

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation...	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme Hst. Dakarweg / Überseering Ost (PSP 12592)	5
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	6
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	6
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	6
3.1	ÖPNV	6
3.2	Fußgänger- und Radverkehr.....	7
3.3	Barrierefreiheit	7
3.4	MIV	8
3.5	Ruhender Verkehr	8
3.6	Knotenpunkte.....	8
3.7	Öffentliche Beleuchtung.....	9
3.8	Straßenbegleitgrün	9
3.9	Entwässerung	9
3.10	Leitung.....	9
4	Rahmenbedingungen	10
4.1	Denkmalschutz	10
4.2	Umweltverträglichkeit.....	10
4.3	Bodengutachten.....	10
4.4	Kampfmittel.....	10
4.5	Bedarfsanfrage der Verkehrsbetriebe	10
4.6	Parkplätze.....	10
5	Variantenuntersuchung	11
5.1	Beschreibung der Varianten	11
5.2	Abwägung der Varianten	14
6	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	15
6.1	Beschreibung der gewählten Varianten	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lageplan	3
Abbildung 2: Lageplan aller Maßnahmen auf dem Überseering Ost	4
Abbildung 3: EMS-Maßnahme (PSP: 12930)	5
Abbildung 4: Bebauungsplan (Winterhude7Blatt2)	6
Abbildung 5: Pflasterung der Nebenflächen	7
Abbildung 6: Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe der umzubauenden Haltestelle	9
Abbildung 7: Denkmalschutz	10
Abbildung 8: Variante 1	12
Abbildung 9: Variante 2b	13
Abbildung 10: Lage der Variante 3	13
Abbildung 11: Skizze der Variante 3.....	14

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Erneuerungsmaßnahme der Bestandshaltestelle Dakarweg befindet sich auf dem östlichen Teil des Überseerings unmittelbar vor der Fußgängerbrücke „Dakarbrücke“ (siehe Abbildung 1, roter Punkt) und bedient den Fahrgastverkehr in Fahrtrichtung Nord.

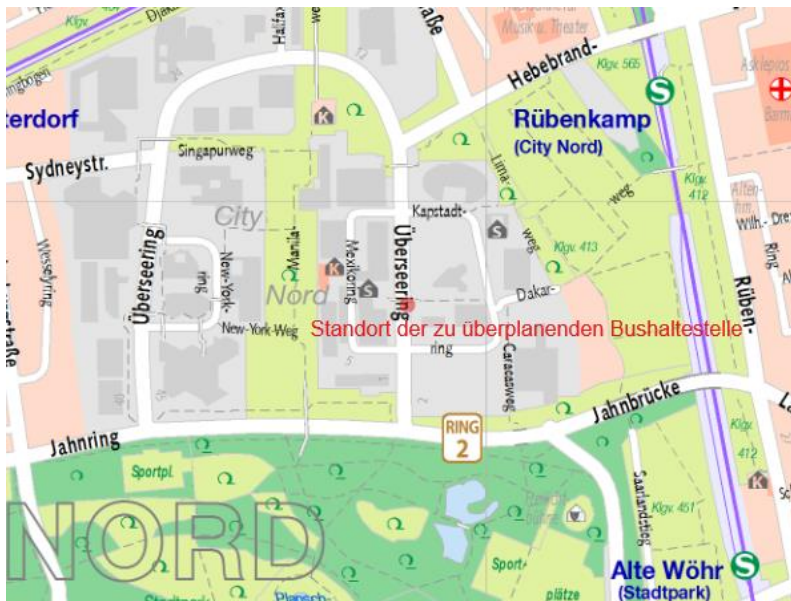


Abbildung 1: Lageplan

Die Bushaltestelle „Dakarweg“ liegt im Bereich des Bezirksamtes Hamburg-Nord im Stadtteil Winterhude. Der Überseering ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes in Hamburg und dient als Verbindungsstraße der „City Nord“. Die „City Nord“ ist ein größerer Bürokomplex, der in den 1960er Jahren erbaut wurde. Mit der Reform des Hamburger Denkmalschutzgesetzes im Jahre 2013 wurde die „City Nord“ als Gesamtensemble unter Schutz gestellt.

Im betrachteten Bereich ist der Überseering sechs streifig ausgebaut. Die Richtungsfahrbahnen (drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) sind durch eine Mittelinsel, auf der Bäume und Beleuchtungsanlagen vorhanden sind, getrennt. Die Breite des Fahrstreifens, auf dem die Bushaltestelle liegt, beträgt 10,00 m. Derzeit hat der Bus keine eigene Fahrspur. Die Bushaltestelle ist eine Randhaltestelle mit Fahrgastunterstand. Die Nebenflächen haben eine Breite von 6,20 m. Der Radweg hat eine Breite von 2,00 m. Dieser wird auf der Nebenfläche geführt.

Zusätzlich zu der Maßnahme Hst. Dakarweg/Überseering Ost (PSP: 12592) ist weiter nördlich auf dem Überseering Nord eine EMS-Maßnahme notwendig.

Die Notwendigkeit Straßensanierungsmaßnahmen in dem Abschnitt des Überseerings Ost von der Einmündung Kapstadtring bis zur Einmündung Hebebrandstraße Fahrtrichtung Norden (ca. 120m lang) (PSP: 12930) wurde während der Bearbeitung der Maßnahme der Busbeschleunigung Hebebrandstraße

(PSP: 12128) festgestellt.

Die Erneuerungsmaßnahme der Bushaltestelle befindet sich im unmittelbaren Einmündungsbereich der Hebebrandstraße. Um die drei Baumaßnahmen besser verkehrlich koordinieren zu können, soll die EMS-Maßnahme (PSP: 12930) zur Baumaßnahme der Busbeschleunigung Hebebrandstraße (PSP: 12128) abgewickelt werden. Die Maßnahme der Busbeschleunigung Hebebrandstraße (PSP: 12128) wird im September 2017 begonnen (siehe Abbildung 2). Die Maßnahme der Busbeschleunigung Hebebrandstraße (PSP: 12128) ist aufgrund dessen bereits Schluss verschickt, sodass die EMS-Maßnahme mit der Maßnahme Hst. Dakarweg/Überseering Ost (PSP: 12592) zur Kenntnis schlussverschickt wird. Bei den Sanierungsmaßnahmen handelt es sich lediglich, um eine Deckensanierung. Die Deckschicht wird auf einer Strecke von ca. 120 m durchgeführt. Zusätzlich ist eine Sanierung der Binderschicht auf einer Strecke von ca. 25 m von den 120 m nötig (siehe Abbildung 3).

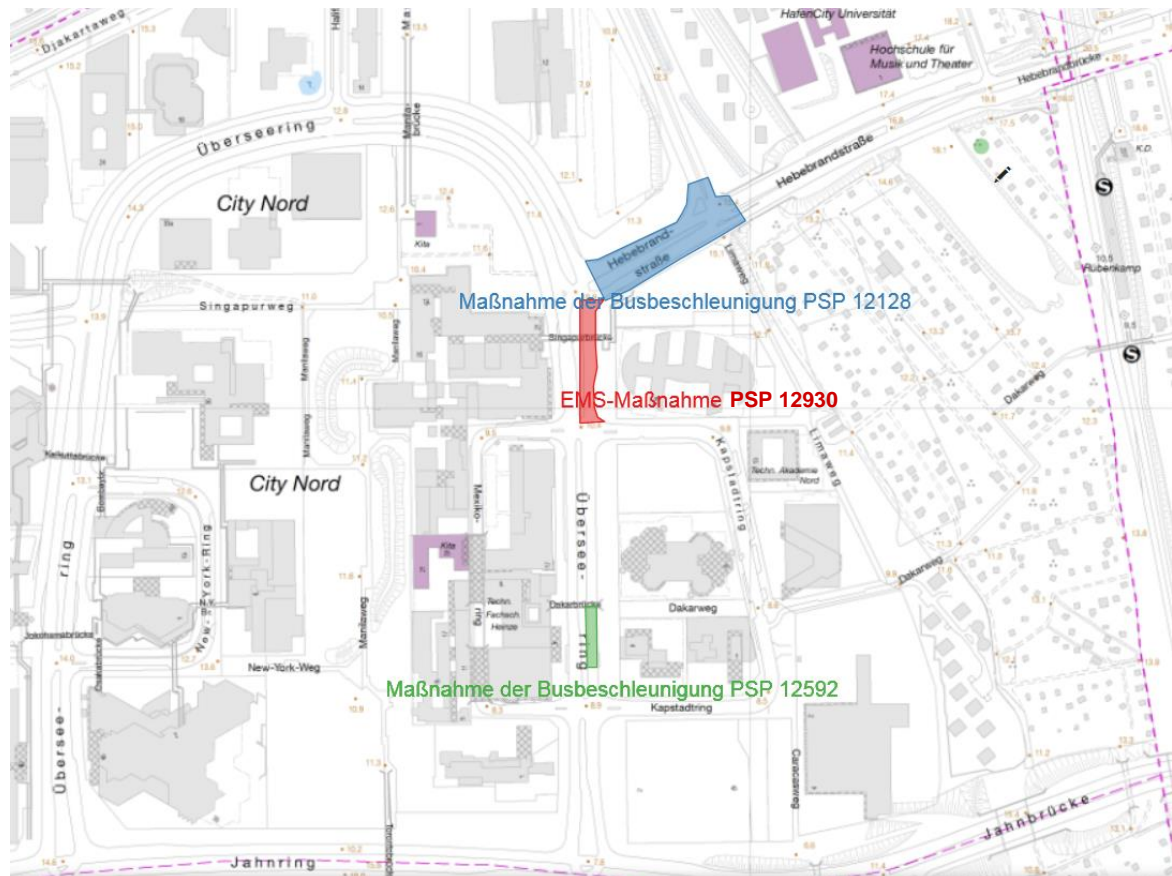


Abbildung 2: Lageplan aller Maßnahmen auf dem Überseering Ost

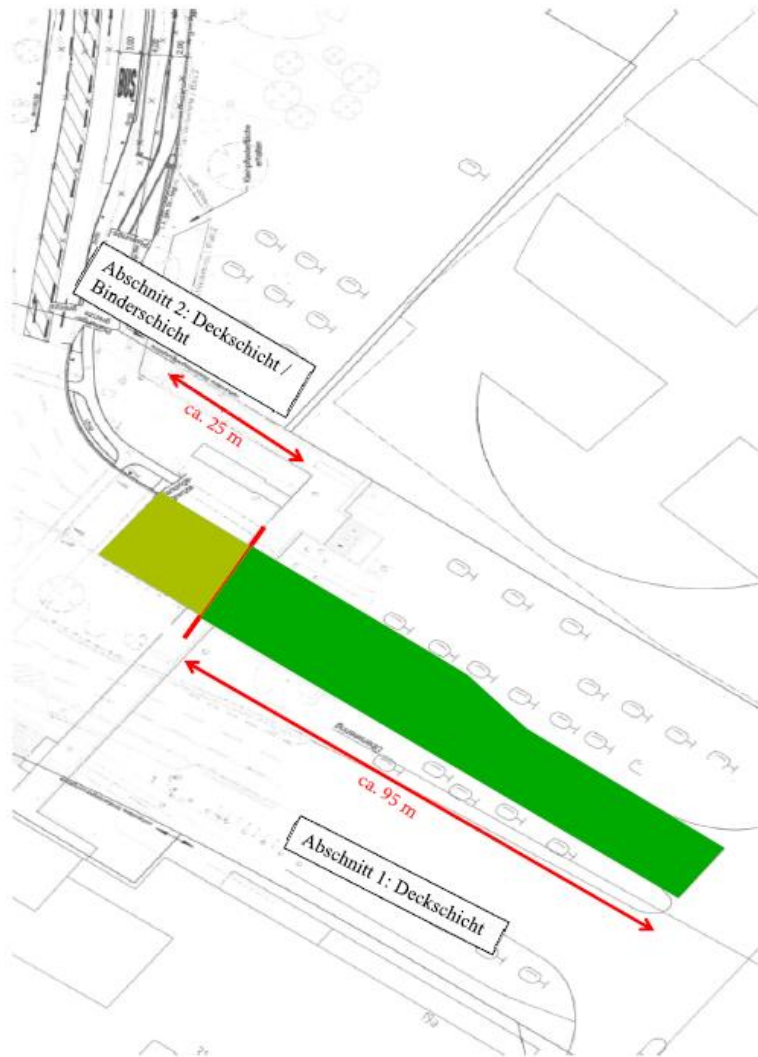


Abbildung 3: EMS-Maßnahme (PSP: 12930)

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme Hst. Dakarweg / Überseering Ost (PSP 12592)

Die Betonfläche des Überliegerplatzes der Bushaltestelle Dakarweg in Fahrtrichtung Nord ist schadhaft und soll durch den LSBG Instand gesetzt werden. Des Weiteren ist die derzeitige Haltestelle in der Länge zu kurz, da die Möglichkeit bestehen sollte, dass zwei Gelenkbusse mit einer Länge von 18 m gleichzeitig halten können.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Der Auftraggeber ist das BWVI. Der Bedarfsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Der Projektauftrag (Planung und die Bauausführung) obliegt dem LSBG (PSP-Nr.12592).

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Entfällt

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Entfällt

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der laut der geltenden Bebauungspläne vom 22.05.1986 (Winterhude7Blatt2) und vom 09.02.2011 (Winterhude39) vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt (siehe Abbildung 4).

Laut der genannten Bebauungspläne zählt die besagte Fläche zu den Straßenverkehrsflächen (siehe Abbildung 4).

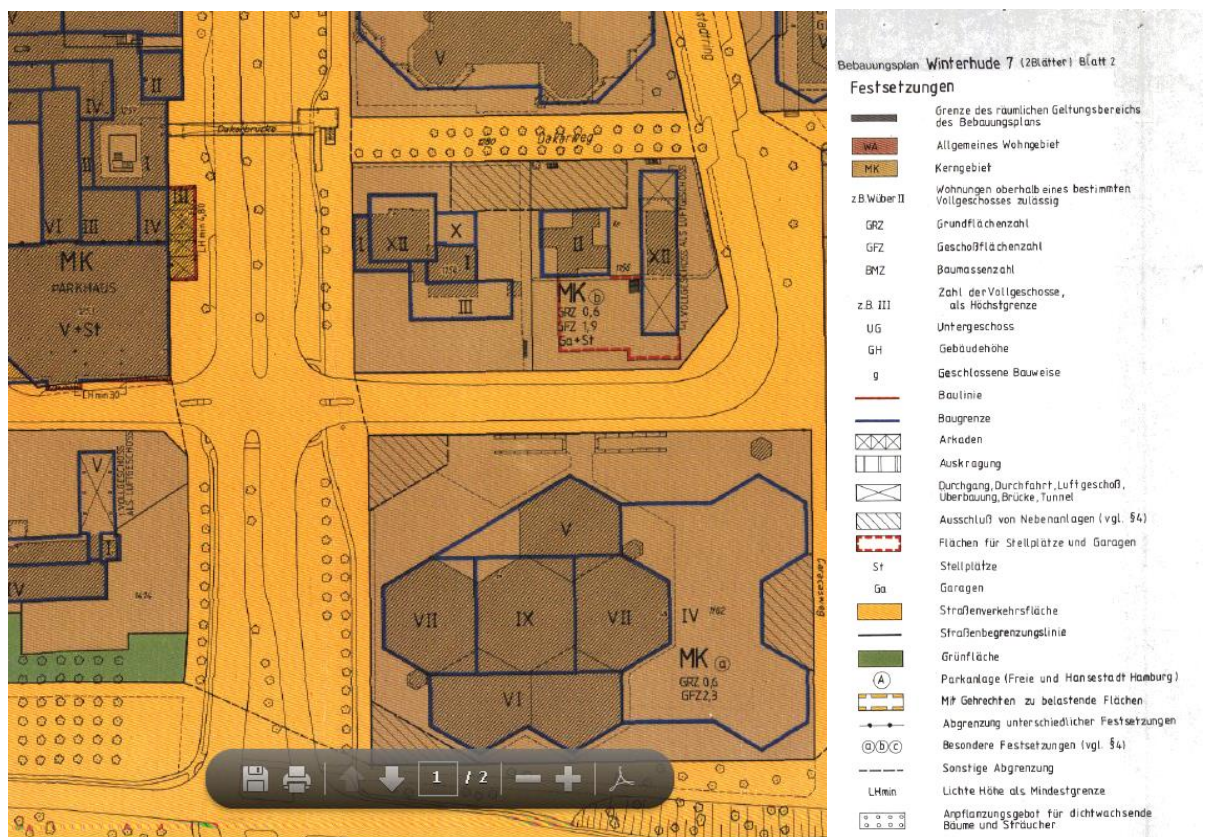


Abbildung 4: Bebauungsplan (Winterhude7Blatt2)

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 ÖPNV

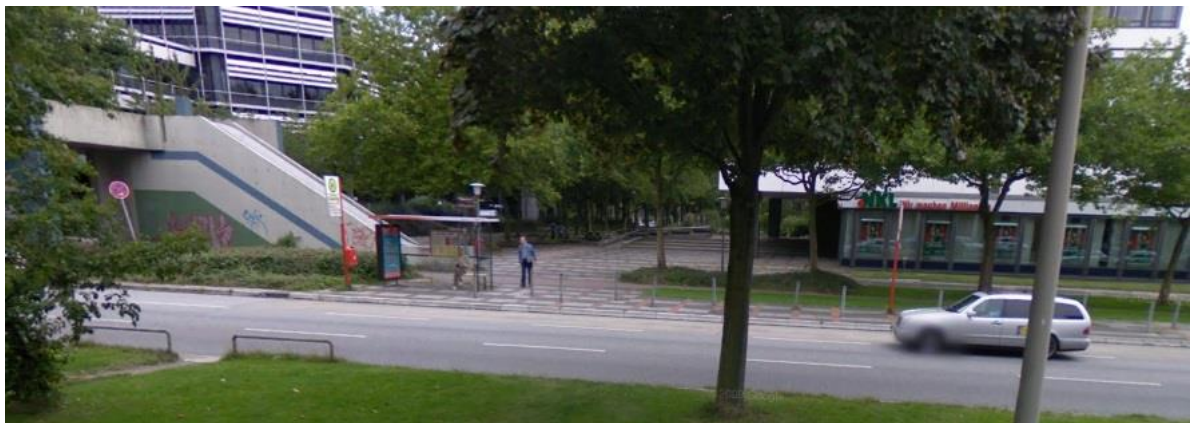
An der Haltestelle Dakarweg in Richtung Norden verkehren die Buslinien 23, 26, 118 sowie die Linien 179. Nachts wird die Haltestelle nicht angefahren. Die Haltestelle wird mit einer maximalen Taktung von jeweils 26 Bussen pro Stunde (2 Minuten - Takt) angefahren. Auf der Linie 26 verkehren derzeit Gelenkbusse (18,00 m). Auf den Linien 23 und 118 werden aktuell Solobusse eingesetzt. Langfristig wird allerdings für diese Linien eine Umstellung auf Gelenkbusse aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die gegenwärtige Haltestelle nicht mehr ausreichend.

Die Oberflächenbefestigung der Bushaltestelle besteht aus Beton.

3.2 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgänger- und Radverkehr wird auf der zu betrachtenden Strecke in den Nebenflächen über einen geteilten Geh- und Radweg abgewickelt. Für den Radweg stadtauswärts gilt eine Radwegebenutzungspflicht. Der Radweg hat eine Oberflächenbefestigung aus roten Klinkerstein und ist vorschriftsgemäß 2 Meter breit. Der Fußgängerverkehr wird auf der sogenannten „plus 1 Ebene“ geführt. Das bedeutet es sind regelmäßig Fußgängerbrücken über den Überseering gespannt. Die Fußgängerbrücke „Dakarbrücke“ ist unmittelbar nach der Bushaltestelle gelagert, sodass die Fahrgäste die Aufgänge der Brücke problemlos erreichen können.

Der Gehweg in dem zu betrachtenden Bereich ist mit dunklen und hellen Rechteckplatten im gestreiften Muster, das wiederum mit rotem Klinkerpflaster senkrecht zur Fahrbahn unterteilt wird, gepflastert (siehe Abbildung 5).



google maps

Abbildung 5: Pflasterung der Nebenflächen

Eine Abgrenzung des Gehweges zum Radweg mittels taktilen Leitelementen ist nicht vorhanden. Zum größten Teil ist der Radweg allerdings durch Grünflächen eingegrenzt, sodass auf diesen Abschnitten keine taktilen Leitelemente benötigt werden.

3.2.1 Veloroute

Es verlaufen keine Velorouten und auch keine Freizeitrouten durch den Überseering Ost.

3.3 Barrierefreiheit

Im zu überplanenden Bereich (Haltestelle und den angrenzenden Nebenflächen) sind keine taktilen Leitelemente für Blinde und Sehbeeinträchtigte vorhanden. Des Weiteren erschweren Poller gegen falsch Parker im Wartebereich die Erfüllung der Barrierefreiheit.

3.4 MIV

Der MIV wird im zu betrachtenden Bereich auf drei Richtungsfahrbahnen je Fahrtrichtung geführt.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke liegt gemäß einer Verkehrszählung vom 25.09.2012 am Knotenpunkt Jahnring und Überseering Ost bei ca. 16.322 Kfz in 24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,4 %. Die maximale Stundenbelastung beträgt für den Querschnitt im Überseering Ost am Knotenpunkt zum Jahnring ca. 1.613 Kfz / h bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,8 %.

Verkehrswerte an dem Knotenpunkt Überseering Ost / Kapstadtring / Mexikoring liegen keine Informationen vor. Zudem wird es zukünftig durch den Neubau des Pergolenviertels Veränderungen in den Verkehrszahlen geben. Es liegen leider keine Prognosezahlen vor, sodass aktuell an dieser Stelle keine Abschätzungen angeführt werden können.

Auf dem Überseering ist Tempo 50 angeordnet.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht aus Asphalt.

3.5 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr wurde ein Fahrstreifen der drei Fahrstreifen in Richtung Norden auf dem Überseering Ost zum Parken zu gelassen. Der Bereich beginnt ab dem Halteverbotsschild kurz vor der Fußgängerbrücke „Dakarbrücke“ (siehe dazu auch Abbildung 5). Vom Jahnring bis zur Fußgängerbrücke „Dakarbrücke“ ist somit auf dem rechten Fahrstreifen ein absolutes Halteverbot veranlasst. Des Weiteren befindet sich eine ca. 14 m lange Parkbucht vor der zu sanierenden Bushaltestelle.

3.6 Knotenpunkte

Die zu sanierende Haltestelle liegt nicht im direkten Umfeld eines Knotenpunktes. Die Haltestelle liegt ca. 70 m nördlich des Knotenpunktes „Überseering Ost / Kapstadtring / Mexikoring“.

Allerdings kreuzt der Fußgängerweg „Dakarweg“, wie bereits geschrieben, den Überseering Ost mit einem Brückenbauwerk im Bereich der umzubauenden Haltestelle.

3.6.1 Signalisierter Knotenpunkt

Der Knotenpunkt „Überseering Ost / Kapstadtring / Mexikoring“ ist signalisiert. Die Hauptverkehrsströme kommen aus dem Jahnring über den südlicheren Knotenpunkt „Jahnring und Überseering Ost“.

Zusammenfassend sind zwei signalisierte Knotenpunkte vor der zu überplanenden Bushaltestelle vorhanden (siehe Abbildung 6).

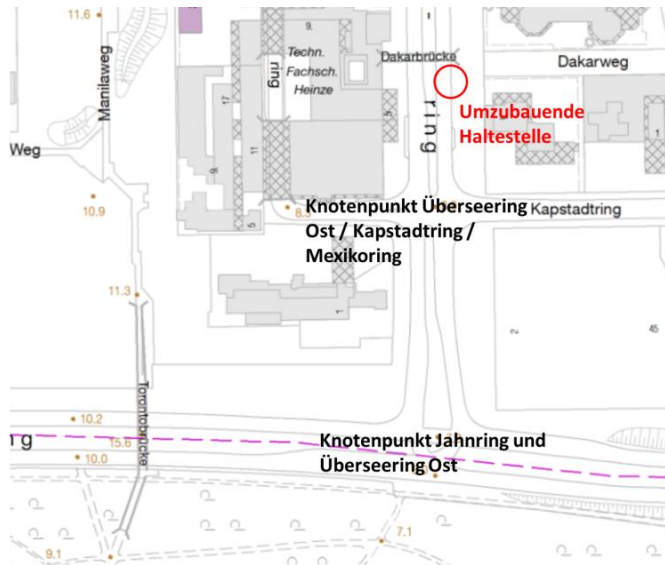


Abbildung 6: Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe der umzubauenden Haltestelle

Die Signalisierung am Knotenpunkt „Überseering Ost / Kapstadtring / Mexikoring“ erfolgt über einen über den ganz rechten Fahrstreifen herausragenden Mast mit einem Lichtsignalgeber am Ausleger und einem Lichtsignalgeber am geraden Mastteil.

3.7 Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung erfolgt über einen geraden Mast und zwei Ansatzleuchten. Die Beleuchtungsanlagen sind durchgängig auf der Mittelinsel, die die Richtungsfahrstreifen trennt, in einem Abstand von ca. 45 - 47 m installiert.

3.8 Straßenbegleitgrün

Es sind Bäume auf den Nebenflächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinie und auf der Mittelinsel, die die Richtungsfahrstreifen trennt, vorhanden.

3.9 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt im Bereich der umzubauenden Haltestelle über einen Straßenablauf (Trumme) zwischen der Betonverfestigung der Bushaltestelle und der Fahrbahn am nördlichen Ende der Bushaltestelle. Die Nebenflächen entwässern in Richtung der Haltestelle. Die Haltestelle entwässert wiederum in die Rinne mit der besagten Trumme zwischen der Haltestelle und der Fahrbahn.

Die Trumme leitet das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung.

Voruntersuchungen wurden beauftragt. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen noch keine Ergebnisse vor.

3.10 Leitung

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

4 Rahmenbedingungen

4.1 Denkmalschutz

Mit der Reform des Hamburger Denkmalschutzgesetzes im Jahre 2013 wurde die „City Nord“ als Gesamtensemble unter Schutz gestellt.

Die Fußgängerbrücke ist ein Baudenkmal (siehe Abbildung 7). Die Pflasterung werden entsprechend den Vorgaben vom Denkmalschutz wiederhergestellt.

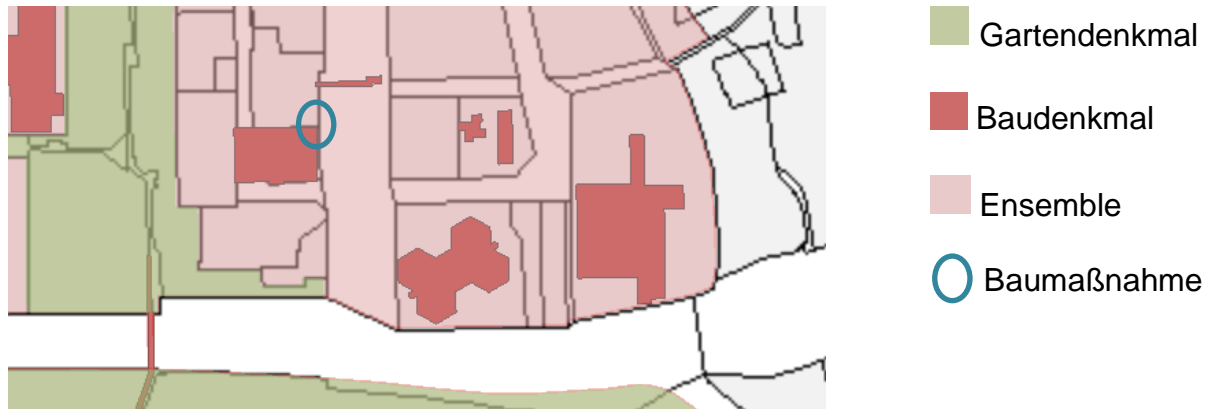


Abbildung 7: Denkmalschutz

4.2 Umweltverträglichkeit

Für die Baumaßnahme muss nach Prüfungen der in § 13a Hamburgischen Wegegesetzes genannten Kriterien keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfungen in Hamburg durchgeführt werden. Die Maßnahme ist zu klein.

4.3 Bodengutachten

Untersuchungen wurden beauftragt. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen noch keine Ergebnisse vor.

4.4 Kampfmittel

Auf dem ganzen Straßenzug vom Jahnring bis 5 m nach der Fußgängerbrücke Dakarweg besteht der Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem II. Weltkrieg.

4.5 Bedarfsanfrage der Verkehrsbetriebe

Zukünftig sollen alle Buslinien auf Gelenkbusse aus wirtschaftlichen Gründen umgestellt werden. Diese Entwicklung soll bei der Grundinstandsetzung der Haltestelle berücksichtigt werden.

4.6 Parkplätze

Um den in der City-Nord vorherrschenden Parkplatzmangel zu reduzieren, wurde bereits für den ruhenden Verkehr ein Fahrstreifen der drei Fahrstreifen in Richtung

Nord zum Parken zu gelassen. Bei der Planung der Maßnahme sollten möglichst keine Parkplätze weggenommen werden.

5 Variantenuntersuchung

Mit der folgenden Variantenuntersuchung soll die bevorzugte Variante für den Ausbau der Haltestelle „Dakarweg“ Richtung Norden festgelegt werden. Um einen Vergleich zu ermöglichen, wurde eine Abwägungssystematik zu Grunde gelegt. Das bedeutet die Varianten wurden hinsichtlich der Kriterien;

- Parkraum,
 - Denkmalschutz,
 - Busoptimierung und
 - Verkehrssicherheit / Einbindung des ÖPNVs in den fließenden Verkehr
- abgewogen.

5.1 Beschreibung der Varianten

Im Zuge der Vorplanung wurden drei Varianten entwickelt. Im weiteren Verlauf des Berichtes werden die Varianten zunächst einzeln beschrieben und im Anschluss anhand einer Bewertungsmatrix mit den oben genannten Kriterien abgewogen und eine Vorzugsvariante erarbeitet.

5.1.1 Variante 1

Die Variante 1 beschäftigt sich mit der Sanierung der Busbuchtfahrbahnoberflächen und der Veränderung der Länge der Haltestelle an der gleichen Stelle an der sich schon die derzeitige Haltestelle befindet. Die Überlegung der Variante 1 ist, die Haltestelle als einer Fahrbahnrandhaltestelle zu belassen (siehe Abbildung 8: Variante 1).

Allerdings wäre die Randhaltestelle wegen der Rahmenbedingung, die Freigabe des Hauptfahrstreifens zum Parken auf der Fahrtrichtung gegen Norden auf dem Überseering beizubehalten, zwangsläufig einer Busbucht gleichzusetzen. Der Bus müsste, wie in einer Busbucht warten, dass er ausschärfen könnte. Um dem entgegen zu wirken, könnte das Parken unmittelbar vor der Haltestelle auf einem Abschnitt von ca. 15 m aufgehoben werden. Der Bus könnte im Sinne der Busbeschleunigung sich über den 15 m langen Abschnitt in den fließenden Verkehr einordnen. Es würden mit der Umsetzung dieser Variante 3 Parkplätze¹ entfallen.

¹ Annahme: Bei einer Strecke von 15 m und der Annahme, dass ein Fahrzeug mit 6 Metern bemessen wird. Fallen (15 m / 6m = 2,50 Kfz) 3 Parkplätze weg.

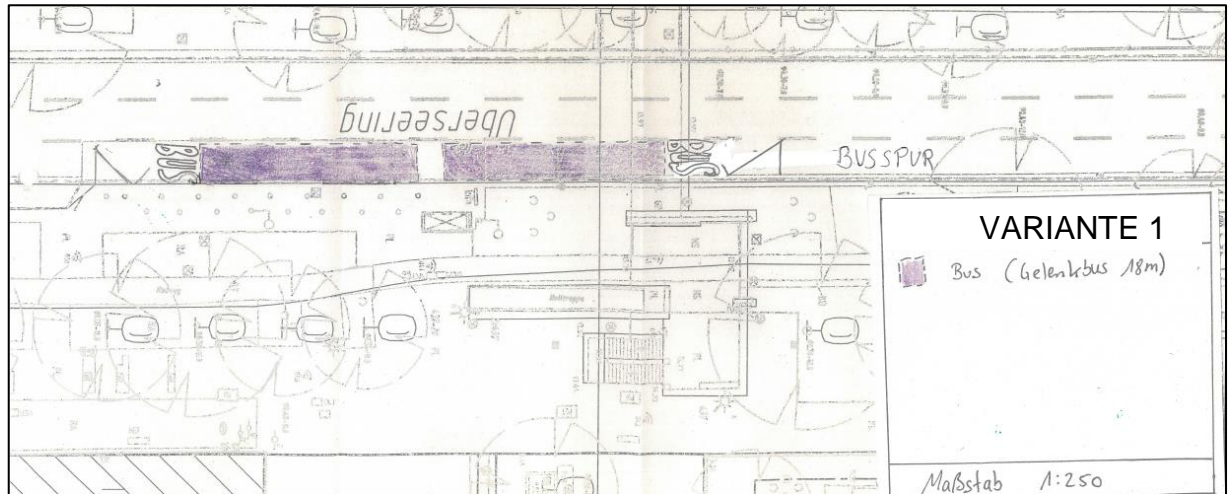


Abbildung 8: Variante 1

5.1.2 Variante 2

Die Variante 2 beschäftigt sich mit der Sanierung der Haltestelle „Dakarweg“, wie die Variante 1, an der gleichen Stelle an der sich schon die derzeitige Haltestelle befindet. Die Variante 2 unterscheidet sich von der Variante 1, indem diese eine Kap-Haltestelle vorsieht.

Allerdings gibt es unterschiedliche Ausführungsweisen einer Kap-Haltestelle. Im Folgenden werden zwei Möglichkeiten (Variante 2a und 2b), eine Kap-Haltestelle einzurichten, aufgezeigt.

Die Variante 2a betrachtet einen Kap über die gesamte Fahrbahnbreite des Hauptfahrstreifens. Die Variante 2b sieht dagegen einen 1m breiten Kap vor (siehe Abbildung 9).

Aufgrund der Verkehrsbelastung wird diese Variante 2a laut der HBS 2001² als problematisch angesehen. Aufgrund dessen wird diese Variante nicht weiter betrachtet.

Bei der Variante 2b würde der Fahrbahnbereich weniger hinsichtlich des Platzes beeinträchtigt werden. Es könnte durch diese Variante zwei Fahrstreifen auf der Richtungsfahrbahn gegen Norden beibehalten werden. Jedoch wären diese Fahrbahnen in ihrer Breite reduziert. Der 1te Nebenfahrestreifen würde 3,00 m breit sein und der 2te Nebenfahrestreifen hätte eine Breite von lediglich 2,75 m. Der Hauptfahrstreifen, auf dem auch der Bus anhalten würde, hätte aber eine

² Die maximale Stundenbelastung beträgt an dieser Stelle ca. 1.613 Kfz / h bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,8% laut einer Verkehrszählung vom 25.09.2012. Mit einer Erhöhung der Verkehrszahlen ist zudem durch den Neubau des Pergolenviertels zu rechnen. Der Überseering hat an dieser Stelle fünf Fahrbahnen. Drei Streifen wickeln den Verkehr des Individualverkehrs Richtung Süden ab und zwei Fahrstreifen Richtung Norden. Es sind zwar fünf Fahrstreifen vorhanden, allerdings wird die Straße als vier streifige Hauptverkehrsstraße hinsichtlich der Benutzung der entsprechenden Tabelle des HBS 2001 kategorisiert, da die zu betrachtende Stelle auf der zweistreifigen Richtungsfahrbahn liegt.

regelkonforme Breite von 3,25 m.

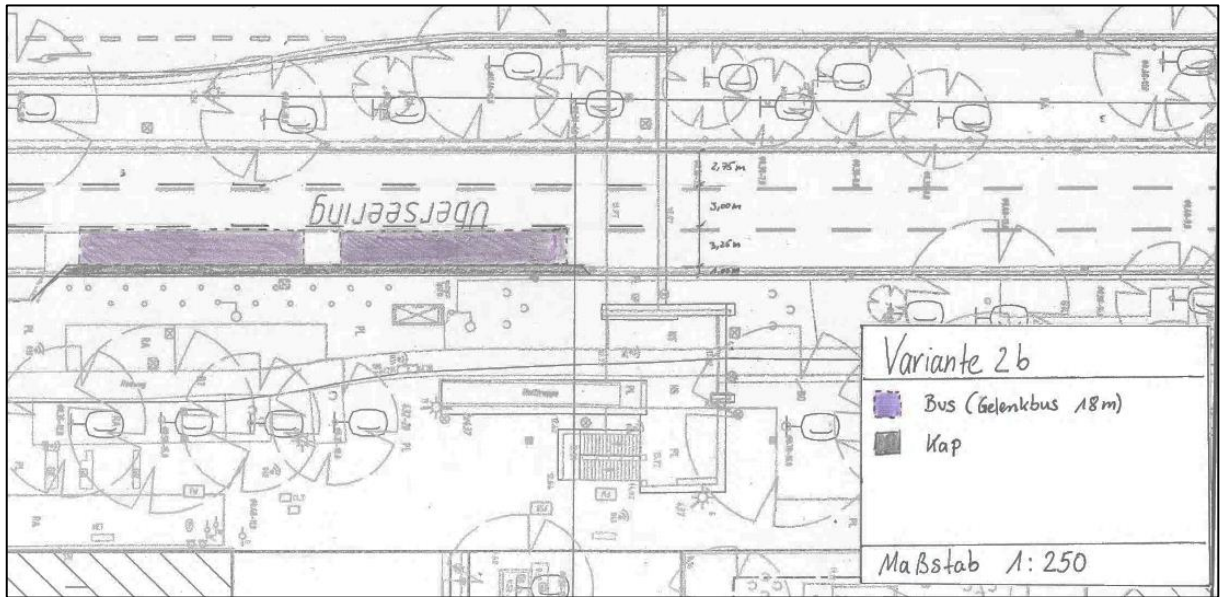


Abbildung 9: Variante 2b

5.1.3 Variante 3

Die Variante 3 beschäftigt sich mit der Sanierung der Oberflächen und der Länge der Haltestelle an einem anderen Standort, als an dem Standort, an dem sich schon die derzeitige Haltestelle befindet.

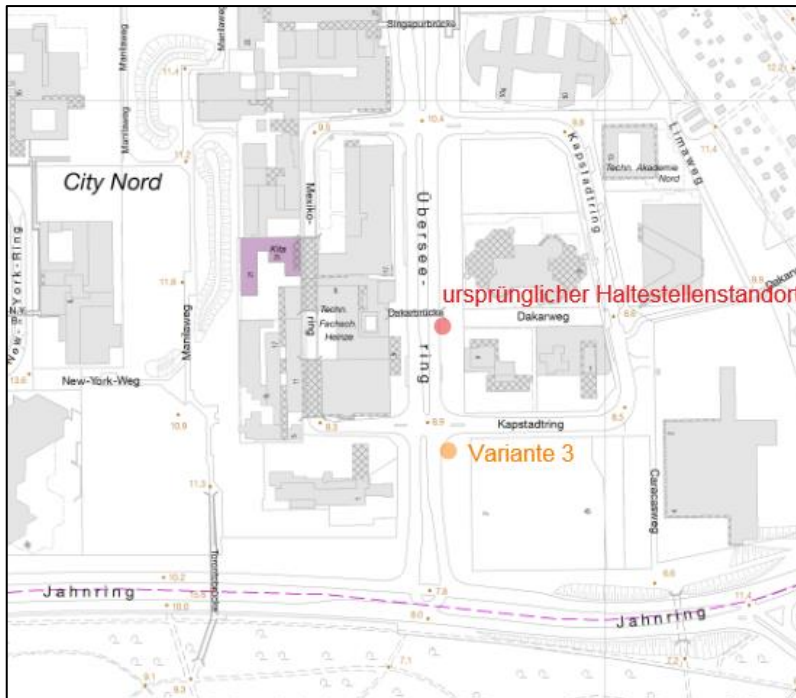


Abbildung 10: Lage der Variante 3



Abbildung 11: Skizze der Variante 3

Die Variante 3 sieht eine eigene Busspur vom Jahning bis zur südlichen Einmündung des Kapstadtrings auf dem Überseering Ost vor (siehe Abbildung 11). Durch die geänderte Lage der Haltestelle müsste in dieser Variante der signalisierte Knotenpunkt „Überseering Ost / Kapstadtring / Mexikoring“ verändert werden. Des Weiteren können die Folgen durch die Wegnahme der dritten Fahrspur Verkehrstechnisch nicht abgeschätzt werden, da derzeit nur Verkehrszahlen ohne den Neubau des Pergolenviertels und auch keine Prognosezahlen bestehen. Ein Rückstau des MIVs bis zum Jahning kann nicht ausgeschlossen werden. Die Variante 3 ist auf Grund der ungünstigen Lage unmittelbar vor dem signalisierten Knotenpunkt und der nicht abschätzbaren Verkehrssicherheit nicht weiter zu verfolgen.

5.2 Abwägung der Varianten

Durch die Variante 1 ist der gestalterische Einfluss hinsichtlich des Denkmalschutzes im Rahmen der Maßnahme entsprechend der Sanierung gering. Der ausfahrende Bus erhält eine verlängerte Ausfahrtmöglichkeit, sodass dieser schneller und sicherer ausfahren kann. Dadurch würde sich die Verkehrssicherheit ebenfalls erhöhen. Allerdings fallen 3 Parkplätze weg.

Die Variante 2a ist nicht umsetzbar, da die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sein würde.

Die Variante 2b befasst sich mit der Umsetzung eines schmalen Buskap. Allerdings wird die Situation im Vergleich zu der Variante 1 nicht wirklich verändert. Der Bus wird weiterhin trotz des schmalen Kaps durch den ruhenden Verkehr an einem schnellen und sicheren Ausfahren gehindert.

Die Variante 3 ist auf Grund der ungünstigen Lage unmittelbar vor dem signalisierten

Knotenpunkt und der nicht abschätzbaren Verkehrssicherheit nicht weiter zu verfolgen.

Die Variante 1 ist nach dem obigen Vergleich die beste Lösung.

6 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

6.1 Beschreibung der gewählten Varianten

Im Kapitel 5.2 hat sich die Variante 1 als die sinnvollste Variante herauskristallisiert. Ausschlaggebend für die Auswahl der Variante 1 war, dass diese nicht nur einen störungs- und barrierefreien Busbetrieb sicherstellt, sondern auch, dass der Verkehr auf dem Überseering / Ost sicher und mit ausreichend Platz geführt werden kann.

6.1.1 ÖPNV

Die Variante 1 erfüllt die Rahmenbedingungen der Verkehrsbetriebe, dass zwei Gelenkbusse hintereinander halten können. Als Bemessungsfahrzeug wird ein Doppelgelenkbus mit einer Länge von 18 m angesetzt.

Bei dieser Variante wird der An- und Abfahrthaltepunkt um ca. 10 m in Richtung Norden verschoben.

An der Bushaltestelle werden Bussonderborde mit einer Höhe von 16 cm verbaut. Der Bus kann zwar parallel anfahren, die Abfahrt aus der Haltestelle ist allerdings nicht bei einer Bordhöhe von 18 cm gewährleistet.

Die Busse erhalten zudem einen 15 - Meter langen Abschnitt, um ungestört und sicher sich in den fließenden Verkehr auf dem Überseering/Ost einordnen zu können.

Der Wartebereich der Haltestelle wird mit taktilen Leitelementen gemäß PLAST 10 ausgestattet.

Die Poller im Süden des Wartebereichs werden für die Barrierefreiheit weggenommen.

Des Weiteren werden zwei Haltestellenmasten mit einem Abstand von 20 m verbaut, sodass dort ein Halteverbot für den MIV verdeutlicht wird.

Zudem wird eine digitale Fahrgastinformationstafel vorgesehen.

Der derzeitige Fahrgastunterstand hat eine Breite von 4 m. Der neue Fahrgastunterstand wird ebenfalls mit einer Breite von 4 m gebaut. Der Standort des Fahrgastunterstandes wird nur geringfügig verlegt. Der Fahrgastunterstand wird mit Seitenwänden realisiert. Die rotierende Werbetafel im neuen Aus- und Einstiegsbereich muss für die Umsetzung der Variante 1 weichen. Die Werbung kann alternativ am Fahrgastunterstand angebracht werden.

6.1.2 Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr werden weiterhin in den Nebenflächen geführt. Die Nebenflächen bleiben wie im Bestand vorhanden.

Änderungen hinsichtlich des Einbaus von taktilen Leitelementen sind aus Denkmalschutztechnischen Gründen in geringem Maße zu halten.

Der Geh- u. Radweg wird im Rahmen dieser Maßnahme nicht umgebaut. Lediglich in den Planungsgrenzen wird der Radweg verkehrssicher wiederhergestellt.

6.1.3 Barrierefreiheit

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der PLAST 10 durchgeführt. Ein Auffindungsstreifen (Bodenindikatoren) wird in den Fußgängerbereich nahe der Fußgängerbrücke „Dakarweg“ hin zum Haltestellenbereich verbaut.

Rasenkanten sind ebenfalls für eine „ertastbare“ Leitlinie für Blinde oder sehbehinderte Menschen notwendig. Zum Teil sind diese aktuell vorhanden. Die fehlenden Rasenkanten werden innerhalb der Planungsgrenze eingebaut. Zwischen dem Radverkehr und der Zuwegung der Haltestelle werden ebenfalls taktile Leitelemente gesetzt.

Die Begrenzungsstreifen sowie die Aufmerksamkeitsstreifen werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Das Einstiegsfeld sowie der dazugehörige Leitstreifen werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm realisiert. Die derzeitigen Poller im Süden des Wartebereichs werden für die Barrierefreiheit weggenommen.

Des Weiteren erhält die zu sanierende Haltestelle Bussonderborde mit einer Höhe von 16 cm. Im Bereich der Bushaltestellen, insbesondere aber in dem Ein- und Ausstiegsbereich in Höhe der 2ten Türe des haltenden Busses, wird ein Bewegungsraum von 2,50 * 2,50 m freigehalten.

6.1.4 MIV

Die Fahrbahn für den MIV bleibt analog dem Bestand erhalten. Im Zuge dieser Maßnahme wird lediglich die Fahrbahnoberfläche der Bushaltestelle saniert.

6.1.5 Ruhender Verkehr

Auf dem rechten Fahrstreifen auf dem Überseering / Ost nördlich der Haltestelle wird aufgrund der neuen Haltestelle auf einem Abschnitt von ca. 15 m das Parken nicht mehr möglich sein. Die Parkbucht im Süden der Haltestelle verbleibt unverändert.

6.1.6 Lichtsignalanlagen

Die Maßnahme wurde ganz bewusst nördlich des signalisierten Knotenpunktes beibehalten, sodass die Lichtsignalanlage nicht beeinflusst wird.

6.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung verbleibt unverändert.

6.1.8 Straßenbegleitgrün

Die Grünfläche im Einstiegsbereich im Norden der Haltestelle muss für die Realisierung der Variante 1 verkleinert werden. Die zum Wartebereich im Süden der Haltestelle angrenzende Bepflanzung ist aktuell über die bauliche Einfassung

gewachsen. Die überwachsenen Bereiche werden im Zuge der Baumaßnahme wieder zurückgeschnitten.

6.1.9 Entwässerung

Es ist geplant die Quer- und die Längsneigungen in den Nebenflächen sowie in der Bushaltestelle weitestgehend beizubehalten. Im Zuge der Voruntersuchungen werden die Trummen, die Trummenkästen sowie Trummenanschlussleitungen durch eine Kamerabefahrung auf Schäden überprüft. Das Ergebnis dieser Untersuchung liegt zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht vor.

6.1.10 Ausstattung / Wegweisung

Die Möblierung, wie Fahrgastunterstand, Haltestellenmaste und digitaler Fahrgastinformationen, wird in den zu sanierenden Bereich installiert. Eine Installation der Ausstattungselemente beinhaltet Fundamente und z.T. Kabelanschlussleitungen sowie einen Stromzähler.

6.1.11 Versorgungsleitungen

In der zu sanierenden Fläche sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind, wie von den Leitungsträgern angegeben, in die Planung übernommen worden.

6.1.12 Baustoffe

Die Baustoffe sind ähnlich oder gleich der verbauten Baustoffe zu wählen. Der Radweg bekommt innerhalb der Planungsgrenze neue rote Pflastersteine. An den Kreuzungspunkten zwischen Radfahrer und Fahrgast werden Einfassungen mit genoppten taktilen Elementen bzw. Bodenindikatoren vorgesehen. Die Baustoffe / Platten des Wartebereichs werden beibehalten und nur mit den entsprechenden Bodenindikatoren ausgestattet. Der Gehweg verbleibt ebenfalls unverändert. Dieser erhält lediglich einen Auffindungstreifen aus taktilen Leitelementen.

Verfasst: GF/PB, Lisa Defrain

Aufgestellt: Projektleiter Yves Stammel

Datum: 10.08.2017

Datum: 10.08.2017

Unterschrift: gez. L.Defrain
Stempel und Name

Unterschrift: gez. Y.Stammel
Leitzeichen und Name