

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahme: Förderung des ÖPNV – Straße

Teilbaumaßnahme: Alsterkrugchaussee, Einrichtung von zwei neuen Richtungshaltestellen (Linien 26 und 174)

Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand.....	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	2
2.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	2
2.4	Straßenentwässerung	2
2.5	Ruhender Verkehr	2
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr.....	3
2.7	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	3
2.8	Straßenbegleitgrün	3
2.9	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	3
3	Geplanter Zustand	3
3.1	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung	3
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr.....	4
3.3	Ruhender Verkehr	4
3.4	Höhenanpassung und Straßenentwässerung	4
3.5	Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung	4
3.6	Grün- und Baumpflanzungen.....	4
3.7	Ver- und Entsorgungsleitungen	4
3.8	Anliegerbetroffenheiten.....	4
4	Planungsrechtliche Grundlagen	5
5	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	5
6	Umsetzung der Planung	5
6.1	Grunderwerb.....	5
6.2	Kosten-Nutzen.....	5
6.3	Finanzierung	5
6.4	Entwurfs- und Baudienststelle	5
6.5	Realisierungstermin	5

1 Anlass der Planung

Mit Inbetriebnahme der Flughafen-S-Bahn im Dezember 2008 wurde das Busliniennetz im Bereich des Flughafens und der Lufthansa-Basis geändert.

Die Metrobuslinie 26 sowie die Stadtbuslinie 174 erschließen die bisher nicht erschlossene Alsterkrugchaussee zwischen Sengelmannstraße und Schlehdornweg. Hierzu ist die Einrichtung von zwei Richtungshaltestellen in der Alsterkrugchaussee im Bereich der Einmündung Ratsmühlendamm vorgesehen. Die Haltestelle stadtauswärts ist nördlich der Einmündung Ratsmühlendamm, vor Hausnummer 520, geplant, die Haltestelle stadteinwärts südlich der Einmündung, vor Hausnummer 495.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der betrachtete Abschnitt der Alsterkrugchaussee liegt im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord im Stadtteil Fuhlsbüttel.

Die Alsterkrugchaussee ist im Netzplan der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen und ist Bestandteil des Streckennetzes für Großraum-, Gefahrgut- und Schwerlasttransporte. Sie verbindet in Nord-Süd-Richtung über die Langenhorner Chaussee Norderstedt und Langenhorn mit Groß Borstel und Eppendorf.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Alsterkrugchaussee ist im zu überplanenden Bereich in einer Breite von ca. 10,50 m bituminös befestigt und mit Granithochborden eingefasst. In beide Richtungen führt jeweils ein überbreiter Fahrstreifen, die zu den Hauptverkehrszeiten jeweils zweistreifig genutzt werden.

Westlich schließen sich an die Fahrbahn ein ca. 2,00 m breiter in Grand befestigter Parkstreifen, ein ca. 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen (Betongehwegplatte), ein ca. 0,90 m breiter Radweg (Asphalt) und ein ca. 2,00 m breiter Gehweg (Betongehwegplatten) an. Östlich schließen sich an die Fahrbahn ein ca. 2,30 m breiter in Asphalt befestigter Park- und Sicherheitsstreifen, ein ca. 0,90 m breiter Radweg (Asphalt) und ein ca. 2,00 m breiter Gehweg (Betongehwegplatten) an. Die Radwege sind beidseitig benutzungspflichtig. Die Nebenflächen, besonders die Radwege, befinden sich in einem schlechten Zustand.

Die Einmündung Alsterkrugchaussee / Ratsmühlendamm ist lichtsignalgeregelt.

2.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Die durchschnittliche Verkehrsstärke DTVw im Fahrbahnquerschnitt der Alsterkrugchaussee beträgt im Abschnitt zwischen den Kreuzungen Alsterkrugchaussee / Erdkampsweg und Alsterkrugchaussee / Sengelmannstraße ca. 24.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von ca. 3% (Daten aus dem Jahr 2004).

2.4 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in das Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung. Dieses Siel liegt in der Fahrbahn. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

2.5 Ruhender Verkehr

Jeweils westlich und östlich der Fahrbahn befinden sich im Bereich der geplanten Bushaltestellen Längsparkstreifen, die von Bauminseln unterbrochen werden.

In beiden Fahrtrichtungen besteht am Fahrbahnrand in den betrachteten Streckenabschnitten in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 7:00 und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 19:00 Uhr absolutes Halteverbot.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die geplanten Bushaltestellen an der Alsterkrugchaussee (stadtein- und auswärts) sollen von Bussen der Linien 26 und 174 bedient werden, die seit dem 14.12.2008 (Beginn des Jahresfahrplans 2009) die Alsterkrugchaussee befahren.

2.7 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt in dem betrachteten Bereich der Alsterkrugchaussee über Langfeldleuchten an Auslegermasten, die in den westlichen Nebenflächen stehen.

Im Bereich der beiden geplanten Bushaltestellen befindet sich keine wegweisende Beschilderung.

2.8 Straßenbegleitgrün

Beidseitig stehen in den Parkstreifen Straßenbäume, die der Alsterkrugchaussee im betrachteten Abschnitt einen Alleecharakter verleihen.

2.9 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Die Bebauung im betrachteten Abschnitt der Alsterkrugchaussee besteht aus Ein- und Mehrfamilienhäusern, einem Lebensmitteldiscounter sowie weiteren kleineren Geschäften. Gegenüber der Einmündung Ratsmühlendamm befindet sich eine parkähnliche Grünfläche.

3 Geplanter Zustand

Da die Behörde für Inneres die Einrichtung von Haltestellen am Fahrbahnrand in der Alsterkrugchaussee ablehnt und auf der Ostseite für den Bau einer Busbucht in den vorhandenen Nebenflächen nicht die erforderlichen Ausmaße zur Verfügung stehen, wird stadtauswärts eine „angedeutete“ Busbucht angeordnet. Dabei kann der motorisierte Individualverkehr beim Halt des Busses aufgrund der vorhandenen Fahrstreifenbreiten (>5,0 m) gefahrlos vorbeifahren. In Fahrtrichtung stadteinwärts kann eine „vollständige“ Busbucht eingerichtet werden.

Die beiden Busbuchten werden in ihrer Länge und in den Ein- und Ausfahrtsbereichen PLAST-gerecht ausgebaut. Die Geh- und Radwege sowie Sicherheitsstreifen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Bushaltestellen sowie die Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß den aktuellen Entwurfsrichtlinien.

3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Bushaltestelle Alsterkrugchaussee stadtauswärts wird als „angedeutete“ Busbucht mit Fließbeton befestigt. Die Busbucht ragt ca. 2,00 m in die Fahrbahn, so dass eine Restfahrbahnbreite von mind. 3,00 m verbleibt, die ausreicht, dass der Verkehr auch am haltenden Bus gefahrlos vorbeifahren kann. Dabei werden die „angedeutete“ Busbucht und die Fahrbahn in einer Breite von 4,50 m mit Fließbeton befestigt. Damit wird verhindert, dass die Fuge zwischen Beton und Asphalt in einer Rollspur liegt. Es wird eine Aufstelllänge von mind. 18,00 m (ausreichend für einen Gelenkbus) vorgesehen. Eingefasst wird die Busbucht mit Granithochborden zur Wartefläche (Ansichtshöhe 16 cm). Die Wartefläche wird in einer Breite von 1,40 m mit Betonsteinpflaster befestigt. Der Radweg erhält in einer Breite von 1,25 m eine Befestigung mit Betonsteinpflaster 25/25 cm rot. Der Gehweg wird den neuen Gegebenheiten angepasst und mit Betongehwegplatten befestigt (Mindestbreite 1,65 m). Die Aufstellung eines Fahrgastunterstandes ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

Die Bushaltestelle Alsterkrugchaussee stadteinwärts wird als „vollständige“ Busbucht in einer Breite von 3,00 m mit Fließbeton befestigt. Die Busbucht erhält auch hier eine Aufstelllänge von mind. 18,00 m (für einen Gelenkbus). Eingefasst wird die Busbucht mit Granithochborden zur Wartefläche (Ansichtshöhe 16 cm). Zur Fahrbahn wird eine Pressfuge hergestellt. An die Busbucht schließt sich der Warteflächenbereich in einer Breite von mind. 1,40 m an, der

mit Betonsteinpflaster 25/25 cm grau belegt wird. Der Radweg wird mit Betonsteinpflaster 25/25 cm rot befestigt (1,50 m breit). Der Gehweg erhält in einer Breite von 2,00 m eine Befestigung mit Betongehwegplatten. Ein Fahrgastunterstand kann nur aufgestellt werden, wenn entweder ein weiterer Baum gefällt wird oder zusätzlicher Grunderwerb getätigt wird.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Linienführungen des öffentlichen Personennahverkehrs werden nicht verändert. Diese wurden schon zum Jahresfahrplan 2009 am 14. Dezember 2008 in Folge der Inbetriebnahme der Flughafen-S-Bahn angepasst. Im betrachteten Bereich werden zwei neue Richtungshaltestellen für die Buslinien 26 und 174 eingerichtet.

3.3 Ruhender Verkehr

Um Platz für die neu geplanten Busbuchten zu schaffen, fallen insgesamt neun Längsparkplätze weg. Im Bereich der Busbucht stadteinwärts muss ein Behindertenparkplatz um ca. 10,0 m nach Süden verschoben werden.

In der Nähe der beiden Busbuchten werden insgesamt sieben neue Fahrradabstellplätze angeordnet.

3.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Gradienten und Höhen der Fahrbahn werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen. Die Nebenflächen werden den neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen. Die stadtauswärtsgerichtete Busbucht erhält, analog zur Fahrbahnneigung, ein Quergefälle zum Fahrbahnrand, so dass in dem Bereich zwei Trummen versetzt bzw. neu angeordnet werden müssen. Die Busbucht in Richtung stadteinwärts wird zur Fahrbahn geneigt und entwässert über die vorhandenen Trummen am Fahrbahnrand.

3.5 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung muss z. T. der Planung angepasst werden. Im Bereich der Bushaltestelle stadteinwärts muss ein Mast der öffentlichen Beleuchtung umgesetzt werden.

Wegweisende Beschilderung ist im zu überplanenden Bereich auch zukünftig nicht vorgesehen.

3.6 Grün- und Baumpflanzungen

Um Platz für die Bushaltestellen zu schaffen müssen in dem zu überplanenden Bereich insgesamt fünf Bäume gefällt werden, drei stadteinwärts und zwei stadtauswärts.

3.7 Ver- und Entsorgungsleitungen

Es müssen zwei Anschlussleitungen der Trummen für die Straßenentwässerung neu hergestellt werden und die Versorgungsleitung des zu versetzenden Mastes der öffentlichen Beleuchtung muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

3.8 Anliegerbetroffenheiten

Der Abschnitt der Alsterkrugchaussee zwischen Sengelmanstraße und Erdkampsweg wurde bisher von keiner Buslinie bedient. Durch die erfolgte Umstellung der Linienführung in dem Bereich und die Anordnung der geplanten Richtungshaltestellen wird die Erreichbarkeit des ÖPNV für die Anlieger und Anwohner komfortabler gestaltet.

Zudem werden durch die Förderung des ÖPNV auf der Straße Nahverkehrswege vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert. Dadurch werden die Lärmemissionen für die Anwohner, aber auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen vermindert.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage gelten die Bebauungspläne Fuhlsbüttel 8 aus dem Jahre 1968 (Busbucht stadteinwärts) und Fuhlsbüttel 9, ebenfalls aus dem Jahre 1968 (Busbucht stadtauswärts).

Die Flurstücke 3081 und 3211 sind im Bebauungsplan Fuhlsbüttel 8 als Straßenverkehrsfläche eingetragen. Das Flurstück 3211 wurde mit Planfeststellungsbeschluss zur Umgehung Fuhlsbüttel vom 20.06.1991 als Ausgleichsfläche festgeschrieben und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Lübeck übertragen.

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

Für die Umsetzung der Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich.

Es müssen 17,03 m² des Flurstückes 3211 von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erworben werden. Die Bundesanstalt hat ihre Zustimmung signalisiert.

6.2 Kosten-Nutzen

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge 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.

Wirtschaftlich sinnvolle Alternativen sind nicht vorhanden.

6.3 Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt aus dem Titel 6300.741.04 (Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV auf der Straße).

6.4 Entwurfs- und Baudienststelle

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

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf und Bauvorbereitung:

Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen – S 2 –

Baudurchführung:

Fachbereich Baudurchführung – S 3 –

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

6.5 Realisierungstermin

Mit der Durchführung der Baumaßnahme soll Ende 2010 begonnen werden.