem Gehweg, einem Grünstreifen / einer Baumreihe und einem Radweg zusammen. Die Gehwege sind in einer Breite von 1,50 m auf der westlichen und 2,0 -2,50 m auf der östlichen Seite befestigt. Der Radweg liegt in einer Breite von ca. 1,0 -1,5 m vor. Der Grünstreifen ist ca. 2,0 m breit und trennt den Geh- und Radweg. Innerhalb des Grünstreifens sind in regelmäßigen Abständen Bäume vorhanden.

Zwischen den Nebenanlagen und der Fahrbahn liegen im Planungsbereich Parkflächen bzw. die Busbuchten.

Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Am Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Harnacksweg ist eine Lichtsignalanlage vorhanden. Es gibt einseitig eine Fußgängerfurt über die Tangstedter Landstraße sowie eine über den Harnacksweg. Die Einmündung Wattkorn hat keine Lichtsignalanlage.

MIV / ÖPNV

Die Busbuchten aus Großpflaster befinden sich südlich des Knotenpunktes Tangstedter Landstraße / Harnacksweg. Im Zuge der Anpassung auf Gelenkbusse ist die östliche Haltestelle provisorisch in der neuen Lage hinter dem Knotenpunkt hergestellt worden. Dort sind die Nebenflächen mit Asphalt aufgefüllt und der Bus hält am Fahrbahnrand.

Fußgänger- und Radverkehr

Der vorhandene Gehweg besteht aus Betonplatten und befindet sich in einem guten Zustand. Der Radweg ist überwiegend asphaltiert und zeigt in Teilen Schadstellen. Die vorhandene Breite entspricht nicht mehr den aktuellen Regelmaßen. Die Benutzungspflicht ist aufgehoben.

Ruhender Verkehr

Aktuell wird auf Flächen im Seitenraum geparkt. Auch die nicht mehr angefahrne Busbucht im Osten wird als Parkfläche genutzt.

3. Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Bei der Planung waren folgenden Randbedingungen zu berücksichtigen:

- Fahrbahnbreite 6,50 m
- Schutz der vorhandenen Bäume soweit wie möglich
- Perspektivischer Ausbau der Radverkehrsanlage (westlichen Seite Radfahrstreifen / östliche Seite neuer Radweg)

Es wurden mehrere Lösungsansätze untersucht, die im Folgenden nur kurz benannt sind.

1. Busbucht bisherige Lage mit Radfahrstreifen
2. Busbucht bisherige Lage Gemeinsamer Geh- und Radweg
(diese Variante wird abgelehnt, da eine Trennung von Fuß- und Radverkehr gewünscht ist)
3. Haltestelle am Fahrbahnrand
(diese Variante ist auf Grundlage des HBS im Grenzbereich des Möglichen angesiedelt und wird deshalb verworfen)

Aufgrund der Anmerkungen aus einem vorherigen Bereisungsprotokoll (unter Teilnahme von VD52, A3, BWVI, Hochbahn und des Bezirkes) und den Abwägungen der Varianten wurde folgende Vorzugsvariante ausgearbeitet:

- Herstellung der östlichen Bushaltestelle hinter der Lichtsignalanlage (Tangstedter Landstraße / Harnacksweg) als Busbucht,
- Herstellung der westlichen Haltestelle direkt hinter der Einmündung Wattkorn,
- Führung des Radverkehrs im Radfahrstreifen vor der Busbucht aufgrund des fehlenden Platzes zur Herstellung von Wartefläche und Radweg.

Nach Sichtung der Stellungnahmen aus der 1. Verschickung mit der oben benannten Variante wurde die Vorzugsvariante verworfen. Der angegebene Grenzbereich für die Variante 3 ist nach Aussage der Hochbahn AG nicht gegeben, da die Haltezeiten der Busse geringer ausfallen als angenommen.

Es ergab sich eine Überarbeitung der Planung, die sowohl der Stellungnahme der Hochbahn gerecht wird als auch die Vorgaben des BVWI und den Schutz der Bestandsbäume besser berücksichtigt. Die derzeitige Planung sieht folgendes vor:

- Herstellung der östlichen Bushaltestelle hinter der Lichtsignalanlage (Tangstedter Landstraße / Harnacksweg) als Haltestelle am Fahrbahnrand,
- Herstellung der westlichen Haltestelle direkt hinter der Einmündung Wattkorn als Haltestelle am Fahrbahnrand
- Führung des Radverkehrs im Radfahrstreifen bzw. im Schutzstreifen durch die Haltestelle

3.2 Einzelheiten der Planung

Aufteilung und Abmessung des Querschnittes

Im Bereich der Busbuchten ergibt sich der folgender halbseitiger Querschnitt:

Fahrstreifenbreite:	3,25 m
Fahrstreifenbreite bei Haltestelle:	5,50 m
Radfahrstreifen (inkl. Markierung):	2,25 m
Busbucht:	3,00 m
Nebenanlagen:	> 4,0 m

Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Aufgrund der Anpassung des Querschnittes verändert sich die Lage der Bordkanten. Die Standorte der Signalmasten sind an den neuen Fahrbahnrand anzupassen und dementsprechend zurückzusetzen. Die Radfahrer werden im Knotenpunktbereich auf die Fahrbahn geführt.

Sie erhalten eine vorgezogene Haltelinie, so dass ein Versetzen der Haltelinie für den Kfz-Verkehr erforderlich ist. Die daraus resultierenden Anpassungen der Lichtsignaltechnik sind im weiteren Planungsverlauf abzustimmen.

MIV / ÖPNV

Die Fahrbahnbreite wird im Bereich der Radfahrstreifen auf 3,25 m reduziert, so dass sich eine Gesamtfahrbahnbreite von 6,50 m ergibt. Im Planungsbereich ist entlang der veränderten Lage der Borde ein Rückschnitt vorgesehen und ansonsten nach aktuellem Wissenstand eine Deck-schichtenrenewung. Aktuell liegt keine Beurteilung der Befestigung vor. Sollte sich nach der Bohrkernentnahme herausstellen, dass z.B. ein sauberer Rückschnitt der Befestigung nicht möglich ist, muss die komplette Fahrbahn im Planungsbereich erneuert werden.

Die östliche Haltestelle ist in ihrer provisorischen Lage hinter dem Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Harnacksweg herzustellen. Der Fahrbahnrand wird so verschoben, dass eine Vor-beifahrt von Rettungsfahrzeugen auch bei haltendem Gegenverkehr möglich ist. Die westliche Haltestelle wird als Haltestelle am Fahrbahnrand hinter der Einmündung Wattkorn vorgesehen. Die Haltestellen werden in Beton hergestellt und mit Kassler Sonderborden ausgeführt.

Die vorhandenen Fahrgastunterstände werden von ihrem aktuellen Standort entfernt und wenn möglich an dem neuen Standort wieder aufgestellt.

Fußgänger- und Radverkehrsführung

Die Gehwege werden an die neue Bordlage angepasst. Es ist nur eine Neuherstellung in den eingriffsrelevanten Flächen vorgesehen. Die bestehende Befestigung wird soweit möglich erhalten. Die Fußgänger erhalten im Bereich der Haltestellen ausreichend große Warteflächen. Zur Barrierefreiheit sind Bodenindikatoren und Bordabsenkungen vorgesehen.

Perspektivisch ist es, in Abstimmung mit BWVI und BIS, vorgesehen, den Radweg der Tangstedter Landstraße auf der westlichen Seite in einen Radfahrstreifen umzuwandeln und im Osten einen neuen Radweg anzulegen. Die jetzige Planung sieht vor, den Radfahrer aus den bestehenden Radwegen auf die Straße und im Schutzstreifen durch Bushaltestellen zu führen. Ein späterer Ausbau ist somit möglich und der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund der begrenzten Fläche in den Nebenanlagen wird vermieden. Aus sicherheitstechnischen Gründen wurde die Ableitung so gewählt, dass die Radfahrer rechtzeitig vor den Lichtsignalanlagen in einen Radfahrstreifen abgeleitet werden und eine vorgezogene Haltelinie erhalten.

Ruhender Verkehr

Die Flächen, die bisher als Busbucht genutzt werden, können nicht als Parkflächen ausgebaut werden. Aufgrund der Zufahrten in diesen Bereich sind Sichtfelder freizuhalten, so dass ein

ständiges Parken nicht möglich ist. Auch das Parken in den Seitenbereichen ist nicht mehr vorgesehen. Somit entfallen insgesamt ca. 18 Parkstände.

Grün- und Baumpflanzungen

Nach Möglichkeit soll es keine Baumfällungen geben. Im Bereich der neuen Haltestellen stehen die Bäume verändert sich der Fahrbahnrand, so dass der Abstand zu den Bäumen geringer wird. Eine Baumerhaltung sollte jedoch möglich sein. Neupflanzungen sind nicht vorgesehen.

Leitungen

Im Bereich der Maßnahme sind Leitungen bzw. Einbauten verschiedener Leitungsträger betroffen. Umlegungs- und Anpassungsarbeiten werden im weiteren Planungsverlauf mit den entsprechenden Leitungsträgern abgestimmt.

Beleuchtung / Beschilderung

In Bereichen der Radwegableitung stehen Beleuchtungsmasten, die umgesetzt werden müssen. Die neue Lage ist angegeben. Vorhandene Schilder werden an die neue Fahrbahngeometrie angepasst und im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.

4. Planungsrechtliche Grundlagen

Bis zur Straßenmitte der Tangstedter Landstraße gilt der Bebauungsplan Langenhorn 23.

Für die anderen Flächen gilt der Baustufenplan Langenhorn. Dieser enthält jedoch keine Verkehrsflächen. Da ein Teil der überplanten Straßen sich auf einer Fläche befindet, für die es keinen verbindlichen Bebauungsplan gibt, wird die Prüfung bzw. Abwägung der planungsrechtlichen Zulässigkeit nach §125 Abs. 2 beim Dezernenten über N/SL beantragt.

5. Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich

5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Unter Berücksichtigung einer sicheren Abwicklung des Radverkehrs liegen die Gesamtkosten nach derzeitigem Planungsstand bei ca. 400.000 €.

Die Finanzierung erfolgt über das Programm „Förderung des ÖPNV auf der Straße“.

PSP-Element: 2-22003010-00028.22

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau
Kümmelstraße 6
20249 Hamburg

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Der Baubeginn ist für das 2. Quartal 2017 geplant.

Stand: April 2017