
Erläuterungsbericht straßenverkehrstechnische Planung

zur Schlussverschickung

Baumaßnahme: Förderung des ÖPNV auf der Straße

Teilbaumaßnahme: Endgültige Herstellung der barrierefreien Bushaltestelle „Götkenweg“ in der Tangstedter Landstraße in beiden Fahrtrichtungen

1 ANLASS DER PLANUNG

Anlässlich der Umstellung auf Gelenkbusse auf der Linie 192 wird die Haltestelle „Götkenweg“ in Fahrtrichtung Norden erstmalig hergestellt und in beiden Fahrtrichtungen findet eine endgültige und barrierefreie Herstellung statt. Dies erhöht zudem die Nutzerakzeptanz und begünstigt die Erreichbarkeit der nahegelegenen Schulen sicher.

Auf Grund der Ergebnisse der Bereisung der Linie 192 im November 2015 ist bereits in Richtung Süden die Haltestelle „Götkenweg“ als Provisorium errichtet worden. Sie liegt gegenüber der Einmündung Götkenweg in der Tangstedter Landstraße und soll PLAST-gerecht umgebaut werden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden ist derzeit noch nicht vorhanden und soll ebenfalls barrierefrei hergestellt werden.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Die Bushaltestelle „Götkenweg“ liegt im Stadtteil Langenhorn in der Tangstedter Landstraße im Bereich der Einmündung Götkenweg. Unmittelbar südlich der geplanten Haltestellen befindet sich ein Fußgängerüberweg mit FLSA und ca. 15 m weiter südlich die Einmündung zur Straße Holitzberg.

In Fahrtrichtung Norden ist derzeit noch keine Haltestelle vorhanden.

Die Verkehrsbelastung lag im Planungsbereich am 30.09.2004 bei ca. 17.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 %. Im Jahr 2014 lagen die DTV Werte 1 km nördlich auf der Tangstedter Landstraße bei ca. 15.000 Kfz/24h mit ca. 5 % Schwerverkehrsanteil.

Die überwiegende Bebauung im betrachteten Abschnitt besteht aus mehrstöckigen Wohngebäuden. An der Tangstedter Landstraße liegt in der näheren Umgebung der Haltestellen die Asklepios Klinik Nord und in direkter Umgebung befinden sich zwei Schulen.

2.2 Verkehrssituation

Die vorhandene Fahrbahn ist in Asphaltbauweise hergestellt und hat im Bereich der Bushaltestelle eine Gesamtbreite von ca. 7,0 m. Die Tangstedter Landstraße ist eine Bezirksstraße mit besonderer Bedeutung und der Belastungsklasse 3,2 zugeordnet. Die beiden Richtungsfahrbahnen sind mittig durch eine Fahrbahnmarkierung getrennt und weisen jeweils eine Breite von rund 3,5 m auf. Die Asphaltdecke wurde bereits an mehreren Stellen ausgebessert.

Für die Randeinfassung wurden Hochbordsteine (Granitbord) verwendet.

In der Tangstedter Landstraße auf der Seite Fahrtrichtung Norden ist der Radweg aus rotem Betonsteinpflaster 20/10 cm sowie 25/25 cm mit ca. 1,6 m Breite hergestellt und im Verband verlegt. Der Gehweg ist in einer Breite von 2,0 m mit Betonplatten 50/50 cm hergestellt und durch einen rund 1,2 m starken Grünstreifen vom Radweg getrennt.

Die Nebenfläche im Haltestellenbereich Fahrtrichtung Süden ist rund 4,0 m breit und wurde komplett mit Betonpflaster 25/25 cm hergestellt. In diesem Bereich ist kein Radweg vorhanden. Nördlich der Bushaltestelle ist in der Nebenfläche der Radweg mit roten Betonsteinpflaster 25/25 cm in ca. 1,0 m Breite hergestellt sowie zwei Schutzstreifen seitlich des Radweges. Wobei einer aus Grand und einer aus Betonsteinen besteht. Der Gehweg ist mit knapp 1,5 m aus Betonplatten 50/50 cm hergestellt worden. Südlich der Haltestelle ist der Radweg in rotem Asphalt ausgebildet und weist einen seitlichen Schutzstreifen mit unterschiedlichen Flächenbefestigungen auf. Der Gehwegaufbau gleicht dem nördlich der Bushaltestelle.

Die Bushaltestelle wird täglich von der Buslinie 192 in der Regel 6-mal pro Stunde und in Spitzenzeiten am Morgen bis zu 10-mal angefahren.

Am östlichen Fahrbahnrand sind insgesamt sechs Parkbuchten einschließlich zwei Behindertenstellplätze vorhanden.

Die Straßenbeleuchtung befindet sich auf der westlichen Seite. Es ist keine wegweisende Beschilderung im Planungsbereich vorhanden.

Im Bereich der Bushaltestelle Fahrtrichtung Süden ist ein Haltestellenmast (VZ 224) an der Grundstücksgrenze vorhanden. Vor der Eimündung zur Straße Holitzberg befindet sich das Gefahrzeichen „Kinder“ (VZ 136-10). Auf der gegenüberliegenden Seite sind Hinweisschilder für die Parkstände und Behindertenstellplätze vorhanden sowie ein Vorfahrtszeichen (VZ 306) vor der Einmündung Götkenweg. Für den Autoverkehr aus dem Götkenweg kommend ist ebenfalls noch ein Vorfahrtzeichen (VZ 205) vorhanden. Nördlich vom Götkenweg sind 4 Fahrradbügel angeordnet sowie ein Werbeträger. Südlich der geplanten Bushaltestellen befindet sich eine FLSA, die den Fahrgästen insbesondere den Schulkindern als sichere Querung dient.

Entlang der Tangstedter Landstraße sowie in den privaten Nebenflächen sind mehrere Laubbäume vorhanden. Auf der östlichen Straßenseite sind im Schutzstreifen zwischen Rad- und Gehweg Grünflächen vorhanden. In dieser Grünfläche, südlich der Einmündung zum Götkenweg befinden sich drei Bäume.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Die Bushaltestelle „Götkenweg“ soll in beide Fahrtrichtungen für einen 3-türigen Gelenkbus (Aufstelllänge 18,75 m) ausgelegt und barrierefrei hergestellt werden. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung von 15.000 - 17.000 Kfz/24.Std. sind gem. PLAST 9 für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen vorzusehen.

In einem Anlaufgespräch bei im Bezirksamt Hamburg-Nord am 24.05.2016 mit den Vertretern der Polizei und BWVI wurden folgende Planungsrandbedingungen festgelegt:

1. Die Fahrbahnbreite soll mindestens 6,5 m betragen.
2. Aufgrund der Platzverhältnisse, der vorhandenen Verkehrsbelastung mit erheblichem Anteil von Schwerlastverkehr und dem zu erhaltenden Baumbestand soll in der Fahrtrichtung nach Norden ein baulicher Radweg in der Nebenfläche und in der Fahrtrichtung nach Süden ein Radfahrstreifen geplant werden.
3. Die Bäume sind in einem guten Zustand und sollen daher erhalten bleiben.
4. Es sollen barrierefreie und regelbreite Anlagen für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen werden.
5. Es sind möglichst viele Parkstände zu erhalten bzw. im Zuge der Überplanung als neue Parkstände im Seitenstreifen herzustellen.

Für die Haltestellen wurden daher im Vorfeld verschiedene Varianten betrachtet.

Für die Fahrtrichtung Süden kommt auf Grund der beengten Nebenfläche von ca. 4 m eine Haltestelle am Fahrbahnrand in Betracht. Im Zusammenhang mit einer geplanten Müllstation auf Privatgrund, kann der aktuelle Haltepunkt des Busses noch geringfügig variieren. Die Breite der Nebenfläche und der Fahrbahn ermöglichen keine Busbucht oder halbe Busbucht. Zusätzliche Nebenfläche könnte lediglich durch einen Verschwenk der gesamten Fahrbahn um ca. 3-4 Meter in die östliche Nebenfläche generiert werden. Unter Berücksichtigung finanzieller Aspekte und der dann un stetigen Verkehrsführung in der Tangstedter Landstraße wird diese Option nicht weiter verfolgt. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Servicelösung) kommt grundsätzlich nicht Betracht, da langfristig in

der gesamten Tangstedter Landstraße eine den einschlägigen Regelwerken entsprechende Radverkehrsführung vorgesehen ist.

Für die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht. Neben dem Halt am Fahrbahnrand ist eine Buchbucht oder auch halbe Busbucht möglich. Aus wirtschaftlichen Gründen wird der Ausbaubereich auf die bautechnisch erforderliche Länge reduziert und die vorhandene FLSA nicht überplant.

Auf Grund des nahegelegenen Krankenhauses ist darauf zu achten, dass beim gleichzeitigen Halt der Busse auf beiden Straßenseiten die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge weiterhin noch besteht. Aus diesem Grund scheiden die Möglichkeiten mit dem Halt eines zweiten Busses am Fahrbahnrand aus. Darüber hinaus ergeben sich bei Haltestellen am Fahrbahnrand sowohl an der Einmündung Götkenweg als auch an der Einmündung Anita-Sellenschloh-Ring Sichtbehinderungen für die aus den Anliegerstraßen ausfahrende Kfz, die zu kritischen Verkehrssituationen führen können.

Die Nebenfläche nördlich der Einmündung Götkenweg ist zwar breit genug um eine volle Busbucht anzuordnen, jedoch ergibt sich ein fahrdynamisch ungünstigen Verschwenk im Einfahrbereich der Busbucht. Ferner können durch den versetzten Einfahrbereich in die Busbucht unmittelbar nach der Einmündung Götkenweg gefährliche Konflikte mit aus dem Götkenweg ausbiegenden Verkehrsteilnehmern erfolgen, so dass eine volle Busbucht neben einem Radfahrstreifen nicht weiter verfolgt wird.

In der Abwägung der Stellungnahmen wird daher eine halbe Busbucht bzw. Haltestelle am Fahrbahnrand im unterbrochenen Radfahrstreifen neben einem vollen Fahrstreifen vorgesehen. Die Akzeptanz der FLSA wird durch die abgerückte Position verringert. Die Entfernung liegt jedoch bei rund 50 m was annehmbar für den Fußgängerverkehr ist. Die Schüler sind durch die verringerte Akzeptanz nicht betroffen, da die Schulen auf der östlichen Seite gelegen sind. Sie müssen somit um die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden zu erreichen die Straße nicht queren.

Aus Baumschutzgründen konnte hier ein baulicher Radweg auf der östlichen Straßenseite (s. Pkt. 2) nicht vorgesehen werden.

3.2 Einzelheiten der Planung / Varianten

Die bautechnische Ausführung der neuen Bushaltestellen erfolgt gem. den einschlägigen Planungsvorschriften (u.a. Planungshinweisen für Stadtstraßen (PLAST) Teil 8 (Anlagen des Busverkehrs), Teil 9 (Anlagen des Radverkehrs) und Teil 10 (Barrierefreie Verkehrsanlagen), den Hamburger Entwurfsrichtlinien (ER) Nr. 1 bis 4 sowie den ZTV/St-Hmb. 09). Die Abmessungen der Nebenflächen in der Tangstedter Landstraße werden durch die Baumaßnahme verändert.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Süden verbleibt an der Stelle des Provisoriums am Fahrbahnrand. Für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen werden die Hochbordsteine PLAST-gerecht gesetzt. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg kommt im Bereich der Bushaltestelle wegen des hohen Schüleraufkommens nicht in Betracht, sodass der Radweg nördlich der Bushaltestelle abgeleitet und südlich der Einmündung Holitzberg wieder auf geleitet wird. Auf Grund der 10 Minuten Taktung der Busse, also einer Busfrequenz die unterhalb von 10 Bussen pro Stunde liegt (gem. PLAST 9, 5.2.1), ist es möglich die Bushaltestelle am Fahrbahnrand mit Unterbrechung des abgeleiteten Radfahrstreifens gem. PLAST 9 Abb. 5.5 einzurichten. Nach der Haltestelle wird dem Radfahrer mittels Veloweiche die Wahlmöglichkeit eingeräumt, auf der Fahrbahn weiterzufahren oder in Anlehnung an PLAST 9 Abb. 4.15 die Aufleitung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg zu nutzen. Der Geh- und Wartebereich wird eine Breite von ca. 3,0 m aufweisen, so dass die Anordnung eines Fahrgastunterstandes (FGU) ohne Seitenteile möglich ist. Die Oberflächenbefestigung wird in Abhängigkeit der Entwässerung angepasst. Die Warte- bzw. Gehwegflächen werden daher im Zuge des Neubaus der Bushaltestelle gem. ER und PLAST einschließlich der Fortschreibungshinweise angepasst. Der Haltestellenmast wird auf Grund von geplanten Müllcontainern um ca. 3 m nach Norden gem. Planungsleitfaden der Hochbahn an das Einstiegsfeld versetzt.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden wird in Anlehnung an PLAST 9 Abb. 5.5 als Haltestelle am Fahrbahnrand bzw. als halbe Busbucht in Betonbauweise nach ER 2 Bauweise 10-1 neben den durchgehenden Fahrstreifen hergestellt. Die Oberflächenbefestigung auf dem ca. 5,2 m breitem gemeinsamen Geh- und Wartebereich wird gem. ER 2 Bauweise 1-1 mit neuem Betonpflaster 50/50/7 cm hergestellt. Das vorhandene rote Rechteckpflaster in diesem Bereich wird aufgenommen, da eine Ableitung des Radweges auf einen Radfahrstreifen erfolgt. Die Ableitung erfolgt im Bereich der vorhandenen Behindertenstellplätze, nördlich der FLSA. Es ist eine ausreichende Sichtstrecke für die Busfahrer vorgesehen, damit diese den Radverkehr rechtzeitig wahrnehmen können. Im Haltestellenbereich wird der Radverkehr gem. PLAST 9, Abschnitt 5, Abb. 5.5 durch die Haltestelle geführt. Nach der Busbucht hat der Radfahrer auch hier mittels Veloweiche die Wahlmöglichkeit auf der Fahrbahn weiterzufahren oder in Anlehnung an PLAST 9 Abb. 4.15 die Aufleitung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg zu nutzen. Der Haltestellenmast wird gem. Planungsleitfaden der Hochbahn an das Einstiegsfeld gesetzt. Es wird ein FGU mit Seitenteilen angeordnet, so dass die geforderte Durchgangsbreite von 2,0 m zwischen dem FGU und der Hochbordkante gewährleistet werden kann.

Im Bereich der Haltestellen werden gem. PLAST 10 taktile Bodenelemente (Aufmerksamkeitsstreifen und Einstiegsfeld) vorgesehen. Die Einmündung Götkenweg wird als

ungesicherte getrennte Querung mit entsprechenden Richtungs- und Sperrfeldern hergestellt.

Der personenbezogene Behindertenstellplatz wird auf den vorhandenen Seitenstreifen südlich der FLSA verlegt.

Die FLSA bleibt unverändert bestehen.

Die Straßenbeleuchtungsmasten befinden sich auf der Westseite an der Flurstücksgrenze und sind von der Maßnahme nicht betroffen. Wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden und daher von der Maßnahme nicht betroffen.

Sämtliche Einbauten sind an die neue Oberflächenbefestigung und -höhe anzupassen.

4 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Der Um- und Neubau der Haltestellen erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien gem. Bebauungsplan Hamburg-Langenhorn 13 vom 31.08.1965 und Langenhorn 66 vom 22.01.2002.

Die neuen Bushaltestellen liegen außerhalb von Natur- und Wasserschutzgebieten.

5 UMSETZUNG DER PLANUNG

5.1 Grunderwerb

Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Das Bauprojekt dient dazu den betrieblichen Ablauf zu verbessern, dem Fahrgastbedarf gerecht zu werden und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen zu optimieren. Die Baumaßnahme stellt nach Abwägung der Möglichkeiten die wirtschaftlichste Lösung zur Erreichung der Ziele dar.

Die voraussichtlichen Baukosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 170.000 € brutto. Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der o. g. Maßnahme erfolgt aus dem Programm „Förderung des ÖPNV auf der Straße“ mit dem PSP-Element: 2-22003010-00028.24.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Für den Entwurf und die Ausführung ist die

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Management des öffentl. Raumes
Fachbereich Tiefbau - N/MR 2- zuständig.

5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Straßenbauarbeiten werden vsl. ab dem III. Quartal 2017 durchgeführt. Dabei ist eine Bauzeit von ca. 8 Wochen vorgesehen in der die Baumaßnahme in einer Baustufe ausgeführt wird.

Verfasst: Hamburg, 31.05.2017

Bearbeitet: Hamburg, 31.05.2017

N/MR